Lietas Nr. 11331134111
Lietas arhīva Nr. K26-0058-13/3

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Rēzeknē 2013.gada 11.decembrī

Rēzeknes tiesa

šādā sastāvā: tiesnese A.Jermacāne

ar sekretāri I.Buhalovu, tulci R.Soročinu,

piedaloties prokurorei J.Kalvānei un virsprokuroram V.Peļņam,

aizstāvim, zvērinātam advokātam A.Pujatam,

izskatījusi atklātā tiesas sēdē krimināllietu

/pers. A/, personas kods /personas kods/, apsūdzībā par Krimināllikuma 260.panta pirmajā ar indeksu viens daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu,

konstatēja:

/pers. A/ apsūdzēts par to, ka, vadot transportlīdzekli, viņš pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus un tā rezultātā cietušajiem tika nodarīti vieglas un vidējas pakāpes miesas bojājumi. Apsūdzībā norādīts, ka 2011.gada 25.novembrī ap pulksten 16.30 /pers. A/, vadot automašīnu „Mitsubishi Carisma" ar valsts reģistrācijas numura zīmi /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" ar reģistrācijas numura zīmi /TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka. Tā rezultātā notika abu augstāk minēto transportlīdzekļu sadursme. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā automašīnas "Opel Vectra" vadītājai /pers.H/ tika nodarīti sekojoši 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 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 šā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā tika nodarīti miesas bojājumi automašīnas „Opel Vectra" pasažierei /pers.D/: 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. E/: 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" ar valsts reģistrācijas numura zīmi /TL numurs/ vadītājam /pers. A/ 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."

Šādas /pers.A/ darbības kvalificētas kā mazāk smags noziegums, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā ar indeksu

viens daļā.

Tiesas sēdē **apsūdzētais /pers.A/** savu vainu viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā atzina daļēji, cietušās iesniegto kaitējuma kompensācijas pieteikumu neatzina. Viņš paskaidroja, ka apsūdzībā norādītajā datumā un laikā 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 atzina, 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.

Cietusī /pers.H/liecināja, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst. 16.30 kopā ar /pers. D/ un /pers. E/ braukusi ar automašīnu Opel Vectra pa autoceļu Rēžekne – 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.D/ liecināja, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst.16.30. kopā ar /pers.H/ un /pers. E/ braukusi ar automašīnu Opel Vectra pa autoceļu Rēzekne- Gulbene. Automašīnu vadījusi Evita 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. H/, 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, t.i. cietusī /pers. D/, nedēļu un vienu dienu ārstējusies slimnīcā, tad trīs nedēļas mājās. Tā kā viņa tajā laikā mācījusies robežsardzes koledžā, viņa veselības stāvokļa dēļ pus gadu nevarēja nokārtot ieskaites sportā.

Cietusī /pers.E/ liecināja, ka 2011.gada 25.novembrī ap plkst.16.30. kopā ar /pers.H/ un /pers.D/ braukusi no skolas ar automašīnu Opel Vectra pa autoceļu Rēzekne - Gulbene. Automašīnu vadījusi /pers. H/ 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. H/bremzējusi, bet no sadursmes izvairīties nav spējusi. Tas noticis tik pēkšņi, ka viņa neko nav sapratusi. Sadursme notikusi viņu braukšanas joslā, pie vidusslīnijas. Viņas ietriekušās automašīnas Mitsubishi Carisma vadītāja durvīs. Viņa atjēgusies guļot pret automašīnas loga stiklu. Turpat automašīnas salonā atradušās /pers. D/ un /pers. H/. 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. D/. /pers. H/ 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.

/pers. M/liecināja, ka strādā Valsts policijā 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 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 ātrums varēja būt aptuveni 65 km/h, ir ticams.

/pers. R/ liecināja, 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 palīdzību un palīdzējis cietušajām izkļūt no automašīnām. 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. S/ uz jautājumiem vai 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, paskaidroja sekojošo.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.

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.

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 65 km/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 ātrums sadursmes brīdī. Faktiski šis automobilis varēja virzīties ar lielāku ātrumu, līdz pat 90 km/h. Lai pateiktu, ka pie konkrētiem apstākļiem 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. Opel Vectra braucot taisnvirzienā būtu sadūries ar 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 iespējas 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 es varētu secināt, ka arī otram vadītājam bija tehniska iespēja izvairīties no sadursmes.

