Lieta Nr. 11400006913
K11-0289-13
K11-0060-14
K11-0006-15

S P R I E D U M S
Latvijas Republikas vārdā
Cēsīs 2015.gada 26.februārī

Cēsu rajona tiesa šādā sastāvā:
tiesnesis H.Brasovs
ar sekretāri S.Vilciņu
tulkiem A.Rubeni un L.Balceri
piedaloties prokuroram L.Šņepstam
zvērinātiem advokātiem B.Libertam un K.Landmeserei

atklātā tiesas sēdē izskatot krimināllietu /pers. A/ (/pers. A/), personas kods /personas kods/, apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta 2.daļas,

k o n s t a t ē j a :

/pers. A/ (/pers. A/), būdams persona, kas vada transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums un izraisīta cilvēka nāve.

2013.gada 8.februārī ap plkst.22:20, diennakts tumšajā laikā, /pers. A/ (/pers. A/) vadīja transportlīdzekļa sastāvu: automašīnu ,,Mercedes Benz 934.03", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, ar puspiekabi ,,Shcmitz SKO 24", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, Pārgaujas novada, Straupes pagastā pa auto ceļu Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) Inčukalna virzienā. Ceļa brauktuvi sedza noblietēts, slapjš sniegs, tā bija apledojusi. Minētā auto ceļa 28.km, izvēlētā kustības ātruma dēļ, kas nebija atbilstošs ceļa un meteoroloģiskajiem apstākļiem, rodoties puspiekabes sānslīdei, /pers. A/ (/pers. A/) nespēja tikt galā ar transportlīdzekļa sastāva vadību, nesamazināja braukšanas ātrumu līdz pilnīgai transportlīdzekļa sastāva apturēšanai, bet iebrauca pretējās kustības braukšanas joslā, pa kuru tajā brīdī brauca automašīna ,,VW LT35", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. B/ un kurā kā pasažieris atradās /pers. C/, kā rezultātā notika abu transportlīdzekļu sadursme. Tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma /pers. A/ (/pers. A/) vadītā transportlīdzekļu sastāva kustības ātrums bija aptuveni 78 km/h.

Ar iepriekš minēto rīcību /pers. A/ (/pers. A/) pārkāpa šādu Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 ,,Ceļu satiksmes noteikumi" punktu prasības:

3.punktā noteikto ,,Transportlīdzekļa braukšana Latvijā noteikta pa ceļa labo pusi";

10.punktā - ,,Ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus";

98.punktā - ,,Ārpus apdzīvotām vietām jābrauc iespējami tuvāk brauktuves labajai malai. ...";

112.punktā - ,,Transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, transportlīdzekļa un kravas īpatnības un stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus (īpaši redzamību braukšanas virzienā)";

113.punktā - ,,Ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc".

Minēto Ceļu satiksmes noteikumu punktu prasību pārkāpšanas rezultātā un tiešā cēloniskā sakarā ar to automašīnas ,,VW LT35"

1) pasažierim /pers. C/ tika nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, proti: galvas sasitums ar zemādas asinsizplūdumu un galvas smadzeņu satricinājumu; krūšu kurvja sasitums ar labās plaušas sasitumu; vēdera sasitums ar tievās zarnas un apzarņa plīsumiem, asiņu uzkrāšanos vēderplēves dobumā; ādas nobrāzumi uz ķermeņa. Esošai traumai pievienojās vēderplēves iekaisums, akūts aizkuņģa dziedzera iekaisums. Traumas rezultātā bija nepieciešams izņemt daļu tievās zarnas.

2) vadītājam /pers. B/ tika nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, proti:

galvas apvidū: ādas nobrāzumi uz sejas, ādas nobrāzums ar sistām brūcēm kakla un kreisā aizauss paugura apvidū, asinsizplūdumi uz galvas ādas muskuļu lēvera iekšējās virsmas, asinsizplūdums labajā un kreisajā deniņu muskulī, galvaskausa pamatnes kaulu lūzums, asinsizplūdums zem cietā galvas smadzeņu apvalka labās un kreisās smadzeņu puslodes izliektajā virsmā, asinsizplūdums zem mīkstajiem galvas smadzeņu apvalkiem labās un kreisās deniņu daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pakauša daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pieres daivas apakšējā virsmā, labās un kreisās deniņu daivas apakšējā virsmā, smadzenīšu pusložu mugurējā virsmā, galvas smadzeņu sasitums labās un kreisās deniņu daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pieres daivas apakšējā virsmā, labās un kreisās deniņu daivas apakšējā virsmā, smadzenīšu pusložu mugurējā virsmā, galvas smadzeņu stumbrā, asinsizplūdums galvas smadzeņu vēderiņos;

ķermeņa apvidū: ādas nobrāzumi, labās puses 1.ribas lūzums pa lāpstiņas līniju, kreisās puses 1.-4.ribas lūzums pa lāpstiņas līniju, labās un kreisās plaušas un sirds sasitums, aknu plīsumi, asins izplūdumi plaušu saknēs un labā diafragmas kupolā;

ekstremitāšu apvidū: zemādas asinsizplūdumi un ādas nobrāzums kreisā apakšdelma apvidū, ādas nobrāzumi labā apakšdelma apvidū, ādas nobrāzumi labā un kreisā augšstilba apvidū, ādas nobrāzumi labās un kreisās ceļa locītavas apvidū, ādas nobrāzumi labā apakšstilba apvidū labā augšstilba kaula šķembains lūzums vidējā trešdaļā.

Tiešā cēloniskā sakarā ar minētajiem miesas bojājumiem 2013.gada 8.februārī iestājās /pers. B/ nāve.

Ar šādām darbībām /pers. A/ (/pers. A/) izdarīja Krimināllikuma 260.panta 2.daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu.

Cietusī **/pers. D/** pirmstiesas procesā pieteica un tiesas sēdē uzturēja kaitējuma kompensāciju par morālo aizskārumu **Ls 15000** (21343,08 EUR)

apmērā.

Cietušais **/pers. C/** līdz tiesas izmeklēšanas sākumam pieteica kaitējuma kompensāciju par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām **5000 EUR** (pieci tūkstoši eiro) apmērā.

Tiesas sēdē apsūdzētais /pers. A/ (/pers. A/) savu vainu viņam izvirzītajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta 2.daļas neatzina, apstrīdēja savu pienākumu atlīdzināt cietušo /pers. D/ un /pers. C/ pieteiktās kaitējuma kompensācijas.

Tiesas sēdē **/pers. A/** (/pers. A/) paskaidroja, ka viņš piekrītot Igaunijas Republikas ekspertu atzinumam. Vadītāja stāžs viņam esot 35 gadi. 2013.gada 8.februārī braucis ar savu pārinieku /pers. E/ (/pers. E/). Braukuši divatā, jo bijis garš ceļa posms. Valkā /pers. A/ (/pers. A/) pārņēmis transportlīdzekļa "Mercedes Benz" vadību. Mašīnai klāt bijusi puspiekabe ar kravu - saldētām zivīm. Ārā bijis mitrs, ceļš normāls, nebija apledojis, dažreiz snidzis slapjš sniegs. Avārijas vietā uz ceļa bijušas no mašīnām iespiestas rises. Braucis mierīgi. Mašīna "VW LT" pabraukusi garām. Priekšā bijis pagrieziens, tur sākoties labs ceļš. "VW LT" iebraucis tajā risē. /pers. A/ (/pers. A/) nezinot, kas notika, sajutis sitienu un viņa vadītā mašīna sanesta. Izskrējis uz ceļa, paskatījies. Baļķvedējs, kurš braucis no aizmugures, arī apstājies. Pēc kādām piecām minūtēm no ceļa malas rāpojis cietušais /pers. C/. /pers. A/ (/pers. A/) nezinājis, ka mašīnā vēl kāds ir, jo nekādu kustību mašīnā neesot redzējis. Palīdzējis cietušajam izkļūt no grāvja. Baļķvedēja šoferis izsaucis policiju un ātro palīdzību. Cietušais kravas mašīnas kabīnē mēģinājis sēdēt, bet bijis grūti nosēdēt. Ātrā palīdzība atbraukusi pirmā, policisti atbraukuši pēc stundas un sākuši visu mērīt un noskaidrot. Pie ceļa apskates un mērīšanas /pers. A/ (/pers. A/) neesot piedalījies. Bijis tuvumā un skatījies. Par to, ka /pers. E/ (/pers. E/) gulēja, tās esot pilnīgas muļķības, jo viņš atpūties blakus. /pers. A/ (/pers. A/) savā mobilajā telefonā nofotografējis notikušo. Puspiekabes slīdēšanas pēdas bijušas labajā pusē. Notikuma vietā bijis daudz cilvēku un stikla lauskas visam pa vidu bijušas. Ceļš bijis šaurs. Transportlīdzekļi šajā ceļa posmā braukuši ļoti tuvu viens no otra. Kad vajadzējis apdzīt, braukuši apmēram 15 cm attālumā. /pers. A/ (/pers. A/) ticis galā ar automašīnas vadību. Dokumentus krievu valodā lasījis. Kopā ar Igaunijas ekspertiem bijis notikuma vietā. Parādījis, kāds izskatās ceļš. Pēdas, kā saslīdēja puspiekabe, ceļa nomales kreisajā pusē esot redzamas joprojām. Kreisajā pusē vilcēja pēdas, labajā pusē puspiekabes pēdas. Shēmā pareizi norādīta transportlīdzekļu atrašanās vieta. Ar kravas automašīnu viņš braucot visu dzīvi. No 35 gadu braukšanas stāža tie varētu būt apmēram 20 gadi, kad braucot pie kravas automašīnas stūres. Viņam esot visas autovadītāja kategorijas. Ikdienā lielākoties pārvietojoties ar smago automašīnu, kad dodoties reisos, bet, kad neesot darbā, braucot ar vieglo automašīnu. Bijušas vairākas darba automašīnas -"Volvo", "Mercedes", "Scania", "Renault". Negadījuma dienā braucis ar "Mercedes Benz". Ar šo mašīnu braucis pirmo reizi. Igaunijā pie sevis dzinis mašīnu, kā arī bijis šoferis tajā no Valkas līdz negadījuma vietai. Vidēji braucis ar ātrumu 60 km/h. No Valkas ceļš bijis ar daudz pagriezieniem un apļiem, tā kā iespējams, ka braucis ar 50 km/h. Ceļa posmā bijuši tramplīni. Pārinieks teicis, lai nesteidzas, jo divās vietās pirms negadījuma vietas esot tramplīni. /pers. A/ (/pers. A/) nebraucis pirmo reizi pa šo ceļu. Reizi pusgadā sanākot braukt pa šo ceļu, citreiz biežāk, varētu būt, ka arī četras reizes mēnesī jābrauc. Diennakts tumšajā laikā esot braucis vairākas reizes. Apdzinis /pers. F/ vadīto kravas mašīnu, jo tā braukusi ļoti lēni. Ja automašīnai tiekot sanesta puspiekabe, vadītājs pie stūres to jūtot. Puspiekabes sānslīdes gadījumā vadītājam jābremzē. Mašīnā esot ABS sistēma. Kad mašīnas sadūrušās, puspiekabes riteņi bloķēti uzreiz, jo no sistēmas izgājis viss gaiss, bet vilcējam riteņi turpinājuši strādāt. Mašīna nesta pa labi, /pers. A/ (/pers. A/) stūri griezis pa kreisi, kad bremzējis. Tā bija jādara, jo ABS sistēma visu bloķējusi. Ja netiktu griezts pa kreisi, tad mašīna un piekabe salocītos kopā. Agrāk /pers. A/ (/pers. A/) neesot saukts pie atbildības par ceļu satiksmes pārkāpumiem. Sadursmes brīdī braucis ar ātrumu 78 km/h, kā norādīts tahogrāfā. Spidometru rādītāji neatšķiroties. Par iespējamo plus mīnus 6 km/h nobīdi dzirdējis tiesas sēdē pirmo reizi. Atpakaļskata spoguļos pirms sadursmes skatījies. Līdz sadursmes brīdim turējis gāzi un stūri neesot grozījis, nekādas citas darbības neesot veicis.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 1.punktu, tiesas sēdē tika nolasītas /pers. A/ (/pers. A/) pirmstiesas procesā sniegtās liecības. Pratināts kā apsūdzētais 2013.gada 10.decembrī, /pers. A/ (/pers. A/) par notikuma apstākļiem sniedza tiesas sēdē dotajiem paskaidrojumiem pēc būtības analogas liecības, papildus norādot, ka līdz apsūdzībā norādītajam ceļu satiksmes negadījumam viņam bijuši sīki Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi par ātruma pārsniegšanu un braukšanu bez drošības jostas. /sēj.1 l.l. 83 / Pēc liecību nolasīšanas apsūdzētais apstiprināja, ka bijuši nebūtiski ceļu satiksmes pārkāpumi par ātruma pārsniegšanu un nepiesprādzēšanos braukšanas laikā, bet piemērotos sodus 15 EUR un 40 EUR esot nomaksājis. Nolasītā liecība atbilstot patiesībai.

