Lietas Nr. 11331134111
Lietas arhīva Nr. KA03-0086-14

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Rēzeknē 2014.gada 20.martā

Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija šādā sastāvā:

tiesas sēdes priekšsēdētājs tiesnesis A.Vilmanis,

tiesneši I.Zalužinska un I.Raciņš,

ar tiesas sēžu sekretāru U.Zujevu, tulci E.Pipari,

piedaloties prokuroram V.Peļņam,

advokātam A.Pujatam,

atklātā tiesas sēdē apelācijas kārtībā izskatīja Rēzeknes prokuratūras prokurores J.Kalvānes iesniegto apelācijas protestu par Rēzeknes tiesas 2013.gada 11.decembra spriedumu, ar kuru

/pers. B/, personas kods /personas kods/, atzīts par nevainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta 1.^{1}daļā, un attaisnots.

Cietušās /pers. C/iesniegtais kaitējuma kompensācijas pieteikums atstāts bez izskatīšanas.

Nolemts izdalīt no krimināllietas materiālus, kas dod pamatu uzskatīt, ka /pers. B/ ir izdarījis Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.^{27}panta pirmajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu, bet /pers. C/-Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.^{4}panta četrpadsmitajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu, un nosūtīt Valsts policijas Latgales reģionālās pārvaldes Rēzeknes iecirknim izlemšanai pēc piekritības.

Lietā apsūdzētā un cietušo apelācijas sūdzības nav iesniegtas.

Noklausījusies tiesneša referenta A.Vilmaņa ziņojumu, pārbaudījusi pierādījumus krimināllietā, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija

konstatēja

pirmstiesas procesa laikā /pers. B/ saukts pie kriminālatbildības par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, atbildība par kuru paredzēta Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā, par to, ka viņš, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus un tā rezultātā cietušajiem tika nodarīti vieglas un vidējas pakāpes miesas bojājumi.

Saskaņā ar apsūdzību /pers. B/ 2011.gada 25.novembrī ap pulksten 16.30, vadot automašīnu „Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, pa autoceļu P-39 Rēzeknes novada Dricānu pagastā, autoceļa 19.kilometrā, krustojumā Rēzekne-Gulbene-Strūžāni, kurā uzstādīta priekšrocības ceļa zīme Nr.206 „Dodiet ceļu", nepārliecinājās par satiksmes drošību. Pārkāpjot priekšrocības ceļa zīmes Nr.206 prasības, viņš nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo automašīnu "Opel Vectra", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka. Tā rezultātā notika abu iepriekš minēto transportlīdzekļu sadursme. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā automašīnas "Opel Vectra" vadītājai /pers. C/ tika nodarīti šādi miesas bojājumi: mugurkaulāja jostas daļas 4.skriemeļa 1.pakāpes stabils lūzums, kas ir izraisījis veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu, kā arī galvas smadzeņu satricinājums, deguna kaula lūzums, sista brūce deguna kreisā spārna rajonā un asins izplūdumi acu plakstiņos, kas pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas izraisījuši veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai. Kā arī šā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā tika nodarīti miesas bojājumi automašīnas „Opel Vectra" pasažierei /pers. I/: galvas smadzeņu satricinājums, ādas nobrāzumi uz galvas, ādas nobrāzums kakla labajā pusē, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši īslaicīgu veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai, kā arī ādas nobrāzumi uz ķermeņa, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem. Tika nodarīti miesas bojājumi arī automašīnas „Opel Vectra" pasažierei /pers. J/: labā spieķa kaula slēgts lūzums apakšējā trešdaļā, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vidējās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu, un ādas nobrāzumi uz galvas, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem. Ceļu satiksmes negadījums notika automašīnas „Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, vadītājam /pers. B/ pārkāpjot tālāk minēto Ceļu satiksmes noteikumu punktu prasības, proti:

- 10.punkta prasības, kurā ir noteikts: „Ceļu satiksmes dalībniekiem ... jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus";

- 146.punkta prasības, kurā ir noteikts: „Neregulējamā krustojumā nevienādas nozīmes ceļu krustojumā transportlīdzekļa vadītājam, kurš brauc pa mazāk svarīgu ceļu, jādod, ceļš to transportlīdzekļu vadītājiem, kas krustojumam tuvojas pa galveno ceļu".

- kā arī pārkāpa 206.ceļa zīmes prasības, kuras noteiktas Ceļu satiksmes noteikumu 281.4.punktā „Transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzekļiem, kuri brauc pa šķērsojamo ceļu."

Pirmās instances tiesa, izskatot krimināllietu, atzina par nevainīgu /pers. B/ parKrimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā paredzētā noziedzīga nodarījuma izdarīšanu un viņu attaisnoja.

Par pirmās instances tiesas spriedumu apelācijas protestu iesniedza Rēzeknes prokuratūras prokurore J.Kalvāne. Prokurores protestā norādīts, ka /pers. B/ tika apsūdzēts par to, ka viņš 2011.gada 25.novembrī ap pulksten 16.30, vadot automašīnu „Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus (turpmāk-CSN), kā rezultātā cietušajiem tika nodarīti viegli un vidēja smaguma miesas bojājumi, proti, iepriekš minētajā laikā, braucot pa autoceļu P-39, Rēzeknes novadā, Dricānu pagastā, autoceļa 19.kilometrā, krustojumā Rēzekne-Gulbene-Strūžāni, kurā uzstādīta priekšrocības ceļa zīmeNr.206 „Dodiet ceļu", nepārliecinājies par satiksmes drošību, pārkāpjot priekšrocības ceļa zīmes Nr.206 prasības, nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo

automašīnu ,,Opel Vectra", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka, kā rezultātā notika abu augstāk minēto transportlīdzekļu sadursme.

Rēzeknes tiesa attaisnoja /pers. B/, bet tiesas argumenti nav saprotami. Rēzeknes tiesas secinājumus par /pers. B/ attaisnošanu ir grūti īsi pretargumentēt. Nav skaidrs, kāpēc Rēzeknes tiesa uzskata, ka /pers. B/ ir pārkāpis CSN, bet tas neatrodas cēloņsakarībā ar ceļu satiksmes negadījumu. Tāpat nav saprotams, kāpēc tiesa apšauba autotehniskās ekspertīzes slēdzienu. Prokurore uzskata, ka tiesa mākslīgi piesaista automašīnas ,,Opel Vectra" kustības ātrumu 90 km/h, lai apšaubītu eksperta slēdzienu. Tiesa ir pareizi novērtējusi faktiskos ceļu satiksmes negadījuma apstākļus, bet ir devusi tiem nepareizu juridisko novērtējumu. Spriedumā nav norādīts, kāpēc tiesa nepiekrīt autotehniskās ekspertīzes viedoklim par to, ka /pers. B/ ir pārkāpis CSN 146.punkta un ceļa zīmes Nr.206 prasības un ka tas atrodas tiešā cēloņsakarībā ar ceļu satiksmes negadījumu.

Nav saprotams arī Rēzeknes tiesas secinājums par to, ka tiesa apšauba auto tehniskās ekspertīzes slēdzienu, balstoties uz to, ka automašīnas ,,Opel Vectra" ātrums bija 90 km/h. Prokurores ieskatā automašīnas kustības ātrums neatrodas tiešā cēloņsakarībā ar ceļu satiksmes negadījumu. Automašīnas ,,Opel Vectra" kustības ātrumu sadursmes brīdī ir noskaidrojusi autotehniskā ekspertīze, proti, tas bija 65 km/h, un eksperts /pers. K/, sastādot ekspertīzes slēdzienu, nebija ņēmis vērā automašīnas ,,Opel Vectra" kustības ātrumu, par ko tika sniedzis paskaidrojumus nopratināšanā. Uzskata, ka tiesa mākslīgi atsaucas uz kustības ātrumu 90 km/h, lai apšaubītu eksperta slēdzienu.

Tāpat prokurore uzskata, ka Rēzeknes tiesa nav devusi novērtējumu autotehniskās ekspertīzes slēdzienam par automašīnu sadursmes mehānismu, ka sadursme bija notikusi apmēram brauktuves vidusdaļā, kas bez jebkāda ekspertīzes slēdziena dod pamatu uzskatīt, ka autovadītājs /pers. B/ nebija devis ceļu automašīnai ,,Opel Vectra", kā rezultātā arī notika šī sadursme. Šis slēdziens apstiprinās ar visiem lietā esošajiem pierādījumiem, kurus tiesa ir ignorējusi.

