Lietas arhīva Nr. K33-0295-19/9
ECLI:LV:RIRT:2019:0927.11520013716.2.S

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Rīgā 2019.gada 27.septembrī

Rīgas rajona tiesa,
tiesnese B.Ābele,
piedaloties prokuroram J.Balodim,
aizstāvjiem I.Bukovskim, L.Saukānei,
izskatīja atklātā tiesas sēdē krimināllietu, kurā
/pers. A/, personas kods /personas kods/, apsūdzēts pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas;
/pers. B/, personas kods /personas kods/, apsūdzēts pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, 262.[1]panta otrās daļas.

Aprakstošā daļa

/pers. A/, pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus, vadot transportlīdzekli, un tā rezultātā citai personai nodarīts smags miesas bojājums, kas izraisīja cietušās nāvi.

/miršanas datums/, ap plkst.12.15, /pers. B/ vadīja automašīnu *Lexus GS 300*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, un /pers. A/ vadīja automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, /notikuma vieta/, kur satiksmei vienā virzienā bija divas joslas. /pers. B/ vadīja automašīnu pa labo joslu, bet /pers. A/ pa kreiso joslu Garkalnes virzienā. Šī autoceļa 18.kilometrā, /pers. B/ pārkārtojās no labās uz kreiso joslu tieši gar /pers. A/ vadītās automašīnas *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, priekšējo labo stūri, nedodot ceļu šai automašīnai, kas brauca blakus, nepārliecinoties par to, ka tās vadītājs netiks traucēts, un tādā veidā radīja /pers. A/ kustības bīstamību. Turklāt, /pers. B/ pārkārtošanos veica ar ātrumu ne mazāk kā 100 km/h. Savukārt, /pers. A/, pārkāpjot 2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 99.punkta prasības, kas noteic, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, un Ceļu satiksmes noteikumu 101.1.punkta prasības, kas noteic, ka ārpus apdzīvotām vietām vieglu automašīnu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 90 km/h, vadīja automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, ar ātrumu ne mazāku kā 100 km/h, turklāt, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 25.4.punkta prasības, kas noteic transportlīdzekļa vadītāja pienākumu, braucot ar mehānisko transportlīdzekli, kura konstrukcijā paredzētas drošības jostas, nevest pasažierus, kuri nav piesprādzējušies, veda pasažieri /pers. C/, kura sēdēja automašīnas aizmugurējā sēdeklī un nebija piesprādzējusies. Sastopoties ar /pers. B/ radīto kustības bīstamību, kuru /pers. A/ spēja pamanīt, /pers. A/, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasības, kas noteic, ka, ja izveidoja ceļu satiksmes 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, - nebremzēja taisnvirzienā, bet veica strauju atgrieziena manevru pa kreisi, izraisot nobraukumu no brauktuves uz sadalošo joslu un izraisot sānslīdi. Tā rezultātā automašīna *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, apmeta vismaz vienu kūleni, un šīs automašīnas pasažiere /pers. C/ pa logu izkrita no automašīnas un guva smagus miesas bojājumus, kas bija bīstami dzīvībai un kuru rezultātā iestājās viņas nāve.

Tādējādi, /pers. A/, vadot transportlīdzekli, pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 25.4., 99., 100.un 101.1.punkta prasības, savas noziedzīgās neuzmanības dēļ izraisot /pers. C/ nāvi, tādejādi izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts **Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā**.

Pirmstiesas izmeklēšanā **/pers. B/** celta apsūdzība par Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu, vadot transportlīdzekli, kā rezultātā citai personai nodarīts smags miesas bojājums un tā izraisījusi cilvēka nāvi. Apsūdzībā norādīti sekojoši noziedzīga nodarījuma izdarīšanas apstākļi:

/miršanas datums/, ap plkst.12.15, /pers. B/ vadīja automašīnu *Lexus GS 300*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, un /pers. A/ vadīja automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, /notikuma vieta/, kur satiksmei vienā virzienā bija divas joslas. /pers. B/ vadīja automašīnu pa labo joslu, bet /pers. A/ pa kreiso joslu Garkalnes virzienā. Šī autoceļa 18.kilometrā, /pers. B/, pārkāpjot 2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk-Ceļu satiksmes noteikumi) 57.punkta prasības, kas noteic, ka pirms jebkura manevra – braukšanas sākšanas, pārkārtošanās, nogriešanās, apgriešanās braukšanai pretējā virzienā, apdzīšanas, transportlīdzekļa apturēšanas un tml. – transportlīdzekļa vadītājam jāpārliecinās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, un Ceļu satiksmes noteikumu 68.punkta prasības, kas noteic, ka pārkārtojoties transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzekļiem, kas, nemainot braukšanas virzienu, brauc blakus, - pārkārtojās no labās uz kreiso joslu tieši gar /pers. A/ vadītās automašīnas *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, priekšējo labo stūri, nedodot ceļu šai automašīnai, kas brauca blakus, nepārliecinoties par to, ka tās vadītājs netiks traucēts, un tādā veidā radīja /pers. A/ kustības bīstamību. Turklāt, /pers. B/ pārkārtošanos veica ar ātrumu ne mazāk kā 100 km/h, tas ir, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 99.punkta prasības, kas noteic, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, un ceļu satiksmes noteikumu 101.1.punkta prasības, kas noteic, ka ārpus apdzīvotām vietām vieglo automašīnu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 90 km/h. Savukārt, /pers. A/ vadīja automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, ar ātrumu ne mazāk kā 100 km/h, veda pasažieri /pers. C/, kura sēdēja automašīnas aizmugurējā sēdeklī un nebija piesprādzējusies. Sastopoties ar /pers. B/ radīto kustības bīstamību, kuru /pers. A/ spēja pamanīt, /pers. A/ nebremzēja taisnvirzienā, bet veica strauju atgrieziena manevru pa kreisi, izraisot nobraukumu no brauktuves uz sadalošo joslu un izraisot sānslīdi. Tā rezultātā automašīna *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, apmeta vismaz vienu kūleni, un šīs automašīnas pasažiere /pers. C/ pa logu izkrita no automašīnas un guva smagus miesas bojājumus, kas bija bīstami dzīvībai un kuru rezultātā iestājās viņas nāve. Savukārt, automašīnas *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, vadītājs /pers. A/ šī ceļu satiksmes negadījuma rezultātā guva smagus miesas bojājumus, kas bīstami viņa dzīvībai.

Pirmstiesas izmeklēšanā šādas /pers. B/ darbības kvalificētas pēc **Krimināllikuma 260.panta otrās daļas**, norādot, ka viņš, vadot transportlīdzekli, pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 57., 68., 99.un 101.1.punkta prasības, tā rezultātā savas neuzmanības dēļ izraisot /pers. C/ nāvi, kā arī nodarot /pers. A/ smagus miesas bojājumus.

Bez tam pirmstiesas izmeklēšanā **/pers. B/** celta apsūdzība par ceļu satiksmes negadījuma vietas atstāšanu pēc ceļu satiksmes negadījuma, pārkāpjot noteikto kārtību, ko izdarījis transportlīdzekļa vadītājs, kas izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kura rezultātā iestājušās Krimināllikuma 260.pantā norādītās sekas. Apsūdzībā norādīti sekojoši noziedzīga nodarījuma izdarīšanas apstākļi:

/miršanas datums/, ap plkst.12.15, /pers. B/ /notikuma vieta/, vadot automašīnu *Lexus GS300*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, ar ātrumu ne mazāk kā 100 km/h, bija izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, kura rezultātā automašīna *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, apmeta vismaz vienu kūleni un kurā smagus miesas bojājumus guva šīs automašīnas vadītājs /pers. A/, bet šīs automašīnas pasažiere /pers. C/ gāja bojā, tas ir, ceļu satiksmes negadījuma rezultātā bija iestājušās Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētās sekas. Ceļu satiksmes noteikumu 39.1., 39.2., 39.3. un 39.4.punkts noteic, ka, ja ceļu satiksmes negadījumā ir cietuši cilvēki, transportlīdzekļa vadītājs nekavējoties apstājas un paliek negadījuma vietā, iededz avārijas gaismas signalizāciju un uzstāda avārijas zīmi, bet, ja tas nav iespējams, citādā veidā brīdina pārējos ceļu satiksmes dalībniekus par ceļu satiksmes negadījumu, dara visu iespējamo, lai cietušajiem sniegtu pirmo palīdzību, izsauc neatliekamo medicīnisko palīdzību, dara visu iespējamo, lai negadījuma vietā saglabātu notikuma pēdas, pieraksta aculiecinieku vārdu, uzvārdu un adresi, par ceļu satiksmes negadījumu paziņo policijai un, ja nepieciešams, glābšanas dienestam un tālāk rīkojas pēc to norādījumiem. Taču /pers. B/ neizpildīja minētās Ceļu satiksmes noteikumu prasības un pēc negadījuma aizbrauca no notikuma vietas.

Pirmstiesas izmeklēšanā šādas /pers. B/ darbības kvalificētas pēc **Krimināllikuma 262.[1]panta otrās daļas.**

Motīvu daļa

Tiesas sēdē apsūdzētais **/pers. B/** savu vainu atzina daļēji, norādot, ka ir pārkāpis ceļu satiksmes noteikumus, bet nesaskata savos pārkāpumos cēloņsakarību ar smagajām sekām. Liecināja, ka /miršanas datums/dienas pirmajā pusē nolēma izbraukt no Rīgas, ar automašīnu *Lexus* devās Siguldas virzienā. Laika apstākļi bija labi, segums bija sauss, satiksme nebija pārāk intensīva. Brauca pa Siguldas ceļu, pa ceļam veica vairākas apsteigšanas, pēc apsteigšanas centās atgriezties ceļa labajā pusē. Apsteidza *Volvo*, kas brauca pa ceļa kreiso pusi, pārkārtojās un redzēja spogulī, ka *Volvo* ir nobraucis no ceļa. Nodomāja, ka bija drošā distancē, bet automātiski apstājās ceļa labajā pusē. Redzēja, ka notikuma vietā ir apstājušās vēl trīs automašīnas. Tā kā sevi nesaistīja ar notikumu, neko daudz nebija redzējis, nodomāja, ka tie, kas ir apstājušies, noteikti ir redzējuši vairāk, noteikti izsaukuši arī palīdzību, tādēļ turpināja ceļu. Šobrīd nožēlo, ka neaizgāja līdz notikuma vietai. Veicot automašīnas *Volvo* apsteigšanu, *Volvo* šoferis izvēlējās palielināt braukšanas ātrumu un neļaut pabeigt manevru. To, ka *Volvo* ir strauji pietuvojies, viņš pamanījis kreisajā atpakaļgaitas spogulī, kad jau bija pabeidzis manevru. Saprot, ka ir radījis kustībai bīstamu manevru, tomēr uzskata, ka situācija ir jāizvērtē kopsakarā ar *Volvo* vadītāja rīcību, jo situācija bija bīstama tieši dēļ tā, ka *Volvo* vadītājs palielināja braukšanas ātrumu. Piekrīt, ka viņš brauca ar lielu ātrumu, bet ar ļoti līdzīgu ātrumu pārvietojās arī automašīna *Volvo*. Sadursmes nebija, kontakta ar *Volvo* automašīnu nebija. Uzskata, ja sadursme būtu bijusi, tik lielā ātrumā braucot, viņš to noteikti būtu sajutis un tādā ātrumā nevarētu savaldīt savu mašīnu. Uz ceļa, braucot mašīnā, viņam nelikās, ka braukšanas ātrums ir tik liels, kā arī veiktais manevrs nelikās bīstams. Pēc video noskatīšanās šo situāciju vērtē citādi.

Tiesas sēdē apsūdzētais **/pers. A/** savu vainu neatzina. Liecināja, ka /miršanas datums/viņš un divi pasažieri iesēdās automašīnā *Volvo*. Viņš pārbaudīja, vai visiem ir drošības jostas, no iesniegtā video reģistratora ieraksta ir dzirdami klikšķi, kas rodas no siksnu pieslēgšanas. /notikuma vieta/ plkst.12.00 brauca pa šosejas kreiso joslu, nepārkāpjot noteikumus, jo labā josla bija aizņemta. Gribēja pārkārtoties uz labo joslu, spogulī redzēja, ka no aizmugures tuvojas dzeltena automašīna, ļoti ātri viņu apsteidz pa labo pusi un strauji pārkārtojas kreisajā joslā. /pers. A/ sajuta nelielu grūdienu, viņa automašīnu atmeta pa kreisi, kā rezultātā viņa automašīna ar kreisajiem riteņiem uzbrauca uz sadalošās joslas. Apsūdzētais nospieda bremzes, automašīnu kratīja, tā nebija vadāma, nostrādāja sānu drošības spilveni, kāds kliedza, mašīna kūleņoja. Apsūdzība par drošības jostu neizmantošanu tika izvirzīta tikai pēc tam, kad viņš jau bija nodevis mašīnu utilizācijai, atņemot viņam iespēju pierādīt pretējo. Uzskata, ka ir konstatētas šaubas par to, vai netika izmantota drošības josta, šāda izmeklēšanas versija nav pierādīta.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 1.punktu tiesas sēdē tika nolasītas apsūdzētā /pers. A/ pirmstiesas izmeklēšanā sniegtās liecības. Būdams nopratināts 2016.gada 12.aprīlī kā liecinieks, liecināja, ka /miršanas datums/viņš vadīja automašīnu *Volvo*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, pa šoseju /nosaukums/, brauca uz Valmieru. Uz priekšējā pasažieru sēdekļa sēdēja /pers. D/, bet uz aizmugurējā sēdekļa pa labi /pers. C/, viņi visi bija piesprādzējušies ar drošības jostām. Ap plkst.12.00 viņi brauca uz Siguldas pusi pa šoseju /nosaukums/. Viņš brauca ar ātrumu 90-95 km/h. Intensitāte uz ceļa bija vidēja. Atceras, ka uz 18.km viņš brauca pa kreiso malējo kustības joslu. Pa labo joslu viņu apbrauca zeltītas krāsas automobilis *Lexus*. Šī automašīna aizbrauca tālāk un viņam netraucēja. Viņš paskatījās uz priekšu un pēc tam atkal paskatījās labajā sānu spogulī. Kad automašīna *Lexus* jau atradās 70 m attālumā, viņš pie savas automašīnas labajiem sāniem ieraudzīja tumšas krāsas džipu. Lai izvairītos no sāniskas sadursmes, viņš pagrieza stūri pa kreisi un ar abiem kreisās puses riteņiem izbrauca uz zaļās zonas. Kurp aizbrauca džips, viņš neatceras. Viņš centās izlīdzināt automašīnu *Volvo* un, lai neuzbrauktu uz ceļa aizsarga, pagrieza stūri pa labi. Viņš nebremzēja un automašīnas aizmugurējo daļu sāka sanest pa kreisi un automašīna kļuva nevadāma. Viņš pārbrauca pāri visam ceļam no kreisās puses uz labo un automašīna nobrauca no ceļa, labais aizmugurējais ritenis pret kaut to atsitās, un, veikusi dažus kūleņus, automašīnu nokrita atpakaļ uz riteņiem. Tumšās krāsas džips daļēji izbrauca uz viņa kustības joslu, vai starp Volvo un džipu bija sadursme, viņš neatceras. Visdrīzāk nostrādāja viņa reflekss, ka jāizvairās no sadursmes, tādēļ pagrieza stūri pa kreisi un uzbrauca uz zaļās zonas. (1.sējums, lietas lapa 52-53). Nopratināts 2016.gada 14.jūnijā kā aizdomās turētais, /pers. A/ apstiprināja, ka uztur liecības, kuras sniedza liecinieka statusā. (1.sējums, lietas lapa 61). Nopratināts 2016.gada 12.jūlijā, cietušās personas statusā, /pers. A/ liecināja, ka speciālistam ir izdevies atjaunot video reģistratora pēdējo ierakstu. No tā esot redzams, ka automašīna *Lexus*, veicot automašīnas apbraukšanas manevru, izbrauca uz viņa kustības joslu un ar kreiso aizmugurējo daļu aizķēra viņa automašīnas labo priekšējo stūri, kā rezultātā automašīna *Volvo* kļuva nevadāma un notika avārija. Līdz avārijai automašīna *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ bija labā tehniskajā stāvoklī ar izietu ikgadējo tehnisko apskati, apdrošināta. (1.sējums, lietas lapa 104). Nopratināts 2017.gada 7.februārī, cietušā statusā, /pers. A/ liecināja, ka /miršanas datums/, izbraucot no Zolitūdes, viņš un abi viņa pasažieri piesprādzējās ar drošības jostām. Viņš neredzēja un nedzirdēja, kurā brīdī pasažiere /pers. C/ atsprādzēja drošības jostu. Kad, braucot pa šoseju, apsteidza pa labo joslu braucošo automašīnu, viņš paskatījās spidometrā, viņa ātrums bija 95 km/h. Viņš gribēja pārvietoties uz labo joslu, taču spogulī ieraudzīja, ka labajā joslā daudz ātrāk par viņu brauc gaišas krāsas automašīna. Viņš kustības virzienu nemainīja, automašīna *Lexus* izbrauca uz kreiso kustības joslu, pēdējā brīdī veicot manevru pa kreisi. Pēc sadursmes ar automašīnu *Lexus*, viņa automašīna kļuva nevadāma un viņš vairs nevarēja izlīdzināt tās kustību. Video reģistratora ierakstā ir redzams, ka bija kontakts starp automašīnu *Volvo* un automašīnu *Lexus* un tikai pēc šī kontakta automašīna ar kreisajiem riteņiem uzbrauca uz nomales pa kreisi. Uzskata, ka Ceļu satiksmes noteikumus nepārkāpa un avārija notika automašīnas *Lexus* manevra dēļ (1.sējums, lietas lapa 212). Nopratināts 2017.gada 2.jūnijā, aizdomās turētā statusā, /pers. A/ liecināja, ka Ceļu satiksmes noteikumu 25.4.punktu viņš nepārkāpa, jo, uzsākot kustību, pārliecinājās, ka abi pasažieri ir piesprādzēti ar drošības jostām. Ir pārliecināts, ka līdz avārijas brīdim abi pasažieri bija piesprādzējušies. Viņš braucis plūsmā, nepārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu. Neuzskata, ka ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktu, jo tajā ir teikts par šķērsli vai bīstamību, kuru transportlīdzekļa vadītājs spēj noteikt, taču video

