Lieta Nr. K40-0049-17
Nr.11151033516

S P R I E D U M S
Latvijas Republikas vārdā
Ventspilī, 2017.gada 7.augustā

Ventspils tiesa
tiesnese Ilona Rudzīte
piedaloties prokurorei Lindai Dalderei
zvērinātiem advokātiem D.Vilemsonam un I.Jakušonokam
izskatīja atklātā tiesas sēdē Katrīnas ielā 14, Ventspilī krimināllietu
/pers. C/, personas kods /personas kods/, *apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta pirmās prim daļas,-*
k o n s t a t ē j a

/pers. C/, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā cietušajam nodarīts vidēja smaguma miesas bojājums.

Tā, 2016.gada 2.jūnijā ap plkst.10:45 /pers. C/ vadīja Valsts meža dienestam piederošo transportlīdzekli Suzuki SX4, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, Ventspils novadā, Tārgales pagastā, Elkšķenē, virzienā no mājām "Līči", un vienādas nozīmes ceļu krustojumā, nepārliecinoties par kustības drošību, veica labā pagrieziena manevru uz Popes pusi, iebraucot brauktuves kreisajā pusē, kā rezultātā izraisīja sadursmi ar transportlīdzekli Opel Astra, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. E/, kura brauca no Popes puses pa ceļu Pope - Kamārce. Sadursmes rezultātā transportlīdzeklis Opel Astra, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, nobrauca no ceļa un apgāzās.

Ar savu rīcību /pers. C/ neievēroja Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas nosacījumus, ka ceļu satiksmes dalībniekiem ir jāizpilda Ceļu satiksmes likuma un Ceļu satiksmes noteikumu un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus; ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus; 37.panta prasības, ka Latvijā transportlīdzekļi pārvietojas pa ceļa labo pusi, kā arī pārkāpa Latvijas Republikas Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumu Nr.279 Ceļu satiksmes noteikumu 57.punkta prasības, t.i., ka pirms jebkura manevra - braukšanas sākšanas, pārkārtošanās, nogriešanās, apgriešanās braukšanai pretējā virzienā, apdzīšanas, transportlīdzekļa apturēšanas u.tml.- transportlīdzekļa vadītājam jāpārliecinās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, un laikus jādod brīdinājuma signāls ar gaismas virzienrādītājiem; 70.punktā paredzēto, ka pirms nogriešanās pa labi, pa kreisi vai apgriešanās braukšanai pretējā virzienā transportlīdzekļa vadītājam uz bezsliežu transportlīdzekļiem paredzētās brauktuves laikus jāieņem attiecīgs malējais stāvoklis, kas paredzēts braukšanai attiecīgajā virzienā; 73.punkta prasības, t.i., ka jānogriežas tā, lai, izbraucot no brauktuvju krustošanās vietas, transportlīdzeklis neatrastos pretējā braukšanas virziena pusē; 85.punktā noteikto, ka ārpus apdzīvotām vietām jābrauc iespējami tuvāk brauktuves labajai malai, ja braukšanai vienā virzienā ir divas vai vairākas joslas, kreisajā malējā joslā atļauts iebraukt tikai tad, ja citas braukšanas joslas ir aizņemtas, kā arī lai nogrieztos pa kreisi vai apgrieztos braukšanai pretējā virzienā; 133.punkta prasības, t.i., ka vienādas nozīmes ceļu krustojumā transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš tā transportlīdzekļa vadītājam, kas tuvojas no labās puses, kā rezultātā cieta transportlīdzekļa Opel Astra vadītāja /pers. E/, kurai tika nodarīts miesas bojājums: 6.kakla skriemeļa šķērsizauguma lūzums, kas pēc sava rakstura pieskaitāms vidēji smagiem miesas bojājumiem, kā izsaucošiem ilgstošu veselības traucējumu uz laiku, ilgāku par 21 dienu.

Ar savu rīcību /pers. C/ ir izdarījusi noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā prim daļā.