Prokurore, ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 549.-552.pantu, 563.panta 2.punktu, 565.panta trešās daļas 2.punktu, lūdz atcelt Rēzeknes tiesas 2013.gada 11.decembra spriedumu, ar kuru /pers. B/ tika atzīts par nevainīgu un attaisnots apsūdzībā par noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta $1.^1$ daļā, un lietā taisīt notiesājošu spriedumu.

Apelācijas instances tiesas sēdē Rēzeknes prokuratūras virsprokurors V.Peļņa apelācijas protestu uzturēja, lūdza atcelt pirmās instances tiesas spriedumu, atzīt /pers. B/ par vainīgu Krimināllikuma 260.panta $1.^1$ daļā un sodīt viņu ar piespiedu darbu uz 100 stundām, neatņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības.

Apsūdzētais /pers. B/ apelācijas instances tiesas sēdē iesniegto apelācijas protestu neatzina un paskaidroja, ka viņš nav vainojams apsūdzībā inkriminētajās darbībās.

Apsūdzētā /pers. B/ aizstāvis, zvērināts advokāts A.Pujats apelācijas instances tiesas sēdē lūdza atstāt negrozītu pirmās instances tiesas spriedumu, jo to uzskata par tiesisku un pamatotu.

Noklausījusies apsūdzētā /pers. B/ paskaidrojumus, advokāta un prokurora viedokļus, izvērtējusi apelācijas protestā norādītos argumentus, pārbaudījusi un izvērtējusi pierādījumus krimināllietā, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija uzskata, ka pirmās instances tiesas spriedums atceļams pilnībā un izskatāmajā lietā ir taisāms jauns spriedums.

Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija uzskata, ka pirmās instances tiesas secinājums par to, ka apsūdzētā /pers. B/ piedalīšanās noziedzīgā nodarījumā nav pierādīta, ir nepamatots.

Apelācijas instances tiesa konstatē, ka lietā ir iegūti šādi pierādījumi.

Cietusī /pers. C/ pirmstiesas procesā un pirmās instances tiesāliecinājusi, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst. 16.30 kopā ar /pers. I/ un /pers. J/ braukusi ar automašīnu "Opel Vectra" pa autoceļu Rēzekne–Gulbene. Viņa vadījusi automašīnu ar ātrumu aptuveni 80-90 km/h. Tuvojoties krustojumam ar Strūžānu ceļu, pamanījusi, ka no labās puses brauc divas automašīnas. Tā kā pēc krustojuma sākusies apdzīvota vieta, viņa savlaicīgi samazinājusi ātrumu. Pirmā automašīna piebraucot pie krustojuma it kā apstājusies, tad strauji sākusi kustību. Līdz šai automašīnai atlikuši nedaudzi metri. Bremzēt nebijis nozīmes. Redzot šķērsli no labās puses, griezusi stūri pa kreisi. Notikusi sadursme, pēc kuras viņa tikusi nogādāta slimnīcā, jo guvusi traumas. Ātrums sadursmes brīdī varējis būt kādi 70 km/h.

Cietusī/pers. I/ pirmstiesas procesā un pirmās instances tiesāliecinājusi, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst.16.30. kopā ar /pers. C/ un /pers. J/ braukusi ar automašīnu Opel Vectra pa autoceļu Rēzekne-Gulbene. Automašīnu vadījusi /pers. C/ ar ātrumu aptuveni 80-90 km/h. Viņa sēdējusi blakus vadītājai. Tuvojoties krustojumam ar Strūžānu ceļu, 200 - 300 metru attālumā pamanījušas, ka no labās puses brauc divas automašīnas. Pirmā automašīna braukusi lielā ātrumā, piebraucot pie krustojuma, it kā apstājusies, lai dotu ceļu, tad strauji atsākusi kustību. Viņas braukušas pa savu kustības joslu. Līdz izbraukušajai automašīnai bijuši daži metri. Redzot šķērsli no labās puses, /pers. C/, liekas, bremzējusi, bet no sadursmes izvairīties nav spējusi. Tas noticis tik pēkšņi, ka viņa neko nav sapratusi. Sadursme, liekas, notikusi viņu braukšanas joslā. Viņas ietriekušās automašīnas "Mitsubishi Carisma" vadītāja durvīs. Viņa, tas ir, cietusī /pers. I/, nedēļu un vienu dienu ārstējusies slimnīcā, tad trīs nedēļas mājās. Tā kā viņa tajā laikā mācījusies robežsardzes koledžā, viņa veselības stāvokļa dēļ pusgadu nevarēja nokārtot ieskaites sportā.

Cietusī/pers. J/ pirmstiesas procesā un pirmās instances tiesāliecinājusi, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst.16.30. kopā ar /pers. C/ un /pers. I/ braukusi no skolas ar automašīnu "Opel Vectra" pa autoceļu Rēzekne-Gulbene. Automašīnu vadījusi /pers. C/ ar ātrumu aptuveni 80-90 km/h. Viņa sēdējusi aiz automašīnas vadītājas. Tuvojoties krustojumam ar Strūžānu ceļu pamanījusi, ka no labās puses brauc automašīna un, piebraucot pie krustojuma ar galveno ceļu, neapstājusies nogriežas pa kreisi. Viņas braukušas pa savu kustības joslu, līdz automašīnai atlikuši daži metri. Redzot šķērsli no labās puses, /pers. C/ bremzējusi, bet no sadursmes izvairīties nav spējusi. Tas noticis tik pēkšņi, ka viņa neko nav sapratusi. Sadursme notikusi viņu braukšanas joslā, pie viduslīnijas. Viņas ietriekušās automašīnas "Mitsubishi Carisma" vadītāja durvīs. Viņa atjēgusies, guļot pret automašīnas loga stiklu. Turpat automašīnas salonā atradušās /pers. I/un /pers. C/. Viņa izkāpusi laukā, zvanījusi vecākiem. Viņai bija lauzta roka, bet uz to brīdi sāpes nav jutusi, jo bijusi šokā. Pienācis klāt kaut kāds vīrietis, jautājis, vai viss ir kārtībā. Tad no automašīnas izkāpusi /pers. I/. /pers. C/ izkāpt nav varējusi, jo bijusi iespiesta automašīnā starp stūri un sēdekli. Viņa nezina, kurš izsaucis ātro palīdzību. Pēc viņas domām ceļu satiksmes negadījumā vainojams apsūdzētais, jo nav palaidis pa galveno ceļu braucošo automašīnu. Pēc viņas domām, tā varējis rīkoties tikai piedzēries, vai kaut kādas vielas salietojies cilvēks.

Liecinieks /pers. T/ pirmstiesas procesā un pirmās instances tiesāliecinājis, ka strādā Valsts policijas Rēzeknes iecirknī, veic ceļu satiksmes uzraudzību no 1999.gada. Datumu pateikt nevar, vienīgi atceras, ka bijis tumšs un tas nebijis ziemā. Tajā dienā uz autoceļa Rēzekne-Gulbene pie pagrieziena uz Strūžāniem noticis ceļu satiksmes negadījums. Bijušas sadūrušās divas automašīnas. Automašīna "Mitsubishi Carisma" izbraukusi no labās puses, nepalaižot pa galveno ceļu braucošo automašīnu "Opel Vectra", kas brauca virzienā Rēzekne-Gulbene. Tā rezultātā notikusi automašīnu sadursme. Ceļu satiksmes negadījuma shēmu sastādījis viņš. Vainīgā automašīna ir "Mitsubishi Carisma". Tai, pirms uzbraukt uz galvenā ceļa, vajadzējis apstāties, pārliecināties, ka nav šķēršļu un tikai tad veikt pagriezienu. Ceļu satiksmes negadījuma vietā bremzēšanas pēdu nav bijis. Sadursmes vietu noteikt nav bijis iespējams, jo automašīnas bija nobraukušas no ceļa. Ja notikuma vietā bija lauskas, tad tās neatradās

sadursmes vietā. Kad notiek sadursme, lauskas tiek aizmestas uz priekšu. Pēc viņa domām, sadursme varēja būt notikusi labajā braukšanas joslā.