reģistratora ierakstā ir redzams, ka viņš nevarēja savlaicīgi konstatēt šķērsli un izvairīties no sadursmes ar automašīnu *Lexus*, jo automašīnas *Lexus* vadītājs veica negaidītu manevru. Uzskata, ka /pers. C/ nāve ir tiesā cēloņsakarībā ar automašīnas *Lexus* vadītāja pretlikumīgo rīcību. (2.sējums, lietas lapa 237-238). Nopratināts 2018.gada 21.septembrī kā apsūdzētais, /pers. A/ liecināja, ka /miršanas datums/, izbraucot no Zolitūdes ar automašīnu Volvo C70, kopā ar pasažieriem /pers. C/ un vīrieti, kura vārdu neatceras, neuzsāka kustību, kamēr visi nebija piesprādzējušies. Video ierakstā ir dzirdami trīs piesprādzēšanās klikšķi. Īsi pirms ceļu satiksmes negadījuma viņš apsteidza kravas automašīnu un paskatījās spidometrā – ātrums bija 95 km/h. Līdz avārijas brīdim viņš nemainīja braukšanas ātrumu. Braucot pa autoceļa kreiso joslu viņš apsteidza apvidus automašīnu, kas brauca pa labo joslu un paskatījās spogulī, lai pārkārtotos uz labo joslu. Tad ieraudzīja, ka viņam lielā ātrumā tuvojas zeltainas krāsas automašīna *Lexus*, viņš palika kreisajā joslā, lai netraucētu šai automašīnai. Pēc tam viņš atkal tuvojās automašīnai *Lexus*, kas brauca pa labo joslu, kad viņš nonāca blakus šai automašīnai, automašīnas *Lexus* vadītājs strauji pārkārtojās uz kreiso joslu. Viņš redzēja automašīnu *Lexus*, taču uz šīs automašīnas manevru viņš nespēja noreaģēt. Sajuta triecienu no automašīnas *Lexus* un viņa automašīna *Volvo* tika pasista uz augšu. Tālāk neko neatceras. Tad, kad automašīna Lexus sāka pārkārtošanos, viņš nebremzēja un arī negrieza stūri, jo nepaspēja noreaģēt. (4.sējums, lietas lapa 150-152). Nopratināts 2018.gada 22.novembrī apsūdzētais /pers. A/ liecināja, ka uzskata, ka viņa darbības nebija cēloņsakarībā ar notikušo ceļu satiksmes negadījumu. Uzskata ka /pers. B/ pēkšņo manevru viņa nebija spējīgs savlaicīgi pamanīt. Viņš neveica strauju atgriešanas manevru, bet viņa automašīnas *Volvo* kustība pa kreisi notika, jo bija kontakts ar automašīnu *Lexus* un viņam vairs nebija iespējas savu automašīnu vadīt. (4.sējums, lietas lapa 166-167).

Tiesas sēdē pēc liecību nolasīšanas apsūdzētais /pers. A/ papildināja, ka neuztur sākotnēji sniegtās liecības, jo tajā brīdī teica to, ko viņš atcerējās un kā atcerējās. Viņam bija smagas traumas pēc ceļu satiksmes negadījuma, joprojām ir daļēji zudusi atmiņa, bet dažas detaļas no notikuma viņš atcerējās tikai pēc trīs gadiem. Atceras – kad iekāpa automašīnā, sieva palīdzēja piesprādzēties /pers. D/, teica – lai piesprādzējas, palīdzēja paņemt jostu, tad viņš pats piesprādzējās un pārbaudīja, vai sieva ir piesprādzējusies. Šobrīd atceras, ka bremzēja, bet neatceras, kurā brīdī, varbūt vienlaikus ar automašīnas *Lexus* manevru. Viņam izlikās, ka automašīnu pasita uz augšu un pa kreisi, tas esot redzams arī video reģistratora ierakstā. Uzskata, ka automašīna *Lexus* pagrieziena signālu parādīja jau manevra laikā un viņš signālu pamanīt vairs nevarēja. Uzskata, ka ir pierādīta sadursme starp abām automašīnām, jo automašīna *Lexus* triecienu izdarīja ar aizmugurējo kreiso riteni, no tā arī ekspertīzē konstatētās naftas produktu paliekas uz automašīnas *Volvo* priekšējā spārna. Uzskata, ka /pers. B/ ir vainojams notikušajā ceļu satiksmes negadījumā. Apsūdzētajam pēc avārijas ir joprojām jūtamas sekas, ir piešķirta invaliditāte, visu mūžu būs nepieciešama ārstēšana, jāveic vēl divas operācijas.

Cietusī /pers. E/ tiesas sēdē liecināja, ka pirms notikuma sazvanījās ar māti /pers. C/, runāja ar viņu, sakari pārtrūka, tad zvanīja /pers. A/, viņš neatbildēja. Mamma brauca uz Valmieru, viņa viņai pazvanīja un teica, ka viss ir kārtībā, saruna pārtrūka uzreiz pēc tam, kad mamma iekliedzās: "/pers. A/!", fonā neko nevarēja vairs dzirdēt.

Liecinieks /pers. F/ tiesas sēdē liecināja, ka pazīst /pers. B/, ir draugi. Atceras, ka pirms trim gadiem, marta mēnesī kopā ar /pers. B/ brauca uz Siguldas pusi, /pers. B/ bija pie stūres. Apmēram pie Langstiņiem, braucot pa labo malējo joslu, viņiem priekšā lēnāk brauca mašīna, viņi apdzina un atgriezās atpakaļ savā joslā. Liecinieks bija novērsies telefonā un ceļu nepārtraukti nenovēroja. /pers. B/ apstājās ceļa malā, jo aizmugurējai mašīnai kaut kas esot noticis, bet, redzot, ka notikuma vietā ir apstājušās vēl vairākas automašīnas, tāpēc turpināja ceļu. Nebija arī doma, ka /pers. B/ vadītā automašīna būtu iesaistīta tajā notikumā. Notikums bija sestdienā, bet pirmdienā viņam zvanīja policija, viņš rakstīja paskaidrojumu, atrādīja automašīnu. Automašīnai nekādu bojājumu nebija. Uzskata, ka /pers. B/ labi vada automašīnu un nav izrādījis agresīvu braukšanas stilu. Brauciena laikā nekādu sadursmi starp automašīnām nejuta. Policija rūpīgi apskatīja automašīnu, īpaši koncentrējoties uz vadītāja puses daļu, nekādi bojājumi netika konstatēti.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas sēdē tika nolasītas liecinieka /pers. F/ pirmstiesas izmeklēšanā sniegtās liecības. Būdams nopratināts 2016.gada 9.martā, liecinieks liecināja, ka viņš ir automašīnas *Lexus GS300*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, īpašnieks. /miršanas datums/ap plks.11.00 viņš kopā ar draugu /pers. B/ izbrauca no Rīgas, pa ceļam viņiem pievienojās draugs /pers. G/. Automašīnu vadīja /pers. B/, liecinieks sēdēja priekšējā pasažiera sēdeklī, /pers. G/ aizmugurē. Brauca pa ceļu /notikuma vieta/. Uzmanība visu laiku nebija pievērsta ceļam, viņa uzmanība bija pievērsta telefonam. Atceras, ka brauca pa labo malējo joslu un /pers. B/ gribēja apbraukt kādu, kas brauca lēnāk par viņiem, tāpēc vajadzēja pārkārtoties uz kreiso malējo joslu. Kāds bija braukšanas ātrums, nevar pateikt, jo uz spidometru neskatījās. /pers. B/ iebrauca kreisajā malējā joslā un tad atkal atgriezās labajā joslā. Pēc dažām sekundēm /pers. B/ pateica, ka spogulī redzēja, ka aizmugurē avarējusi kāda automašīna. Viņš pats neko tādu nemanīja. Viņi nobrauca pa labi uz asfalta joslas un apstājās. Neviens no viņiem ārā no automašīnas neizkāpa. /pers. B/ spogulī redzēja, ka apstājās citi transportlīdzekļi, tāpēc viņi atpakaļ nepabrauca un neko sīkāk par notikušo neuzzināja. Nekāda kontakta starp viņu automašīnu *Lexus* un kādu citu transportlīdzekli nebija. Uz automašīnas *Lexus* nekādu bojājumu nav. (1.sējums, lietas lapa 33-34). Tiesas sēdē pēc liecību nolasīšanas liecinieks /pers. F/ savas liecības apstiprināja.

Liecinieks /pers. D/ tiesas sēdē liecināja, ka iekāpa Zolitūdē automašīnā *Volvo*, automašīnā pie stūres sēdēja /pers. A/. Viņi mierīgi brauca, pa ceļam lieciniekam uznāca miegs un viņš iesnaudās. Atmodās, kad izdzirdēja aizmugurē sēdošās sievietes kliedzienu "/pers. A/!", tad bija sitiens un viņš atslēdzās. Pēc tam pamodās, atsprādzējās un izkāpa ārā, viņš sēdēja priekšējā pasažiera vietā. Kad izkāpa no automašīnas, redzēja, ka pasažiere, kas bija sēdējusi mašīnas aizmugurējā krēslā, bija zem automašīnas. Kādēļ notika avārija, viņš nezina, jo bija iesnaudies, neko neredzēja. Kad kāpa ārā no mašīnas, sieviete aizmugurējā krēslā nebija, siksna mētājās pāri visam krēslam. Pats automašīnā bija piesprādzējies, /pers. A/ palīdzēja viņam piesprādzēties. Dzirdēja klikšķi, ka sieviete pati piesprādzējās. Pēc avārijas redzēja, ka josta, ar kuru bija piesprādzējusies sieviete, bija izstiepusies pa visu salonu, pāri abiem aizmugurējiem sēdekļiem.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas sēdē tika nolasītas liecinieka /pers. D/ pirmstiesas izmeklēšanā sniegtās liecības. Būdams nopratināts kā cietušais 2016.gada 2.jūnijā, /pers. D/ liecināja, ka /miršanas datums/ap plkst.12.15 viņš brauca kā pasažieris automašīnā *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. A/. Viņi trijatā brauca no Rīgas uz Valmieru pa šoseju /nosaukums/. Viņš sēdēja priekšējā pasažiera sēdeklī un bija piesprādzējies ar drošības jostu. Aizmugurē sēdēja /pers. C/, kura arī bija piesprādzējusies. Brauca ar ātrumu apmēram 90 km/h. Iemiga un pamodās no kliedziena. Atvēra acis un ieraudzīja viņu priekšā baltu vieglo automašīnu. /pers. A/ grieza stūri pa labi un bija trieciens, tad jau /pers. A/ nekontrolēja automašīnas vadīšanu un viņi triecās pa labi pāri ceļam uz nomali. Atceras vismaz 3 kūleņus, līdz automašīna nokrita uz riteņiem. Paskatījās uz aizmugurējo sēdekli, bet /pers. C/ automašīnā vairs nebija. /pers. A/ atradās vadītāja vietā. /pers. A/ bija pie samaņas un pateica, ka viņu no ceļa nospiedis melns džips. Viņš izlīda caur automašīnas durvju logu un redzēja, ka /pers. C/ atrodas grāvī zem automašīnas *Volvo*. Atceras vienīgo transportlīdzekli uz ceļa - viņiem priekšā esošu baltas krāsas vieglo automašīnu, melnu džipu viņš neredzēja. Kāpēc nobrauca no ceļa pateikt nevar, jo visu laiku notiekošajam uz braucamās daļas līdzi nesekoja. (1.sējums, lietas lapa 58-59). Būdams nopratināts 2018.gada 17.maijā, liecinieks liecināja, ka braucot automašīna *Volvo*, bija iesnaudies un izdzirdēja kliedzienu. Iekliedzās /pers. C/, kas sēdēja aizmugurējā sēdeklī. Viņa izkliedza vārdu "/pers. A/". Tad sajuta sitienu automašīnas labajā pusē un ieraudzīja gaišas krāsas automašīnu viņu automašīnas tiešā tuvumā. Precīzu automašīnas krāsu vai toni noteikt nevar, jo pasliktināta redze kreisajai acij. Sajūta, ka bija trieciens un kontakts starp šīm automašīnām. (4.sējums, lietas lapa 117). Tiesas sēdē pēc liecību nolasīšanas papildināja, ka bija trieciens mašīnā. Savas liecības apstiprināja.