Tiesa izmeklēšanā pārbaudīti sekojoši objektīvie pierādījumi:

- ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokols Nr. EZ 074524, kas sastādīts 2011.gada 25.novembrī pulksten 16.30, kurā norādīts, 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. A/, automašīnas Opel Vectra vadītāja – /pers.H/. Ceļu satiksmes negadījuma vietā konstatēti sekojoši 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 sastādītajā tiesu medicīnas eksperta atzinumā Nr. 324(R), norādīts, ka /pers.H/ tika konstatēti sekojoši 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 sastādītajā tiesu medicīnas eksperta atzinumā Nr. 321(R) norādīts, ka /pers. E/ tika konstatēti sekojoši 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 sastādītajā tiesu medicīnas eksperta atzinumā Nr. 322(R), norādīts, ka pers.D tika konstatēti sekojoši 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 atzinumā Nr. 12-53, norādīts, ka dati pat CSNg norises mehānismu liecina, ka par sadursmes rašanās iemeslu no tehniskā redzes viedokļa bija automobiļa Mitsubishi vadītāja rīcība. Pirms izbraukšanas uz galvenā ceļa automobiļa Mitsubishi vadītājam bija jāpārliecinās par satiksmes drošību un jādod ceļš automobiļa Opel vadītājai, kurai bija kustības priekšroka. Izpildot augstākminētās prasības, automobiļa Mitsubishi vadītājam būtu iespēja novērst sadursmi ar automobili Opel.

Automobiļa Opels 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 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 izbraucot uz galvenā ceļa) automobiļa Opel vadītājas rīcībā bija attālums, lielāks par apstāšanās ceļa garumu 83 m, un ka automobiļa Opel vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Iespējamā automobiļa Opel iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu, jo līdz sadursmes momentam automobilis Mitsubishi nebija atbrīvojis automobiļa Opel kustības joslu. CSNg mehānisma izpētes laikā netika konstatēti arī citi dati, kas liecinātu par to, ka automobiļa Opel vadītājas rīcība no tehniskā redzes viedokļa bija par satiksmes rašanās iemeslu.

Eksperts ir secinājis, ka, automobiļa Opel ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 65 km/h, bet automobiļa Mitsubishi 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 priekšējā daļa un automobiļa Mitsubishi 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 vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Automobiļa Mitsubishi vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi, pirms izbraukšanas uz galvenā ceļa pārliecinoties par satiksmes drošību un dodot ceļu automobilim Opel, kura vadītājai bija kustības priekšroka. Par sadursmes rašanas iemeslu no tehniskā redzes viedokļa uzskatāma automobiļa Mitsubishi vadītāja rīcība (lietas 45.-50.lapa);

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

Automobiļa Opel apstāšanas laiks, braucot ar lēmumā norādīto ātrumu 60-70 km/h , CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija 4,2 – 4,7 sekundes.

Lai automobilis Mitsubishi 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).

Kriminālprocesa likuma 124.panta piektā daļa noteic, ka pierādīšanas priekšmetā ietilpstošie apstākļi uzskatāmi par pierādītiem, ja pierādīšanas gaitā izslēgtas jebkādas saprātīgas šaubas par to esamību vai neesamību.

Izvērtējot noskaidroto, tiesa secina, 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. A/, vadot automašīnu „Mitsubishi Carisma" ar valsts reģistrācijas numura zīmi /TL numurs/, pārkāpa priekšrocības ceļa zīmes Nr. 206 prasības, nepalaida no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo automašīnu "Opel Vectra" ar reģistrācijas numura zīmi /TL numurs/, kurai bija kustības priekšroka.