Pēc Ceļu satiksmes noteikumiem automašīnas "Opel Vectra" vadītājai, ieraugot savā braukšanas joslā šķērsli, vajadzēja bremzēt un apstāties. Pat ja nobremzēt nav iespējams un notiek sadursme, vainīgs ir tās automašīnas šoferis, kurš nav devis ceļu. Bremzēšanas ceļa nav, ātrumu, ar kādu brauca automašīna "Opel Vectra", noteikt var tikai eksperts. Eksperta atzinumā attēlotais transportlīdzekļu izvietojums uz ceļa sadursmes brīdī ir ticams. Ir ticams, ka automašīnu sadursme notikusi pretējā braukšanas joslā, jo abas automašīnas bija nobraukušas no ceļa. Ja sadursme būtu notikusi ceļa labajā pusē, vismaz viena automašīna būtu palikusi uz braucamās daļas. Eksperta atzinumā norādītais, ka sadursmes brīdī automašīnas "Opel Vectra" ātrums varēja būt aptuveni 65 km/h, ir ticams.

Liecinieks/pers. V/ pirmstiesas procesā un pirmās instances tiesāliecinājis, ka apsūdzībā norādītajā datumā braucis no Strūžāniem. Pa priekšu apmēram 50 metru attālumā ar pieļaujamo ātrumu 40-50 km/h braukusi automašīna "Mitsubishi Carisma". Piebraucot pie galvenā ceļa Rēzekne-Gulbene, automašīna neapstājusies, nepalaidusi pa galveno ceļu no Rēzeknes puses braucošo automašīnu. Tā rezultātā notikusi sadursme. Viņš esot izsaucis ātro medicīnisko palīdzību un palīdzējis cietušajām izkļūt no automašīnas. Pieļauj, ka automašīna pa galveno ceļu braukusi ar ātrumu 70-80 km/h. Sadursme notikusi pretējā braukšanas joslā. Meiteņu vadītā automašīna iebraukusi vainīgās automašīnas vadītāja puses durvīs. Viņš uzskata, ka vainīgs bijis vadītājs, kurš nedeva ceļu pa galveno ceļu braucošajai automašīnai.

Eksperts/pers. K/ pirmās instances tiesāliecinājis, ka ekspertīzes attēlos, tieši attēlā Nr.9, izvietojums uz ceļa un trajektorija ir modelēta ar automašīnu bremzēšanām, vai bez tās; vai modelēšanā bija pielietots tāds jēdziens kā automašīnas bremzēšana, vai arī bremzēšana nebija ņemta vērā, liecināja, ka modelēšanās process sākās ar transportlīdzekļu sadursmes pārbaudi. Tika izanalizēti bojājumi, automobiļu savstarpējais izvietojums. Modelēšanā tiek meklēts tāds sadursmes veids, pēc kura automobiļi nonāk tajā stāvoklī, kuru fiksējusi policija. Šajā procesā tiek noskaidrots iespējamais palēninājums automašīnai bremzējot, detaļu deformācijas, bojājumi. Tas viss kopā tika ņemts vērā, lai noteiktu automašīnu faktisko izvietojumu sadursmes brīdī un pēc tam. Tiek izvērtēts automašīnu stāvoklis sadursmes brīdī un to atrašanās pēc sadursmes. Netiek ņemts vērā, vai vadītājs bremzēja, bet ir ņemta vērā automobiļa kustība. Automobilim ir jānonāk tajā stāvoklī, kurā tas ir pēc sadursmes. Tiek ņemts vērā sākotnējais ātrums. Mehānismā iestrādāts palēninājums, lai automobiļi apstājas tur, kur viņi ir. Uzdevuma noteikt, kāds bija palēninājums pirms sadursmes, nebija, tas netika risināts.

Eksperts uz jautājumu, vai sadursmes vietu un iespējamos ātrumus sadursmes brīdī šī programma modelēja, izejot no tā, kur transportlīdzekļi atradās pēc sadursmes, eksperts paskaidroja, ka ir ņemts vērā automašīnu deformācijas lielums, sadursmes leņķis, kā arī stāvokļi, kas ir fiksēti policijas sastādītā protokola shēmā.

Eksperts uz jautājumu, vai ceļu satiksmes negadījuma modelēšanas programmā tika ņemts vērā, ka automašīnas "Opel Vectra" ātrums pirms sadursmes bija 65 km/h, bet automašīnas "Mitsubishi Carisma" – 25 km/h, eksperts paskaidroja, ka atzinumā norādīts ātrums, kāds bija abiem transportlīdzekļiem sadursmes brīdī. Kāds bija ātrums pirms tam, noteikt nav iespējams, jo nav nekādu bremzēšanas pēdu, nav datu, kāds bijis ātruma palēninājums.

Uz jautājumu, kāpēc eksperts atzinumā norādīja apstāšanās ceļu pie ātruma 90 km/h, bet nevis 65km/h, kā ir faktiski, eksperts paskaidroja, ka ir norādīts maksimālais atļautais ātrums tajā ceļa posmā. Pēc metodikas ir jānosaka apstāšanās centrs un jāsalīdzina to ar citiem parametriem. Līdz ar to secinājums pateikts nevis kategoriskā formā, bet tādā formā, ka nav datu. Nav zināms faktiskais sadursmes moments un kāds precīzi bija ātrums. Tāpēc atzinumā eksperta atbilde nav kategoriskā formā.

Ātrums 65 km/h ir automašīnas "Opel Vectra" ātrums sadursmes brīdī. Faktiski šis automobilis varēja virzīties ar lielāku ātrumu, līdz pat 90 km/h. Lai pateiktu, ka konkrētajos apstākļos vadītājam bija tehniska iespēja izvairīties, jābūt zināmam attālumam un apstāšanās ceļam pie maksimāli atļautā ātruma, un jābūt zināmam attālumam, kādā automobilis atradās no sadursmes vietas līdz bīstamas situācijas rašanās

brīdim. Salīdzinot šos divus jautājumus, var pateikt, bija vai nebija iespējams izvairīties no sadursmes. Šajā gadījumā tādu datu nav, tātad secinājums, ka tādu datu nav. Vienam vadītājam pienākums bija dod ceļu, otram vadītājam bija pienākums reaģēt un mēģināt novērst šo sadursmi. Pirmais vadītājs radīja bīstamu situāciju, bet par otru vadītāju nav datu. Līdz ar to aprēķināt šo apstāšanās ceļu nevar un nav attāluma ar ko salīdzināt, lai varētu pateikt, vai braucot ar konkrētu ātrumu varēja izvairīties no sadursmes. Šajā gadījumā ātrums nevarēja būt mazāks par 65km/h. Līdz ar to atbilde nav kategoriska, bet atzinumā norādīts, ka nav datu.

Uz jautājumu, vai bija tehniska iespēja, ka šie transportlīdzekļi varēja izvairīties no sadursmes, ja automašīna "Opel Vectra" nebūtu novirzījusies pa kreisi, eksperts paskaidroja, ka to ir izvērtējis savā atzinumā un norādījis, ka šī iebraukšana pretējā pusē nav cēloniskā sakarā ar sadursmes rašanos. Ir redzams, kāds ir iespējamais stāvoklis sadursmes brīdī, ka automobilis, izbraucot uz galvenā ceļa, nav pilnīgi atbrīvojis automobiļa "Opel Vectra" braukšanas joslu. Ja tas būtu turpinājis braukt pa savu pusi, vienalga sadursme notiktu, tikai sadursme būtu notikusi ar citām automobiļa daļām. Ir norādīts, ka iebraukšana pretējā joslā nebija par iemeslu sadursmei. Automobilis "Opel Vectra", braucot taisnvirzienā, būtu sadūries ar automobili "Mitsubishi Carisma" ne priekšējā daļā, bet kaut kur vidusdaļā, vai aizmugurējā daļā.