Liecinieks /pers. H/ (/pers. H/) tiesas sēdē liecināja, ka brauca pa ceļu /nosaukums/. 5-10 km pirms Inčukalna pa priekšu brauca balta automašīna *Lexus*. Bija tāda situācija, ka šī automašīna pārkārtojās no labās puses uz kreiso. Bija trīs automašīnas, bija vēl zila automašīna ceļa labajā pusē un vēl viena automašīna. *Lexus* izdarīja pārkārtošanos – izdarīja manevru starp zilo un vēl vienu mašīnu uz kreiso pusi starp šīm divām automašīnām.

Pēc *Lexus* manevra mašīna - tā, kurā atradās sieviete, kas gājusi bojā - izdarīja manevru, lai izvairītos. No viņa mašīnas līdz tām mašīnām bija kādi 80 līdz 100 metri. Skaidri neredzēja, bet mašīna, kur atradās sieviete, izdarīja manevru pa kresi, lai izvairītos, bet pēc tam atkal pa labi. Sadzirdēja skaņu, kā gumija skanēja gar asfaltu, un automašīna vairākas reizes apgriezās, uzmeta kūleņus, pārlidoja pāri ceļam uz labo grāvi. Pēc kreisā manevra izdarīšanas, viņš pamanīja putekļus. Redzēja, ka viena sieviete gulēja blakus mašīnai un ka viens vīrietis izkāpa no mašīnas un piegāja pie sievietes. Iekšā mašīnā neskatījās. *Lexus* vairs neredzēja, nezina, kur tas palika. No attāluma, kādā bija, precīzi neredzēja, vai bija sadursme, bet pamanīja, ka atstarpe starp mašīnām bija minimāla. Grūti atbildēt, vai automašīna, kurā bija cietusī, bremzēja. Liecinieks tiesas sēdē apstiprināja, ka pirmstiesas kriminālprocesa laikā zīmētā shēma atbilst patiesajiem lietas apstākļiem.

Lieciniece /pers. I/ tiesas sēdē liecināja, ka ģimeni (liecinieku /pers. H/) devās no Rīgas uz Siguldu. Vīrs bija pie stūres, pusotra gada vecs bērns sēdēja automašīnas aizmugurē, viņa sēdēja priekšā, blakussēdētāja vietā. Viņi redzēja avāriju. Smilšu krāsas automašīna izmanevrēja starp divām citām automašīnām no labās joslas uz kreiso. Avarējušās automašīnas vadītājs, kad notika *Lexus* manevrs, grieza stūri pa kreisi, iebraucot zālienā, tad atkal pa labi pāri abām joslām, tad sāka ripot, atsitās pret kalniņu labajā pusē. Neredzēja, vai notika sadursme starp abām automašīnām. Viss notika ļoti ātri. Redzēja, ka kaut kas rozā izlidoja pa logu. Viņi apstājās kreisajā ceļa pusē, pazvanīja ātrai palīdzībai.

Liecinieks /pers. J/ tiesas sēdē liecināja, ka avārija bija 3 gadu atpakaļ - marta sākumā ceļa posmā no Rīgas uz Siguldu. Brauca uz Tartu, pirmajā joslā, brauca uz 95 km/h kruīza kontroles režīmā. Ļoti tuvu gar viņa automašīnas kreiso sānu nobrauca smilšu krāsas *Lexus*. Tad uzreiz pamanīja otru automašīnu – *Volvo*. *Volvo* brauca pa zālāju, to sameta viņa mašīnas priekšā. Automašīna slīdēja pāri ceļam, tad noslīdēja no ceļa, atsitās pret apmali un aizgāja kūleņos. Pats bija koncentrējies, lai neiekļūtu šajā satiksmes negadījumā. Zvanīja policijai, sagaidīja, kad tie ieradās. Redzēja, ka *Lexus* apstājās kādu gabalu uz priekšu, neievēroja, vai no *Lexus* kāds cilvēks izkāpa un vai nāca uz notikuma vietu. Automašīnu *Volvo* ieraudzīja pa savas mašīnas sānu logu, redzēja, ka *Volvo* apsteidza viņa mašīnu – braucot pa zālāju pabrauca viņam garām un tad *Volvo* sameta. Pēc avārijas piegāja pie *Volvo*, no tās izkāpa sirms kungs, šoferis bija iespiests, bet sieviete bija zem automašīnas.

Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr./numurs/ fiksēts, ka /miršanas datums/plkst.12.15 /notikuma vieta/, nenoskaidrots vadītājs vadīja automašīnu *Volvo C70*, /reģistrācijas numurs/, no Langstiņiem uz Garkalni un nobrauca no ceļa. Sākotnējā informācija par cietušajiem – cietušo skaits 3, t.sk.viens gājis bojā. Uz ceļa fiksētas sānslīdes pēdas. Otrs negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis nav zināms. (1.sējums, lietas lapa 8). Lietas materiāliem pievienots CD disks, kurā atrodas ceļu satiksmes negadījuma seku fotogrāfijas. No fotogrāfijām redzams, ka automašīna *Volvo* atrodas grāvī, tai ir visas virsbūves daļu bojājumi, izsisti stikli, viens ritenis un automašīnas kreisās puses durvis mētājas atsevišķi no automašīnas korpusa. Redzams, ka vadītāja puses drošības josta ir pilnībā izvilkta un mētājas ārpus automašīnas salona. Fotogrāfijā Nr./numurs/ redzams, ka automašīnas aizmugurējā sēdekļa drošības jostas atrodas sēdeklim pa vidu. Abas drošības jostas tajā daļā, kas ir redzama fotogrāfijā, ir nostieptā veidā un atrodas tām paredzētajās vietās, nostieptā veidā drošības jostas redzamas arī fotogrāfijā Nr./numurs/. Apmēram 100 metru attālumā pirms avarējušās automašīnas *Volvo*, ceļa kreisajā pusē, uz neasfaltētās (zālāja) daļas, blakus asfalta segumam, redzamas automašīnas braukšanas pēdas, kas pēc neliela attāluma turpinās no kreisās joslas slīpi pāri labajai joslai, uz grāvi. No fotogrāfijām redzams, ka uz zālāja daļas nobraukts ar abiem automašīnas kreisās puses riteņiem. (1.sējums, lietas lapa 85).

No 2016.gada 8.aprīļa Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta atbildes NR./numurs/ izriet, ka Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Operatīvās vadības pārvaldes zvanu apstrādes un resursa vadības nodaļā (Vienotais ārkārtas palīdzības izsaukumu numurs 112) /miršanas datums/tika saņemti telefona zvani par Ceļu satiksmes negadījumu Garkalnes novadā, autoceļa /nosaukums/ 19.km, plkst.12.06 no trīs dažādiem tālruņa numuriem. (1.sējums, lietas lapa 27).

No SIA "/nosaukums A/" 2016.gada 21.marta atbildes Nr./numurs/ izriet, ka /pers. A/ ārstējies SIA "/nosaukums A/" stacionāra "/nosaukums B/" 16.Neiroķirurģijas nodaļā no /miršanas datums/līdz 2016.gada 8.martam, diagnoze – C_6 lociņu lūzums; C_7 labās puses locītavas izauguma lūzums. Etilspirts asinīs /miršanas datums/– negatīvs. (1.sējums, lietas lapa 20).

No 2016.gada 17.augusta Dzīvas personas tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinuma Nr./numurs/ izriet, ka /pers. A/ konstatēti šādi miesas bojājumi: mugurkaula kakla 6.skriemeļa lociņa lūzumi un kakla 7.skriemeļa locītavizauguma lūzums, kas varēja rasties /miršanas datums/, cietu, trulu priekšmetu iedarbības rezultātā, lēmumā norādītos ceļu satiksmes negadījuma apstākļos. Minētie miesas bojājumi pēc sava rakstura kopumā pieskaitāmi smagiem miesas bojājumiem, kas bīstami cietušā dzīvībai. (1.sējums, lietas lapa 155-157).

No 2016.gada 29.aprīļa tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinuma Nr./numurs/ izriet, ka /pers. C/ nāve ir vardarbīga, iestājās /miršanas datums/no politraumas ar daudziem skeleta kaulu (galvaskausa kaulu, mugurkaula, ribu, kreisā augšdelma un labā augšstilba kaulu) lūzumiem un iekšējo orgānu (galvas smadzeņu, abu plaušu, sirds somiņas, sirds un aknu) bojājumiem, ko pavadīja asiņošana pleiras un vēdera dobumos, kas sarežģījās ar iekšējo orgānu mazasinību un šoku. /pers. C/ līķa izmeklēšanas gaitā konstatēti sekojoši miesas bojājumi:

galvas un kakla apvidū - nobrāzumi un zemādas asinsizplūdumi uz sejas, zemādas asinsizplūdums kreisās auss gliemežnīcā, nobrāzums aiz kreisās auss, asinsizplūdumi uz galvas ādas muskuļu lēvera iekšējās virsmas kreiso deniņu-paura-pakauša apvidū, asinsizplūdums kreiso deniņu muskulī, asinsizplūdums zem mīkstajiem galvas smadzeņu apvalkiem kreiso paura-deniņu daivu izliektajās virsmās, galvaskausa pamatnes lūzums: pieres kaula orbītas daļas labās puses un spārnu kaula labā lielā spārna lūzumi, 7.kakla skriemeļa kompresijas lūzums ar asinsizplūdumu apkārtējos mīkstajos audos;

krūšu kurvja apvidū - nobrāzumi un zemādas asinsizplūdumi krūšu kurvja priekšējā virsmā kreisajā pusē, vairāku ribu lūzumi ar asinsizplūdumiem apkārtējos mīkstajos audos; labās puses 2.-4.ribu lūzumi pa paduses priekšējo līniju, labās puses 1.-4.ribu lūzumi pa blakus mugurkaula līniju; kreisās puses 3.ribas lūzumi pa paduses vidējo līniju un lāpstiņas līniju, asinsizplūdums krūšu muskuļos virs labā atslēgas kaula, abu plaušu sasitums un plīsumi, asinsizplūdums videnē, sirds sasitums, sirds somiņas un sirds labā kambara augšējās trešdaļas plīsumi ar asinsizplūdumiem, asinsizplūdumi abu plaušu saknēs;

vēdera un iegurņa apvidū - zemādas asinsizplūdumi iegurņa priekšējā virsmā, aknu abu daivu plīsumi ar asinsizplūdumiem;

ekstremitāšu apvidū - nobrāzumi un zemādas asinsizplūdumi uz rokām un kājām, sista brūce kreisajā augšdelmā, kreisā augšdelma kaula kakliņa lūzums ar pāreju uz galviņu ar asinsizplūdumu mīkstajos audos un pleca locītavas dobumā, labā augšstilba kaula vidējās trešdaļas šķembains lūzums ar asinsizplūdumu apkārtējos mīkstajos audos.

Visi minēties miesas bojājumi radušies cieta trula priekšmeta (priekšmetu) iedarbības rezultātā ceļu satiksmes negadījuma apstākļos no sitiena vai atsitoties pret automašīnas salona izvirzītajām daļām. Norādītie miesas bojājumi radušies /miršanas datums/lēmumā norādītajos ceļu satiksmes negadījuma apstākļos, un pēc sava rakstura kopumā pieskaitāmi smagiem miesas bojājumiem kā bīstami dzīvībai. Starp iegūtajiem miesas bojājumiem un nāves iestāšanos ir tiešs cēlonisks sakars. (1.sējums, lietas lapa 80-84).

2019.gada 9.martā veikta automašīnas *Lexus GS 300*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ apskate. No apskates protokola redzams, ka apskate veikta gaišā diennakts laikā, Rīgā, Gaujas ielā 15, nekādi bojājumi vai noskrāpējumi uz automašīnas virsbūves nav konstatēti. Apskates protokolam pievienotas automašīnas fotogrāfijas. (1.sējums, lietas lapa 35-35a).

Izdrukā no Ceļu satiksmes drošības direkcijas datu bāzes par automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, redzams, ka automašīnai tehniskā apskate veikta 2016.gada 5.janvārī. Apskates laikā konstatēts pieļaujams defekts (nenozīmīga eļļas noplūde no motora). (1.sējums, lietas lapa 73-74).

Izdrukā no Ceļu satiksmes drošības direkcijas datu bāzes par automašīnu *Lexus GS 300*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, redzams, ka automašīnai tehniskā apskate veikta 2015.gada 7.decembrī. Apskates laikā defekti nav konstatēti. (1.sējums, lietas lapa 170-171).

Lietas materiāliem ir pievienoti automašīnas Volvo C70, video reģistratora ieraksti.

CD diskā, kurā atrodas Video reģistratora ieraksti (1.sējums, lietas lapa 215), ir divi ieraksti. Pirmajā redzams, ka ieraksts sākts plkst.11.18.23. un pabeigts plkst.11.19.41. Redzams, ka automašīna, kurā atrodas video reģistrators, veic iebraukšanu stāvvietā pie daudzdzīvokļu nama. Dzirdami vairāki klikšķi, kas līdzinās pagrieziena rādītāja signālam, dzirdams atpakaļgaitas sensora signāls, fonā visu ieraksta laiku skan mūzika. Otrajā ierakstā ieraksts sākas ar plkst.11.23.56., beidzas ar plkst.11.28.54. Ieraksta sākumā dzirdams viens klikšķis, kas, iespējams, varētu līdzināties drošības jostas ievietošanai tam paredzētajā slēdzī, dzirdams atpakaļgaitas sensora signāls, vairāki klikšķi, kas līdzinās pagrieziena rādītāja signālam. Automašīna izbrauc no stāvvietas, brauc pa pagalmu, izbrauc uz ielas un turpina kustību pa dažādām ielām. Visu laiku mašīnā dzirdamas sarunas un fonā – mūzika. Ieraksta sākumā nav dzirdami automašīnas durvju aiztaisīšanas skaņas, no kā var secināt, ka visi – vadītājs un abi pasažieri uz ieraksta sākšanās brīdi jau ir iekāpuši automašīnā.

CD diskā, kurā atrodas video reģistratora ieraksts (4.sējums, lietas lapa 5), atrodas viens ieraksts, bez audio, tikai ar video. Ieraksts sākas plkst.12.04.30., beidzas plkst.12.05.25. Redzams, ka automašīna, kura veic video ierakstu (*Volvo*), brauc pa kreiso joslu. Pabrauc garām pa labo joslu braucošai tumšas krāsas apvidus automašīnai, to apsteidzot, turpina kustību pa kreiso joslu. Pēc neilga laika pa labo joslu automašīnu *Volvo* apsteidz automašīna *Lexus*, kādu brīdi atrodas nedaudz priekšā *Volvo* (katrs savā joslā), tad *Volvo* strauji pietuvojas automašīnai *Lexus*. Priekšā pa labo joslu brauc universāla tipa tumša automašīna (liecinieka /pers. J/ automašīna) un brīdī, kad šai automašīnai ir pietuvojusies gan automašīna *Lexus* (labajā joslā), gan mazliet vēlāk automašīna *Volvo* (kreisajā joslā), automašīna *Lexus*, veic manevru, vienlaikus parādot kreisā pagrieziena signālu, pārvietojoties no labās joslas uz kreiso, lai apsteigtu priekšā braucošo /pers. J/ automašīnu. Brīdī, kad automašīna *Lexus* veic šo manevru uz kreiso joslu, automašīna *Volvo* vienmērīgi virzās uz kreiso pusi, ar kreisās puses riepām nobrauc uz sadalošo joslu un tad strauji veic kustību pa labi, šķērsām pāri abām joslām un ieraksts beidzas ar skatu pret zemes valni ceļa labajā pusē.