Lietā nav strīda par to, ka /pers. A/ nav ievērojis ceļa zīmes Nr. 206 „Dodiet ceļu" prasības un ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 146.punktu, kas noteic, ka 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. Tiesa atzīst, ka izbraucot no mazāk svarīga ceļa uz galvenā ceļa, /pers. A/ nav ievērojis minētās ceļa zīmes prasības, ir pieļāvis nevērību, nepietiekami izvērtējot attālumu līdz pa galveno ceļu braucošajam automobilim Opel, nav devis tam ceļu tādējādi apdraudot satiksmes drošību. To tiesas izmeklēšanā /pers. A/ neapstrīdēja, paskaidroja, ka veicis pagriezienu pa kreisi tāpēc, ka attālums līdz no Rēzeknes puses pa galveno ceļu braucošajai automašīnai bijis liels.

/pers.H/ liecināja, ka viņa vadījusi automašīnu Opel ar ātrumu aptuveni 80-90 km/h. Tuvojoties krustojumam ar Strūžānu ceļu, viņa savlaicīgi samazinājusi ātrumu, jo pēc krustojuma sākusies apdzīvota vieta. Ir redzējusi, ka krustojumam tuvojas divas automašīnas. Pirmā automašīna piebraucot pie krustojuma it kā apstājusies, tad strauji uzsākusi kustību. Līdz šai automašīnai atlikuši nedaudzi metri. Bremzēt nebijis nozīmes.

/pers.H/ apstiprināja, ka viņas vadītās automašīnas ātrums pirms sadursmes varējis būt 60-70 km/h. Šo apgalvojumu tiesa atzīst par ticamu, jo eksperta atzinumā Nr.12-53 norādīts, ka automobiļa Opel ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 65 km/h. Tā kā /pers.H/apstiprināja, ka pirms sadursmes nav bremzējusi, tad ir pamats uzskatīt, ka viņas vadītā automašīna pirms sadursmes ir pārvietojusies ar ātrumu 60 – 70 km/h, kā to atzinis eksperts.

Eksperts savā atzinumā Nr.12-53 vadījies no pieņēmuma, ka automašīna Opel pirms sadursmes pārvietojusies ar atļauto ātrumu 90 km/h, tāpēc izdarījis secinājumu, ka CSNg mehānisma modelēšanas rezultāti neliecina par to, ka satiksmes bīstamības rašanās momentā (automobilim Mitsubishi izbraucot uz galvenā ceļa) automobiļa Opel vadītājas rīcībā bija attālums, lielāks par apstāšanās ceļa garumu 83 m, un ka automobiļa Opel vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi. Iespējamā automobiļa Opel iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu, jo līdz sadursmes momentam automobilis Mitsubishi nebija atbrīvojis automobiļa Opel kustības joslu. CSNg mehānisma izpētes laikā netika konstatēti dati, kas liecinātu par to, ka automobiļa Opel vadītājai bija tehniska iespēja novērst sadursmi.

Tiesa šos secinājumus uzskata par apšaubāmiem. No eksperta atzinuma Nr.12-53 izriet, ka eksperts, taisot atzinumu, nav ņēmis vērā faktu, ka automašīna Opel pirms sadursmes ir pārvietojusies ar ātrumu 60 – 70 km/h, kā arī to, ka šķērslis, kas atradās automašīnas Opel ceļā, nav nekustīgs, bet pārvietojas ar ātrumu apmēram 25 km/h. Tāpēc tiesas ieskatā šajā situācijā nav nozīmes tam, cik liels attālums nepieciešams, lai braucot ar konkrēto ātrumu, automašīna spētu apstāties, neuzbraucot šķērslim. Svarīgi noskaidrot, vai automašīnām bija iespēja neizraisīt sadursmi, ja automašīnas Opel vadītāja, pamanot šķērsli, būtu bremzējusi.

Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokols Nr. EZ 074524 norādīts, ka braukšanas joslas platums ir 3,5 metri. Papildus eksperta atzinumā Nr.13-1386 norādīts, ka lai automobilis Mitsubishi veiktu attālumu 5 metri ar ātrumu 20-30km/h, nepieciešams laiks 0,6-0,9 sekundes. Šajā atzinumā arī norādīts, ka automobiļa Opel apstāšanas ceļš, braucot ar ātrumu 60-70 km/h, CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija 43-55 metri, apstāšanas laiks, braucot ar ātrumu 60-70 km/h, CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētos apstākļos bija 4,2 – 4,7 sekundes. Veicot aprēķinu, ņemts vērā transportlīdzekļa vadītāja reakcijas laiks, t.i. laika periods, kas nepieciešams, lai pieņemtu lēmumu un iedarbotos uz transportlīdzekļa vadīšanas sistēmām pēc tam, kad vadītājam radās objektīva iespēja atklāt satiksmei bīstamo situāciju. Minētajā atzinumā arī norādīts, ka apstāšanas ceļa un laika aprēķinos izmantotais vadītāja normatīvais reakcijas laiks (0,8 sekundes) attiecināms arī uz situāciju, lai vadītājs, reaģējot uz transporta situācijas izmaiņām, varētu izmainīt kustības virzienu.