Apsūdzētā/pers. C/ sevi par vainīgu viņai inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā prim daļā, neatzina, neatzina cietušās pieteikto kaitējuma kompensāciju un liecināja, ka 2016.gada 2.jūnijā no rīta, pēc plkst.10, braukusi no meža ar transportlīdzekli Suzuki SX4. Pie t-veida krustojuma apstājusies, paskatījusies gan pa labi, gan pa kreisi, neviens cits transportlīdzeklis neesot braucis. No krustojuma pa labi esot pārredzami aptuveni 40 m. Kad veikusi manevru, nogriežoties pa labi, ieraudzījusi, ka no labās puses tuvojies transportlīdzeklis, kas daļēji bija iebraucis viņas braukšanas joslā. Pieļauj, ka sadursmes brīdī viņas vadītā transportlīdzekļa aptuvenais ātrums varējis būt ap 10 km/h - pirmais pārnesums, jo pirms krustojuma nobremzējusi un apstājusies. Otru transportlīdzekli ieraudzījusi tikai veicot manevru, to pamanījusi līdz galam pat neizgriežot. Otrs transportlīdzeklis *nācis* viņai virsū - ne pilnīgi, bet daļēji. Viņa ar transportlīdzekli līdz sadursmes brīdim iespējams nobraukusi aptuveni 15 m. Brīdis esot bijis tik īss, ka viņa nav pat varējusi vairs ne pa labi, ne kreisi pagriezt, lai izvairītos. Viss noticis ļoti ātri, izsprāguši gaisa spilveni. Redzējusi, ka otrs transportlīdzeklis bija apgāzies grāvī ceļa malā uz jumta, skrējusi skatīties, kas noticis ar vadītāju. Pieejot pie transportlīdzekļa, neesot varējusi neko īsti redzēt, tāpēc saukusi un jautājusi, kā palīdzēt, vai var tik ārā. Nepiekrīt, ka būtu iebrauksi pretējā braukšanas joslā, drīzāk braukusi tuvu vidusdaļai. Tuvāk vidusdaļai esot braukusi, jo tajā vietā esot ceļa līkums, krūmi. Pēc notikušā uz vietas esot iepazinusies ar protokolu, bet tā kā avārija bijusi nopietna, viņai bijis liels satraukums. Esot protokolā norādījusi, ka citus transportlīdzekļus neesot redzējusi. Par protokola saturu tobrīd iebildumus neesot izteikusi.

Cietusī/pers. E//pers. E/ tiesas sēdē liecināja, ka 2016.gada 2.jūnijā pirms plkst.11.00 ar transportlīdzekli Opel Astra braukusi pa Elkšķenes ceļu virzienā no Popes uz Tārgali. Ceļš, pa kuru braukusi, bijis grantēts, ceļa platums atļauj samainīties diviem transportlīdzekļiem. Braukusi ar ātrumu aptuveni 70-75 km/h, pa savu ceļa pusi, vedusi četras kastes priežu stādus. Tuvojoties T-veida krustojumam, pēkšņi priekšā pa diagonāli/slīpi uz ceļa parādījies kaut kas melns, domājot, ka tā bijusi transportlīdzekļa reste. Sapratusi, ka viņai priekšā no līkuma par daudz izbraucis kāds transportlīdzeklis. Griezusi stūri pa labi, lai izvairītos no sadursmes. Pirmajā brīdī licies, ka izdosies izvairīties no sadursmes, bet tā kā transportlīdzeklis turpinājis kustību, bijis sitiens pa viņas vadīto transportlīdzekli vadītāja pusē, pēc kā transportlīdzeklis kritis uz sāna un jau bijis uz jumta. Viss noticis ļoti ātri. Bijuši daudz putekļu, neesot varējusi redzēt kā izkļūt no mašīnas. Dzirdējusi sievietes balsi, teikusi, lai palīdzot viņai tikt laukā no mašīnas. Sieviete

palīdzējusi viņai izkļūt no mašīnas. Jautājusi sievietei vai izsaukti policijas darbinieki un /pers. C/ izsaukusi policijas darbiniekus. Kad notikuma vietā atbraukuši policijas darbinieki, sastādīts protokols un shēma, ar kuriem iepazinusies. Ceļa satiksmes negadījumā guvusi miesas bojājumus un tajā pašā dienā viņa aizvesta uz traumpunktu. Uztur kaitējuma kompensāciju 200 EUR apmērā.