Cietusī **/pers. D/** tiesas sēdē liecināja, ka viņa esot bojā gājušā /pers. B/ mamma. 2013.gada 8.februārī ap plkst.22.20 ceļa posmā Rīga-Valmiera, netālu no Braslas kroga, notikusi avārija. /pers. D/ pēc pāris stundām ieradusies notikuma vietā, tas bijis ap plkst.00.30. Otrs cietušais - /pers. C/ kopš bērnu dienām draudzējies ar /pers. B/. Notikuma vietā redzējusi, ka „busiņš", ar kuru braucis viņas dēls un /pers. C/, bijis grāvī, bet smagā mašīna ar piekabi stāvējusi šķērsām uz ceļa. Smagajā mašīnā bijuši divi šoferi. Notikuma vietā atradušies policijas darbinieki, vairāk nevienu neesot redzējusi. „Busiņš" piederējis /pers. D/ firmai SIA /Nosaukums/. Dēls bijis pieņemts darbā par šoferi. Viņš braucis jau no 16 gadu vecuma. Autovadītāja stāžs nepilni trīs gadi. Tiesības nolicis ar pirmo reizi. Braucis viņš ļoti labi. „Busiņš" bijis labā tehniskā stāvoklī, tikko no remonta, uzliktas jaunas ziemas riepas. Avārijas dienā dēls braucis no Valmieras uz Rīgu, lai veikaliem piegādātu preci no SIA „Valmiermuižas alus". Avārija notikusi atpakaļceļā no Rīgas, kad vesta tukšā tara. Kopējais taras svars varētu būt aptuveni 700-800 kg. /pers. B/ bija „gaiša" galva, labi mācījies. Viņam ļoti interesējusi transportlīdzekļu remontēšana, apguvis to jau no mazām bērnu dienām. Bijis izpalīdzīgs, palīdzējis saviem draugiem savest kārtībā automašīnas. Savā uzņēmumā pieņēmusi darbā, jo dēls uzticētos pienākumus veicis ļoti labi, kā arī viņš pārzinājis transportlīdzekļu tehnisko pusi, kas esot svarīgi, ja tiek piegādāta prece un ja ceļā transportam nepieciešams veikt remontu. Latvijā no 16 gadu vecuma esot „baltās" tiesības, t.s., mācību atļauja. Cilvēks mācās braukt, bet viņam blakus obligāti jābūt zinošam autovadītājam ar atbilstošu vadītāja stāžu. /pers. D/ paskaidroja, ka par kompensāciju viedokli izteikšot zvērināta advokāte, jo viņai pašai emocionāli ļoti smagi par to runāt. Kad /pers. D/ ieradusies notikuma vietā, ejot garām diviem cilvēkiem, sapratusi, ka tie ir smagās automašīnas šoferi. Abi neapmierināti runājuši savā starpā. Viens no viņiem teicis, ka esot gulējis automašīnā uz lāviņas un aizrādījis otram, kāpēc tik ātri braucis, redzot kāds ceļš grumbuļains. Viens no tiem bijis /pers. A/ (/pers. A/), otrs pirmajā tiesas sēdē pratināts kā liecinieks. Kad tiesas sēdē dzirdējusi, kā liecinieks /pers. E/ (/pers. E/) stāsta, ka sēdējis blakus, ka ceļš bijis kā tramvaja sliedes, viņai tas licies nepieņemami. Savā starpā automašīnas vadītāji sarunājušies krievu valodā, izteikuši viens otram replikas. Kad abi runājuši, noteikti redzējuši, ka /pers. D/ ir blakus, bet neesot pievērsuši viņai uzmanību, jo nezināja, ka viņa ir cietušā māte.

Cietušais **/pers. C/** liecināja, ka 2013.gada 8.februārī ar /pers. B/ braukuši no Rīgas uz Valmieru ar „VW" "busu" /pers. B/ vadījis automašīnu, /pers. C/ bijis kā pasažieris. Braukuši vidēji ar ātrumu 70 līdz 80 km/h. Aiz Braslas tilta redzējis, ka pretim pa ceļa vidu brauc melnas krāsas „Mercedes" smagā mašīna. Ceļš bija slidens, vietām ceļmalā bijis sniegs. Redzamība bijusi laba. Ceļa posms bijis taisns, bez kalniem un asiem līkumiem. Līkums, kurā pamanījis pretimbraucošo smago mašīnu, bijis lēzens. Kad viņi tuvojušies smagajai mašīnai, tā no ceļa vidus mēģinājusi pārvietoties uz savu braukšanas joslu labajā pusē. Tajā mirklī smagā mašīna saslīdējusi, tās puspiekabe izslīdējusi pretējā braukšanas joslā un viņi ietriekušies piekabē. Piekabe izslīdējusi apmēram 30-45 grādu slīpumā kreisajā braukšanas joslā. /pers. B/ sabijies, rāvis stūri uz grāvja pusi, bet neko vairs neesot paspējis izdarīt. Pēc trieciena ieslīdējuši grāvī. Smagās automašīnas šoferis pienācis pie /pers. C/ durvīm, palīdzējis izkāpt. Tiesas sēdē /pers. C/ atpazina apsūdzēto /pers. A/, paskaidrojot, ka šis esot vīrietis, par kuru pieminējis liecībā. Tad ar ātro palīdzību /pers. C/ aizveduši uz slimnīcu. Kad ieradās policija un sastādīja protokolu, /pers. C/ vairs neesot bijis notikuma vietā. /pers. B/ alkoholu neesot lietojis. /pers. C/ izdzēris vienu alus pudeli. Slimnīcā pavadījis apmēram mēnesi. Sakarā ar gūtajām traumām joprojām esot dažādas veselības problēmas – sāpot vēders un galva, bieži esot galvas reiboņi. Vēl esot liels pārdzīvojums par to, ka apsūdzētais neatzīst savu vainu un vaino viņus notikušajā negadījumā, kaut gan viņi braukuši pa savu braukšanas joslu. Mašīna