Modelēšana notiek no paša sadursmes brīža, tad tiek noteikts ātrums. Tālākais viss ir no objektīviem parametriem. Par ātrumu konkrētas atbildes nav. Līdz ar to ir secinājums, ka nav datu par iespēju to noteikt. Vadītājam bija pienākums darīt visu, lai novērstu šo sadursmi, bet nav faktu, ka viņš nav to darījis. Ja būtu secinājumi, ka ir pārsniegts ātrums, vai iebraukšana pretējā braukšanas joslā, secinājumi tiktu izdarīti. Ātrumu sadursmes brīdī mēs objektīvi varam noteikt no tā momenta, kad notika sadursme. Kas ir bijis iepriekš, ko vadītājs ir darījis, nav iespējams noteikt. Ja ir satiksmes bīstamība, abiem vadītājiem ir jāveic kaut kādas darbības. Vadītājam, kurš brauca pa galveno ceļu, redzot šķērsli, jābremzē. Vadītājs, kurš izbrauca uz galvenā ceļa, radīja šo bīstamo situāciju. Viņam vajadzēja pārliecināties, ka nav šķēršļu. Par vienu vadītāju var pateikt konkrēti, bet par otru nav datu. Kas attiecas uz negadījuma iemeslu, tas ir viennozīmīgi izbraukšana uz galvenā ceļa. Nav nekāda pamata secināt, ka vadītājam, kurš brauca pa galveno ceļu bija tehniska iespēja izvairīties no sadursmes. Lietas materiālos nav datu, lai varētu izdarīt cita veida secinājumus. Šajā gadījumā nav datu, pēc kuriem viņš varētu secināt, ka arī otram vadītājam bija tehniska iespēja izvairīties no sadursmes.

Apsūdzētais /pers. B/ pirmstiesas procesa laikā un abu instanču tiesās liecinājis, ka savu vainīgumu viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā atzīst daļēji. Apsūdzībā norādītajā datumā un laikā viņš braucis no Strūžāniem. Braucis ar ātrumu ne vairāk kā 70 km/h, jo tur bijusi ceļazīme „Uzmanību, bērni!". Piebraucot pie galvenā autoceļa Rēzekne-Gulbene, piebremzējis un braucis ar ātrumu 5 km/h. Ieraudzījis, ka 300 metru attālumā no Rēzeknes puses brauc automašīna. Tā kā līdz šai automašīnai attālums bijis liels, veicis pagriezienu pa kreisi ar ātrumu aptuveni 20 km/h. Kad jau pabeidzis manevru, viņu apžilbinājušas šīs automašīnas gaismas un jau viņa braukšanas joslā notikusi sadursme. Apsūdzētais atzīst, ka ir izraisījis avārijas situāciju, bet sadursme notikusi tādēļ, ka meiteņu automašīna esot iebraukusi viņa braukšanas joslā. Uzskata, ka, ieraugot šķērsli, meiteņu automašīnai vajadzējis samazināt ātrumu un apstāties, bet nevis braukt viņa braukšanas joslā.

/pers. B/ vainīgums noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā bez apsūdzētā, cietušo un liecinieku liecībām to kopumā un savstarpējā sakarībā apstiprinās ar citiem pārbaudītajiem rakstveida pierādījumiem:

ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokols Nr.EZ 074524, kas sastādīts 2011.gada 25.novembrī pulksten 16.30, apstiprina, ka Rēzeknes novada Dricānu pagastā uz autoceļa P-36 19.kilometra krustojumā Rēzekne-Gulbene-Strūžāni notika divu transportlīdzekļu sadursme, kur automašīna „Mitsubishi Carisma" nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošu automašīnu „Opel Vectra", kā rezultātā tika bojātas automašīnas un cieta četras personas, kuras nogādātas uz Rēzeknes slimnīcu. Protokolā norādīts, ka automašīnas "Mitsubishi Carisma" vadītājs ir /pers. B/, automašīnas "Opel Vectra"

vadītāja – /pers. C/. Ceļu satiksmes negadījuma vietā konstatēti šādi apstākļi: gaisa temperatūra +4^{o}C, laiks apmācies, lietus, tumsa, ceļš bez garenkrituma, ceļa segums – asfaltbetons, brauktuve slapja, pagrieziena nav. Ceļa platums 9,80 m, brauktuves platums 7 m, 2 kustību joslas, vienas joslas platums 3,50 m, sadalošās joslas platums 0,10 m, nomales platums 1,80 m. Satiksmi notikuma vietā regulē ceļa zīme „Dodiet ceļu". Redzamība no vadītāja vietas ar tuvo gaismu apm. 50 m, ar tālo gaismu 100 m. Redzamība nav traucēta. Riepu pēdas vai riepu sānslīdes pēdas nav redzamas, bremzēšanas pēdas nav redzamas. Notikuma vietā konstatētas nolauztas transportlīdzekļa daļas un citi priekšmeti; priekšējie bamperi un ceļa zīme, abām automašīnām kreisās puses spoguļi. Protokolam pievienota fototabula (lietas 6.-13.lapa);

2011.gada 23.decembrī sastādītais tiesu medicīnas eksperta atzinums Nr. 324(R) apstiprina, ka /pers. C/ tika konstatēti šādi miesas bojājumi: mugurkaulāja jostas daļas 4.skriemeļa 1.pakāpes stabils lūzums, kas ir izraisījuši veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu; kā arī galvas smadzeņu satricinājums; deguna kaula lūzums; sista brūce deguna kreisā spārna rajonā; asinsizplūdumi acu plakstiņos, kas pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas izraisījuši veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai (lietas 25.-26.lapa);

2011.gada 21.decembrī sastādītais tiesu medicīnas eksperta atzinums Nr.321(R) apstiprina, ka /pers. J/ tika konstatēti šādi miesas bojājumi: labā spieķa kaula slēgts lūzums apakšējā trešdaļā, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vidējās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu; kā arī ādas nobrāzumi uz galvas, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem (lietas 28.lapa);

2011.gada 21.decembrī sastādītais tiesu medicīnas eksperta atzinums Nr.322(R) apstiprina, ka /pers. I/ tika konstatēti šādi miesas bojājumi: galvas smadzeņu satricinājums; ādas nobrāzumi uz galvas, ādas nobrāzums kakla labajā pusē, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši īslaicīgu veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai; kā arī ādas nobrāzumi uz ķermeņa, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem (lietas 30.-31.lapa);

2012.gada 20.marta eksperta atzinums Nr.12-53 apstiprina, ka dati par ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk-CSNg) norises mehānismu apliecina, ka par sadursmes rašanās iemeslu no tehniskā redzes viedokļa bija automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītāja rīcība. Pirms izbraukšanas uz galvenā ceļa automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītājam bija jāpārliecinās par satiksmes drošību un jādod ceļš automobiļa "Opel Vectra" vadītājai, kurai bija kustības priekšroka. Izpildot iepriekš minētās prasības, automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītājam būtu iespēja novērst sadursmi ar automobili "Opel Vectra". Automobiļa "Opel Vectra" vadītājai bija jāizvēlas braukšanas ātrums, kas nepārsniedza noteiktos ierobežojums, ņemot vērā braukšanas apstākļus un situāciju uz ceļa. Rodoties satiksmes bīstamībai, automobiļa vadītājai nekavējoties bija jāveic bremzēšana. Automobiļa "Opel Vectra" apstāšanās ceļš, braucot ar maksimāli atļauto ātrumu 90 km/h, CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija apmēram 83 m. CSNg mehānisma modelēšanas rezultāti neliecina par to, ka satiksmes bīstamības rašanās momentā (automobilim "Mitsubishi Carisma" izbraucot uz galvenā ceļa) automobiļa "Opel Vectra" vadītājas rīcībā bija attālums, lielāks par apstāšanās ceļa garumu 83 m, un ka automobiļa "Opel Vectra" vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Iespējamā automobiļa "Opel Vectra" iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu, jo līdz sadursmes momentam automobilis "Mitsubishi Carisma" nebija atbrīvojis automobiļa "Opel Vectra" kustības joslu. CSNg mehānisma izpētes laikā netika konstatēti arī citi dati, kas liecinātu par to, ka automobiļa "Opel Vectra" vadītājas rīcība no tehniskā redzes viedokļa bija par satiksmes sadursmes iemeslu.