Apsūdzētā /pers. A/ aizstāve tiesas sēdē iesniedza šī paša video ieraksta palēninātu versiju (ar dažādiem palēninājuma koeficientiem) (4.sējums, lietas lapa 221).

Pirmstiesas kriminālprocesā tika veiktas vairākas ekspertīzes.

2016.gada 13.jūlija trasoloģiskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperte /pers. K/) konstatēts, ka transportlīdzeklim *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, priekšējā atdurstieņa labā stūra bojājuma vietā, priekšējā atdurstieņa labā sāna bojājuma vietā un priekšējā labā spārna bojājuma vietā sveši lakas-krāsas uzslāņojumi nav konstatēti. Vienlaikus konstatēts, ka šajās vietās ir brūni melnu smērvielām līdzīgu daļiņu uzslāņojumi. (1.sējums, lietas lapa 130-131).

2016.gada 10.augusta trasoloģiskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperte /pers. L/) secināts, ka iespējamā automobiļa *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, saskarsmes vieta ar citu kustībā esošu transportlīdzekli ir automobiļa priekšējā atdurstieņa labā puse. Kategoriski apgalvot nav iespējams, jo automobiļa *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, priekšējā atdurstieņa bojājumi nav derīgi cita transportlīdzekļa detaļu atstāto pēdu identifikācijai. Salīdzinošā izpēte pēc vispārīgām pazīmēm (bojājumu atbilstība pēc izvietojuma cita transportlīdzekļa izvirzītajām detaļām) nav iespējama, jo eksperta rīcībā nav iesniegts otrs ceļu satiksmes negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis. Ekspertīzes izpētes sadaļā norādīts, ka izpēte veikta pamatojoties uz /pers. A/ sniegtajām liecībām par to, ka ir notikusi sadursme starp automašīnām. Tajā pat laikā norādīts, ka labās puses atdurstieņa bojājuma izvietojums, forma un izmērs norāda uz to, ka tas nav radies automobiļa tiešā sadursmē ar citu transportlīdzekli, bet tas, iespējams, izveidojies kustībā esošam automobilim ceļu satiksmes negadījuma laikā saduroties ar nelīdzenas virsmas izvirzījumiem, iespējams, ceļa segumu. Par cita veida bojājumiem uz labās puses atdurstieņa secināts, ka bojājuma forma, izvietojums un izmērs liecina, ka tas radies kustībā esošam automobilim *Volvo C70* saduroties ar cieta priekšmeta izvirzījumu, iespējams, kustībā esoša transportlīdzekļa izvirzītu detaļu. Kategoriski apgalvot to nav iespējams. (1.sējums, lietas lapa 133-136).

2016.gada 16.augusta auto tehniskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperts /pers. M/) secināts, ka automobiļa *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ braukšanas ātrums pirms negadījuma bija 100 līdz 130 km/h. Sadursmes brīdī kontaktā visticamāk atradās automobiļa *Lexus* pakaļējais kreisais ritenis ar automobiļa *Volvo* priekšējā atdurstieņa labo sānu un priekšējo labo riteni. Pēc kontakta automobilis *Volvo* pārvietojās pa kreisi un kreisās puses riteņiem iebrauca ceļa sadalošajā zonā. Atgriežoties atpakaļ uz brauktuves, automobilis sāka griezties pulksteņrādītāja virzienā, automobiļa *Volvo* vadītājam zaudējot kontroli par automobiļa vadību. Aiz ceļa uz nogāzes notika automobiļa *Volvo* apgāšanās. No tehniskā viedokļa automobiļa *Lexus* vadītāja pārkārtošanās manevrs bija ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls. (1.sējums, lietas lapa 139-143).

2016.gada 8.decembra kompleksās auto tehniskās–trasoloģiskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs///numurs/ (eksperti /pers. L/, /pers. M/) secināts, ka ekspertu rīcībā ceļu satiksmes negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis *Lexus GS 300*, valsts reģistrācijas numurs, nav iesniegts. Pēc krimināllietā esošiem fotoattēliem krimināllietas diskā esošiem fotoattēliem un videofailiem, zibatmiņā esošā videofaila ar trasoloģiskajām izpētes metodēm noteikt uz automobiļa *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, priekšējā atdurstieņa esošās pēdas rašanās tehnisko iespēju konkrētajā situācijā nav iespējams. Norādīts, ka automobiļa *Lexus GS 300*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, sadursme izraisīja automobiļa *Volvo C70*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, nobraukšanu no brauktuves. Automobiļa *Volvo* un automobiļa *Lexus* sadursmes rezultātā automobilis *Volvo* nobrauca ar kreisās puses riteņiem no brauktuves pa kreisi, turpināja braukt, ar labās puses riteņiem atrodoties uz brauktuves, bet ar kreisās puses riteņiem – uz nomales, pēc kā automobiļa *Volvo* vadītājs zaudēja automobiļa vadāmību, automobilis *Volvo* sānslīdē šķērsoja visu autoceļa /nosaukums/ labo brauktuvi, nobrauca no brauktuves pa labi un apgāzās. Secinājumos norādīts, ka automobiļa *Volvo* vadītājam, zaudējot automobiļa vadāmību, bija jācenšas nostabilizēt automobili, griežot stūri sānslīdes virzienā. Nobraukšana ar automobiļa kreisās puses riteņiem no brauktuves pa kreisi, automobiļa vadāmības zaudēšana un sānslīdes sākšanās notika vienas sekundes laikā, kas atbilst automobiļa vadītāja aptuvenam reakcijas laikam. Automobiļa *Volvo* vadītājam tik īsā laikā nebija iespējas izpildīt nepieciešamās darbības, lai neradītu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai. (1.sējums, lietas lapa 192-196).

2017.gada 30.marta papildus auto tehniskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperti /pers. N/, /pers. M/, /pers. O/) secināts, ka videoierakstā nav redzams saskares punkts starp abiem automobiļiem. Tehniski nevar izslēgt iespēju, ka automobiļu saskarsmes notika ar elastīgām daļām – piemēram, buferiem. Pie vienādiem vai līdzīgiem automobiļu kustības ātrumiem neveidojas trases uz automobiļu detaļām. Šādā situācijā salīdzinoši neliela spēku apmaiņa starp automobili *Lexus* un automobili *Volvo* varēja notikt, neatstājot pēdas uz automobiļiem. Automobiļa *Lexus* vadītājam pirms pārkārtošanās manevra veikšanas bija jāpārliecinās par kustības drošību un jādod ceļš automobilim *Volvo*, kurš brauca taisnvirzienā pa blakus kustības joslu. Automobiļa *Volvo* vadītājam, saskaroties ar kustība bīstamību – pārkārtošanās manevru veicošo automobili *Lexus* - bija nekavējoties jāuzsāk bremzēšana. No lietas materiāliem (tai skaitā videoieraksta) nav iespējams spriest, kādas darbības automobiļa *Volvo* vadītājs veica kustības bīstamības rašanās brīdī, un vai darīja visu iespējamo, lai novērstu nobraukumu no ceļa klātnes. No tehniskā redzes viedokļa, ar ceļu satiksmes negadījuma rašanos saistāma automobiļa *Lexus* vadītāja rīcība, pārkārtošanās manevra laikā nedodot ceļu automobilim *Volvo*. Lietas materiālos esošā informācija neliecina par automobiļa *Volvo* vadītāja veiktajām darbībām, kas būtu saistāma ar ceļu satiksmes negadījuma rašanos. (1.sējums, lietas lapa

222-225).

2017.gada 20.septembra papildus auto tehniskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperts /pers. N/) secināts, ka ekspertīzes ceļā nav iespējams noteikt automobiļa *Volvo* priekšēja bufera labās puses bojājumu precīzu izcelsmes mehānismu un laiku – šie bojājumi tehniski varēja rasties jebkurā ceļu satiksmes negadījuma epizodē. Lietas materiālos nav norādīti apstākļi, kas liecinātu par pietiekami lielu automobiļa *Volvo* un automobiļa *Lexus* sadursmi (spēku apmaiņu), kas varētu izsaukt automobiļa *Lexus* kustības trajektorijas izmaiņas, kuras automobiļa vadītājs nevarētu koriģēt ar stūres palīdzību. Ekspertīzes ceļā nav iespējams izdalīt videoierakstā redzamās automobiļa *Volvo* svārstības pēc to izcelsmes veida. Automobilis *Lexus* sadursmes brīdī ir pārvietojies ar aptuveno kustības ātrumu 118 km/h (ievērtējot kļūdu 100-130 km/h). (4.sējums, lietas lapa 78-80).

2017.gada 28.novembra papildus auto tehniskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperts /pers. N/) secināts, ka normatīvo aktu prasību pārkāpuma un attiecīgas cēloņsakarības izvērtējumam ir juridisks raksturs, un tas neietilpst eksperta kompetencē. No tehniskā viedokļa (nevērtējot jautājuma juridiskos aspektos) drošības jostu nelietošana nevar būt tiešais ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls, bet tā ir saistāma ar ceļu satiksmes negadījuma sekām – automobilī esošo personu traumu apjomu. Automobiļa vadītāja pieļautais atļautā kustības ātruma pārsniegums var būt saistīts ar ceļu satiksmes negadījuma rašanās mehānismu, bet jebkurā gadījumā ir saistās ar ceļu satiksmes negadījuma sekām. Ekspertīzes ceļā nav iespējams prognozēt satiksmes situāciju, automobiļa *Volvo* vadītājam nepārsniedzot atļauto kustības ātrumu. Lietas materiālos nav norādīti nekādi apstākļi, kas liecinātu, ka automobiļa *Volvo* vadītājam nebūtu bijusi tehniska iespēja laikus uzsākt bremzēšanu, rodoties kustības bīstamībai vai traucējumam. (3.sējums, lietas lapa 3-5).

2018.gada 11.jūnija papildus komisijas auto tehniskās ekspertīzes eksperta atzinumā Nr./numurs/ (eksperti /pers. N/, /pers. P/) secināts, ka automobiļa *Volvo* vadītājam kustības bīstamība radās brīdī, kad automobiļa *Lexus* vadītājs uzsāka pārkārtošanās manevru pa kreisi. Lietas materiālos aprakstītajā situācijā automobiļa *Volvo* vadītājam rodoties kustības bīstamībai, bija nekavējoties jāuzsāk bremzēšana, nemainot kustības virzienu. Ekspertīzes ceļā nav iespējams kategoriskā formā spriest par automobiļa *Volvo* vadītāja tehnisko iespēju izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma. Ja kontakts starp automobiļiem nenotika, tad neveicot nekādus manevrus un bremzējot taisnvirzienā, automobiļa *Volvo* vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma. Ja starp automobiļiem kontakts notika, tad ekspertīzes ceļā nav iespējams spriest par automobiļa *Volvo* vadītāja tehnisko iespēju novērst ceļu satiksmes negadījuma rašanos. Veicot videomateriāla izpēti, nav iespējams noteikt vai automobilis tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma paātrinās. Automobiļa *Volvo* kustības ātrums tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma bija 118 km/h (ievērtējot kļūdu 100-130 km/h). Ekspertīzes ceļā nav iespējams prognozēt ceļu satiksmes negadījuma mehānisma attīstību, ja automobiļa *Volvo* vadītājs bremzētu taisnvirzienā, jo nav iespējams noteikt, vai ir bijis kontakts starp abiem automobiļiem, kā arī nav iespējams paredzēt iespējamās automobiļa vadītāja veiktās darbības. Ja sadursme starp automobili *Lexus* un automobili *Volvo* nav notikusi, tad no tehniskā viedokļa automobiļa *Volvo* kustības trajektorijas izmaiņas ir skaidrojamas ar strauju manevrēšanu, kas varēja izsaukt automobiļa *Volvo* nestabilitāti un izraisīt sānslīdi un tai sekojošu nobraukumu no ceļa. Ekspertīzes ceļā nevar paredzēt visus iespējamos ceļu satiksmes negadījuma ietekmējošos faktus, jo cilvēka izmešanu no automobiļa var ietekmēt dažādi apstākļi - cilvēka poza, drošības jostu regulējums utt., bet automobiļa *Volvo* drošības jostu sistēma tiek veidota tā, lai ceļu satiksmes negadījuma laikā pasažieri tiktu noturēti savos sēdekļos un nesaskartos savā starpā, neatsistos pret salona daļām un neizkristu no automobiļa. Automobiļa *Lexus* veiktais pārkārtošanās manevrs tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma ir uzskatāms kā kustības bīstamību radošs. Ar ceļu satiksmes negadījuma sekām – automobilī *Volvo* esošo personu miesas bojājumiem un automobiļa *Volvo* deformāciju apjomu, lielākā mērā ir saistāms automobiļa *Volvo* vadītāja pieļautais atļautā kustības ātruma pārsniegums un pasažiera iespējamā drošības jostas nelietošana. (4.sējums, lietas lapa 128-131).

Pēc aizstāvības lūguma tiesas sēdē tika nopratināti visi eksperti, kas piedalījušies ekspertīzu veikšanā.

Eksperte /pers. K/, kura lietā sagatavojusi eksperta atzinumu Nr./numurs/, tiesas sēdē liecināja, ka viņa lietā sniedza atzinumu par krāsu uzslāņojumu. Atceras, ka krāsu uzslāņojumi uz automašīnas *Volvo* netika konstatēti. Tika konstatētas smērvielas, nafta vai kaut kas eļļains, bet tas netika analizēts, jo tas nebija ekspertu uzdevums un netika uzdots kā jautājums. Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas sēdē tika nolasītas ekspertes /pers. K/ pirmstiesas izmeklēšanā sniegtās liecības. Būdama nopratināta kā eksperte 2018.gada 6.jūnijā, liecināja, ka eksperta atzinumā Nr./numurs/ minoskopiskā izpētē tika konstatētas brūni melnas smērvielām līdzīgas daļiņas un ļoti senas brūnas rūsai līdzīgas daļiņas. Ja būtu atrasta gumija, tad arī atzinumā būtu pieminēts, ka tas ir gumijai līdzīgs izstrādājums vai atrasts arī kāds polimērs, kas nosacīti līdzīgs gumijai. Secinājuma daļā tika atbildēts uz procesa virzītāja jautājumu, bet mikroskopiskajā izpētē tika konstatēts brūni melnas smērvielai līdzīgas daļiņas un ļoti sīkas brūnas rūnai līdzīgas daļiņas. (4.sējums, lietas lapa 118). Pēc liecību nolasīšanas papildu norādīja, ka automašīnu riepu ražošanā tiek izmantots kaučuks, kas ir naftas pārstrādes produkts.

Eksperte /pers. L/, kura lietā sagatavojusi eksperta atzinumus Nr./numurs/ un Nr./numurs///numurs/, tiesas sēdē liecināja, ka viņa ir trasologs. Pēta pēdas, kas ietver sevī arī sadursmes izpētes. Ekspertīzēs secinājuma daļās norādīto uzturēja pilnībā. Ja ir bojāts viens automobilis un ja ir bijusi sadursme ar citu automobili, tad var salīdzināt, vai bojājumu vietas sakrīt, bet identificēt, vai konkrētā automašīna ir sadūries ar šo automašīnu nevar, jo trasoloģiski tas nav iespējams. Ja ir kādi krāsu noslāņojumi, tad pēc tiem var drīzāk noteikt, bet ne trasoloģiski. Ja ir bijusi sadursme, pēdām būtu jāpaliek uz abām automašīnām. Ja vienam transportlīdzeklim ir bojājumi, bet otram transportlīdzeklim šādu bojājumu nav, tad sadursme nav notikusi. Dinamiska rakstura melnas naftas produktam līdzīgas vielas uzslāņojums varētu būt automašīnas riepu paliekas. Tā kā automašīna vairākas reizes kūleņoja, riepa atdalījās, tas varētu būt arī no paša automobiļa *Volvo* automašīnas riepas. Skatoties video materiālus, ņemot vērā pēdas raksturu, nevar izslēgt, ka ir bijusi sadursme ar automobili *Lexus*. Konkrēti pateikt nevar, vai tādas švīkas varētu atstāt riepa, kas griežas, bet tas nav trasologam uzdodams jautājums.