bijusi saremontēta, atjaunota, bremzes strādājušas teicami. Kad „busu" atveduši no servisa, visi teikuši, ka izskatoties gandrīz kā jauns. Pusdienlaikā braukuši no Valmieras uz Rīgu, veduši SIA „Valmiermuižas alus" preci klientiem. Pēc tam braukuši mājās. Atpakaļ veduši tukšās alus mucas. Par kravas svaru nezinot. Viņi neesot bijuši noguruši, bijuši mundri, jo braukuši mājās. Pirms sadursmes /pers. B/ strauji samazinājis braukšanas ātrumu. Kad pēc sadursmes /pers. C/ vīrietis aicinājis sasildīties uz smago automašīnu, tad sapratis, ka aicinātājs ir mašīnas vadītājs. Uz ceļa bijis daudz mašīnu. „Kokvedējs", kurš braucis no Valmieras puses, parādījies uzreiz pēc sadursmes. Precīzi vietu, kur notika sadursme, /pers. C/ neatceroties. Bijis taisns ceļš ar ļoti lēzenu līkumu. /pers. C/ bijis pārliecināts par /pers. B/ braukšanas prasmi. Bieži braucis kopā ar viņu. Negadījuma brīdī /pers. C/ bijis piesprādzējies. Pēc negadījuma pats izkāpis no automašīnas, bet neatceroties, vai caur logu vai pa durvīm. Kravā bijušas vairākas tukšas mucas. Par to svaru neesot informēts. Varētu būt /pers. B/ mammas minētie 700-800 kg, bet varētu arī nebūt. Kādu 100 līdz 200 metru attālumā pamanījis pretim braucošo smago mašīnu, kura braukusi pa ceļa vidu. Tā pārvietojusies pa labi atpakaļ savā joslā, lai automašīnas varētu izmainīties uz ceļa. Kad smagā mašīna pārkārtojusies, piekabe izslīdējusi "busiņa" joslā. Šoferis nevarējis savaldīt mašīnu. Ceļš bijis bez izteikta slīpuma, slidens, mitrs, apledojis, vietām bijis sniegs gar ceļa malām. Pēc negadījuma /pers. C/ izgājis uz ceļa, uz kura atradušās stikla lauskas. Policiju nesatika, jo aizvests slimnīcu.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu, tiesas sēdē tika nolasītas /pers. C/ pirmstiesas procesā sniegtās liecības. Pratināts kā cietušais 2013.gada 4.oktobrī, /pers. C/ liecināja, ka 2013.gada 8.februārī plkst.22.20 atradies kā pasažieris automašīnā "VW LT35", kuru vadījis /pers. B/. Abi piesprādzējušies ar drošības jostām. Automašīna bijusi tehniskā kārtībā, ieslēgtas tālās gaismas. Braukuši Pārgaujas novadā, Straupes pagastā pa autoceļu Inčukalns-Valmiera 28.km, virzienā uz Valmieru. Braukuši pa savu braukšanas joslu ar ātrumu aptuveni 90 km/h. Pirms ceļa pagrieziena redzējuši gaismas, sapratuši, ka pretim brauc automašīna, tāpēc /pers. B/ pārslēdzis tuvās gaismas. Izbraucot līkumu, redzējis, ka no kalna lejā pa ceļa vidu, aptuveni 1 metru iebraucot pretējā braukšanas joslā, brauc smagā automašīna. Brīdī, kad smagās automašīnas vadītājs sācis manevru, lai atgrieztos savā braukšanas joslā, automašīna sanesta, piekabe sagriezusies šķērsām ceļam un slīdējusi viņiem virsū. /pers. B/ neesot bijis iespējams izvairīties no sadursmes. Sadursme notikusi ar "VW LT35" priekšējo kreiso stūri un smagās automašīnas puspiekabes tiltu. Pēc neilga laika atbraukusi ātrā palīdzība un /pers. C/ aizvests uz Vidzemes slimnīcu, kur viņš ārstējies divas nedēļas. Viņam nodarīti miesas bojājumi, kādi norādīti eksperta atzinumā. Pieteikumu par kaitējuma kompensāciju /pers. C/ nepieteikšot. /sēj.1 l.l. 55-56 /

Šādas savas pirmstiesas izmeklēšanas laikā sniegtās liecības /pers. C/ tiesas sēdē apstiprināja. Paskaidroja, ka tagad neatceroties, vai ceļš bija taisns vai līkumains.

Liecinieks **/pers. F/** liecināja, ka viņš lietas dalībniekus personīgi nepazīstot. Negadījums noticis 2013.gadā, precīzu datumu neatceroties, bet zinot, ka tā bijusi piektdiena. Uz ceļa bijis daudz mašīnu. /pers. F/ strādājis uz „kokvedēja", braucis uz Rīgu no Rubenes ceļa posmā Valmiera-Inčukalns. Ceļš bija slidens. Brauktuve bijusi tīra, bet vietām ceļmalā bijis sniegs. Braucis ar ātrumu 70 km/h, jo pirms Braslas tilta esot divi tramplīni, uz kuriem, ātri braucot, varot ar galvu mašīnas jumtu izsist. Tur neesot iespējams ātrāk braukt. Pirms Stalbes viņu apdzinusi apsūdzētā vadītā kravas mašīna - „fūre" ar igauņu numuriem. /pers. F/ turpinājis braukt viņiem no muguras. Pirms kalniņa braucis lēnām. Kādus 300 metrus pēc otrā tramplīna redzējis, ka igaunim piekabe „staigā" pa ceļa virsmu. /pers. F/ vēl vairāk sācis kontrolēt savu automašīnu. Pēc otrā tramplīna esot iebrauktas rises - uzreiz metot mašīnas pa labi. Pārbraucot otro tramplīnu, „fūres" puspiekabe sanesta pa kreisi, pāri savai braukšanas joslai. Ticis aizšķērsots ceļš. /pers. F/ jau biju pirms ceļa nobloķēšanas apstājies. Kad gājis pie kravas automašīnas, tikai tad ieraudzījis ceļa kreisajā pusē „busiņu". Negadījuma vietā esot taisns ceļa posms. Neliels slīpums tomēr uz leju esot. Pie „busiņa" piegājis kravas automašīnas šoferis. Bijis tumšs, nevarējis redzēt, cik cilvēki bija „busiņā", varētu būt viens vai divi cilvēki. /pers. F/ aizgājis uz savu mašīnu pēc lukturīša, zvanījis 112. „Busiņam" šofera puse bijusi sasista. Šofera durvis bijušas pret grāvi, pats šoferis piespiests pie stūres. /pers. F/ esot autovadītājs kopš 1981.gada, bet ar kravas automašīnu sācis braukt 1992.gadā. To ceļa posmu pārzinot ļoti labi, jo bieži pa šo ceļu braucot. Šajā ceļa posmā braucis ar ātrumu aptuveni 70 km/h, citreiz 75 km/h. Ātrāk braukt iespējams tikai pēc Braslas upes, kur uzliets jaunais asfalts. „Fūre", kura braukusi mazliet ātrāk, varētu būt kādus 10 km/h ātrāk, nekā /pers. F/ vadītā, apdzinusi viņu pirms Stalbes, Daibes krustojumā. /pers. F/ vēl pie sevis nodomājis, ka, apdzenot viņu, „fūre" brauc par ātru šinī ceļa posmā. Ceļa braucamajā daļā esot iedobes - asfaltā iespiestas rises. Arī tagad tās tur esot.

Liecinieks **/pers. E/** (/pers. E/) tiesas sēdē liecināja, ka ar /pers. A/ strādājis kā pārinieks. 2013.gada 8.februārī veduši saldētas zivis ar „Mercedes Benz" kravas mašīnu ceļa posmā no Valmieras uz Rīgu. Saldētavas svars 9,5 tonnas, pašas kravas mašīnas svars 7,4 tonnas, bet zivju krava svērusi 17 tonnas. /pers. A/ bijis pie stūres, /pers. E/ atradies blakus. Ceļš bijis tīrs, melns, kaut kur ceļa malās bijis manāms sniegs. Joslu sadaloša atzīme bijusi redzama. Braukuši ar ātrumu 70 līdz 80 km/h. Pēkšņi mašīna saslīdējusi. Mašīna griezusies pa labi, piekabe pa kreisi, pilnībā nobloķējot ceļa braucamo daļu. Kliedzis /pers. A/, lai aptur mašīnu, bet viņš neko nevarējis izdarīt. Viss bijis kārtībā, kad pēkšņi sajutis triecienu viņu mašīnā. Izsaucis policiju, ātro palīdzību. Iesēdinājis mašīnā cietušo, kurš kliedzis, ka viņam sāpot. /pers. E/ esot 42 gadu autovadītāja stāžs. Kāds bija pretim braucošā „busiņa" ātrums, /pers. E/ nezinot. Braucot tālos ceļa gabalus, obligāti jābūt diviem šoferiem. Viens braucot 9 stundas un otrs braucot 9 stundas. Kopā 18 stundās varot veikt lielu attālumu. Grafikā 3 stundas atvēlētas ēšanai, tualetei. Kamēr viens braucot, otrs atpūšoties. Tas, kurš atpūšas, iemigt nevarot, jo savā ziņā esot tāds kā dublieris šoferim - vērtējot situāciju uz ceļa, skatoties spogulī. Bijusi piektdiena un satiksme bijusi intensīva. /pers. E/ tikai sēdējis blakus. Aptuveni stundu pirms sadursmes apmainījušies ar /pers. A/. Braukuši kā parasti, nekas tāds neesot noticis, tikai pēkšņi sajutuši triecienu. Pa šo ceļu sanākot braukt četras reizes mēnesī. /pers. E/ labi pārzinot ceļu gan dienā, gan nakts laikā, gan ziemā, gan vasarā. Ceļš bijis taisns, bez kalniem, negadījuma vietā ceļam bijis neliels slīpums uz leju. Ceļa segums bijis melns, sniegs atradies ceļa malās, neesot bijis slidens. Ceļa segumā iebraukātas rises. Nekādus tramplīnus /pers. E/ neesot sajutis. Pēc sadursmes /pers. E/ atradies notikuma vietā. Ceļa platums esot 8 metri. Policisti mērījuši ceļu nakts laikā. /pers. E/ neesot pieaicinājuši, neko neesot jautājuši. Iebrauktas rises bijušas abās kustības joslās. Pēc negadījuma viens rats puspiekabei bijis pārsists, otrs bijis bez gaisa. Sitiena rezultātā rats sabojāts un mašīnu atsita atpakaļ. 2014.gada janvārī arī bijuši apskatīt notikuma vietu.