Sniedzot liecības par atzinumu Nr. 12-53, eksperts paskaidroja, ka lai pateiktu, ka pie konkrētiem apstākļiem 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. 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 maksimālo ātrumu varēja izvairīties no sadursmes. Nav zināms faktiskais sadursmes moments un kāds precīzi bija ātrums. Tāpēc atzinumā eksperta atbilde nav kategoriskā formā. 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 bija ātruma palēninājums.

Pamatojoties uz eksperta atzinumā Nr. 13-1386 norādīto, tiesa netic/pers.H/ apgalvojumam, ka tad, kad /pers. A/ automašīna iebrauca krustojumā, līdz viņas vadītajai automašīnai bija atlikuši nedaudzi metri, tāpēc bremzēt nebija nozīmes. Braucot ar ātrumu 65 - 70 km/h, automašīna 1 sekundē nobrauc aptuveni 18 - 19 metrus. Ņemot vērā vadītāja vidējo reakcijas ātrumu 0,8 sekundes, kā arī to, ka /pers. A/ automašīna jau bija daļēji iebraukusi pretējā braukšanas joslā, ir pamats uzskatīt, ka attālums starp automašīnām bija lielāks kā minētais attālums un pastāvēja iespēja bremzēt, tādējādi cenšoties novērst sadursmi.

Tāpēc tiesa secina, ka /pers.H/, 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. Viņa, ieraugot savā braukšanas joslā šķērsli, nav bremzējusi. E/pers.H/ liecināja, ka, redzot šķērsli no labās puses, griezusi stūri pa kreisi. Ar šādu rīcību viņa nevarēja apbraukt šķērsli, kurš pārvietojās no labās uz kreiso pusi attiecībā pret viņas vadīto automašīnu. Iebraucot pretējā braukšanas joslā, viņa apdraudēja satiksmes dalībniekus, kuri tajā brīdī atradās šajā braukšanas joslā. Šāda rīcība neatbilst Ceļu satiksmes noteikumu 113.punktam.

Minēto apsvērumu dēļ tiesa apšauba eksperta atzinumā norādīto, ka iespējamā automašīnas Opel iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu, tā kā līdz sadursmes momentam automašīna Mitsubishi nebija atbrīvojusi automašīnas Opel kustības joslu, jo šādu secinājumu eksperts izdarījis tāpēc, ka viņa rīcībā nebija ziņu, kas ļautu spriest par to, kādā attālumā automašīna Opel atradās no sadursmes vietas līdz bīstamas situācijas rašanās brīdim. Šāds secinājums ir izdarīts uz pieņēmuma pamata. Kā arī eksperts par automašīnas Opel braukšanas ātrumu pieņēmis atļauto maksimālo braukšanas ātrumu 90 km/h., kas neatbilst tiesas izmeklēšanā konstatētajam.

Tāpēc tiesa secina, ka eksperta atzinumu Nr. 12-53 nav pamata atzīt par ticamu apsūdzētā /pers. A/ vainas pierādījumu.

Līdz ar to tiesa atzīst, ka pastāv saprātīgas šaubas par to, ka automašīnas Mitsubishi vadītājs /pers. A/, pārkāpjot priekšrocības ceļa zīmes Nr. 206 prasības un nepalaižot no kreisās puses pa galveno ceļu braucošo automašīnu Opel, kurai bija kustības priekšroka, ir izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, bet automašīnas Opel vadītājai /pers.H/ nebija tehniskas iespējas izvairīties no sadursmes ar automašīnu Mitsubishi un iespējamā automašīnas Opel iebraukšana pretējā virziena kustības joslā nebija par sadursmes rašanās iemeslu. Šīs šaubas tiesas izmeklēšanā novērst nebija iespējams.