Eksperts /pers. M/, kurš lietā sagatavojis eksperta atzinumus Nr./numurs/; Nr./numurs///numurs/ un Nr./numurs/, tiesas sēdē liecināja, ka ekspertīzes laikā bija noskatījies video ierakstu un secinājumus izdarīja no redzētā. Video ierakstā izskatījās, ka kontakts starp automašīnām ir bijis, bet pati sadursmes vieta nav redzama. Bija redzamas automašīnas svārstības, tādēļ viņam likās, ka kontakts starp mašīnām ir bijis. Kolēģi viņu pārliecināja, ka video ierakstā kontaktu nevar redzēt, līdz ar to konkrēti par sadursmi pateikt nevar. Video failā ir redzams, ka automobilis *Lexus* ieslēdz pagrieziena signālu un vienlaicīgi sāk pārkārtoties, kad abi atrodas viens otram blakus. Uzskata, ka attālums nebija pietiekams un laiks reaģēšanai arī nebija pietiekams, lai *Volvo* spētu kaut ko izdarīt. *Volvo* vadītājs kaut ko darīja, bet tā rezultātā uzbrauca uz sadalošās joslas. Uzskata, ka *Volvo* nobraukšanu uz sadalošo joslu izraisīja *Lexus* un nav pat nozīmes – bija vai nebija sadursme. Reaģēšanas laiks, lai pagrieztu stūri vai lai uzsāktu bremzēšanu, ir vienāds. Pēc video materiāla varēja redzēt, ka automašīnas iespējamās sadursmes brīdī notika automašīnas svārstības, eksperts uzskatīja, ka tas ir no sadursmes, bet teorētiski tas varēja būt no tā, ka *Volvo* nobrauca no ceļa. Vidējais *Volvo* braukšanas ātrums tika mērīts pēc video ierakstā redzamajiem ceļu stabiņiem, braukšanas ātruma dinamiku nebija iespējams izpētīt.

Eksperts /pers. N/, kurš lietā sagatavojis eksperta atzinumus Nr./numurs/; Nr./numurs/; Nr./numurs/ un Nr./numurs/, tiesas sēdē liecināja, ka automašīnas *Volvo* ātruma dinamiku ekspertīzē noteikt nevarēja, jo nav precīzas atskaites sistēmas, ceļu stabiņi 100 metru attālumā ir pārāk liels attālums, lai noteiktu dinamiku. Eksperts analizēja automašīnas pārvietošanos un kustību. Lietas materiālos nav pietiekami daudz datu, lai secinātu – ir bijis kontakts starp automašīnām, vai nav bijis. Video ierakstā kontakts nav redzams, attiecīga deformācija nav konstatēta. *Volvo* automobiļa vadītājam kustības bīstamības brīdī vajadzēja uzsākt bremzēt, citas darbības no kustības drošības viedokļa tehniski nav pamatotas. Ekspertīzes ceļā viennozīmīgi nevar atbildēt, kāpēc *Volvo* automašīna sagriezās un sāka kūleņot, jo nav īsti saprotams, vai ir bijis kontakts starp automobiļiem. Ja kontakts bija, tad

nelielas automobiļa *Volvo* kustības virziena neliela izmaiņas un nobraukšanu no ceļa var ietekmēt sadursme. Ja sadursme nav bijusi, tad šādu kustības virziena izmaiņu varēja izraisīt automobiļa *Volvo* veiktais manevrs. Pēc nobraukšanas uz nomales automašīna *Volvo* vairs nebija kontrolējama, sākās sānslīde. Konkrētajā gadījumā ceļu satiksmes negadījuma shēmā un notikuma vietā uz nomales ir 38,2 metri gara pēda, pēc tam ir izteiktas sānslīdes pēdas, kas šķērso ceļu. Lietas materiālos nav nekādu datu, ka pirms iespējamās sadursmes būtu veikta bremzēšana. Tās pēdas, kas ir uz nomales daļas, ir izteiktas lokveida, tālākajā galā ir divas pēdas. Tas nozīmē to, ka tajā brīdī, kad automobilis ir nobraucis uz nomales, sākas sānslīde, beigu daļā pēdas ir atdalījušās, kas nozīmē, ka automašīna jau atrodas sānslīdē. Ekspertīzē nevar noteikt, vai automobiļa *Volvo* kustības virziena izmaiņa notika vadītāja rīcības dēļ vai sadursmes dēļ. Konkrētajā situācijā, nav zināms, vai ir bijusi sadursme. Ja sadursme nav bijusi, tad *Volvo* vadītājam nekas netraucēja bremzēt. Ja sadursme nav bijusi, paiet sekunde un vadītājs uzsāk bremzēšanu. Ja bija sadursme, tad nav tādas iespējas. Tajā brīdī, kad radās kustības bīstamība, vadītājs uzsāk reaģēt, viņam ir sekunde, kuras laikā pieņem lēmumu un reaģē, potenciālās sadursmes brīdī, automobilim ir jau jābremzē. Sekundes laiks ietver jau bremžu sistēmas nostrādāšanas laiku. 0,8 sekundes ir aptuvenais reakcijas laiks, bet 0,2 sekundes ir bremžu sistēmas laiks. Pēc sekundes sāk samazināties braukšanas ātrums. No brīža, kad tiek pieņemts lēmums bremzēt, līdz sistēma sāk darboties, paiet viena sekunde. Faktiski laiks, kas paiet, pieņemot lēmumu bremzēt, ir tāds pats, kā pieņemot lēmumu stūri griezt pa kreisi. Reakcijas laiks un sistēmas nostrādāšanas laiks abos gadījumos ir vienāds - 1 sekunde. Automašīnas svārstības var būt gan no manevra, gan no sadursmes, gan no nobraukšanas no ceļa. Eksperts uztur secinājumu – ja kontakts starp automobiļiem nenotika, tad neveicot nekādus manevrus, bremzējot taisnvirzienā, automobiļa *Volvo* vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma. Uz jautājumu, vai nepiesprādzēšanās ir bijusi par iemeslu negadījumam, eksperts norāda, ka nepiesprādzēšanās pati par sevi nav par iemeslu negadījumam, tas saistāms ar negadījuma sekām. Daudz kas ir atkarīgs no cilvēka pozas automašīnā, jostas regulējuma, paša cilvēka veiktajām darbībām. Negadījumu analīzes liecina to, ka ļoti retos gadījumos piesprādzējušies cilvēki izkļūst no automašīnas, ja automobiļa virsbūves konstrukcija nav pamatīgi bojāta.

Eksperts /pers. O/, kurš lietā sagatavojis eksperta atzinumus Nr./numurs/, tiesas sēdē uzturēja atzinumā izteiktos secinājumus. Pētījuma gaitā ir atbildēts uz jautājumu - nevar apgalvot, ka ir bijusi sadursme un nevar arī apgalvot, ka nav bijusi sadursme starp abām automašīnām. Nevar pateikt, vai *Volvo* vadītājs bremzēja vai nebremzēja. Atzinumā ir secināts, ka *Lexus* vadītāja rīcība bija galvenais ceļu satiksmes negadījuma iemesls, bet nevar noteikt precīzi, vai bija kontakts starp automašīnām. *Lexus* vadītāja rīcība radīja galveno bīstamību un situāciju. Galvenais iemesls negadījumam bija pārkārtošanās manevrs. Nevar noteikt, vai *Volvo* vadītāja rīcība pastiprināja ceļu satiksmes negadījuma bīstamību.

Eksperts /pers. P/, kurš lietā sagatavojis eksperta atzinumus Nr./numurs/, tiesas sēdē liecināja, ka uztur eksperta atzinumu. Tika veikta komisijas ekspertīze, tādejādi dažos jautājumos bija jāatrod kompromiss. Eksperts uzskata, ka 8.atbildi varētu noformulēt savādāk, bet pārējam visam piekrīt pilnībā. Uz galveno jautājumu šajā lietā – vai ir bijusi sadursme, vai nav – nav iespējams atbildēt. Automobilis *Lexus* veica pārkārtošanos, apsteigšanu pa labo pusi, kas nav atļauts, savukārt automobilis *Volvo* brauca pa otro braukšanas joslu, kas ārpus apdzīvotas vietas nav atļauts. Automobilis priekšā, kurš brauca pa pirmo joslu, brauca ar mazāku braukšanas ātrumu. Vadītājiem vajadzēja prognozēt šo bīstamo situācijas attīstību, jo šie automobiļi *Volvo* un *Lexus* pārvietojās ar lielāku ātrumu nekā šis priekšā esošais automobilis. Abiem vadītājiem jau savlaicīgi vajadzēja kontrolēt situāciju. Nevar ekspertīzes ceļā pateikt, vai ir bijis paātrinājums, palēninājums, jo nav tādu atskaites punktu. Video materiālā ir redzams, ka *Volvo* trajektorija novirzās pa kreisi, kas nozīmē to, ka automašīnas vadītājs ir mēģinājis veikt šo kustības izmaiņu pa kreisi. Ir bijusi kustība pa kreisi pirms potenciālās sadursmes. Kustības bīstamība radās, kad automobilis *Lexus* uzsāka manevru no savas braukšanas joslas pa kreisi, šis ir brīdis, kad automobiļa *Volvo* vadītājam vajadzēja bremzēt. Par to, ka no automobiļa *Lexus* manevra uzsākšanas brīža līdz iespējamās sadursmes brīdim paiet apmēram viena sekunde, kas ir pielīdzināms automobiļa vadītāja reakcijas laikam uz kustības bīstamību, viņam ar ekspertiem domstarpības nebija. Šī viena sekunde ir tas laiks, kad automašīnai ir jāuzsāk bremzēšana, ātruma samazināšana. Sekunde ir pietiekošs laiks, lai uzsāktu ātruma samazināšanu. *Volvo* vadītājs varēja laicīgi pamanīt šķērsli, vadītājam vajadzēja prognozēt situācijas attīstības bīstamību un būt ļoti uzmanīgam. *Lexus* automašīnas vadītājam bija jādod ceļš blakus joslā esošajai automašīnai *Volvo*. Pēc liecībām pasažiere sēdēja labajā pusē aizmugurē, ja drošības josta tika lietota atbilstoši paredzētajām funkcijām, tad tai vajadzēja nodrošināt pasažiera atrašanos vietā. Visticamāk pasažiere nebija piesprādzējusies. Vērtējot no tehniskā viedokļa, viņa skatījumā drošības josta netika lietota. Ja pasažiere būtu piesprādzējusies, tad šādas traumas neiegūtu un no automašīnas netiktu izmesta.

Pēc aizstāvības lūguma tiesas sēdē kā liecinieks tika nopratināts **/pers. R/**, kurš kriminālietā veicis izmeklēšanas darbības. Liecināja, ka lietā tika nozīmētas vairākas ekspertīzes. Automašīnas *Lexus* apskates protokolā tika fiksēts, ka automašīnai nav nekādu bojājumu, tādēļ automašīna *Lexus* ekspertīzei netika iesniegta. Tas, kas ekspertīzē tika norādīts kā iespējamās riepu pēdas, ir norādīts pieļaujamības formā, turklāt ekspertīzē nav iespējams noteikt, kuras automašīnas riepu pēdas ir atstātas, jo visas riepas ražo gandrīz pēc vienas tehnoloģijas. Kamēr nebija veikta ekspertīze par sadursmes mehānisku, krimināllieta tika virzīta kriminālvajāšanai tikai par /pers. B/. Atceras, ka bija problēmas ar /pers. A/ iesniegto video reģistratoru, nevarēja no tā iegūt ierakstus. Kriminālprocesa laikā mainījās uzraugošie prokurori un katram bija cita nostāja. Viņš pats no lietas materiāliem secināja, ka sadursme starp automašīnām nav bijusi. Automašīnas *Volvo* svārstības saistāmas ar nobraukšanu no ceļu, bet automašīnai *Lexus* svārstības nav bijušas. Video ierakstā bija redzams, ka tad, kad *Lexus* automašīna apsteidz *Volvo* pa labo pusi, *Volvo* viennozīmīgi palielina ātrumu. Uzskata, ka avāriju izraisīja automašīna *Lexus*, bet vai tas bija cēloņsakarībā ar to, kas notika *Volvo* automašīnā, to nevar atbildēt.

Apsūdzētā /pers. B/ aizstāvis tiesas izmeklēšanas laikā iesniedza 2019.gada 27.maija Rīgas Tehniskās universitātes Attēlu apstrādes un datorgrafikas katedras pētnieces /pers. S/ speciālista atzinumu Nr./numurs/. Šajā speciālista atzinumā norādīts, ka nav pamata apšaubīt video faila autentiskumu – video ir oriģināls, ar neiztrūkstošiem kadriem. Video fails nav tīšām paātrināts, taču jāņem vērā, ka video reģistrators ieraksta video failus ar aizkavi, tādēļ rodas atšķirība starp video reģistratora redzamo laiku un reālo video atskaņošanas laiku. Video pirmajā pusē automašīna *Volvo* pārvietojas ar nelielu ātruma dinamiku, taču otrajā video posmā ātruma dinamika būtiski pieaug. Vidējais automašīnas *Volvo* ātrums failā redzamajā ceļa posmā ir 120 km/h. Ātruma amplitūda ir robežās no 97 km/h līdz 155 km/h. Pēc aprēķinu rezultātiem automašīna *Volvo* brīdī, kad kadrā parādās automašīna *Lexus*, turpina palielināt ātrumu, un tas tiek palielināts līdz brīdim, kad *Volvo* nobrauc pa kreisi no ceļa. Šajā posmā ātrums palielinās par 19 km/h. Failā ir redzams, ka 45.sekundē automašīna *Volvo* veic pagrieziena manevru pa kreisi, nobraucot no ceļa. Šajā brīdī automašīnas *Volvo* ātrums ir 155 km/h. (5.sējums, lietas lapa 22-27).

Pārbaudot un novērtējot iztiesāšanā pārbaudītos pierādījumus pēc pieļaujamības, ticamības un attiecināmības kritērijiem, aplūkojot visus kriminālprocesa laikā iegūtos faktus un ziņas par faktiem, kuri fiksēti liecībās, rakstveida pierādījumos un dokumentos, kopumā un savstarpējā sakarībā, ievērojot noteikumu, ka nevienam no pierādījumiem nav iepriekš noteikta augstāka ticamības pakāpe nekā pārējiem pierādījumiem, kā to noteic Kriminālprocesa 128.panta otrā un trešā daļa, tiesa atzīst, ka apsūdzētā /pers. B/ vainīgums Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā un 262.[1]panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgo nodarījuma izdarīšanā nav pierādīts, bet apsūdzētā /pers. A/ vainīgums Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā ir apstiprinājies.