Eksperts **/pers. G/** paskaidroja, ka savu atzinumu uzturot spēkā pilnībā. Uz policijas darbinieka I.Baltiņa uzdotajiem jautājumiem viņš jau sniedzis detalizētas atbildes. Transportlīdzekļa „VW LT35" deformācija pilnībā izpētīta - priekšējā daļa deformēta, autovadītāja pusē daudz izteiktāka deformācija, nekā transportlīdzekļa labajā pusē. Savukārt puspiekabei kreisajā pusē uz pirmās ass izteikta deformācija. Izsecinot no deformācijas veida, varot noteikt, kādā veidā abi transportlīdzekļi saskārušies. Izpētot transportlīdzekļu sastāva tahogrāfu datu kartes izdrukas, noskaidrots kravas automašīnas braukšanas ātrums. Ilustrēta negadījuma norise, izveidots modelis, kādā tehniski varēja atrasties transportlīdzekļi, konstatēts automašīnu stāvoklis pēc negadījuma. Šajā gadījumā kravas esamība vai neesamība neietekmējot negadījuma norisi. Būtiskākais esot automašīnu savstarpējais izkārtojums. Kravas automašīnas un „busiņa" pašmasa būtiski atšķiroties pēc apjoma. Skaidrs, ka kravas automašīnas pašmasa ir lielāka. Kravas masa nebūtiski mainot iegūto informāciju atzinumā, šeit būtiska esot transportlīdzekļa deformācija. Informāciju iegūstot pēc deformācijas, tikai pēc tam tiekot konstatēti dati par ceļa stāvokli. Ceļš bijis slapjš, apledojis. Asfaltbetona ceļa segums sliktā stāvoklī. Šādos laika apstākļos un uz šāda ceļa seguma transportlīdzeklis varēja viegli saslīdēt. Pilnībā tiekot izslēgts, ka „VW LT35" būtu iebraucis pretējā braukšanas joslā. Fotogrāfijās konstatējis atlūzas - pie transportlīdzekļa labajiem sāniem izkaisītas lauskas. Veicot ekspertīzi, izmantojis fotogrāfijas digitālā formātā. No fotogrāfijām redzams, ka ceļš bijis izteikti apledojis. Automašīnu savstarpējais stāvoklis uz ceļa negadījuma brīdī noteikts pēc transportlīdzekļu deformācijas. Leņķis, kādā ir saslīdējusi puspiekabe un tajā ietriecies „VW", neesot atkarīgs no kravas lieluma. Neatkarīgi no kravas, sadursmes mehānisms nemainoties. Automašīnas priekšējā piedziņa nemaina sadursmes mehānismu. Uz šāda slidena ceļa bloķējošā sadursme varējusi rasties tikai tad, ja kravas automašīnas puspiekabe atradās pretējā braukšanas joslā, pāri savas kustības braukšanas joslai. Specializētās datorprogrammas PC Crash modelēšanas faili tiekot glabāti Valsts tiesu

ekspertīžu biroja arhīvā elektroniskā veidā. Datorprogramma lietota kā ilustratīvs materiāls. Primārais izejmateriāls esot transportlīdzekļu deformācijas. Pat ja netiktu izmantota šāda datorprogramma, dati tiktu iegūti no krimināllietas materiāliem un rezultātā atzinums būtu tāds pats. Pēc tiesas lūguma minētos failus varot izsūtīt. Atzinuma 5.lapā norādīts transportlīdzekļu stāvoklis sadursmes brīdī. Skatoties fotogrāfijas, uz kravas automašīnas puspiekabes kreisā sāna redzams, kur bijis „VW" nospiedums. Bez nospieduma citi bojājumi puspiekabei neesot konstatēti. „VW" automašīnai gandrīz pa visu līsti esot deformācijas. Ceļa platums 6,6 metri. Atzinuma 5.attēlā neesot norādīts attālums, tas esot ilustratīvs materiāls. Eksperta atzinumam neesot būtiski šādi parametri. Sadursme notikusi „VW" kustības joslā. Ja nepieciešams, varot norādīt arī precīzu sadursmes vietu, bet tas lietas būtību nemainot.

Eksperts **/pers. H/** tiesas sēdē atzinumu apstiprināja pilnībā. Ceļu policija izbraucot uz notikuma vietu un sastādot protokolu, bet eksperti savā atzinumā vadoties no protokolā redzamajiem datiem, jo nav iemesla neuzticēties policijai. /pers. H/ paliekot pie apgalvojuma, ka sadursmes leņķis bijis 35-45 grādi. Kur sadursmes brīdī atradās puspiekabes riteņi, nevarot pateikt. Par riteņu atrašanos daļēji uz nomales, pretējā joslā ekspertīzē attēlots aptuveni, jo tas esot grafiskais sadursmes attēlojums, nevis mērogā 1:1. Neesot zināma vieta, kur precīzi atradās automašīna "Mercedes Benz" sadursmes brīdī. Izpētot lietas materiālus, secināms, ka automašīnas vadītājam bijis jādara viss, lai automašīnas puspiekabe neslīdētu sānslīdē. Ja automašīnas puspiekabe aiziet sānslīdē, tad neesot bijis izvēlēts atbilstošs ātrums. Pareizais ātrums esot tāds, lai automašīnas piekabei nerastos sānslīde. Pretējās kustības joslā atradusies puspiekabe, bet pēc sadursmes arī vilcējs atradies pretējā braukšanas joslā. Pie kāda ātruma sānslīde nebūtu notikusi, nevarot atbildēt. CSN shēmā neesot fiksētas puspiekabes sānslīdes pēdas pirms sadursmes, līdz ar to neesot iespējams noteikt, cik ilgi automašīna atradās sānslīdē. Attēls Nr.4 atzinumā esot CSN vietas mēroga shēma, kura veidota pēc PC Crash datorprogrammas. Shēmu veidojuši paši, nevis vadījušies pēc eksperta /pers. G/ atzinuma. PC Crash datorprogrammu varot ielādēt Internetā vai nopirkt demo versiju. Izejas dati, kas ievadīti mēroga shēmas izveidē, bijis brauktuves platums un citas ziņas no CSN protokola. Mēroga shēmā modeļi novietoti tā, lai ilustratīvi parādītu notikušo. Notikumu vietā eksperti neesot bijuši. Vadījušies no ceļu policijas datiem un lietas materiāliem. Pētījumu metode pati par sevi paredzot PC Crash datorprogrammas izmantošanu. Eksperti izmantojuši PC Crash datorprogrammas 10.0 versiju. Katru gadu to regulāri atjaunojot. "Mercedes Benz" ātrums bijis plus mīnuss 76 km/h. Šie dati redzami tahogrāfa kartē. Pirms negadījuma bijis šāds ātrums. Viennozīmīgi nevarot pateikt, vai bijusi strauja bremzēšana vai apstāšanās pēc sadursmes. Eksperti vadoties pēc tahogrāfa mērījumiem. Ka automašīna "VW LT" iebrauktu pretējā joslā, rotācijas kustībā pārvietotos un atsistos atpakaļ - šāds mehānisms neesot iespējams. Igaunijas ekspertus personīgi nepazīstot. Informācija par Igaunijas ekspertu reģistru esot pieejama, varot noskaidrot, vai minētie eksperti tajā ir reģistrēti. Par Igaunijas ekspertu diametrāli pretējo atzinumu /pers. H/ neesot tiesību izteikties. Igaunijas Republikas eksperti lietojuši PC Crash datorprogrammas 8.3 versiju, Latvijas eksperti lietojot 10.0 versiju. Par atšķirībām šīm versijām nevarot detalizētāk paskaidrot, tas jāprasa ražotājam. Nevarot komentēt, vai būtu atšķirība atzinumos programmas jaunākas vai vecākas versijas dēļ. Latvijas ekspertu kompetencē neesot atbildēt par Igaunijas Republikas ekspertu izdarītajiem secinājumiem. Atbilstoši Eiropas Padomes regulai noteikts, kā jāpārbauda tahogrāfs. Regula nosakot, ka tahogrāfa pieļaujamā kļūda esot plus mīnuss 6 km/h. Neesot fiksēta tāda informācija, kā puspiekabes aizmugurējo riteņu saskarsme ar ceļa virsmu. CSN shēmas kreisajā pusē pēdas neesot fiksētas, tās fiksētas labajā pusē, līdz ar to nevarot pateikt, vai atradās saskarsmē ar ceļa virsmu.

Eksperts **/pers. I/** pilnībā apstiprināja atzinumā dotos secinājumus. Paskaidroja, ka piekrītot eksperta /pers. H/ teiktajam. Abi kopīgi iepazinušies ar lietas materiāliem. Veicot ekspertīzi, viens ievadījis datus, otrs lasījis priekšā, ko ievadīt. Dati PC Crash datorprogrammā ievadīti atbilstoši CSNg fiksētajiem datiem. Igaunijas Republikas ekspertus /pers. I/ nepazīstot.

Liecinieks **/pers. J/** paskaidroja, ka personīgi nepazīstot ne apsūdzēto, ne cietušos. Tagad vairs neatceroties, kurā gadā un datumā notika ceļa satiksmes negadījums. Tas bijis rudenī vai ziemā. Ceļš bijis slidens. Atceroties, ka kravas mašīnas piekabe bijusi šķērsām ceļam. Negadījums noticis Rīgas rajona robežās, netālu no Braslas upes Rīgas virzienā. No Rīgas puses braucošajam „busiņam" nebija kur braukt, tāpēc notikusi avārija. /pers. J/ noformējis ceļa satiksmes negadījumu un sastādījis protokolu. Cikos ieradies notikuma vietā, neatceroties. Ceļa platumu neatceroties. Protokolā minētie četri ceļa stāvokļi arī bijuši negadījuma dienā. Vietām sauss, vietām apledojis. Ceļa platums mērīts no asfalta sākuma līdz asfalta beigām. Vai bija stiklu atlūzas negadījuma vietā, neatceroties. Lausku zonu neesot norādījis. Precīzus bojājumus puspiekabei neatceroties. Iespējams, ka tie bijuši puspiekabes vidusdaļā. Par riteņiem un to bojājumiem neatceroties. Pēc lietā esošā CSNg protokola un shēmas uzrādīšanas /pers. J/ apstiprināja, ka 2013.gada 8.februārī bijis notikuma vietā, kur notikusi divu automašīnu sadursme. Pārbaudījis, kur apdrošinātas abas automašīnas, bet policijas datubāzē apdrošināšanas firmu nosaukumi neesot redzami, tāpēc norādījis sērijas numurus. Shēmu zīmējis un mērījumus veicis ar citu policijas darbinieku palīdzību. Shēmā atzīmētas puspiekabes sānslīdes pēdas. Ja personai ir pretenzijas pret shēmu vai protokolu, tad esot iespēja rakstīt savus paskaidrojumus. Pie shēmas persona varot atteikties parakstīties, ja nepiekrīt uzzīmētajam. Paskaidrojumus pieņēmuši kriminālpolicijas darbinieki uzreiz negadījuma vietā. Paskaidrojumi tiekot piefiksēti atsevišķā dokumentā. Protokolā fiksējis to, kas bija, bet precīzāk par pēdām neatceroties.