Eksperts ir secinājis, ka automobiļa "Opel Vectra" ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 65 km/h, bet automobiļa "Mitsubishi Carisma" ātrums sadursmes brīdī – aptuveni 25 km/h. Transportlīdzekļu sadursme, visticamāk, bija notikusi krustojuma vidusdaļā, ceļa Rēzekne-Gulbene brauktuves kreisajā pusē pie brauktuves ass līnijas. Precīzas sadursmes vietas koordinātes attiecībā pret ceļa elementiem ekspertīzes ceļā noteikt nav iespējams, jo CSNg reģistrēšanas protokolā nav fiksētas transportlīdzekļu bojāto detaļu lauskas. Sadursmes brīdī kontaktā atradās automobiļa "Opel Vectra" priekšējā daļa un automobiļa "Mitsubishi Carisma" kreiso sānu priekšējā daļa, transportlīdzekļu garenasīm atrodoties

aptuveni 120^0 leņķī. Transportlīdzekļu visticamākais izvietojums uz ceļa sadursmes brīdī, iespējamās kustības trajektorijas un sadursmes parametri norādīti attēlos Nr.9. – Nr.12. CSNg mehānisma izpētes laikā netika konstatēti dati, kas liecinātu par to, ka automobiļa "Opel Vectra" vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi, pirms izbraukšanas uz galvenā ceļa, pārliecinoties par satiksmes drošību un dodot ceļu automobilim "Opel Vectra", kura vadītājai bija kustības priekšroka. Par sadursmes rašanās iemeslu no tehniskā redzes viedokļa uzskatāma automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītāja rīcība (lietas 45.-50.lapa);

2013.gada 21.oktobra eksperta atzinumā Nr.13-1386 secināts, ka automobiļa "Opel Vectra" apstāšanās ceļš, braucot ar lēmumā norādīto ātrumu 60-70 km/h, CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija 43-55 metri.

Automobiļa "Opel Vectra" apstāšanās laiks, braucot ar lēmumā norādīto ātrumu 60-70 km/h, CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija 4,2 – 4,7 sekundes. Lai automobilis "Mitsubishi Carisma" veiktu lēmumā norādīto attālumu 5 metrus ar ātrumu 20-30km/h, nepieciešams laiks 0,6-0,9 sekundes. Apstāšanas ceļa un laika aprēķinos izmantotais vadītāja normatīvais reakcijas laiks attiecināms arī uz situāciju, lai vadītājs, reaģējot uz transporta situācijas izmaiņām, varētu izmainīt kustības virzienu (lietas 116.-118.lapa).

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 128.panta otro daļu to, cik ticamas ir pierādīšanā izmantojamās ziņas par faktiem, izvērtē, aplūkojot visus kriminālprocesā iegūtos faktus vai ziņas par faktiem kopumā un savstarpējā sakarībā. Kriminālprocesa likuma 129.pants nosaka, ka pierādījumi ir attiecināmi uz konkrētu kriminālprocesu, ja ziņas par faktiem tieši vai netieši apstiprina kriminālprocesā pierādāmo apstākļu esamību vai neesamību, kā arī citu pierādījumu ticamību vai neticamību, izmantošanas iespējamību vai neiespējamību.

Krimināllietu tiesas kolēģija atzīst, ka valsts apsūdzības savāktie pierādījumi ir ticami, jo tie apstiprina cits citu un kopumā nepārprotami atspoguļo faktus, kas attiecināmi uz apstākļiem pirms un pēc noziedzīga nodarījuma izdarīšanas.

No cietušās /pers. C/ liecībām konstatēts, ka pirms sadursmes viņas automašīnas ātrums bija aptuveni 60 km/h, un viņa redzēja, ka no labās puses, pie krustojuma, brauca apsūdzētā automašīna. Apsūdzētā automašīna it kā apstājās, tad strauji sāka kustību, kad līdz automašīnai palika daži metri notika sadursme. Cietušās /pers. C/ liecības pilnībā apstiprinās ar citu cietušo /pers. I/ un /pers. J/ liecībām; ka sadursme notika ļoti pēkšņi, /pers. C/ vadītā automašīna ietriecās apsūdzētā automašīnas vadītāja durvīs, ka sadursme notika aptuveni pie viduslīnijas. Cietušo liecību ticamību apstiprina aculiecinieka /pers. V/ liecības, ka apsūdzētais braucot ar automašīnu neapstājās un nepalaida garām automašīnu, kas brauca pa galveno ceļu. Cietušās automašīna „Opel Vectra" ietriecās apsūdzētā automašīnas vadītāja durvīs. Šo cietušo un liecinieka /pers. V/ liecības ir pretrunā ar apsūdzētā liecībām tajā daļā, ka sadursme notika ar automašīnu priekšējām daļām. Apsūdzētā versija, ka viņš jau pilnībā izbrauca, pilnībā izdarīja pagriezienu un atbrīvoja cietušās joslu, ir pretrunā ar cietušo /pers. C/, /pers. I/, /pers. J/ liecībām, ceļu satiksmes reģistrēšanas protokolā fiksēto par sadursmes laikā automašīnu konstatētajiem bojājumiem un auto tehniskās ekspertīzes atzinumu. Šādas situācijas, kā ir liecinājis apsūdzētais, nebija un nevarēja būt, jo tad automašīnām būtu konstatēti citi bojājumi, automašīnas pēc sadursmes atrastos citā vietā, nekā tur, kur tās atradās pēc šī ceļu satiksmes negadījuma.

2012.gada 20.marta eksperta atzinumā Nr.12-53 izdarītie secinājumi neapšaubāmi apstiprina, ka dati par CSNg norises mehānismu apliecina, ka par sadursmes rašanās iemeslu no tehniskā redzes viedokļa bija automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītāja rīcība. Pirms izbraukšanas uz galvenā ceļa automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītājam bija jāpārliecinās par satiksmes drošību un jādod ceļš automobiļa "Opel Vectra" vadītājai, kurai bija kustības priekšroka. Izpildot iepriekš minētās prasības, automobiļa "Mitsubishi Carisma" vadītājam būtu iespēja novērst sadursmi ar automobili "Opel Vectra".

CSNg mehānisma modelēšanas rezultāti neliecina par to, ka satiksmes bīstamības rašanās momentā (automobilim "Mitsubishi Carisma" izbraucot uz galvenā ceļa) automobiļa "Opel Vectra" vadītājas rīcībā bija attālums, lielāks par apstāšanās ceļa garumu, un ka automobiļa "Opel Vectra" vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Iespējamā automobiļa "Opel Vectra" iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu, jo līdz sadursmes momentam automobilis "Mitsubishi Carisma" nebija atbrīvojis automobiļa "Opel Vectra" kustības joslu. CSNg mehānisma izpētes laikā netika konstatēti arī citi dati, kas liecinātu par to, ka automobiļa "Opel Vectra" vadītājas rīcība no tehniskā redzes viedokļa bija par satiksmes sadursmes iemeslu.

Eksperts ir secinājis, ka, automobiļa "Opel Vectra" ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 65 km/h, bet automobiļa "Mitsubishi Carisma" ātrums sadursmes brīdī – aptuveni 25 km/h. Transportlīdzekļu sadursme, visticamāk, bija notikusi krustojuma vidusdaļā, ceļa Rēzekne-Gulbene brauktuves kreisajā pusē pie brauktuves ass līnijas. Precīzas sadursmes vietas koordinātes attiecībā pret ceļa elementiem ekspertīzes ceļā noteikt nav iespējams, jo CSNg reģistrēšanas protokolā nav fiksētas transportlīdzekļu bojāto detaļu lauskas.

Krimināllietu tiesas kolēģija atzīst, ka 2012.gada 20.marta eksperta atzinums Nr.12-53 pilnībā atbilst Kriminālprocesa likuma 193., 194., 200., 201 un 203.panta noteiktajām prasībām. Tas ir loģisks un zinātniski pamatots. Atzinumā uz uzdotajiem jautājumiem sniegtas argumentētas atbildes. Ekspertīzes procesuālās kārtības noteikumi ir ievēroti un netiek konstatētas metodiska rakstura kļūdas, izpildot šo ekspertīzi.

Turklāt, nopratinot ekspertu pirmās instances tiesā, tiesas kolēģija arī nekādas neskaidrības eksperta liecībās vai nepilnības ekspertīzes atzinumā nekonstatē. Eksperts savās liecībās uz jautājumu, vai bija tehniska iespēja, ka šie transportlīdzekļi varēja izvairīties no sadursmes, ja automašīna "Opel Vectra" nebūtu novirzījusies pa kreisi, eksperts paskaidroja, ka to ir izvērtējis savā atzinumā un norādījis, ka šī iebraukšana pretējā pusē nav cēloniskā sakarā ar sadursmes rašanos. Ir norādīts, kāds ir iespējamais stāvoklis sadursmes brīdī, ka automobilis, izbraucot uz galvenā ceļa, nav pilnīgi atbrīvojis automobiļa "Opel Vectra" braukšanas joslu. Ja automobilis "Opel Vectra" būtu turpinājis braukt pa savu pusi, vienalga sadursme notiktu, tikai sadursme būtu notikusi ar citām automobiļa daļām. Ir secināts, ka iebraukšana pretējā joslā nebija par iemeslu sadursmei. Automobilis "Opel Vectra", braucot taisnvirzienā, būtu sadūries ar "Mitsubishi Carisma" ne priekšējā daļā, bet kaut kur vidusdaļā, vai aizmugurējā daļā.