Eksperts/pers. H/ tiesas sēdē apstiprināja 2016.gada 21.novembra Eksperta atzinumā Nr.16-1536 dotos secinājumus un paskaidroja, ka veicot ekspertīzi par ceļu satiksmes negadījumu, atzinumā norādījis, ka izmantoti lietas materiāli uz 42 lapām un 69 attēli. Eksperts iepazīstas ar visiem lietas materiāliem un izdara pētījumus un secinājumus pamatojoties uz faktiem, galvenie esot satiksmes negadījuma shēma un protokolā fiksētie dati. Neskatoties uz to, ka nav iespējams precīzi noteikt vietu, kur uz brauktuves notikusi transportlīdzekļu sadursme, jo to nav iespējams noteikt līdz milimetriem, esot skaidri redzams, ka transportlīdzeklis Suzuki izbraucis krustojumā no kreisās puses ar tādu trajektoriju un tādu ātrumu, kas nav nodrošinājis drošu braukšanu un radījis avārijas bīstamību. No ceļa satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola shēmas redzams ceļa brauktuves platums un transportlīdzekļu izvietojums, un no šīs shēmas redzams, ka transportlīdzeklis Suzuki atradies pretējā braukšanas virziena ceļa joslā. Veicot minēto atzinumu izmantota transporta trasoloģiskā izpētes metode. Eksperts pats izvēlas metodes kā tiek veikta ekspertīze, lai atrisinātu ekspertīzē uzdotos jautājumus. Datormodelēšana esot animācija, kas, iespējams dažreiz ir uzskatāmāka un to iespējams veikt, ja esot vairāk izejas datu, šajā gadījumā datormodelēšanu veikt nebija iespējams, lai atbildētu uz uzdotajiem jautājumiem.

Eksperts/pers. I/ tiesas sēdē norādīja, ka uztur sniegto atzinumu un paskaidroja, ka veicot ekspertīzi pielietojis, bez ekspertīzē norādītajām metodēm, arī modelēšanas programmu PC Crash. Veicot ekspertīzi, viņa rīcībā bijuši visi krimināllietas materiāli, arī eksperta /pers. H/ veiktā ekspertīze. Esot savā atzinumā norādījis, ka lietas subjektīvo materiālu vērtēšana neietilpst eksperta kompetencē, līdz ar to liecības eksperts nevar vērtēt, tās iespējams vērtēt tikai tad, ja no liecībām veikts izraksts un lēmumā par ekspertīzes veikšanu minētie dati norādīti. Uzskata, ka no krimināllietas materiāliem nevar spriest un noteikt pilnīgi precīzu transportlīdzekļu sadursmes vietu. Ja neizdara situācijas modelēšanu programmā PC Crash, var noteikt, ka sadursme notikusi ass līnijas rajonā, bet nevar precīzi noteikt kurš no transportlīdzekļiem atradies pretējā braukšanas joslā. Modelējot programmā, ņemti vērā tie apstākļi, ka transportlīdzeklis Opel pēc neliela attāluma - aptuveni 10 metriem, apgāzies, iebraucot grāvī. Transportlīdzekļiem saduroties ar priekšējiem kreisajiem stūriem, esot tendence griezties pretēji pulksteņrādītāja virzienam un pārvietoties attiecīgi. Ja transportlīdzeklis aizgājis pa labi, tad tajā brīdī tendence transportlīdzeklim ir bijusi jau braukt pa labi. Vienā no fotoattēliem (Nr.1c), kas pievienoti viņa atzinumam, redzama transportlīdzekļa braukšanas pēda - no kreisās puses uz labo un sadursmes vietā pazūd. Policijas darbinieki minētās pēdas neesot fiksējuši, bet pieļauj, ka tā varētu būt attiecināmā transportlīdzekļa pēda. Ņemot vērā minēto, secinājis, ka transportlīdzeklis Opel, kas braucis taisni, bija daļēji iebraucis pretējā braukšanas joslā un virzījies atpakaļ uz savu pusi un sadursmes mirklī daļēji vēl atradās pretējā braukšanas joslā. Otrs transportlīdzeklis atradies ļoti tuvu pie ass līnijas, iespējams bijis arī kādu centimetru pretējā joslā, bet to esot grūti pateikt. Transportlīdzeklis Suzuki pēc sadursmes esot mazliet *sists* atpakaļ un pagriezts transportlīdzekļa Opel braukšanas virzienā, jo transportlīdzekļa Opel braukšanas ātrums bijis krietni lielāks, kā transportlīdzeklim Suzuki. Modelējot situāciju, noteicis arī transportlīdzekļu aptuveno braukšanas ātrumu. Modelējot, ievadījis protokolā norādītos datus, konkrēti, brauktuves koeficientu - grants segums, brauktuves platumu, aptuvenus grāvja parametrus, fiksētos izmērus - stāvokli no riteņu asīm, un norautā riteņa atrašanās vietu, kas liecinot par to, ka transportlīdzeklis Suzuki bijis zem diezgan liela leņķa, jo saduroties taisni riteni nevarot noraut, kā arī liecinot par to, ka transportlīdzekļa, kas izrāva riteni, ātrums bijis krietni lielāks nekā otram transportlīdzeklim. Ātrumu sadursmes brīdī noteicis vadoties no aptuvenās sadursmes vietas, kas ir ass līnijas rajonā. No fotogrāfijām redzams, ka transportlīdzeklis Suzuki praktiski palicis sadursmes vietā. Veicot modelēšanu, lai objektīvi izpildītos visi noteikumi un transportlīdzekļi ieņemtu shēmās nofiksēto stāvokli pēc sadursmes, dati tiekot ievadīti vairākkārtīgi, jo programma esot tikai kā palīgs eksperta domai un saprašanai. Kravai varot būt ietekme, ņemot vērā kravas lielumu, bet konkrētajā gadījumā krava netika ņemta vērā, jo tā neesot fiksēta policijas protokolā.