Tiesa nevar atzīt pierādīšanas priekšmetā ietilpstošos apstākļus par pilnībā pierādītiem un konstatēt /pers. B/ inkriminēto noziedzīgo nodarījumu sastāvu, t.i., objektīvo un subjektīvo pazīmju kopumu, kas ir nepieciešams un pietiekams, lai konstatētu /pers. B/ vainīgumu viņam izvirzītajā apsūdzībā.

Saskaņā ar Krimināllikuma 1.pantu pie kriminālatbildības saucama un sodāma tikai tāda persona, kura ir vainīga noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, t.i., ar nodomu (tīši) vai aiz neuzmanības izdarījusi Krimināllikumā paredzētu nodarījumu, kam ir visas noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes.

Ņemot vērā likuma prasības, tiesai jātaisa tiesisks un pamatots spriedums, kuram jābūt pamatotam ar materiālo un procesuālo tiesību normām un

pierādījumiem, kas pārbaudīti tiesas izmeklēšanā, un jākonstatē, vai noticis apsūdzētajai personai inkriminētais noziedzīgais nodarījums, vai šajā nodarījumā ir noziedzīga nodarījuma sastāvs un kurā Krimināllikuma pantā, tā daļā, punktā tas paredzēts, vai apsūdzētais vainīgs šajā noziedzīgajā nodarījumā, kā arī attiecīgi visi pārējie ar lietas izspriešanu saistītie jautājumi saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 514.panta noteikumiem.

Šo likumā noteikto ekskluzīvo tiesību spriest tiesu tiesa var īstenot, izvērtējot iegūtos un tiesas izmeklēšanā pārbaudītos pierādījumus, vai tie pamato pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo faktu esamību vai neesamību atbilstoši Kriminālprocesa likuma 123.pantā definētajai pierādīšanas jēgai un būtībai.

Izvērtējot izvirzītajā apsūdzībā pārbaudītos pierādījumus, tiesa ņem vērā, ka saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 124.panta pirmo daļu pierādīšanas priekšmets ir visu kriminālprocesa gaitā pierādāmo apstākļu kopums un ar tiem saistītie fakti un palīgfakti. Kriminālprocesā pierādāma noziedzīga nodarījuma sastāva esamība vai neesamība, kā arī citi Krimināllikumā un Kriminālprocesa likumā paredzētie apstākļi, kuriem ir nozīme konkrēto krimināltiesisko attiecību taisnīgā noregulējumā.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 127.pantu pierādījumi kriminālprocesā ir jebkuras likumā paredzētajā kārtībā iegūtas un noteiktā procesuālajā formā nostiprinātas ziņas par faktiem. Kriminālprocesa likuma 126.panta otrajā daļā noteikts, ka pierādīšanas pienākums pirmstiesas kriminālprocesā ir procesa virzītājam, bet tiesā – apsūdzības uzturētājam.

Ar tiesas izmeklēšanas laikā pārbaudītajiem pierādījumiem ir apstiprinājies, ka /miršanas datums/, ap plkst.12.00 pa autoceļu /notikuma vieta/, automašīnu *Volvo C70*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, vadīja /pers. A/, savukārt automašīnu *Lexus GS 300*, ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, vadīja /pers. B/. Tāpat konstatēts, ka apmēram plkst.12.15 uz šī autoceļa notika ceļu satiksmes negadījums, kā rezultātā automašīna *Volvo C70* apmeta vismaz vienu kūleni, automašīnas pasažiere /pers. C/ guva smagus miesas bojājumus, kā rezultātā iestājās viņas nāve, bet vadītājs /pers. A/ guva smagus miesas bojājumus.

Pie atbildības par Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izdarīšanu, kā rezultātā iestājusies /pers. C/ nāve un /pers. A/ nodarīti smagi miesas bojājumi, t.i., par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu, ir saukts /pers. B/. Savukārt pie atbildības par Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izdarīšanu, kā rezultātā iestājusies /pers. C/ nāve, t.i., par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu, ir saukts /pers. A/.

Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs ir materiāls, jo kriminālatbildība par Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem iestājas tikai tad, ja to rezultātā nodarīts kaitējums cietušā veselībai vai dzīvībai. Kā norādījis Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2009.gada 6.novembra lēmumā lietā Nr.SKK-601/2009, lai iestātos kriminālatbildība pēc Krimināllikuma 260.panta, ir jākonstatē noziedzīga nodarījuma sastāva obligātās pazīmes, tostarp tas, ka transporta līdzekļa vadītājs ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumus, ir iestājušās panta attiecīgajā daļā paredzētās sekas, cēloniskais sakars starp Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu un sekām, transporta līdzekļa vadītāja vaina Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanā un seku izraisīšanā.

Krimināllikuma 260.panta dispozīcija ir blanketa, tāpēc, kvalificējot nodarījumu saskaņā ar Krimināllikuma 260.pantu, precīzi jānorāda, kādi tieši Ceļu satiksmes noteikumi ir pārkāpti vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā.

/pers. B/ celtajā apsūdzībā norādīts, ka viņš pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 57., 68., 99.un 101.1.punkta prasības.

Ceļu satiksmes noteikumu 57.punkts nosaka, ka pirms jebkura manevra – braukšanas sākšanas, pārkārtošanās, nogriešanās, apgriešanās braukšanai pretējā virzienā, apdzīšanas, transportlīdzekļa apturēšanas un tamlīdzīgi, transportlīdzekļa vadītājam jāpārliecinās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki.

No lietas materiālos esošā videoieraksta redzams, ka automašīna *Lexus*, kuru vadīja /pers. B/, apsteidzot priekšā braucošo transportlīdzekli, veic manevru no labās brauktuves joslas uz kreiso brauktuves joslu. Savukārt pa kreiso joslu, nemainot braukšanas virzienu, pārvietojas automašīna *Volvo*. Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 57.punktu, *Lexus* vadītājam bija jāpārliecinās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai viņa veiktā manevra rezultātā netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki. Tāpat no video ieraksta redzams, ka automašīnas *Lexus* vadītājs izvēlējies veikt šo apsteigšanas manevru brīdī, kad automašīna *Volvo* bija ļoti tuvu un viņa veiktais manevrs acīmredzami traucē citiem satiksmes dalībniekiem – automašīnai *Volvo*. Veicot šādu manevru, kas rada traucējumu citiem satiksmes dalībniekiem, tiesai rodas pārliecība, ka /pers. B/ nav pārliecinājies par satiksmes drošību pirms šī manevra veikšanas.

Ceļu satiksmes noteikumu 68.punkts nosaka, ka pārkārtojoties, transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzekļiem, kas, nemainot braukšanas virzienu, brauc blakus.

No videoieraksta redzams, ka automašīna Volvo brauc pa brauktuves kreiso joslu, braukšanas virzienu nemaina, tātad, brīdī, kad automašīna *Lexus* pārkārtojas, brauc gandrīz blakus. Veicot manevru, kas saistīts ar priekšā, pa labo joslu, braucošās automašīnas apsteigšanu, *Lexus* automašīnas vadītājam bija jādod ceļš *Volvo* automašīnai, ļaujot no sākuma tai pabeigt apsteigšanas manevru un tikai tad pašam veicot apsteigšanas manevru.

Ceļu satiksmes noteikumu 99.punkts nosaka, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus. Savukārt noteikumu 101.1.punkts nosaka, ka ārpus apdzīvotām vietām vieglo automašīnu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 90 km/h.

No eksperta atzinuma Nr./numurs/ izriet, ka automašīnas *Volvo* braukšanas ātrums bija vidēji 118 km/h. Automašīnas *Lexus* braukšanas ātrums ekspertīzē nav rēķināts. Kā redzams no video ieraksta, automašīna *Lexus* apsteidz automašīnu *Volvo*, savukārt brīdī, kad veic manevru, pārvietojoties uz kreiso braukšanas joslu tieši pirms automašīnas *Volvo*, abu automašīnu ātrumi ir līdzīgi. Kā tiesas sēdē liecināja, liecinieks /pers. J/, kurš brauca automašīnā, kuru apsteidza abas automašīnas – *Lexus* un *Volvo*, viņš pārvietojies kruīza kontroles režīmā ar ātrumu 95 km/h. Ja ņem vērā, ka abas automašīnas – gan *Lexus* gan *Volvo*, apsteidza šo liecinieka /pers. J/ vadīto automašīnu, secināms, ka abu automašīnu ātrums bija lielāks par 95 km/h, un gandrīz vienāds. Tiesa atzīst, ka abu automašīnu (*Volvo* un *Lexus*) ātrums ir bijis lielāks par 100 km/h, kā tas norādīts apsūdzībā. Apsūdzētais /pers. B/ savās liecībās apstiprināja, ka viņa braukšanas ātrums bija līdzīgs *Volvo* braukšanas ātrumam un pēdējos 100 metros pirms ceļu satiksmes negadījuma, tas varēja būt pat 150 km/h.

/pers. B/ norādīja, ka bija pārliecināts, ka automašīna *Volvo* palika aizmugurē un brīdī, kad viņš veica manevru, viņš netraucēs, neesot varējis iedomāties, ka automašīna Volvo palielinās savu ātrumu un manevra brīdī būs tik tuvu. Tiesa norāda, ka transportlīdzekļa vadītājam nav jāpaļaujas, ka otrs transportlīdzeklis brauks kādā konkrētā attālumā, transportlīdzekļa vadītājam ir jāpārliecinās par sava veiktā manevra drošumu un gadījumā, ja vēl īsi pirms manevra /pers. B/ būtu pārbaudījis drošību uz ceļa, viņš paspētu pamanīt, ka automašīna *Volvo* ir strauji pietuvojusies un apsteigšanas manevru vairs nav droši veikt.

Izvērtējot to, vai /pers. B/ ir izdarījis apsūdzībā norādītos Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, tiesa atzīst, ka /pers. B/ ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 57., 68., 99.un 101.1.punkta prasības.

/pers. A/ celtajā apsūdzībā norādīts, ka viņš pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 99., 101.1., 25.4.un 100.punkta prasības.

Ceļu satiksmes noteikumu 99.punkts nosaka, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus. Savukārt noteikumu 101.1.punkts nosaka, ka ārpus apdzīvotām vietām vieglo automašīnu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 90 km/h.

Par to, ka tiesa konstatējusi, ka abu automašīnu ātrums bija ne mazāks kā 100 km/h, ir norādīts jau iepriekš, izvērtējot /pers. B/

Ceļu satiksmes noteikumu šo pašu punktu pārkāpumu.

Apsūdzētais/pers. A/ tiesas sēdē liecināja, ka ir braucis ar ātrumu 95 km/h, savukārt automašīna *Lexus* brauca daudz ātrāk. Izvērtējot video

ierakstā redzamo kopsakarā ar ekspertu atzinumā konstatēto, liecinieka /pers. J/ liecībām, ar /pers. B/ liecībām, tiesa atzīst, ka apsūdzētā /pers. A/ liecības šajā daļā nav patiesas un saistītas ar vēlmi mazināt viņa atbildību notikušajā ceļu satiksmes negadījumā.

Kā norādīts iepriekš, liecinieks /pers. J/ liecināja, ka brauca kruīza kontroles režīmā ar ātrumu 95 km/h. No video ieraksta redzams, ka /pers. A/ vadītā automašīna *Volvo* ļoti strauji pietuvojas /pers. J/ vadītajai automašīna un nav redzams, ka /pers. J/ vadītajai automašīnai būtu iedegušās bremžu gaismas, kas liecinātu par šīs automašīnas strauju ātruma samazināšanu. No šī secināms, ka /pers. A/ vadītās automašīnas ātrums bija ievērojami lielāks kā /pers. J/ vadītās automašīnas ātrumu. Turklāt, /pers. B/ liecināja, ka ir braucis ļoti ātri, pieļauj, ka ātrums varētu būt apmēram 150 km/h. No video ieraksta redzams, ka /pers. A/ vadītā automašīna īsi pirms *Lexus* manevra veikšanas, apsteidz arī automašīnu *Lexus*, kas, pēc /pers. B/ vārdiem, pārvietojās ļoti ātri. Tiesai nav pamats apšaubīt ekspertu atzinumā konstatēto, ka automašīnas *Volvo* ātrums bijis vidēji 118 km/h, robežās no 100 līdz 130 km/h.

Ceļu satiksmes noteikumu 25.4.punkts nosaka, ka transportlīdzekļa vadītāja pienākums, braucot ar mehānisko transportlīdzekli, kura konstrukcijā paredzētas drošības jostas, nevest pasažierus, kuri nav piesprādzējušies.

Apsūdzībā norādīts, ka automašīnas *Volvo* pasažiere /pers. C/ sēdēja automašīnas aizmugurējā sēdeklī un nebija piesprādzējusies.

Apsūdzētais/pers. A/ liecināja, ka, izbraucot no Zolitūdes, viņi visi (/pers. A/, blakus sēdošais pasažieris /pers. D/ un aizmugurē sēdošā pasažiere /pers. C/) esot piesprādzējušies, ko apstiprina iesniegtā video reģistratora ieraksts ar tajā dzirdamiem trīs klikšķiem, kas esot drošības jostu piesprādzēšanas skaņa. Liecināja arī, ka sieva esot palīdzējusi piesprādzēties /pers. D/, teikusi, lai piesprādzējas, palīdzējusi paņemt jostu, tad /pers. A/ piesprādzējies pats un pārbaudījis, vai /pers. C/ ir piesprādzējusies. Liecinieks /pers. D/, savukārt liecināja, ka viņam palīdzējis piesprādzēties /pers. A/, viņš esot dzirdējis klikšķi, kad aizmugurē sēdošā sieviete piesprādzējas. Bet avārijas vietā redzējis, ka uz aizmugurējā krēsla, pāri abiem sēdekļiem ir izstiepusies drošības josta.

Video ieraksta, uz kuru atsaucas apsūdzētais /pers. A/, norādot, ka ir dzirdami klikšķi, kas norāda uz drošības jostu piesprādzēšanu, sākumā dzirdams viens klikšķis, kas, iespējams, varētu līdzināties drošības jostas ievietošanai tam paredzētajā slēdzī, tomēr visi pārējie klikšķi līdzinās pagrieziena rādītāja signālam. Šis viens, iespējams, drošības jostas lietošanas klikšķis, nebūt nenorāda, ka tas attiecināms uz pasažieres /pers. C/ piesprādzēšanos.

Eksperta atzinumā Nr./numurs/ secināts, ka cilvēka izmešanu no automobiļa var ietekmēt dažādi apstākļi – cilvēka poza, drošības jostu regulējums, bet automobiļa *Volvo* drošības jostu sistēma tiek veidota tā, lai ceļu satiksmes negadījuma laikā pasažieri tiktu noturēti savos sēdekļos un nesaskartos savā starpā, neatsistos pret salona daļām un neizkristu no automobiļa. Tiesas sēdē eksperts /pers. N/ apstiprināja, ka ļoti retos gadījumos no automašīnām izkrīt cilvēki, kas ir bijuši piesprādzējušies. Eksperts /pers. P/ liecināja, ka, ja drošības josta būtu lietota atbilstoši paredzētajām funkcijām, tā nodrošinātu aizmugurē sēdošās pasažieres atrašanos savā vietā arī avārijas laikā. Viņa skatījumā, vērtējot no tehniskā viedokļa, drošības josta netika lietota.

No notikuma vietas apskates laikā veiktajām fotogrāfijām redzams, ka vadītāja puses drošības josta ir pilnībā izvilkta un mētājas ārpus automašīnas salona, automašīnas aizmugurējā sēdekļa drošības jostas atrodas sēdeklim pa vidu. Abas aizmugurējā sēdekļa drošības jostas tajā daļā, kas ir redzama fotogrāfijā, ir nostieptā veidā un atrodas tām paredzētajās vietās.