Apelācijas instances tiesa atzīst, ka ar pārbaudītajiem un novērtētajiem pierādījumiem to kopumā un savstarpējā sakarībā tika noskaidroti juridiski nozīmīgi fakti šajā lietā. Apstiprinājusies valsts apsūdzētāja izvirzītā apsūdzība pret apsūdzēto /pers. B/ par viņa vainīgumu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta $1.^{1}$daļā.

Apelācijas instances tiesa pievienojas prokurora viedoklim, ka Rēzeknes tiesas spriedumā izdarītie secinājumi par pierādījumu analīzi ir pretrunīgi. Pirmās instances tiesa atzina, ka tiesas izmeklēšanā nav iegūti pārliecinoši un neapšaubāmi pierādījumi tam, ka ceļu satiksmes negadījums, kas notika 2011.gada 25.novembrī ap pulksten 16.30 uz autoceļa P-39 Rēzeknes novada Dricānu pagastā, autoceļa 19.kilometrā, krustojumā Rēzekne-Gulbene-Strūžāni, ir noticis tāpēc, ka /pers. B/, vadot automašīnu „Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, pārkāpa priekšrocības ceļa zīmes Nr.206 prasības, nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo automašīnu "Opel Vectra", reģistrācijas numurs/TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka. Vienlaicīgi konstatējusi, ka tiesas izmeklēšanā ir iegūti pierādījumi, ka /pers. B/ ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 281.4.punktā noteiktās 206.ceļa zīmes prasības, ka transportlīdzekļa vadītājam bija jādod ceļš transportlīdzekļiem, kuri brauc pa šķērsojamo ceļu, bet tikai par šādām darbībām paredzēta atbildība Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa $149.^{27}$panta pirmajā daļā.

Pierādījumu neesamības dēļ nav apstiprinājusies aizstāvības versija un pirmās instances tiesas secinājums par to, ka /pers. C/, ieraugot savā kustības joslā šķērsli, nav rīkojusies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkta prasībām, kur noteikts, ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur

transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc, bet viņa, ieraugot savā braukšanas joslā šķērsli, nav bremzējusi.

Pārbaudītais un novērtētais pierādījumu kopums apelācijas instances tiesai dod pamatu izdarīt atzinumu, ka pie izveidojušās ceļu satiksmes negadījuma situācijas 2011.gada 25.novembrī un tiesas izmeklēšanā noskaidrotajiem lietas apstākļiem cietušās /pers. C/ rīcība, vadot automašīnu "Opel Vectra", pilnībā atbilda ceļu satiksmes noteikumu prasībām, pretēji /pers. B/ vieglprātīgai rīcībai, vadot automašīnu "Mitsubishi Carisma", un pārkāpjot Ceļa satiksmes noteikumu punktu prasības, kas norādītas lēmumā par /pers. B/ saukšanu pie krimināatbildības par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā.

Ievērojot minētos apsvērumus, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija konstatē, ka /pers. B/, vadot automašīnu, pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā cietušajiem tika nodarīti viegli un vidēja smaguma miesas bojājumi. Noziedzīgs nodarījums izdarīts šādos apstākļos.

/pers. B/ 2011.gada 25.novembrī ap pulksten 16.30, vadot automašīnu ,,Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, braucot pa autoceļu P-39, Rēzeknes novadā, Dricānu pagastā, autoceļa 19.kilometrā, krustojumā Rēzekne-Gulbene-Strūžāni, kurā uzstādīta 206. priekšrocības ceļa zīme ,,Dodiet ceļu", nepārliecinājies par satiksmes drošību, pārkāpjot priekšrocības ceļa zīmes 206. prasības, nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo automašīnu ,,Opel Vectra", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka, kā rezultātā notika abu augstāk minēto transportlīdzekļu sadursme.

Minētā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā automašīnas ,,Opel Vectra" vadītājai /pers. C/ tika nodarīti šādi miesas bojājumi: mugurkaulā jostas dalās 4. skriemeļa 1.pakāpes stabils lūzums, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vidējās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu; kā arī galvas smadzeņu satricinājums; deguna kaula lūzums; sista brūce deguna kreisā spārna rajonā; asinsizplūdumi acu plakstiņos, kas pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas izraisījuši veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai.

Kā arī minētā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā tika nodarīti miesas bojājumi automašīnas ,,Opel Vectra" pasažierei /pers. I/, un tieši: galvas smadzeņu satricinājums; ādas nobrāzumi uz galvas, ādas nobrāžams kakla labajā pusē, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vieglās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši īslaicīgu veselības traucējumu uz laiku no 7 līdz 21 dienai; kā ari ādas nobrāžami uz ķermeņa, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem.

Kā arī minētā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā tika nodarīti miesas bojājumi automašīnas "Opel Vectra" pasažierei /pers. J/ un tieši: labā spieķa kaula slēgts lūzums apakšējā trešdaļā, kas kopumā pēc sava rakstura atbilst vidējās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir izraisījuši veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu; kā arī ādas nobrāzumi uz galvas, kas pēc sava rakstura atbilst maznozīmīgiem miesas bojājumiem.

Minētais ceļu satiksmes negadījums notika automašīnas "Mitsubishi Carisma", valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, vadītājam /pers. B/, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu punktu prasības, proti:

10.punkta prasības, kur noteikts: ,,Ceļu satiksmes dalībniekiem [..] jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus";

146.punkta prasības, kur noteikts: ,,Neregulējamā krustojumā nevienādas nozīmes ceļu krustojumā transportlīdzekļa vadītājam, kurš brauc pa mazāk svarīgu ceļu, jādod, ceļš to transportlīdzekļu vadītājiem, kas krustojumam tuvojas pa galveno ceļu";

kā arī pārkāpjot 206.ceļa zīmes prasības, kuras noteiktas 281.4.punktā ,,Transportlīdzekļa vadītājam jādod

ceļš transportlīdzekļiem, kuri brauc pa šķērsojamo ceļu".

Ar šādām darbībām apsūdzētais /pers. B/ izdarīja Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā paredzēto noziedzīgu nodarījumu.

Apelācijas instances tiesa atzīst, ka ar valsts apsūdzētāja lēmumā par krimināllietas nodošanai tiesai uzrādītajiem un apelācijas instances tiesā pārbaudītajiem un novērtētajiem pierādījumiem to kopumā un savstarpējā sakarībā ārpus saprātīgām šaubām ir pierādīts /pers. B/ vainīgums noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, atbildība par kuru paredzēta Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā.

Nosakot soda veidu un mēru apsūdzētajam /pers. B/ par Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu, tiesa ņem vērā izdarītā noziedzīgā nodarījuma raksturu, radīto kaitējumu, vainīgā personību, atbildību pastiprinošos un mīkstinošos apstākļus.

Tiesa atbildību mīkstinošus apstākļus, kas paredzēti Krimināllikuma 47.pantā, un atbildību pastiprinošus apstākļus, kas paredzēti Krimināllikuma 48.pantā, apsūdzētajam nekonstatē.

/pers. B/ agrāk nav sodīts (lietas 63.lapa), citas raksturojošās ziņas par /pers. B/ personību lietas materiāli nesatur.

Saskaņā ar 2012.gada 13.decembra likuma "Grozījumi Krimināllikumā" Pārejas noteikumu 1. un 4.punktu personas, kuras izdarījušas noziedzīgu nodarījumu pirms šo grozījumu Krimināllikumā spēkā stāšanās dienai, tas ir, līdz 2013.gada 1.aprīlim, saucamas un sodāmas saskaņā ar tām Krimināllikuma normām, kas bija spēkā nodarījuma izdarīšanas laikā.