Lieciniece **Digna Baltiņa-Kārkliņa** paskaidroja, ka aicināta lietā saistībā ar avāriju 2013.gada 8.februārī Inčukalna -Valmieras ceļa posmā. Viņa nepazīstot ne apsūdzēto, ne cietušos. Notikuma vietā ieradusies, kā operatīvās grupas dalībniece. Nopratinājuši Igaunijas kravas automašīnas vadītāju, Latvijas automašīnas vadītāju. Acīmredzot, advokāts arī bijis klāt notikuma vietā. Kravas automašīnā atradušies divi vīrieši. Viens no viņiem pateicis, ka esot gulējis, ka neesot braucis. Otrs vadītājs apstiprinājis, ka pārinieks gulēja un ka negadījuma brīdī pie stūres neesot bijis. Pieņemts lēmums gulošo šoferi nepratināt. To, ka negadījuma brīdī gulēja, apstiprinājusi pati persona, kura brauca līdzi, apgalvojot, ka gulējusi notikuma brīdī. Apsūdzētais esot tā persona, kura vadīja kravas automašīnu. Automašīnas vadītājs pratināts tulka klātbūtnē. Vīrietis apstiprinājis, ka ir šoferis un ka pārinieks gulējis. Notikumu vietas protokolu sastādījuši ceļu policijas darbinieki. Ja D.Baltiņa-Kārkliņa neesot minēta protokolā, tad klāt neesot bijusi. Shēmu sastādīšanā neesot piedalījusies. Neatceroties, vai pratināja /pers. F/. Notikuma vietā neesot skaidrojusi, kur apdrošinātas automašīnas.

Liecinieks **/pers. K/** paskaidroja, ka eksperts viņš esot no 1977.gada. Lai iegūtu tiesu eksperta apliecību, studējis Maskavas tiesu ekspertīžu institūtā. Sākumā strādājis Tieslietu ministrijā, pēc tam policijā bijis autotehnisko ekspertīžu vadītājs. Kopš 2008.gada pensionēts eksperts, esot eksperta sertifikāts. /pers. K/ iepazinies ar visiem ekspertu atzinumiem šai krimināllietā. VTEB esot sava metodika, arī viņš to izmantojis. Visiem jāstrādā pēc vienas metodikas, jo formulas esot vienas un tās pašas. Eksperta /pers. G/ atzinums pēc elementāriem tehnikas likumiem neesot nepareizs. To varētu pajautāt Priekuļu tehnikuma audzēkņiem un arī viņiem tas būtu skaidrs. Ja ir sānslīde, tad tā arī turpinoties. Cits transportlīdzeklis šo sānslīdē esošo transportlīdzekli neapturēšot. PC Crash programma ik pa laikam metot ārā brīdinājumus, ka parametri nav pareizi, līdz ar to eksperts centies tos ievadīt tādus, lai nebūtu kļūdu ziņojumi. Datorprogramma esot tikai kalkulators - palīgs, ar kuru vizualizē notikumu. Eksperta /pers. H/ atzinumā neesot uzrādīti puspiekabes riteņi. PC Crash datorprogramma automātiski uzrādot riteņus. Jāveic speciālas manipulācijas, lai šie riteņi nebūtu redzami. /pers. K/ bijis notikuma vietā. Neesot tāda tehniska termina, kā "tiešs tuvums". /pers. K/ mēģinājis modelēt notikušo. Igaunijas eksperti darījuši to pašu. Ja būtu sānslīde, tad visa kravas mašīna būtu atradusies otrā pusē. Sadursmes rezultātā nevarot notikt sānslīde, jo atšķiroties spēka impulss. Kur bija piekabes aizmugure, tur būtu jābūt kabīnei. Metodikai jābūt klāt atzinumam, jo tai jābūt pieejamai visiem. Notikuma vietā kravas transportlīdzekļa iebrauktās rises esot labvēlīgas kravas transportlīdzekļiem, bet citiem transportlīdzekļiem tās esot nelabvēlīgas. /pers. K/ uzņēmis fotogrāfijas, mērogā veicis mērījumus. Rises bijušas apmēram 5 cm dziļas. Uz papīra pētījums neesot uzrakstīts, bet izgatavotas divas shēmas. /pers. K/ ar datorprogrammu neesot veicis manipulācijas. Kad veicis savu ekspertīzi, vadījies pēc aizstāvja atnestajiem dokumentiem (shēma, protokols, ekspertu atzinumi). Subjektīvās liecības nevarot būt izejas dati. /pers. K/ apstrīdot Latvijas ekspertu veiktās darbības, bet ne metodiku. PC Crash datorprogramma mēģinājusi taisnot piekabi.

Ievades datus atspoguļojot eksperti atzinumā. Nevarot precīzi pateikt, kur notikusi sadursme. Notikumu vietā bijis 2014.gada pavasarī. Apledojums un sniegs tajā laikā nebija. /pers. G/ atsūtītais datu fails bijis bojāts, tāpēc nebija iespējams to atvērt. /pers. H/ atzinumā modelēšana neesot notikusi, vienkārši statiski noliktas mašīnas.

Liecinieks **/pers. L/** tiesas sēdē paskaidroja, ka no 2001.gada esot eksperts. Esot sertifikāts, bet ik pa laikam to atjaunojot. Lai izveidotu savu atzinumu, iepazinies ar daudziem materiāliem. Savu slēdzienu atdevis advokātam. Ar kolēģi, kurš atrodas tiesas sēžu zālē, apskatījuši notikuma vietu. Veikuši pārbaudi, kā arī iepazinušies ar shēmu, ko sastādījusi policija. Apskatot autoceļu, analītiski sagatavoti dati. Ekspertīzi izdarījuši Tallinā uz vietas. Lietā iesniegtās fotogrāfijas uzņēmuši notikuma vietā 2014.gada 28.augustā. Notikuma vietā bijis /pers. L/, kolēģis H.Rämmal, advokāts, apsūdzētais un viņa kolēģis, kurš lietā pratināts kā liecinieks. Sastādot atzinumu pēc fotogrāfijām un policijas shēmas, bijuši divi mērķi: 1)pārbaudīt, vai šī negadījuma vieta ir saistīta ar shēmu, vai tā atbilst reālajai situācijai; 2)veikt kontrolējošus mērījumus, kurā vietā tieši atradās kravas automašīna. Visu fiksējuši, mērījuši un sapratuši, ka tā ir reāla vieta. Fotogrāfijas labajā pusē shematiski norādīta kravas automašīnas un mikroautobusa sadursmes vieta. Šajā zonā redzamas sliedes. Iepazinušies ar Latvijas ekspertu atzinumiem. Kas attiecas uz modelēšanu, tad /pers. G/ failu neesot varējuši atvērt. Izdarījuši savu analīzi un rezultātā Latvijas ekspertu atzinums licies neticams. Savā atzinumā aplūkojuši divas versijas. Savā versijā paskaidrojuši parametrus, kuri esot detalizētāki un norādot, ka Latvijas ekspertu versija nav pareiza. Viņu uzdevums bijis pierādīt, kādas kļūdas ir Latvijas ekspertu atzinumā un tad veikt savu atzinumu. Veicot ekspertīzi, viņi parasti vadoties pēc pamata versijas. Zvērināts advokāts un automašīnas vadītājs pieprasījuši veikt ekspertīzi. Veicot atzinumu, svarīgs esot spēka impulss, kas iedarbībā ar ķermeni mainot griezes momentu. Tas esot fizikālais lielums, kas raksturo ārējo iedarbību uz rotējoša ķermeņa leņķisko ātrumu. Sadursmes brīdī mikroautobuss ātri sācis griezties uz ceļa. /pers. H/ atzinumā neesot norādīts, ka mikroautobuss būtu sagriezies, tas braucis taisni, lai gan tas neesot reāli pie intensīvas braukšanas. Impulsi esot dažādi. Impulss esot masa reiz ātrums. Tas viss viņu atzinumā esot ierakstīts. Tehniski tāds termins, kā "tiešs tuvums", neeksistējot. Parasti minot metrus, grādus. Savos atzinumos terminu "tiešs tuvums" /pers. L/ neizmantojot. Drošu braukšanas ātrumu varot noteikt, bet šeit galvenais faktors bijuši laika apstākļi. /pers. L/, kā eksperts, varētu noteikt šādu ātrumu, bet viņu atzinumā neesot analīze par drošu pārvietošanās ātrumu. Šajā ceļa posmā tas varētu būt 90 km/h. Ja būtu bijušas aizdomas, ka kravas automašīnas šoferis ir vainīgs šai negadījumā, tad uz notikuma apskates vietu tiktu uzaicināti arī cietušie. Neesot bijis nepieciešams aicināt cietušos. Dokumenti par šo negadījumu ekspertiem atsūtīti latviešu valodā, bet tā kā bijušas konsultatīvas tikšanās ar advokātu un speciālistu /pers. K/, tad tulks nebija nepieciešams. Iepazinušies tikai ar tiem dokumentiem, ko advokāts iesniedza. Kravas automašīnas ātrums konstatēts tahogrāfā. Ātrums līdz avārijas brīdim neesot noteikts. Tahogrāfā redzējuši maksimālo ātrumu, kāds bija aptuveni 10 sekundes pirms sadursmes. Eksperti nevarot noteikt konkrētu ātrumu. Tahogrāfā redzams ātrums 76 km/h, bet atzinumā norādītais ātrums 63 km/h. Tahogrāfā esot nobīdes laikā, tāpēc varot noteikt tikai daļēju ātrumu. Apgalvojumu, ka puspiekabes sānslīde sākās apmēram 50 metrus pirms sadursmes, ņēmuši no Latvijas ekspertu atzinumiem, kurus viņi apšaubot. Savā atzinumā ņēmuši laikapstākļus. Ceļš bijis nevienmērīgi apledojis - labā ceļa puse bija slidena, otrā pusē bijis labāks ceļa posms. Ja ceļš būtu slidens, tad atzinumā norādītā pirmā versija nebūtu iespējama. Eksperti piemeklējuši datus, lai sakristu modelējums. Pārbaudījuši neskaitāmas versijas, lai iegūtu šādu rezultātu. Pats svarīgākais bijis noteikt, kas var notikt uz ceļa, ja tas ir vai nav slidens. Notikuma vietā pārbaudījuši ceļa profilu. Veicot mērījumus, konstatējuši kravas automašīnu iebrauktas rises. Šai ceļa posmā esot liels risks, jo nokrišņi saglabājoties risēs un nenotekot no ceļa. Puspiekabes izslīdēšana pa kreisi bez vilcēja iebraukšanas kreisajā pusē tehniski neesot iespējama.