Izvērtējot visus šos pierādījumus, tiesa secina, ka nav pierādīts apstāklis, ka automašīnas *Volvo* pasažiere /pers. C/ būtu bijusi piesprādzējusies automašīnas aizmugurējā sēdeklī. Tiesa nekonstatē, ka videoierakstā būtu dzirdamas drošības jostu lietošanas skaņas. Atšķirībā no automašīnas vadītāja drošības jostas, kas pēc ceļu satiksmes negadījuma atradās izvilktā veidā un nebija nofiksējusies atpakaļ savā vietā, aizmugurējo sēdvietu drošības jostas bija vietā, ievilktas, un nekas neliecināja, ka drošības josta mētājusies pāri abiem sēdekļiem izstieptā veidā, kā to norādīja liecinieks /pers. D/. Bez tam, ņemot vērā tieši konkrētās automašīnas drošības jostu izvietojumu – tās atrodas sēdekļa vidū, nevis ārējās malās – drošības josta nevarēja būt izvilktā veidā pāri abiem sēdekļiem. Un, ņemot vērā, ka drošības josta aizmugurējam sēdeklim šai automašīnai fiksējas krēsla ārpusē, apšaubāms ir arī apsūdzētā /pers. A/ teiktais, ka viņš ir pārliecinājies, vai /pers. C/ ir piesprādzējusies. Tiesa uzskata, ka /pers. A/ no viņa sēdvietas nevarēja būt redzams, vai drošības josta ir nofiksēta pie /pers. C/ labajiem sāniem, jo /pers. C/ ķermenis atradās priekšā šai fiksācijas vietai. /pers. A/ iesniegtajā video ierakstā nav dzirdams, ka /pers. A/ būtu pajautājis kādam no pasažieriem, vai viņi ir piesprādzējušies.

Bez tam, /pers. C/ konstatētie miesas bojājumi un to lokācija neliecina par jebkāda rakstura traumām kreisās puses pleca vai atslēgas kaula rajonā, kam, teorētiski, vajadzētu rasties, ja straujā trieciena dēļ, fiksējoties drošības jostai, tā ar spēku turētu /pers. C/ ķermeni automašīnā.

Ņemot vērā to, ka arī eksperti apstiprināja, ka drošības jostu lietošana būtu noturējusi pasažieri savā sēdvietā, tiesa atzīst, ka ir pierādīts fakts, ka /pers. A/, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 25.4.punktu, veda pasažieri, kas nav piesprādzējies.

Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkts nosaka, ka, ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transporta līdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc.

/pers. B/ celtajā apsūdzībā, norādīts, ka viņš pārkārtojās no labās uz kreiso joslu tieši gan *Volvo* priekšējo labo stūri, no kā izriet, ka arī valsts apsūdzības uzturētājs konstatējis, ka sadursme starp abām automašīnām nav bijusi. /pers. A/, savukārt, norāda, ka sadursme starp abām automašīnām bija un tieši sadursmes dēļ viņam nav bijusi tehniska iespēja izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma.

Par to, - ir vai nav notikusi sadursme, ir norādes vairākos ekspertu atzinumos. Tā, eksperta atzinumā Nr./numurs/ konstatēts, ka uz *Volvo* automašīnas sveši lakas-krāsas uzslāņojumi nav konstatēti. Eksperta atzinumā Nr./numurs/ secināts, ka iespējamā *Volvo* sadursmes vieta ar citu kustībā esošu transportlīdzekli, ir automobiļa priekšējā atdurstieņa labā puse. Savukārt fakts, ka vispār ir notikusi sadursme, kā redzams ekspertīzes izpētes sadaļā, ir ņemt no /pers. A/ liecībām. Ekspertīzēs Nr./numurs/ un Nr./numurs///numurs/ eksperts /pers. M/ no video ieraksta noteicis ceļu satiksmes negadījuma mehānismu – konstatējis, ka notikusi sadursme starp abām automašīnām un šī sadursme izraisījusi automašīnas *Volvo* nobraukšanu no brauktuves. Savukārt eksperta atzinumā Nr./numurs/ eksperts /pers. M/ secinājis, ka saskares punkts starp abiem automobiļiem nav redzams, un tehniski nevar izslēgt iespēju, ka saskarme starp automobiļiem ir notikusi, bet tiesas sēdē šis eksperts norādīja, ka automašīnas svārstība varētu būt arī no tā, ka automašīna *Volvo* nobrauca no ceļa. Eksperta atzinumā Nr./numurs/ norādīts, ka noteikt automobiļa *Volvo* priekšējā bufera labās puses bojājumu precīzu izcelsmes mehānismu un laiku nav iespējams noteikt, šie bojājumi tehniski varēja rasties jebkurā ceļu satiksmes negadījuma epizodē.

Kā redzams no lietas materiālos esošā video ieraksta, automašīnai *Volvo* ir redzama neliela svārstība, ko tiesas ieskatā, jāsaista ar automašīnas *Volvo* kreisās puses riteņu nobraukšanu no asfalta seguma. Vienlaikus, nav saskatāma nekāda kustības svārstība automašīnai *Lexus*. Tiesa piekrīt viedoklim, ka gadījumā, ja sadursme starp automašīnām būtu nokusi, tik ievērojamā ātrumā pārvietojoties, sadursme būtu jūtama arī automašīnas *Lexus* vadītājam un, iespējams, arī pasažierim. Kā redzams no video ieraksta, automašīna *Lexus* netraucēti turpina ceļu. Kā redzams no automašīnas *Lexus* apskates protokola, automašīnai *Lexus* nav konstatēti nekādi bojājumi. Arī no videoieraksta nav redzams, ka automašīnai *Lexus*, turpinot kustību, tās aizmugurējā kreisajā daļā būtu redzamas sadursmes pēdas.

Apsūdzētais/pers. A/ norāda uz to, ka uz automašīnas *Volvo* priekšējā spārna konstatētas naftas produktu pēdas, savukārt, kā zināms, automašīnas riepas arī tiek ražotas no naftas produkta. Tātad – iespējams, sadursme notikusi ar automašīnas *Lexus* riepas daļu. Tiesas sēdē eksperte /pers. L/ norādīja, ka gadījumā, ja šīs naftas pēdas būtu bijušas gumijas pēdas, tad tas ekspertīzē arī būtu norādīts. Turklāt, kam piekrīt arī tiesa - automašīna *Volvo* izdarīja vairākus kūleņus, automašīnas viens ritenis bija atdalījies, tādēļ nav izslēgts, ka šādas gumijas vai naftas pēdas varēja rasties

avārijas brīdī, automašīnai *Volvo* kūleņojot un atsitoties pret dažādām ceļa malā esošām lietām.

Liecinieks /pers. D/ liecināja, ka esot sajutis triecienu un mašīna esot sākusi kratīties. Tiesa atzīst, ka šī lieciniekа liecības ir vērtējams kopsakarā ar viņa paša liecībām par to, ka viņš brauciena laikā esot iesnaudies un nav vērojis visu notiekošo. Tādejādi rodas šaubas, vai /pers. D/ to triecienu, ko sajuta, vērtē kā sadursmi starp automašīnām, vai automašīnas *Volvo* nobraukšanu no ceļa asfalta seguma uz sadalošo joslu, pēc kā sākās automašīnas kratīšanās. Liecinieki /pers. H/ un lieciniece /pers. I/ liecināja, ka neredzēja, vai bija sadursme starp abām automašīnām. Izvērtējot šo abu lieciniekuliecības šajā daļā, tiesa atzīst, ka abi lieciniekino attāluma, kādā brauca aiz automašīnas *Lexus* un automašīnas *Volvo*, nevarēja noteikt – bija vai nebija sadursme starp šīm automašīnām.

Izvērtējot visus ekspertu atzinumos norādītos secinājumus, tiesas sēdē uzklausītos ekspertu viedokļus, kopsakarā ar video ierakstā redzamo situāciju, tiesa atzīst, ka nav pierādīta sadursmes esamība starp automašīnām *Lexus* un *Volvo*.

Eksperta atzinumā Nr./numurs/ norādīts, ka automobiļa *Volvo* vadītājam, rodoties kustības bīstamībai, bija nekavējoties jāuzsāk bremzēšana, nemainot kustības virzienu. Situācijā, ja kontakts nav bijis, neveicot nekādus manevrus un bremzējot taisnvirzienā, automobiļa *Volvo* vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma. Arī eksperta atzinumā Nr./numurs/ secināts, ka lietas materiālos nav norādīti tādi apstākļi, kas liecinātu, ka automobiļa *Volvo* vadītājam nebūtu bijusi tehniska iespēja laikus uzsākt bremzēšanu.

Tiesas sēdē eksperts /pers. M/ norādīja, ka vadītājam reaģēšanas laiks, lai pagrieztu stūri vai, lai uzsāktu bremzēšanu, ir vienāds. Arī eksperts /pers. N/ apstiprināja, ka apmēram 0,8 sekundes ir aptuvenais vadītāja reaģēšanas laiks un 0,2 sekundes ir bremžu sistēmas reaģēšanas laiks, no kā izriet, ka sekundes laikā vadītājs jau var samazināt braukšanas ātrumu. Tāds pats laiks reaģēšanai, lēmuma pieņemšanai un sistēmas reaģēšanai ir nepieciešams arī gadījumā, kad tiek pieņemts lēmums griezt stūri pa kreisi. Arī eksperts /pers. P/ apstiprināja, ka viena sekunde ir laiks, kad automašīna var uzsākt bremzēšanu.

Tiesas sēdē apsūdzētā /pers. A/ aizstāve iesniedza palēninātu video ierakstu, lai detalizēti varētu izvērtēt ceļu satiksmes negadījuma apstākļus. Apskatot šo palēninātovideoierakstu ir labi redzams, ka brīdī, kad automašīna *Lexus* pietuvojas joslu sadalošajai līnijai, automašīna *Volvo* jau ir uzsākusi virzību pa kreisi, tuvāk sadalošajai joslai. No notikuma apskates laikā veiktajām fotogrāfijām redzams, ka automašīnas *Volvo* riepu pēdas uz sadalošās joslas parādās uzreiz aiz ceļa stabiņa. Arī videoierakstā redzamā svārstība automašīnai *Volvo* ir uzreiz aiz ceļa stabiņa. Un vienlaikus, šajā brīdī arī abas automašīnas atrodas vistuvāk viena otrai.

No minētā tiesa secina, ka automašīnai *Volvo*, kad tā no kreisās joslas vidusdaļas nokļuva līdz ceļa sadalošajai joslai, nobraucot no asfalta seguma, bija iespēja vismaz nedaudz samazināt braukšanas ātrumu, bremzējot. Fakts, ka automašīnas *Volvo* vadītājs izvēlējās automašīnu virzīt pa kreisi jau pirms tam, kad, kā uzskata /pers. A/, notika sadursme (savukārt tiesas ieskatā – nobraukšana no asfalta seguma), norāda uz to, ka šī lēmuma vietā vadītājs /pers. A/ varēja pieņemt Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktam atbilstošu lēmumu – samazināt ātrumu, nemainot braukšanas virzienu.

Izvērtējot to, vai /pers. A/ ir izdarījis apsūdzībā norādītos Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, tiesa atzīst, ka /pers. A/ ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 25.4., 99., 100. un 101.1.punkta prasības.

Attiecībā par ceļu satiksmes negadījuma sekām, kas kā obligāts nosacījums jākonstatē, lai personu sauktu pie atbildības pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, tiesa atzīst, ka ar jau norādītajiem ekspertu atzinumiem – 2016.gada 29.aprīļa tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinumu Nr./numurs/ un 2016.gada 17.augusta dzīvas personas tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinumu Nr./numurs/ ir apstiprinājies tas, ka /miršanas datums/ceļu satiksmes negadījuma rezultātā /pers. A/ tika konstatēti smagi miesas bojājumi, kas bīstami cietušā dzīvībai; /pers. C/ konstatēti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai un starp iegūtajiem miesas bojājumiem un /pers. C/ nāves iestāšanos ir tiešs cēlonisks sakars.

Bez tā, ka jākonstatē personu vaina Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanā, jākonstatē Krimināllikuma panta otrajā daļā noteiktās sekas, kā obligāta pazīme ir jākonstatē cēloniskais sakars starp Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu un sekām.

Krimināltiesību teorijā konsekventi tiek realizēts noteikums, ka persona par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu atbild vienīgi tādos gadījumos, kad pastāv cēloņsakarība starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un tām kaitīgajām sekām, kas iestājušās konkrētas darbības vai bezdarbības rezultātā (*U.Krastiņš. Noziedzīga nodarījuma sastāvs un nodarījuma kvalifikācija. Teorētiskie aspekti. TNA, 2014., 99.lpp*).

Kā secināts 2018.gada 11.jūnija ekspertu atzinumā Nr./numurs/, automobiļa *Lexus* veiktais manevrs tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma ir uzskatāms kā kustības bīstamību radošs. Ar ceļu satiksmes negadījuma sekām – automobilī *Volvo* esošo personu miesas bojājumiem, lielākā mērā ir saistāms automobiļa *Volvo* vadītāja pieļautais atļautā kustības ātruma pārsniegums un pasažiera iespējamā drošības jostu nelietošana.

Lai varētu atzīt cēloņsakarību starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un kaitīgajām sekām, šī darbība vai bezdarbība nedrīkst būt vienīgi iemesls, kas tikai sekmējis seku iestāšanos (*U.Krastiņš. Noziedzīga nodarījuma sastāvs un nodarījuma kvalifikācija. Teorētiskie aspekti. TNA, 2014., 100.lpp*).

Izvērtējot katra apsūdzētā izdarītos Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, tiesa konstatē, ka abu vadītāju Ceļu satiksmes noteikumu 99., 101.1.punkta pārkāpums pats par sevi neizraisīja sekas – /pers. A/ un /pers. C/ miesas bojājumus. /pers. B/ pārkāpumi – Ceļu satiksmes noteikumu 57.punkta un 68.punkta pārkāpums – radīja kustības bīstamību uz ceļa pārējiem satiksmes dalībniekiem. Tomēr tiesas ieskatā, šie pārkāpumi ir iemesls, kas tikai sekmēja kaitīgo seku iestāšanos – automašīnā *Volvo* sēdošo miesas bojājumus. Šie /pers. B/ pārkāpumi bija par iemeslu tam, ka vadītājam /pers. A/ radās kustības bīstamība uz ceļa, savukārt šie pārkāpumi paši par sevi neizbēgami neradītu tādas sekas, kādas faktiski iestājās.

J a /pers. A/, pamanot kustības bīstamību uz ceļa, veiktu Ceļu satiksmes noteikumos paredzētās darbības – samazinātu ātrumu, nemainot braukšanas virzienu – šādas sekas nebūtu iestājušās. Ja automašīna *Volvo* kaut nedaudz samazinātu ātrumu, nemainītu braukšanas virzienu, tā nenobrauktu uz ceļa sadalošās joslas, nerastos sānslīde un tālākā automašīnas kūleņošana. Savukārt, ja automašīnā *Volvo* esošā pasažiere /pers. C/ būtu piesprādzējusies, arī viņai nodarīto miesas bojājumu apjoms varētu būt bijis mazāks un neiestātos nāve. Lēmumu mainīt braukšanas virzienu, aiz neuzmanības pieņēma /pers. A/ un tieši šī neuzmanīgā lēmuma dēļ /pers. A/ izdarīja Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta pārkāpumu, kā rezultātā iestājies sekas – automašīnas sānslīde, kūleņošana un miesas bojājumi gan pašam /pers. A/ gan automašīnas pasažierei /pers. C/. Savukārt Ceļu satiksmes noteikumu 25.4.punkta pārkāpums, kuru izdarīja /pers. A/, radīja sekas – pasažieres /pers. C/ nāves iestāšanos.