Apsūdzētais /pers. B/ izdarīja Krimināllikuma 260.panta 1.[1]daļā paredzētu smagu noziegumu, par kuru paredzēts brīvības atņemšanas sods uz laiku līdz pieciem gadiem vai arests, vai piespiedu darbs vai naudas sods līdz simt minimālajām mēnešalgām, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem vai bez tā (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 2013.gada 31.martam). Tiesa uzskata, ka apsūdzētais sodāms ar piespiedu darbu. Šāds sods atbilst noziedzīgā nodarījuma raksturam, radītajam kaitējumam, apsūdzētā personībai un soda mērķim-aizsargāt sabiedrības drošību, atjaunot taisnīgumu, sodīt vainīgo personu par izdarīto noziedzīgo nodarījumu un panākt, lai notiesātais un citas personas pildītu likumus un atturētos no noziedzīgu nodarījumu izdarīšanas.

Nosakot piespiedu darbu soda ilgumu jeb soda mēru, tiesa ņem vērā /pers. B/ ģimenes un sociālos apstākļus, apsūdzētā atbildību ietekmējošo apstākļu neesamību, soda individualizācijas un samērīguma principu un visu lietā konstatēto apstākļu kopumu.

Tiesas kolēģija atzīst, ka cietušās /pers. C/ iesniegtais kaitējuma kompensācijas pieteikums par cietušajai radīto kaitējumu par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām, kas sastāda Ls3000 (4268,62 *euro*)sakarā ar izraisīto ceļa satiksmes negadījumu, kuras rezultātā /pers. C/, kā viņa norāda pieteikumā (lietas 77.lapa), tika sagādātas fiziskas ciešanas-sāpes no gūtajām traumām (vieglas un vidējas smaguma pakāpes miesas bojājumiem) un vēlākā ārstēšanās; traumu rezultātā cietusī nevarēja 2012.gadā turpināt uzsāktās mācības Latvijas Republikas /Nosaukums A/ skolā un tās nācās atlikt uz pusgadu; piespiedu ārstēšanās dēļ viņai bija liegta iespēja sastapties un aprūpēt savu mazgadīgo 2 gadus veco dēlu /pers. AE/; ceļu satiksmes negadījuma rezultātā pilnībā tika bojāta viņai piederošā automašīna un to nebija iespējams atjaunot, kā rezultātā cietušās ģimenei tika radītas pārvietošanās neērtības un pats negadījums ir nodarījis negatīvus morālus pārdzīvojumus, atbilstoši Kriminālprocesa likuma 353.panta otrajai daļai kriminālprocesā nav nosakāms, bet saglabājot tiesības /pers. C/ saņemt kaitējuma kompensācijas

atlīdzināšanu civiltiesiskā kārtībā šādu apsvērumu dēļ.

No lietas materiāliem (lietas 6., 94.lapa) konstatējams, ka apsūdzētā /pers. B/ transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskā atbildība tika apdrošināta AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams".

2004.gada 7.aprīļa Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15.panta pirmajā daļā noteikts, ka iestājoties apdrošināšanas gadījumam, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda) sedz zaudējumus, nepārsniedzot noteikto apdrošinātāja atbildības limitu:

1) personai nodarīto zaudējumu atlīdzināšanai — līdz 5 000 000 eiro ekvivalentu latos saskaņā ar Latvijas Bankas noteikto valūtas maiņas kursu dienā, kad pieņemts lēmums par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu, neatkarīgi no cietušo personu skaita;

2) mantai nodarīto zaudējumu atlīdzināšanai — līdz 1 000 000 eiro ekvivalentu latos saskaņā ar Latvijas Bankas noteikto valūtas maiņas kursu dienā, kad pieņemts lēmums par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu, neatkarīgi no trešo personu skaita.

Atbilstoši šā likuma panta otrajai daļai, zaudējumus, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar šo likumu vai kuri pārsniedz noteikto apdrošinātāja atbildības limitu, trešā persona ir tiesīga pieprasīt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 19.panta pirmajā daļā noteikts, ka ceļu satiksmes negadījumā personai nodarītie zaudējumi iedalāmi materiālos un nemateriālos zaudējumos, šā panta otrajā daļā skaidrojot, ka nemateriālie zaudējumi ir zaudējumi, kas saistīti ar sāpēm un garīgām ciešanām sakarā ar: 1) cietušās personas fizisku traumu; 2) cietušās personas sakropļojumu, invaliditāti; 3) apgādnieka, apgādājamā vai laulātā nāvi; 4) apgādnieka, apgādājamā vai laulātā 1.grupas invaliditāti. Šā panta trešajā daļā prezumēts, ka apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem un nemateriālajiem zaudējumiem nosaka Ministru kabinets.

Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumi Nr.331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" 3.2.punktā noteikts4, ka atlīdzības apmēru, ja cietušajai personai ir vidēja smaguma miesas bojājumi, sedz no 120 līdz 290 *euro*, bet šo noteikumu 3.3.punktā noteikts, ka atlīdzības apmēru, ja cietušajai personai ir viegli miesas bojājumi, sedz no 30 līdz 80 *euro*. Šo noteikumu 6.punktā noteikts, ka apdrošināšanas atlīdzības apmērs par cietušās personas sāpēm un garīgām ciešanām cietušās personas sakropļojuma, invaliditātes dēļ ir no 40 līdz 360 *euro*.

Saskaņā ar šo noteikumu 6.1.punktā noteikto apdrošināšanas atlīdzību cietušajai personai izmaksā šādos gadījumos un apmēros: ja cietušajai personai ir audu bojājumi — redzamas rētas un/vai pigmentācija, sejas un/vai ķermeņa daļas asimetrija (bez funkcionāliem traucējumiem), — 40 *euro*, bet saskaņā ar šo noteikumu 6.2.punktā noteikto, ja cietušajai personai ir audu bojājumi, kas radījuši funkcionālus traucējumus, — 80 *euro*, kā arī citos šā likuma paredzētajos gadījumos.

Apelācijas instances tiesa, pārbaudījusi krimināllietas materiālus, nav ieguvusi pierādījumus faktam, ka cietusī /pers. C/ būtu izmantojusi likumā paredzētās tiesības un noteiktajā kārtībā vērsusies ar iesniegumu pie apdrošinātāja, lai saņemtu iespējamo apdrošināšanas atlīdzību.

Kaitējuma kompensācijas saņemšanas kārtības regulējums cietušajiem, kas par tādiem atzīti, tostarp arī Krimināllikuma 260.panta 1^1.daļā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā, būtiski atšķiras no vispārējās kārtības, kāda noteikta Kriminālprocesa likuma 26.nodaļā, jo, kā ir skaidrojis Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2009.gada 16.jūnija lēmumā lietā Nr.SKK-307/09, šādos gadījumos kaitējuma kompensācijas veidu, apmēru un saņemšanas kārtību bez Kriminālprocesa

likuma 26.nodaļā ietvertajām normām, Civillikuma 1635.panta (2006.gada 26.janvāra likuma redakcijā), regulē iepriekš norādītais speciālais likums un tam atbilstoši norādītie Ministru kabineta noteikumi.

Ņemot vērā, ka Eiropas Savienības tiesa 2013.gada 24.oktobrī pieņēma prejudiciālo nolēmumu lietā C-277/12 (*Drozdovs-Latvija*) ar kuru konstatēja, ka gadījumā, ja dalībvalsts atzīst tiesības uz kompensāciju par radīto morālo kaitējumu, tā šai īpašajai zaudējumu kategorijai, kas ietilpst miesas bojājumos Otrās direktīvas izpratnē, nevar paredzēt maksimālos atlīdzības apmērus, kas būtu mazāki par šajā direktīvā noteiktajiem minimālajiem atlīdzības apmēriem.Tiesa ir norādījusi, ka jēdziens „miesas bojājumi" Otrajā direktīvā ietver jebkādu kaitējumu, kas izriet no personas neaizskaramības apdraudējuma, kurā ietilpst gan fiziskas, gan garīgas ciešanas. Tiesas spriedums pamatots ar secinājumiem, ka nemantiskā kaitējuma atlīdzības iekļaušana obligātās apdrošināšanas sistēmā atbilstīgi minēto direktīvu normām, saskaņā ar kuru sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistēmas tvērums attiecas uz nemantiskā kaitējuma atlīdzināšanu.

Apelācijas instances tiesa secina, ka Padomes Pirmā direktīva, kas pieņemta1972.gada 24.aprīlīpar dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību3.pantā reglamentē, ka katra dalībvalsts, ievērojot minētās direktīvas 4.pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta. Sedzamās atbildības apjomu un apdrošināšanas seguma noteikumus nosaka, pamatojoties uz tā apmēriem.