Liecinieks/pers. L/ tiesas sēdē liecināja, ka strādājot VP Kurzemes reģiona pārvaldes Satiksmes uzraudzības rotā, jaunākais inspektors. Kad pēc izsaukuma 2016.gada 2.jūnijā ieradies notikuma vietā, sastādījis ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu un shēmu, ar ko iepazīstinājis abas negadījumā iesaistītās personas. Minētajām personām iebildumi neesot bijuši, ja tādi būtu bijuši, tie būtu fiksēti protokolā. Pārkāpumu izdarījusi transportlīdzekļa Suzuki vadītāja, kura nedeva ceļu un, kurai bija jāvadās pēc labās rokas principa un bija jāpārliecinās, ka no labās puses nebrauc cits transportlīdzeklis. Cietušās transportlīdzeklis braucis taisni pa grantētu lauku ceļu, kur joslas neesot uzzīmētas, otrs transportlīdzeklis izbraucis no kreisās puses un uzbraucis virsū. Taisni braucošais transportlīdzeklis braucot nevienu neesot traucējis. Uz brauktuves pirms sadursmes nekādas pēdas neesot varējis konkrēti noteikt, jo uz grants ceļa esot braukšanas pēdas, pēda pie pēdas, un tās fiksēt neesot iespējams, bremzēšanas pēdas neesot bijušas.

Neskatoties uz to, ka apsūdzētā /pers. C/ savu vainu viņai inkriminētā noziedzīgā nodarījuma, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā prim daļā, izdarīšanā neatzina, tiesa uzskata, ka /pers. C/ vaina ir pierādīta ar visiem krimināllietas materiāliem to kopumā, un konkrēti,

ar VP Kurzemes reģiona pārvaldes notikumu žurnāla 2016.gada 2.jūnija izdruku (lietas 1.lapa);

a r 2016.gada 2.jūnija Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ 314150, kurā norādīts, ka 2016.gada 2.jūnijā plkst.10:45 Ventspils novadā uz ceļa V1329 /pers. C/ vadīja transportlīdzekli Suzuki un vienādas nozīmes krustojumā nedeva ceļu transportlīdzeklim Opel, kurš tuvojās no labās puses, un izraisīja sadursmi (lietas 6.lapa);

ar 2016.gada 2.jūnija notikuma vietas - ceļu satiksmes negadījuma vietas Ventspils novada, Tārgales pagasta, Elkšķenē, fototabulu (lietas 7.-8.lapa);

ar 2016.gada 28.jūnija Eksperta atzinumu Nr.68 (dzīvas personas tiesu medicīniskā ekspertīze), no kura secinājumu daļas redzams, ka 1. /pers. E/ konstatēts miesas bojājums: 6.kakla skriemeļa šķērsizauguma lūzums. 2. Augstāk norādītais miesas bojājums varēja izveidoties 2016.gada 2.jūnijā, cieta - trula priekšmeta iedarbes rezultātā, vai iedarbojoties pret tādu - CSN laikā, pie lēmumā norādītajiem apstākļiem. 3. Pēc sava rakstura šis miesas bojājums pieskaitāms vidēji smagiem miesas bojājumiem, kā aizsaucošiem ilgstošu veselības traucējumu uz laiku, ilgāku par 21 dienu (lietas 12.-13.lapa);