Bez iepriekš minētajām liecinieku, cietušo liecībām, kā arī paša apsūdzētā sniegtajiem paskaidrojumiem, /pers. A/ (/pers. A/) vaina tādu darbību izdarīšanā, kā tas konstatēts šajā spriedumā, pierādīta arī ar pārējiem lietā esošiem un tiesas sēdē pārbaudītiem rakstveida pierādījumiem un dokumentiem:

ar 2013.gada 9.februāra lēmumu par kriminālprocesa uzsākšanu pēc Krimināllikuma 260.panta 2.daļas; /1.sēj. l.l. 3 /

ar 2013.gada 8.februāra ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu EZ 095216 un tam pievienoto fototabulu, kur fiksētas automašīnu atstātās pēdas, transportlīdzekļu stāvoklis pēc negadījuma; /sēj.1 l.l. 4-10 /

ar 2013.gada 9.februāra apskates protokolu un automašīnas ,,Mercedes Benz 934.03", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, tahogrāfa kartes kopiju; /1.sēj. l.l. 11-12 /

ar transportlīdzekļa vadītāja /pers. A/ (/pers. A/) medicīniskās pārbaudes protokolu Nr.NB 270340; /sēj.1 l.l. 13-15 /

ar izņemtā transportlīdzekļa pieņemšanas un nodošanas aktu, lēmumu par izņemšanas izdarīšanu, protokolu par transportlīdzekļa „VW LT35", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, piespiedu pārvietošanu uz speciālu stāvvietu; /1.sēj. l.l. 16-19 /

ar 2013.gada 11.februāra lēmumu par automašīnas ,,VW LT35", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, atgriešanu īpašniekam; /l.l.21/

ar lēmumu par tiesu medicīniskās ekspertīzes noteikšanu un eksperta atzinumu Nr.13, kur /pers. B/ līķa izmeklēšanas gaitā konstatēti miesas bojājumi: galvas apvidū: ādas nobrāzumi uz sejas, ādas nobrāzums ar sistām brūcēm kakla un kreisā aizauss paugura apvidū, asinsizplūdumi uz galvas ādas muskuļu lēvera iekšējās virsmas, asinsizplūdums labajā un kreisajā deniņu muskulī, galvaskausa pamatnes kaulu lūzums, asinsizplūdums zem cietā galvas smadzeņu apvalka labās un kreisās smadzeņu puslodes izliektajā virsmā, asinsizplūdums zem mīkstajiem galvas smadzeņu apvalkiem labās un kreisās deniņu daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pakauša daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pieres daivas apakšējā virsmā, labās un kreisās deniņu daivas apakšējā virsmā, smadzenīšu pusložu mugurējā virsmā, galvas smadzeņu sasitums labās un kreisās deniņu daivas izliektajā virsmā, labās un kreisās pieres daivas apakšējā virsmā, labās un kreisās deniņu daivas apakšējā virsmā, smadzenīšu pusložu mugurējā virsmā, galvas smadzeņu stumbrā, asinsizplūdums galvas smadzeņu vēderiņos; ķermeņa apvidū: ādas nobrāzumi, labās puses 1.ribas lūzums pa lāpstiņas līniju, kreisās puses 1.-4.ribas lūzums pa lāpstiņas līniju, labās un kreisās plaušas un sirds sasitums, aknu plīsumi, asins izplūdumi plaušu saknēs un labā diafragmas kupolā; ekstremitāšu apvidū: zemādas asinsizplūdumi un ādas nobrāzums kreisā apakšdelma apvidū, ādas nobrāzumi labā apakšdelma apvidū, ādas nobrāzumi labā un kreisā augšstilba apvidū, ādas nobrāzumi labās un kreisās ceļa locītavas apvidū, ādas nobrāzumi labā apakšstilba apvidū labā augšstilba kaula šķembains lūzums vidējā trešdaļā. /pers. B/ nāve iestājusies 2013.gada 8.februārī no trulas galvas traumas ar galvaskausa pamatnes lūzumiem, asinsizplūdumiem zem cietā galvas smadzeņu apvalka, zem mīkstiem galvas smadzeņu apvalkiem, galvas sasitumu, asinsizplūdumiem galvas smadzeņu vēderiņos. Ķīmiskās izmeklēšanas laikā /pers. B/ līķa asinīs un urīnā etilspirts netika konstatēts. Miesas bojājumi radušies 2013.gada 8.februārī cietu trulu priekšmetu iedarbības rezultātā, ceļu satiksmes negadījuma apstākļos, cietušajam atrodoties automašīnas salonā, no sitiena vai atsitoties pret automašīnas salona izvirzītajām detaļām. Traumējošais spēks darbojās virzienā no priekšpuses uz mugurpusi. Nodarītie miesas bojājumi pēc sava rakstura kopumā pieskaitāmi smagiem miesas bojājumiem, kas bīstami dzīvībai. Starp iegūtajiem miesas bojājumiem un nāves iestāšanos ir tiešs cēlonisks sakars; /sēj.1 l.l. 28-32 /

ar lēmumu par tiesu medicīniskās ekspertīzes noteikšanu un eksperta atzinumu Nr.83, kur /pers. C/ konstatēti miesas bojājumi: galvas sasitums ar zemādas asinsizplūdumu un galvas smadzeņu satricinājumu; krūšu kurvja sasitums ar labās plaušas sasitumu; vēdera sasitums ar tievās zarnas un apzarņa plīsumiem, asiņu uzkrāšanos vēderplēves dobumā; ādas nobrāzumi uz ķermeņa. Esošai traumai pievienojās vēderplēves iekaisums, akūts aizkuņģa dziedzera iekaisums. Traumas rezultātā bija nepieciešams izņemt daļu tievās zarnas. Minētie miesas bojājumi radušies 2013.gada 8.februārī cieta trula priekšmeta (priekšmetu) iedarbības rezultātā lēmumā norādītajā ceļu satiksmes negadījumā un pēc sava rakstura pieskaitāmi smagiem miesas bojājumiem, kas bīstami dzīvībai; /sēj.1 l.l. 33-37 /

ar lēmumu par auto tehniskās ekspertīzes nozīmēšanu un eksperta atzinumu Nr.13-328, kur secināts, ka transportlīdzekļu sadursme ir notikusi

automobiļa „VW" kustības joslā, brīdī, kad transportlīdzekļa sastāva puspiekabe atradās šķērsām brauktuvei. Transportlīdzekļa sastāva vadītājs neizvēlējās laika un ceļa apstākļiem atbilstošu kustības ātrumu, kā rezultātā sākās transportlīdzekļa sastāva puspiekabes sānslīde. Sānslīdes laikā puspiekabe ieslīdēja pretējās kustības brauktuves joslā, kā rezultātā notika puspiekabes un pretimnākošā automobiļa „VW" sadursme. Trieciena rezultātā automobilis „VW" tika iesists grāvī, savukārt transportlīdzekļa sastāva puspiekabe tika atsista atpakaļ savā kustības joslā un, turpinot kustību, tā sagriezās šķērsām ceļam. Šī procesa laikā vilcējs ieguva tendenci pārvietoties uz ceļa kreiso pusi. Pārvietojoties sānslīdē, transporta līdzekļu sastāvs nonāca lietas materiālos fiksētajā pozīcijā. No tehniskā viedokļa par CSNg iemeslu ir uzskatāma transportlīdzekļa sastāva vadītāja rīcība, izvēloties kustības ātrumu, kas negarantē kustības drošību sliktos laika un ceļa apstākļos. Transporta līdzekļa „VW" vadītāja rīcība nav saistāma ar CSNg rašanās mehānismu un tā sekām. Tieši pirms CSNg transporta līdzekļu sastāva kustības ātrums bija aptuveni 78km/h. Automobiļa „VW" kustības ātrums sadursmes brīdī bija 30-50 km/h; /sēj.1 l.l. 38-46/

ar lēmumu par /pers. D/ atzīšanu par cietušo; /1.sēj. l.l. 52 /

ar lēmumu par /pers. C/ atzīšanu par cietušo; /1.sēj. l.l. 54 /

ar 2013.gada 27.jūnija lēmumu par /pers. A/ (/pers. A/) atzīšanu par aizdomās turēto; /1.sēj. l.l. 66 /

ar 2013.gada 2.decembra lēmumu par /pers. A/ (/pers. A/) saukšanu pie kriminālatbildības /1.sēj. l.l. 74-75 /;

ar apsūdzētā pratināšanas protokolam pievienotajām puspiekabes „Schmitz", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, fotogrāfijām; /1.sēj. l.l. 85-106 /

ar CSDD datu bāzes izdruku un automašīnas „VW LT 35", reģistrācijas numurs DV 3393, fotogrāfijām; /sēj.1 l.l. 144-165 /

ar VAS „Latvijas Valsts ceļi" atbildi un pielikumiem par autoceļa A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka) 28.km uzturēšanas darbiem 2013.gada 8.februārī ap plkst.22.20; /sēj.1 l.l. 201-210 /

ar VAS „Latvijas Valsts ceļi" izziņu par autoceļa tehniskajiem parametriem un avārijas stāvoklī esošo posmu aprīkošanu ar ceļa zīmēm; /sēj.1 l.l. 212-215 /