Savukārt, Padomes Otrā direktīva, kas tika pieņemta 1983.gada 30.decembrī par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu1.pantā skaidro, ka:

1.Direktīvas 72/166/EEK 3.panta 1.punktā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem.

2.Neierobežojot dalībvalstīm tiesības noteikt lielākas garantijas, katrai dalībvalstij jāpieprasa, ka šīs apdrošināšanas obligātais apjoms ir vismaz:

- par miesas bojājumiem–350000 ECU, ja ir tikai viens cietušais; ja viens prasījums attiecas uz vairākiem cietušajiem, tad šo apjomu reizina ar cietušo skaitu,

- par kaitējumu īpašumam–100000 ECU par prasījumu, neatkarīgi no cietušo skaita.

Iepriekšminēto mazāko apjomu vietā dalībvalstis var noteikt mazāko apjomu 500000 ECU apmērā par miesas bojājumiem, ja viens prasījums attiecas uz vairākiem cietušajiem, vai par miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam — vispārēju mazāko apjomu 600000 ECU apmērā par prasījumu, neatkarīgi no cietušo skaita vai kaitējumu veida.

Cietušais katrā ziņā var vērsties tieši iestādē, kurai, pamatojoties uz informāciju, kuru pēc tās lūguma sniedz cietušais, jādod pamatota atbilde par kompensācijas izmaksu.

Līdz ar to, pasludinātais lietā C-277/12 (*Drozdovs-Latvija*) nolēmums ir svarīgs un var skart ikvienu sabiedrības locekli, jo civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tvērums attiecas uz nemateriālo kaitējumu, bet valsts regulējums, ar ko ir paredzēta obligāta atsevišķu kaitējumu atlīdzināšana tādā apmērā, kas ir acīmredzami mazāks nekā Pirmajā un Otrajā direktīvā noteiktais, ir neatbilstīgs Eiropas Savienības tiesībām.

Satversmes tiesas 1.kolēģija, izskatījusi Satversmes tiesā 2014.gada 20.janvārī saņemto Augstākās tiesas Civillietu departamenta pieteikumu, 2014.gada 14.februārī pieņēma lēmumu par lietas Nr.2014-06-03 ierosināšanu "Par Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumu Nr.331 "Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" 7.punkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92.panta trešajam teikumam un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15.panta pirmās daļas l.punktam".

Ministru Kabinets, kas izdevis apstrīdēto aktu, uzaicināts līdz 2014.gada 14.aprīlim iesniegt Satversmes tiesai savu atbildes rakstu ar lietas faktisko apstākļu izklāstu un juridisko pamatojumu *(Satversmes tiesas informācija "Latvijas Vēstnesī" publicēta 2014.gada 18.februārī).*

Turklāt, Satversmes tiesas 2.kolēģija, izskatījusi Satversmes tiesā 2014.gada 7.martā saņemto Augstākās tiesas Civillietu departamenta pieteikumu, 2014.gada 31.martā pieņēma lēmumu par lietas Nr.2014-10-03 ierosināšanu "Par Ministra kabineta 2005.gada 17.maija noteikumu Nr.331 "Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" 3.2.apakšpunkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92.panta trešajam teikumam un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15.panta pirmās daļas 1.punktam".

Ministru Kabinets, kas izdevis apstrīdēto aktu, uzaicināts līdz 2014.gada 2.jūnijam iesniegt Satversmes tiesai savu atbildes rakstu ar lietas faktisko apstākļu izklāstu un juridisko pamatojumu *(Satversmes tiesas informācija "Latvijas Vēstnesī" publicēta 2014.gada 2.aprīlī)*.

Kriminālprocesa likuma 1.pantā paredzētā mērķa sasniegšanai likums ir noteicis pamatprincipus, tajā skaitā tiesības uz kriminālprocesa pabeigšanu saprātīgā termiņā un tiesības uz kompensāciju par radīto kaitējumu, taču nevienam no pamatprincipiem nav prioritātes pār pārējiem pamatprincipiem.

Ievērojot kriminālprocesa pamatprincipus, Latvijas Republikas Satversmi, starptautiskās tiesību normas un Eiropas Savienības tiesas judikatūru, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija atzīst, ka cietušās /pers. C/ pieteiktā kaitējuma kompensācija Ls3000, kas saskaņā ar Euro ieviešanas kārtības likuma 4.panta otro daļu konvertējama uz 4268,62 *euro,* konkrētajā kriminālprocesā strīdus gadījumā no apdrošinātāja ir piedzenama civiltiesiskā kārtībā, ņemot vērā to regulējumu, ar ko paredzēts maksimālais atlīdzības slieksnis par nemateriālo kaitējumu, jo cietušās pieprasītais kaitējuma kompensācijas apmērs daudzkārt pārsniedz Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumos Nr.331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" noteikto atlīdzības apmēru.

Turklāt tiesas kolēģijas ieskatā, ņemot vērā konstatētos apstākļus lietā un risinot cietušās /pers. C/ pieteikto kaitējuma kompensāciju civiltiesiskā kārtībā, var vadīties no Civilprocesa likuma 5.panta paredzētās kārtības, kura nosaka, ka:

(1) Tiesa izspriež civillietas saskaņā ar likumiem un citiem normatīvajiem aktiem, Latvijas Republikai saistošiem starptautiskajiem līgumiem un Eiropas Savienības tiesību normām.

(2) Ja starptautiskajā līgumā, ko apstiprinājusi Saeima, ir paredzēti citādi noteikumi

nekā Latvijas likumā, piemēro starptautiskā līguma noteikumus.

(3) Ja attiecīgo tiesību jautājumu regulē Eiropas Savienības tiesību normas, kas ir tieši piemērojamas Latvijā, Latvijas likumu piemēro, ciktāl to pieļauj Eiropas Savienības tiesību normas.

(4) Likumā vai līgumā noteiktajos gadījumos tiesa piemēro arī citu valstu likumus un starptautisko tiesību

normas.

(5) Ja nav likuma, kas regulē strīdīgo attiecību, tiesa piemēro likumu, kurš regulē līdzīgas tiesiskās attiecības, bet, ja tāda likuma nav, — vadās pēc tiesību vispārējiem principiem un jēgas.

Tādējādi, rezumējot teikto laikā, kad nav pieņemts Satversmes tiesas nolēmums un nav atrisinātas pretrunas Latvijas Republikas normatīvajos aktos, 2004.gada 7.aprīļa Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā minētajās tiesību normās, pretēji Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumiem Nr.331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem", cietušās /pers. C/ morālā kaitējuma atlīdzināšana civiltiesiskā kārtībā pret apdrošinātāju varēs ātrāk garantēt kārtību, lai nodrošinātu ne tikai efektīvu Padomes Pirmās un Otrās Regulas noteikumu, Latvijas Republikas Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15.panta noteikumu par kaitējuma apmēra noteikšanu ceļu satiksmes negadījuma gadījumā, ja ir noslēgts Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku obligātās apdrošināšanas atbildības līgums, piemērošanu, bet arī noteiktu krimināltiesisko attiecību taisnīgu noregulējumu krimināprocesā bez neattaisnotas iejaukšanās personas dzīvē.

Pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 563.panta pirmās daļas 2.punktu, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija

nosprieda

atcelt Rēzeknes tiesas 2013.gada 11.decembra spriedumu pilnībā un lietā taisīt jaunu notiesājošu spriedumu.

/pers. B/atzīt par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta 1^1.daļā, un sodīt ar piespiedu darbu uz 120 (viens simts divdesmit stundām), neatņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības.

Lietā cietušās /pers. C/iesniegto kaitējuma kompensāciju saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 353.panta otro daļu nenoteikt.

/pers. B/ pirmstiesas kriminālprocesā piemēroto drošības līdzekli- uzturēšanās noteiktā vietā saglabāt līdz sprieduma stāšanās spēkā.

Pilns tiesas nolēmuma teksts tiesas kancelejā būs pieejams 2014.gada 25.aprīlī.

Apelācijas instances tiesas nolēmumu var pārsūdzēt un noprotestēt 10 dienu laikā Augstākajā tiesā par Kriminālprocesa likuma 574.-575.pantā noteiktajiem kasācijas iemesliem, kasācijas sūdzību un protestu iesniedzot Latgales apgabaltiesā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs tiesnesis A.Vilmanis

Tiesneši I.Zalužinska