ar 2016.gada 2.jūnija izrakstu no /pers. E/ medicīniskās kartes (lietas 14.lapa);

ar 2016.gada 2.jūnija SIA "Ziemeļkurzemes reģionālā slimnīca" /pers. E/ izmeklējumu uzziņu (lietas 15.lapa);

ar izraksta kopiju no SIA "Ziemeļkurzemes reģionālā slimnīca" ambulatoro traumu reģistrācijas žurnāla Nr.2008, no kuras redzams, ka /pers. E/ 2016.gada 2.jūnijā griezusies SIA "Ziemeļkurzemes reģionālā slimnīca" (lietas 16.-17.lapa);

ar 2016.gada 21.novembra Eksperta atzinumu Nr.16-1536, no kura secinājumu daļas redzams, ka 1. Sadursmes brīdī savstarpējā kontaktā atradās automobiļa Suzuki SX4, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, priekšdaļas kreisais stūris un automobiļa Opel Astra, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, priekšējais kreisais stūris. Pēc sadursmes automobilis Suzuki nofiksēts CSNg shēmā fiksētajā stāvoklī. Savukārt automobilis Opel pēc sadursmes pārvietojās pa labi un uz priekšu. Nobraucot no ceļa, automobilis Opel apgāzās un palika CSNg shēmā fiksētajā pozīcijā. Nav iespējams precīzi noteikt vietu, kur uz brauktuves notika automobiļu sadursme. 2. Automobiļa Opel braukšanas ātrumu pirms CSNg noteikt nav iespējams. 3.,4. Automobiļa Suzuki vadītājai, neiebraucot brauktuves kreisajā pusē (braukšanai pretējā virziena joslā), bija tehniska iespēja neizraisīt CSNg. Nav iespējams noteikt, vai automobiļa Opel vadītājai bija tehniska iespēja izvairīties no sadursmes. 5. Vērtējot no tehniskā viedokļa, CSNg rašanās iemesls bija automobiļa Suzuki iebraukšana krustojumā, nedodot ceļu automobilim Opel. Automobiļa Opel vadītājas saistību ar

CSNg rašanos noteikt nav iespējams (lietas 23.-26.lapa).

Tiesa uzskata, ka minētie pierādījumi ir pieļaujami, savstarpēji atbilstoši, tādēļ ticami un pietiekami apsūdzētās /pers. C/ vainas pierādīšanai.

Lietas materiāliem tika pievienots 2017.gada 5.maija Latvijas valsts privātā tiesu eksperta /pers. I/ eksperta atzinums Nr.A/04/17 no kura secinājumu daļas redzams, ka 1. Doto transportlīdzekļu sadursmes vieta bija pie ceļa V1329 brauktuves ceļa brauktuves iedomātās ass līnijas un pie vienādas nozīmes ceļu krustojuma sākuma robežas, skatoties automobiļa Opel kustības virzienā, tieši pie automobiļa Suzuki virsbūves priekšējās kreisās puses, kas apskatāma ceļu satiksmes negadījuma vietas fotoattēlos. 2. Auto tehniskās ekspertīzes ceļā aprēķinu ceļa nav iespējams noteikt konkrētus abu transportlīdzekļu braukšanas ātrumus. Ar specializētās datorprogrammas PC-Crash palīdzību tika noteikta, ka transportlīdzekļu sadursmes brīdī automobiļa Opel braukšanas ātrums varēja būt ap 55 km/h, bet automobiļa Suzuki kustības ātrums ap 17 km/h. 3. 4. Auto tehniskās ekspertīzes ceļā nav iespējams risināt jautājumu par abu ar notikumu saistīto transportlīdzekļu vadītāju tehnisko iespēju novērst ceļu satiksmes negadījumu, jo nav nepieciešamo izejas datu. No tehniskā redzes viedokļa, vērtējot dotā ceļu satiksmes negadījuma mehānisma izpēti kopumā, automobiļa Opel vadītājai braucot pa ceļa V1329 brauktuves sava virziena kustības joslu pēc iespējas tuvāk ceļa brauktuves labajai malai, visticamāk, ka doto transportlīdzekļu sadursme nenotiktu. 5. Auto tehniskā eksperta kompetencē neietilpst jautājuma risināšana par ceļu satiksmes negadījuma iemeslu. Eksperta atzinumam pievienots ar datora programmu modelētās ceļu satiksmes negadījuma situācijas mēroga attēls ar transportlīdzekļu savstarpējiem stāvokļiem sadursmes brīdī un pēc tās, kā arī modelētās ceļu satiksmes negadījuma situācijas transportlīdzekļu sadursmes parametru dati (lietas 100.-104.lapa).

Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmā daļa nosaka, ka ceļu satiksmes dalībniekiem ir jāizpilda šā likuma, Ceļu satiksmes noteikumu un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus, savukārt trešā daļa nosaka, ka ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus.

Tiesa atzīst, ka apsūdzētās un cietušās liecības, kā arī rakstveida pierādījumi lietā apstiprina, ka apsūdzībā norādītajā laikā un vietā notikusi /pers. C/ vadītā transportlīdzekļa Suzuki SX4 un /pers. E/ vadītā transportlīdzekļa Opel Astra sadursme, kā rezultātā transportlīdzekļa Opel Astra vadītāja /pers. E/ guvusi vidēja smaguma miesas bojājumus.

Tiesa uzskata, ka ir pilnībā pierādīts, ka /pers. C/ T-veida krustojumā, veicot labā pagrieziena manevru uz Popes pusi, nepārliecinājās par kustības drošību, nedodot priekšroku transportlīdzeklim Opel Astra, kas T-veida krustojumam tuvojās no labās puses, un /pers. C/ nogriešanās manevru veica pa neatbilstošu trajektoriju, tādejādi iebraucot brauktuves kreisajā pusē. Minētais apstiprinās ar visiem lietas materiāliem to kopumā, tajā skaitā ar cietušās /pers. E/ un liecinieka /pers. L/ liecībām, ar 2016.gada 2.jūnija Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ 314150, kā arī 2016.gada 21.novembra eksperta atzinumu Nr.16-1536.

Tiesa nepiešķir ticamību apsūdzētās /pers. C/ sniegtajām liecībām tajā daļā, ka krustojumā pirms nogriešanās apstājusies, pārliecinājusies, ka ceļš ir brīvs, pēc kā veikusi manevru nogriežoties pa labi, ka viņas vadītais transportlīdzeklis nav iebraucis pretējā braukšanas joslā, drīzāk braukusi tuvu vidusdaļai, un, ka otru transportlīdzekli ieraudzījusi tikai veicot manevru, to pamanījusi līdz galam pat neizgriežot.

Apsūdzētās /pers. C/ liecības ir pretrunā lietā iegūtajiem pierādījumiem, tajā skaitā cietušās /pers. E/ sniegtajām liecībām, un eksperta atzinumā Nr.16-1536 norādītajam, ka transportlīdzekļa Suzuki vadītājai, neiebraucot brauktuves kreisajā pusē (braukšanai pretējā virziena joslā), bija tehniska iespēja neizraisīt CSNg un vērtējot no tehniskā viedokļa, CSNg rašanās iemesls bija automobiļa Suzuki iebraukšana krustojumā, nedodot ceļu automobilim Opel.

Tiesas ieskatā, /pers. C/ liecības neapstiprina to, ka viņa pirms pagrieziena manevra ir pārliecinājusies par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, jo transportlīdzeklis Opel Astra uz ceļa braucamās daļas atradās braucot ar pieļaujamo braukšanas ātrumu, kas nebija tik liels, lai krustojumam pietuvotos nepamanāmi.

Tiesa, izvērtējot visus lietā esošos pierādījumus, uzskata, ka lietā konstatētajos apstākļos- gaišā, saulainā dienā, bez redzamību ierobežojošiem faktoriem, /pers. C/ pirms iebraukšanas krustojumā, pārliecinoties par ceļu satiksmes drošību un to vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, bija savlaicīgi jāredz no labās puses braucošais transportlīdzeklis, bet /pers. C/ pieņēmusi situācijai neatbilstošu lēmumu un pirms nogriešanās pa labi nav ieņēmusi attiecīgu malējo stāvokli, un nepārliecinoties par to vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, izbraucot no brauktuvju krustošanās vietas, iebraukusi pretējā braukšanas joslā, nedodot ceļu no labās puses braucošajam transportlīdzeklim, tādejādi pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 57., 70., 73., 85. un 133.punkta prasības.