Minētā likuma 19.panta trešā daļa noteic, ka visas saprātīgās šaubas par vainu, kuras nav iespējams novērst, jāvērtē par labu personai, kurai ir tiesības uz aizstāvību.

Tā kā tiesas izmeklēšanā nav izslēgtas jebkādas saprātīgas šaubas par /pers. A/ vainu viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, tiesa atzīst, ka /pers. A/ apsūdzībā par Krimināllikuma 260.panta pirmajā ar indeksu viens daļā paredzētā noziedzīgā

nodarījuma izdarīšanu ir jāattaisno.

Vienlaicīgi tiesa konstatē, ka tiesas izmeklēšanā ir iegūti pierādījumi, ka /pers. A/, ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 281.4.punktā noteiktās 206.ceļa zīmes prasības, ka transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzekļiem, kuri brauc pa šķērsojamo ceļu. Par šādām darbībām paredzēta atbildība Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149^{27}.panta pirmajā daļā.

Bez tam tiesas izmeklēšanā noskaidrotais liecina, ka Ceļu satiksmes noteikumus ir pārkāpusi arī automobiļa Opel vadītāja, par cietušo kriminālprocesā atzītā /pers.H/. Tiesa atzīst par pierādītu, ka /pers.H/, ieraugot savā kustības joslā šķērsli, nav rīkojusies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 113. punkta prasībām. Par šādām darbībām paredzēta atbildība Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149^{4}.panta četrpadsmitajā daļā.

Krimināprocesa likuma 481.panta ceturtā daļa noteic, ja kriminālprocess tiek izbeigts, bet krimināllietas materiālos ir ziņas par faktiem, sakarā ar kuriem personai būtu jāpiemēro administratīvais sods, tiesa nosūta nepieciešamos materiālus kompetentai institūcijai vai amatpersonai. Tiesa atzīst, ka šā tiesību norma ir jāpiemēro arī attaisnojoša sprieduma gadījuma, ja tiek konstatēti tajā minētie apstākļi.

Tāpēc tiesa atzīst, ka no krimināllietas jāizdala materiāli par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149^{27}.panta pirmajā daļā un 149^{4}. panta četrpadsmitajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu izdarīšanu un jānosūta Valsts policijas Latgales reģionālās pārvaldes Rēzeknes iecirknim izlemšanai atbilstoši Latvijas Administratīvo pārkāpuma kodeksa prasībām.

Cietusī /pers.H/ ir iesniegusi kompensāciju par viņai nodarītā kaitējuma kompensācijas piedziņu no /pers. A/. Ņemot vērā to, ka tiesas izmeklēšanā apsūdzētā vainu viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā apsūdzība nav pierādījusi, pamatojoties uz Krimināprocesa likuma 526.panta otro daļu, cietušās pieteikums par nodarījuma rezultātā radītā kaitējuma atlīdzināšanu jāatstāj bez izskatīšanas. Minētā likuma norma noteic, ka pieteikuma atstāšana bez izskatīšanas nav šķērslis kaitējuma atlīdzināšanas prasības celšanai Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

Pamatojoties uz tiesas izmeklēšanā noskaidroto un vadoties no Krimināprocesa likuma 512., 514. un 530.panta, tiesa

nosprieda:

/pers. A/ atzīt par nevainīgu apsūdzībā par Krimināllikuma 260.panta pirmajā ar indeksu viens daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu un attaisnot.

Atcelt /pers. A/ pirmstiesas krimināprocesā piemēroto drošības līdzekli uzturēšanās noteiktā dzīvesvietā.

/pers.H/ iesniegto kaitējuma kompensācijas pieteikumu atstāt bez izskatīšanas.

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

Spriedumu apelācijas kārtībā var pārsūdzēt vai noprotestēt Latgales apgabaltiesā 10 dienu laikā no dienas, kad kļuvis pieejams pilns tiesas spriedums, apelācijas sūdzību vai prokurora protestu iesniedzot Rēzeknes tiesā.

Par pilna sprieduma pieejamības dienu noteikt 2013.gada 27.decembri.

Tiesnese A.Jermacāne