Darbību vai bezdarbību par seku cēloni ir pamats atzīt tikai tad, ja iestājušās sekas ir bijušas neizbēgamas. Sekas par neizbēgamām var uzskatīt tad, ja tās noteiktā vietā, laikā un apstākļos nenovēršami izraisījusi noteikta darbība. Tātad cēloņsakarība ir bijusi minēto apstākļu nepieciešamība. (*U.Krastiņš. Noziedzīga nodarījuma sastāvs un nodarījuma kvalifikācija. Teorētiskie aspekti. TNA, 2014., 101.lpp*).

Izvērtējot iepriekš norādīto, tiesa atzīst, ka /pers. B/ izdarītie Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi tikai sekmēja seku iestāšanos. Tādejādi /pers. B/ darbībās tiesa nesaskata obligātu noziedzīgā nodarījuma sastāva objektīvās puses pazīmi – cēloņsakarību starp izdarītajiem pārkāpumiem un sekām, kādas iestājās Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā.

Attiecīgi, nekonstatējot noziedzīga nodarījuma sastāva obligātu sastāvdaļu /pers. B/ darbībās, tiesa atzīst, ka saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 519.panta 1.punktu, ir pamats taisīt attaisnojošu spriedumu daļā pret /pers. B/ pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas.

Savukārt, attiecībā pret /pers. A/, tiesa viņa izdarītos Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus atzīst par tādiem, kas ir tiešā cēloniskā sakarā ar seku iestāšanos, tādēļ attiecībā uz /pers. A/ ir pamats taisīt notiesājošu spriedumu, atzīstot viņu par vainīgu Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā.

/pers. B/ bez tam tika celta apsūdzība pēc Krimināllikuma 262.[1]panta otrās daļas par ceļu satiksmes negadījuma vietas atstāšanu pēc ceļu satiksmes negadījuma, pārkāpjot noteikto kārtību, ko izdarījis transportlīdzekļa vadītājs, kas izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kura rezultātā iestājušās Krimināllikuma 260.pantā norādītās sekas.

Šī noziedzīgā nodarījuma sastāvs ir formāls un atzīstams par pabeigtu ar brīdi, kad transportlīdzekļa vadītājs ir atstājis ceļu satiksmes negadījuma vietu, pārkāpjot noteikto kārtību.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.pantu, ceļu satiksmes negadījums ir ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis, un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai un videi, kā arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis.

Ņemot vērā to, ka tiesa atzīst, ka /pers. B/ izdarīto pārkāpumu rezultātā netika radītas Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētās sekas, tiesa atzīst, ka nav pamats uzskatīt, ka /pers. B/ bijis iesaistīts ceļu satiksmes negadījumā, un viņam būtu bijis pienākums neatstāt notikuma vietu.

Ceļu satiksmes noteikumu 39.punkts nosaka, ka transporta līdzekļa vadītājam gadījumā, ja ceļu satiksmes negadījumā ir cietuši cilvēki, vai nodarīti bojājumi trešās personas mantai [..] ir nekavējoties jāapstājas un jāpaliek negadījuma vietā [..].

Krimināllikuma 262.[1]panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu var izdarīt tikai ar tiešu nodomu. Tas nozīmē, ka vainīgajam ir jāapzinās savas darbības vai bezdarbības kaitīgumu un vainīgais apzināti tā rīkojies.

Kā norādīts iepriekš, /pers. B/ izraisīja kustības bīstamību uz ceļa, kā rezultātā, savukārt, Ceļu satiksmes noteikumus pārkāpa /pers. A/. Krimināllietā konstatēts, ka sadursme starp automašīnām nenotika, automašīna *Lexus* netika bojāta, tādejādi /pers. B/ nevarēja zināt, ka ir iesaistīts ceļu satiksmes negadījumā, turklāt nevarēja zināt, ka šī negadījuma rezultātā cilvēki guvuši miesas bojājumus.

Apstāklis, ka /pers. B/ nedaudz tālāk apstājās, jo bija ievērojis, ka uz ceļa kaut kas ir noticis, nedod pamatu atzīt par vainīgu /pers. B/ šī noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, jo tiesa jau ir atzinusi, ka /pers. B/ izdarīto pārkāpumu rezultātā ceļu satiksmes negadījums varēja nenotikt, t.i., ceļu satiksmes negadījums notika un kaitīgās sekas iestājās /pers. A/ izdarīto pārkāpumu rezultātā.

Attiecīgi, nekonstatējot šī noziedzīgā nodarījuma sastāva obligātu sastāvdaļu (subjektīvo pusi) /pers. B/ darbībās, tiesa atzīst, ka saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 519.panta 1.punktu, ir pamats taisīt attaisnojošu spriedumu daļā pret /pers. B/ arī pēc Krimināllikuma 262.[1]panta otrās daļas.

Nosakot soda veidu, tiesa ņem vērā izdarītā noziedzīgā nodarījuma raksturu un radīto kaitējumu, kā arī vainīgā personību (Krimināllikuma 46.panta otrā daļa).

Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzēta atbildība par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu, ja tā rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums vai tas izraisījis cilvēka nāvi. Par šādu nodarījumu paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz astoņiem gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem. Saskaņā ar Krimināllikuma 10.pantu, šis noziedzīgais nodarījums izdarīts aiz neuzmanības. Tātad saskaņā ar Krimināllikuma 7.panta trešo daļu, apsūdzētā /pers. A/ izdarītais noziedzīgais nodarījums, kāds paredzēts Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā, ir mazāk smags noziegums, vērsts pret satiksmes drošību un citu personu veselību un dzīvību.

Izvērtējot apsūdzētā **/pers. A/** personību, noskaidrots, ka viņš dzimis /dzimšanas datums/, Krievijā, ir Latvijas Republikas pilsonis, viņam ir deklarēta dzīvesvieta /dzīvesvieta/, kas ir arī faktiskā dzīvesvieta. /pers. A/ ir vidējā izglītība, neprecējies, apgādājamo nav. Strādā SIA "/nosaukums C/" par dežurējošo kontrolieri. /pers. A/ ir piešķirta III grupas invaliditāte (4.sējums, lietas lapa 110).

Izvērtējot izdarītā noziedzīgā nodarījuma raksturu, tiesa atzīst, ka soda veids, kas nosakāms par izdarīto noziedzīgo nodarījumu, atbilstoši Krimināllikuma 260.panta otrās daļas sankcijā noteiktajam – ir brīvības atņemšana. Minētā panta sankcija neparedz jebkādus alternatīvus soda veidus. Savukārt, ņemot vērā apsūdzētā personību, to, ka viņam nav administratīvo pārkāpumu, nav citu kriminālprocesu, to, ka noziedzīgais nodarījums izdarīts aiz neuzmanības, tiesa gūst pārliecību, ka /pers. A/, neizciešot reālu brīvības atņemšanas sodu, turpmāk neizdarīs likumpārkāpumus. Tiesa nekonstatē šķēršļus Krimināllikuma 55.panta nosacījumu piemērošanai. Pārbaudes laikā uzlikto pienākumu pildīšana un ievērošana konkrētajā gadījumā var panākt soda mērķi – gan sodīt vainīgo personu, gan arī panākt, ka apsūdzētais turpmāk atturētos no noziedzīgu nodarījumu izdarīšanas.

Krimināllikuma 260.panta otrās daļas sankcija paredz obligātu papildsodu – transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz laiku līdz pieciem gadiem.

Nosakot soda mēru, tiesa ņem vērā atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus (Krimināllikuma 46.panta trešā daļa).

Saskaņā ar Krimināllikuma 47., 48.pantu, apsūdzētā atbildību mīkstinošus un atbildību pastiprinošus apstākļus tiesa nekonstatē.

Tiesas sēdē apsūdzētais savu attieksmi pret notikušo, savu rīcību un sekām neizteica, savu vainu neatzina un nesaskatīja arī savā rīcībā neuzmanību, kas izraisīja ceļu satiksmes negadījumu. Izvērtējot šo apsūdzētā pausto attieksmi kopsakarā ar viņa sniegto liecību saturu un to, ka apsūdzētais cenšas attaisnot savu rīcību, norādot uz to, kā vajadzēja rīkoties citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, tiesa atzīst, ka apsūdzētais cenšas savu rīcību attaisnot, atbildību liekot uzņemtiem /pers. B/.

Tiesa atzīst par iespējamu piemērot brīvības atņemšanas sodu tuvāk tā minimālajai robežai, bet transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana nosakāma sankcijā noteikto robežu vidējā apmērā.

Šajā kriminālprocesā apsūdzētajam piemērotais drošības līdzeklis tika atcelts. Tiesa neatzīst par nepieciešamu ar tiesas spriedumu apsūdzētajam piemērot jebkādu drošības līdzekli.

Kriminālprocesā par cietušo atzīta /pers. E/, kura Kriminālprocesa likuma 351.panta pirmajā daļā noteiktajā kārtībā lietā pieteica kaitējuma kompensāciju par /pers. B/ un /pers. A/ prettiesisko darbību rezultātā nodarīto morālo aizskārumu 100 000 EUR apmērā. Tiesas sēdē cietusī uzturēja pieteikto kaitējuma kompensāciju.

Cietusī norādīja, ka abu apsūdzēto darbību rezultātā viņai bija nodarītas lielas morālas ciešanas, bojā gāja viņas māte. Uzskata, ka pieteiktā kaitējuma summa ir atbilstoša viņai nodarītajām ciešanām.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 526.panta otro daļu, ja tiesa taisa attaisnojošu spriedumu, tā atstāj bez izskatīšanas pieteikumu par nodarījuma rezultātā radītā kaitējuma atlīdzināšanu. Tā kā ar šo tiesas spriedumu /pers. B/ tiek attaisnots viņam celtajā apsūdzībā, tiesa atzīst, ka pieteiktā kaitējuma kompensācija daļā pret /pers. B/ ir atstājama bez izskatīšanas. Savukārt šis apstāklis nav šķērslis kaitējuma atlīdzināšanas prasības celšanai Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

Savukārt, kompensācijas daļā attiecībā pret apsūdzēto /pers. A/, tiesa atzīst, ka cietušajai kompensācija par morālo aizskārumu 100 000 EUR apmērā nav nosakāma un jautājums par kaitējuma kompensācijas noteikšanu izskatāms civiltiesiskā kārtībā.

Tiesa uzskata, ka konstatējot apdrošināšanas gadījumu, cietušajai personai prasījums par ceļu satiksmes negadījuma rezultātā nodarītā kaitējuma atlīdzināšanu vispirms izvirzāms pret apdrošinātāju, kas noslēdzis OCTA līgumu.

Šāds viedoklis ir izteikts 2015.gada Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakses apkopojumā sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās, kurā norādīts, ka no OCTA sistēmas funkcionēšanas viedokļa un Ceļu satiksmes likuma 44.panta piektās daļas noteikumiem kopsakarā ar OCTA likuma 18.pantu ir saprotams, ka cietušā vēršanās pret atbildīgo transportlīdzekļa vadītāju iespējama vien izņēmuma gadījumos. Šādā izpratnē OCTA sistēmas būtību ir raksturojis Civillietu departaments lietā Nr.SKC-37/2014, norādot "ja

transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta [..], tad, iestājoties apdrošināšanas gadījumam, nevis šīm personām, bet apdrošinātājam, kurš apdrošinājis zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, saskaņā ar apdrošinātāja atbildības limitu jāatlīdzina šajā likumā noteiktajā kārtībā novērtētos zaudējumus, kas ceļu satiksmes negadījumā nodarīti trešajai personai" *(Civillietu departamenta 2014.gada 21.februāra spriedums lietā Nr.SKC-37/2014)*. Līdz ar to, kā norādīja Civillietu departaments šajā lietā (un ko apstiprināja vēlākajā praksē lietā Nr.SKC-0046-14 ar atsauci uz minēto lietu), "tiesības prasīt zaudējumu atlīdzību no transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja, kura civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta, rodas tad, ja zaudējumi nav atlīdzināmi saskaņā ar [OCTA] likumu vai tie pārsniedz noteikto apdrošinātāja atbildības limitu".

Kā tiesas sēdē sniedza paskaidrojumus cietušās pārstāvis, cietusī /pers. E/ apdrošināšanas kompānijā nav vērsusies, jo pārliecināta, ka apdrošinātāji neveic nekādas izmaksas, kamēr nav notiesājošs tiesas spriedums. Šajā krimināprocesā apdrošināšanas atlīdzība cietušajai nav izmaksāta. Tiesa atzīst, ka cietušajai /pers. E/ ir radies morāls aizskārums sakarā ar mātes nāvi. Šie zaudējumi pirmām kārtām ir saņemami no apdrošinātāja saskaņā ar „Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma" noteikumiem, līdz ar to, tiesa nenosaka cietušās pieteikto kaitējuma kompensāciju.

Ievērojot minēto, tiesa uzskata, ka cietušajai ir tiesības prasīt nemateriālo zaudējumu atlīdzību vispirms no apdrošināšanas sabiedrības, atbilstoši OCTA likuma un ES direktīvu prasībām. Savukārt gadījumā, ja apdrošinātāja izmaksātās atlīdzības nesegs radītos kaitējumus, cietušajai ir tiesības vērsties pret apsūdzēto ar prasību civiltiesiskā kārtā. Krimināprocesa likuma 350.panta ceturtā daļa noteic, ka pieprasot atlīdzību civiltiesiskā kārtībā, cietušais ir atbrīvots no valsts nodevas.

Rezolutīvā daļa

Saskaņā ar Krimināprocesa likuma 519.panta 1.punktu, 520.pantu tiesa

nosprieda:

/pers. A/, personas kods /personas kods/, atzīt par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kāds paredzēts Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā un noteikt viņam sodu – brīvības atņemšanu uz 2 (diviem) gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 2 (diviem) gadiem.

Saskaņā ar Krimināllikuma 55.pantu, brīvības atņemšanas sodu noteikt nosacīti, ar pārbaudes laiku uz 3 (trīs) gadiem.

Soda izpildei /pers. A/ jāreģistrējas Valsts probācijas dienesta teritoriālajā struktūrvienībā atbilstoši deklarētajai dzīvesvietai (Valsts probācijas dienesta Rīgas Austrumu reģiona teritoriālās struktūrvienības nodaļā**,** Lomonosova ielā 9, Rīgā) desmit darbdienu laikā pēc tiesas nolēmuma spēkā stāšanās.

/pers. B/, personas kods /personas kods/, atzīt par nevainīgu un attaisnot pret viņu celtajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas un 262.[1]panta otrās daļas.

Cietušās /pers. E/ morālā kaitējuma kompensāciju par summu 100 000,00 EUR, daļā pret /pers. B/ – atstāt bez izskatīšanas, daļā pret /pers. A/ – nenoteikt.

Pilno spriedumu var pārsūdzēt desmit dienu laikā Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijā, apelācijas sūdzību vai protestu iesniedzot Rīgas rajona tiesā.

Pilnais spriedums sagatavots un pieejams 2019.gada 18.oktobrī.

Tiesnese B.Ābele