Tiesa uzskata, ka 2017.gada 5.maija eksperta atzinums Nr.A/04/17 nav vērtējams kā pierādījums, kas pilnībā izslēdz /pers. C/ vainu. Neskatoties uz eksperta atzinumā norādīto, tiesas sēdē eksperts /pers. I/, atbildot uz uzdoto jautājumu, norādīja, ka iespējams transportlīdzeklis Suzuki sadursmes brīdi atradies ļoti tuvu pie ass līnijas, iespējams bijis arī kādu centimetru pretējā joslā.

Tiesa atzīst, ka ar lietā savāktajiem pierādījumiem ir pilnībā pierādīti un apstiprinājušies noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas faktiskie apstākļi atbilstoši apsūdzībā norādītajam.

Tiesa uzskata, ka apsūdzētās /pers. C/ izdarītais noziedzīgais nodarījums kvalificēts pareizi pēc Krimināllikuma 260.panta pirmās prim daļas.

Atzīstot apsūdzētās /pers. C/ vainu par pierādītu viņai inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, viņai par to nosakāms sods. Nosakot soda veidu un mēru, tiesa, saskaņā ar Krimināllikuma 46.pantu, ņem vērā izdarītā noziedzīgā nodarījuma raksturu un radīto kaitējumu, apsūdzētās personību un viņas attieksmi pret izdarīto, atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus.

Apsūdzētajai /pers. C/ apgādībā divi nepilngadīgi bērni (lietas 46.lapa); viņai ir deklarēta dzīvesvieta (lietas 45.lapa); agrāk nesodīta (lietas 43.-44.lapa); strādā pastāvīgu algotu darbu.

Apsūdzētās /pers. C/ izdarītais noziedzīgais nodarījums, kas kvalificēts pēc Krimināllikuma 260.panta pirmās prim daļas, pieder pie mazāk smagiem noziegumiem.

Apsūdzētās /pers. C/ atbildību mīkstinoši apstākļi, saskaņā ar Krimināllikuma 47.pantu un atbildību pastiprinoši apstākļi, saskaņā ar Krimināllikuma 48.pantu, nav konstatēti.

Ņemot vērā minēto, kā arī prokurora viedokli par apsūdzētajai /pers. C/ piemērojamo soda veidu un mēru, tiesa uzskata, ka /pers. C/ sodāma ar piespiedu darbu.

/pers. C/ kriminālprocesā drošības līdzeklis nav piemērots.

Kriminālprocesā cietusī /pers. E/ pieteikusi kaitējuma kompensācija 200 EUR (divi simti *euro*) apmērā par cietušās pārstāvību tiesā, ko apliecina noslēgtā vienošanās ar advokātu lietā, kvīts VA Nr.037584 (lietas 72.lapa). Tiesa uzskata, ka pieteiktā kaitējuma kompensācija ir pierādīta un apmierināma un no /pers. C/ piedzenama par labu /pers. E/ kaitējuma kompensācija 200 EUR (divi simti *euro*) apmērā.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 511., 514.pantu, tiesa

n o s p r i e d a

Atzīt ***/pers. C/*** par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā prim daļā un sodīt ar piespiedu darbu uz 100 (viens simts) stundām.

/pers. C/ desmit darba dienu laikā pēc sprieduma stāšanās spēkā pieteikties soda-piespiedu darba izpildei Valsts probācijas dienesta Ventspils teritoriālajā struktūrvienībā (Ventspilī, Atpūtas ielā 16).

Piedzīt no /pers. C/ par labu /pers. E/ kaitējuma kompensāciju 200 EUR (divi simti *euro*) apmērā.

Spriedumu 10 (desmit) dienu laikā var pārsūdzēt vai par to iesniegt protestu apelācijas kārtībā Kurzemes apgabaltiesā, sūdzību vai protestu iesniedzot Ventspils tiesā.

Pilns spriedums sastādīts 2017.gada 25.augustā.

Tiesnese (personiskais paraksts) I.Rudzīte