ar 2014.gada 7.aprīļa lēmumu par atkārtotas autotehniskās ekspertīzes noteikšanu un eksperta atzinumu Nr.14-582, kur secināts, ka sadursmes brīdī automobiļa „Mercedes Benz" puspiekabe bija ieslīdējuši pretējā braukšanas joslā, kā rezultātā notika sadursme ar pretim braucošo automobili „VW LT". Pēc sadursmes automobilis „VW LT" tika atsists atpakaļ uz nomali, savukārt automobilis „Mercedes Benz" turpināja kustību uz priekšu un puspiekabe ieguva rotācijas kustību pretēji pulksteņa rādītāja virzienam. Sadursmes brīdī leņķis starp puspiekabi un automobili „VW LT" bija aptuveni 35-45 grādi. Pirms ceļu satiksmes negadījuma automobiļa „Mercedes Benz" ātrums bija aptuveni 76 km/h (+/- 6 km/h). Ekspertīzes ceļā nav iespējams noteikt precīzu automobiļa „Mercedes Benz" kustības ātrumu sadursmes brīdī, jo uz tahogrammas nav fiksētas sadursmi norādošās pēdas. Automobiļa „VW LT" uz deformācijām dzēstais kustības ātrums bija aptuveni 38-48 km/h. No tehniskā viedokļa automobiļa „Mercedes Benz" vadītāja rīcība, neizvēloties laika apstākļiem atbilstošu kustības ātrumu, kā rezultātā notika piekabes sānslīde un iebraukšana pretējā kustības joslā, bija par iemeslu CSNg. Ceļa stāvoklis tiešā mērā ietekmē automobiļa vadāmību un stabilitāti uz ceļa. Automobiļu vadītāju rīcību reglamentē Ceļu satiksmes noteikumi un automobiļu vadītājiem bija jārīkojas saskaņā ar tiem. Vadītāja rīcības izvērtēšana atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām ir juridisks jautājums un nav tiesu autotehnisko ekspertu kompetencē. CSNg mehānisms norāda, ka automobiļa „Mercedes Benz" puspiekabe ieslīdējusi pretējā kustības joslā, automobiļa „VW LT" tiešā tuvumā, līdz ar ko vadītājam /pers. B/ nebija tehniska iespēja izvairīties no sadursmes ar pretim braucošo /pers. A/ (/pers. A/) vadīto automašīnu. Abu automobiļu bojājumi ir radušies automobiļu virsbūves un citu mezglu savstarpējas mijiedarbības rezultātā. Ekspertu rīcībā nav informācijas par bojājumiem, kas radušies pirms CSNg; /sēj.1 l.l. 223-224; 240-248 /

ar Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra izziņu un pielikumu par gaisa temperatūru un nokrišņiem pēc Priekuļu un Siguldas novērojumu staciju datiem; /sēj.2 l.l. 2-3 /

ar VAS „Latvijas Valsts ceļi" izziņu par metereoloģisko aprīkojumu un izvietojumu uz autoceļa A3 Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka); /sēj.2 l.l. 5-11 /

ar Igaunijas Republikas ekspertu rakstveidā izteikto viedokli par ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem, /sēj.2 l.l. 51-76 / kā arī pārējiem lietas materiāliem.

Minētie pierādījumi to kopumā un savstarpējā saistībā neapstrīdami norāda uz tādām apsūdzētā darbībām, kā tas konstatēts šajā spriedumā. Pierādījumi iegūti un procesā pārbaudīti, ievērojot Kriminālprocesa likuma prasības, tiesai nav pamata apšaubīt pierādījumu ticamību, attiecināmību un pieļaujamību.

Lietā nav strīds par to, ka 2013.gada 8.februārī ap plkst.22:20, diennakts tumšajā laikā, /pers. A/ (/pers. A/) Pārgaujas novada, Straupes pagastā pa auto ceļu Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) Inčukalna virzienā ar ātrumu 78 km/h vadīja transportlīdzekļa sastāvu: automašīnu „Mercedes Benz 934.03", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, ar puspiekabi „Shcmitz SKO 24", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/. Lietā netiek apstrīdēts arī tas fakts, ka autoceļa 28.kilometrā notika sadursme ar /pers. B/ vadīto automašīnu „VW LT35", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. B/ un kurā kā pasažieris atradās /pers. C/. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā pasažierim /pers. C/ tika nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, bet vadītājam /pers. B/ tika nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai un tiešā cēloniskā sakarā ar minētajiem miesas bojājumiem 2013.gada 8.februārī iestājās /pers. B/ nāve.

Minētie apstākļi bez paša apsūdzētā /pers. A/ (/pers. A/) sniegtajiem paskaidrojumiem, cietušo /pers. C/, /pers. D/, liecinieku /pers. E/ /pers. E/), /pers. F/, /pers. J/ un Dignas Baltiņas-Kārkliņas liecībām objektīvi apstiprinās arī ar 2013.gada 8.februāra ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu EZ 095216 un tam pievienoto fototabulu, kur fiksētas automašīnu atstātās pēdas, transportlīdzekļu stāvoklis pēc negadījuma, /sēj.1 l.l. 4-10 / ar 2013.gada 9.februāra apskates protokolu un automašīnas „Mercedes Benz 934.03", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, tahogrāfa kartes kopiju, /1.sēj. l.l. 11-12 / ar transportlīdzekļa vadītāja /pers. A/ (/pers. A/) medicīniskās pārbaudes protokolu NB 270340, /sēj.1 l.l. 13-15 / ar izņemtā transportlīdzekļa pieņemšanas un nodošanas aktu, ar lēmumu par izņemšanas izdarīšanu, protokolu par transportlīdzekļa „VW LT35", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, piespiedu pārvietošanu uz speciālu stāvvietu, /1.sēj. l.l. 16-19 / ar 2013.gada 11.februāra lēmumu par automašīnas „VW LT35", valsts numurs /reģistrācijas numurs/, atgriešanu īpašniekam, /l.l. 21 / ar lēmumu par tiesu medicīniskās ekspertīzes noteikšanu un eksperta atzinumu Nr.13 par /pers. B/ līķa izmeklēšanas gaitā konstatētajiem miesas bojājumiem, to smaguma pakāpi un cēlonisko sakaru ar nāves iestāšanos, /sēj.1 l.l. 28-32 / ar lēmumu par tiesu medicīniskās ekspertīzes noteikšanu un eksperta atzinumu Nr.83 par /pers. C/ konstatētajiem miesas bojājumiem. /sēj.1 l.l. 33-37 / Tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinumi par cietušajiem nodarīto miesas bojājumu smagumu un iestājušos seku cēlonisko sakaru ar konkrēto ceļu satiksmes negadījumu netika apstrīdēti.

Apsūdzētais/pers. A/ (/pers. A/) gan pirmstiesas procesā, gan tiesas sēdē apstrīdēja, ka ceļu satiksmes negadījums noticis viņa vainas dēļ, neizvēlētoties ceļa un meteoroloģiskajiem apstākļiem neatbilstošu kustības ātrumu, kā rezultātā, rodoties puspiekabes sānslīdei, viņš būtu iebraucis pretējās kustības braukšanas joslā un izraisījis sadursmi ar pretim braucošo automašīnu, kā tas norādīts apsūdzībā. /pers. A/ (/pers. A/) attiecīgi apstrīdēja arī viņam inkriminētos Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" 3., 10., 98., 112. un 113.punktu pārkāpumus. Norādīja, ka ceļu satiksmes negadījums noticis bojā gājušā vadītāja /pers. B/ rīcības rezultātā, ar automašīnu „VW LT35" iebraucot pretējā braukšanas joslā un izraisot sadursmi ar /pers. A/ (/pers. A/) vadītā transportlīdzekļa sastāva puspiekabi. Kā pierādījumus, kas pēc apsūdzētā un

aizstāvja viedokļa apstiprina šādu pašaizstāvības versiju, lūdza vērtēt liecinieka /pers. E/ (/pers. E/), pieaicinātā speciālista /pers. K/, Igaunijas Republikas ekspertu /pers. L/, Hans Rämmal liecības, mutvārdos un rakstveidā izteiktos viedokļus.

Tiesa atzīst, ka apsūdzētā un aizstāvja norādītie pierādījumi nedod pamatu apšaubīt lietā esošus un tiesas sēdē pārbaudītus objektīvus pierādījumus, kas pilnībā apstiprina /pers. A/ (/pers. A/) izvirzīto apsūdzību.

Apsūdzībā norādīto, ka /pers. A/ (/pers. A/), rodoties viņa vadītā transporltīdzekļu sastāva puspiekabes sānslīdei, nespēja tikt galā ar vadību un iebrauca pretējās kustības braukšanas joslā, pa kuru tajā brīdī brauca automašīna „VW LT35", kā rezultātā automašīnas „VW LT" braukšanas joslā notika abu transportlīdzekļu sadursme, apstiprina divi aculiecinieki - cietušais /pers. C/ un liecinieks /pers. F/.

Tiesas izmeklēšanas laikā netika noskaidroti tādi apstākļi, kas dotu pamatu apšaubīt minēto liecību ticamību. Uz /pers. C/ un /pers. F/ iespējamo ieinteresētību lietas iznākumā nenorādīja arī pats apsūdzētais. Liecinieks /pers. F/, kurš negadījuma brīdī brauca aiz apsūdzētā vadītā transportlīdzekļa, būdams profesionāls autovadītājs, viennozīmīgi norādīja, ka /pers. A/ (/pers. A/) vadītā transporltīdzekļa sastāva puspiekabe ieslīdēja pretējā braukšanas joslā. /pers. F/ arī norādīja, ka labi pārzinot šo ceļa posmu. Negadījuma dienā brauktuve bijusi tīra, vietām ceļmalā bijis sniegs, ceļš slidens. Pats /pers. F/ braucis ar ātrumu 70 km/h, jo pirms Braslas tilta esot divi tramplīni, tur neesot iespējams ātrāk braukt. Pirms Stalbes viņu apdzinusi apsūdzētā vadītā kravas mašīna ar igauņu numuriem. /pers. F/ turpinājis braukt viņiem no muguras. Pēc otrā tramplīna redzējis, ka igaunim piekabe „staigā" pa ceļa virsmu. Šajā ceļa posmā esot iebrauktas rises, kā rezultātā automašīnas uzreiz metot pa labi. Pārbraucot otro tramplīnu, priekšā braucošās kravas automašīnas puspiekabe sanesta pa kreisi, pāri savai braukšanas joslai. Savukārt cietušais /pers. C/, kurš kā pasažieris atradās /pers. B/ vadītajā automašīnā "VW LT35", liecināja, ka viņi braukuši ar ātrumu 70 līdz 80 km/h. Ceļš bijis slidens, vietām ceļmalā bijis sniegs. Redzamība bijusi laba. Ceļa posms bijis taisns, bez kalniem un asiem līkumiem. Aiz Braslas tilta redzējis, ka pretim pa ceļa vidu brauc melnas krāsas „Mercedes" smagā mašīna. Līkums, kurā pamanījis pretimbraucošo smago mašīnu, bijis lēzens. Kad viņi tuvojušies smagajai mašīnai, tā no ceļa vidus pārvietojusies uz savu braukšanas joslu labajā pusē. Tajā mirklī smagā mašīna saslīdējusi, tās puspiekabe izslīdējusi "VW LT35" braukšanas joslā un viņi ietriekušies piekabē. Piekabe izslīdējusi apmēram 30-45 grādu slīpumā kreisajā braukšanas joslā. /pers. B/ sabijies, rāvis stūri uz grāvja pusi, bet neko vairs neesot paspējis izdarīt.

Šādas cietušā /pers. C/ un liecinieka /pers. F/ liecības pilnībā apstiprinās ar tiesu autotehniskās ekspertīzes atzinumu Nr.13-328 un atkārtotas autotehniskās ekspertīzes atzinumu Nr.14-582. /sē.1 l.l. 40-46; 240-248 / Eksperti /pers. G/, /pers. H/ un /pers. I/ tiesas sēdē pilnībā apstiprināja savus atzinumus. Tiesai nav pamata apšaubīt ekspertu kvalifikāciju, pētījumos izmantotās metodes, secinājumu pamatotību. Lēmums par atkārtotas autotehniskās ekspertīzes noteikšanu tiesā tika pieņemts, lai izslēgtu jebkādas šaubas par pierādījuma pieļaujamību un ticamību, ņemot vērā aizstāvja izteiktās aizdomas par eksperta /pers. G/ iespējami pieļautām nepilnībām sākumdatu izvēlē, kā arī saistībā ar metodiska rakstura kļūdām. Atkārtotas autotehniskās ekspertīzes izdarīšanas gaitā aizstāvja izteiktās aizdomas neguva apstiprinājumu. Eksperti /pers. H/ un /pers. I/, veicot no iepriekš sniegtā atzinuma neatkarīgu pētījumu, deva /pers. G/ secinājumiem pēc būtības analogu atzinumu, tas ir, to, ka sadursmes brīdī "Mercedes Benz" puspiekabe bija ieslīdējusi pretējā kustības joslā, kā rezultātā notika sadursme ar pretim braucošo automobili "VW LT". Sadursmes leņķis starp puspiekabi un "VW LT" bijis aptuveni 35-45 grādi. Automobiļa "Mecedes Benz" ātrums pirms ceļu satiksmes negadījuma bijis aptuveni 76 km/h. Par iespējamo +/- 6 km/h ātruma nobīdi eksperti norādīja, pamatojoties uz Eiropas Savienības normatīvu prasību, nevis pašu pētījumā konstatēto. Automobiļa "VW LT" uz deformācijām dzēstais kustības ātrums bijis aptuveni 38-48 km/h. No tehniskā viedokļa automobiļa "Mercedes Benz" vadītāja rīcība, neizvēloties laika apstākļiem un brauktuves stāvoklim atbilstošu kustības ātrumu, kā rezultātā notika puspiekabes sānslīde un iebraukšana pretējā kustības joslā, bija par iemeslu ceļu satiksmes negadījumam, savukārt "VW LT" vadītājam nebija tehniskas iespējas izvairīties no sadursmes.

Minētie ekspertu atzinumi pilnībā apstiprina aculiecinieku sniegtos paskaidrojumus par ceļu satiksmes nagadījuma apstākļiem.

Informācija par autoceļa stāvokli, kāds tas bija notikuma vietā un laikā, bez liecinieku liecībām apstiprinās gan ar Ceļu satiksmes negadījuma protokolu EZ 095216 un notikuma vietas fotogrāfijām, gan VAS "Latvijas Valsts ceļi" un Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra sniegtajām ziņām. No dokumentos fiksētās informācijas secināms, ka apsūdzībā norādītais ceļa posms ir iekļauts sarakstā par avārijas stāvoklī esošiem valsts autoceļa posmiem, kam netiek piemērotas Ministru kabineta 2010.gada 9.marta noteikumos Nr.224 "Noteikumi par valsts un pašvaldības autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" prasības. Autoceļa posms aprīkots ar brīdinošām ceļa zīmēm "nelīdzens ceļš" ar papildzīmi "darbības zona" (2 km) un informācijas zīmi "ieteicamais ātrums" (70 km/h). /sēj.1 l.l. 212-215 / 2013.gada 8.februārī gaisa temperatūra uz autoceļa A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka) bija mīnuss 0,6 grādi. Uz minētā autoceļa konkrētajā laika posmā netika veikti ne sniega tīrīšanas darbi, ne autoceļa apstrāde ar pretapledošanas materiāliem. Uz atsevišķiem ceļiem Cēsu novadā veikta autoceļa attīrīšana no irdena sneiga platumā līdz 6 metriem. /sēj.1 l.l. 201-205 / Atbilstoši Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra izziņai, Pārgaujas novadā meteoroloģiskie novērojumi netiek veikti. Tuvākās novērojumu stacijas atrodas Priekuļos un Siguldā. Siguldā fiskētā gaisa temperatūra svārstās no plus 0,5 līdz mīnus 0,8 grādiem. /sēj.2 l.l. 2-3 / Izvērtējot minētos pierādījumus, tiesai nav pamata apšaubīt, ka Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā objektīvi atspoguļoti faktiskie apstākļi, kādi tie bija notikuma vietā uz apskates brīdi. Arī apsūdzētais /pers. A/ (/pers. A/), kurš piedalījās apskatē un kuram tika nodrošināta tulka palīdzība, nav izteicis iebildumus par negadījuma protokola saturu.

Tiesa atzīst, ka iepriekš minētie pierādījumi viennozīmīgi apstiprina, ka /pers. A/ (/pers. A/) pārkāpa Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" 3., 10., 98., 112. un 113.punktu prasības, kā tas pamatoti norādīts apsūdzībā, kā rezultātā izraisīts ceļu satiksmes negadījums un tiešā cēloniskā sakarā ar to automašīnas „VW LT35" pasažierim /pers. C/ nodarīti smagi dzīvībai bīstami miesas bojājumi, bet /pers. B/ no gūtajiem miesas bojājumiem notikuma vietā gāja bojā.

Liecinieka/pers. E/ (/pers. E/) sniegtie paskaidrojumi nav pretrunā ar apsūdzības pierādījumiem. Faktiski liecinieks tikai apstiprināja faktu, ka negadījuma vietā automašīnu „Mercedes Benz" vadīja /pers. A/ (/pers. A/), kā arī izteica savu viedokli, ka negadījums noticis „VW LT" vadītāja rīcības rezultātā, atsaucoties uz savām subjektīvajām sajūtām. Tiesai ir pamats apšaubīt minētās liecības daļā par negadījuma apstākļiem ne tikai tāpēc, ka šajā daļā tās nav guvušas apstiprinājumu ar objektīvi vērtējamiem pierādījumiem, bet arī tāpēc, ka /pers. E/ pirmo reizi liecības sniedzis 2013.gada 27.jūnijā, tas ir, vairāk kā piecus mēnešus pēc notikuma. Kā tiesas sēdē paskaidroja Digna Baltiņa-Kārkliņa, negadījuma vietā /pers. E/ (/pers. E/) netika pratināts, jo pats apgalvojis, ka gulējis un notikušo neesot redzējis. Arī apsūdzētais /pers. A/ (/pers. A/) apstiprinājis, ka pārinieks negadījuma brīdī gulējis. Izvērtējot minētos apstākļus, secināms, ka tiesas sēdē /pers. E/ (/pers. E/) sniedz apzināti nepatiesu liecību, taču ņemot vērā, ka liecībā pēc būtības norādīts tikai uz notikušā subjektīvo vērtējumu, tiesa neuzskata par nepieciešamu risināt jautājumu par kriminālprocesa uzsākšanu.

Liecinieks/pers. K/ paskaidroja, ka krimināllietas izmeklēšanas laikā konsultējis apsūdzētā aizstāvi, iepazinies ar dokumentiem, kurus piestādījis advokāts, veicis savu pētījumu un nonācis pie secinājuma, ka /pers. G/ atzinums neatbilstot elementāriem tehnikas likumiem, /pers. H/ atzinumā neesot norādīti puspiekabes riteņi un neesot veikta modelēšana. /pers. K/ apstrīdot Latvijas ekspertu veiktās darbības, bet ne metodiku. /pers. K/ pievienojās Igaunijas Republikas ekspertu viedoklim, ka negadījums noticis automašīnas „VW" vadītāja rīcības rezultātā. Šādas speciālista liecības, līdzvērtīgi kā Igaunijas Republikas ekspertu /pers. L/ un Hans Rämmal krievu valodā sastādītais viedoklis, kas tulkojumā kļūdaini nosaukts par atzinumu, nevar tikt izmantotas kā pierādījums gan faktisku, gan juridisku apsvērumu dēļ.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 193.pantu, ekspertīze ir izmeklēšanas darbība, kuru veic viens vai vairāki eksperti procesa virzītāja uzdevumā un kuras saturs ir ekspertīzei iesniegto objektu pētīšana nolūkā noskaidrot kriminālprocesam nozīmīgus apstākļus.

Speciālisti /pers. K/, /pers. L/ un Hans Rämmal procesā veikuši pētījumus pēc aizstāvības iniciatīvas, pamatojoties tikai uz aizstāvja iesniegtajiem

dokumentiem, ignorējot cietušo likumīgās tiesības un intereses. Speciālistu darbs apmaksāts no apsūdzētā darba devēja līdzekļiem, kas liecina par speciālistu ieinteresētību lietas iznākumā.

Izvērtējot speciālistu izteiktos viedokļus, redzams, ka secinājumi nav atbilstoši lietas faktiskajiem apstākļiem. /pers. L/ un /pers. M/ ar saviem parakstiem apstiprinājuši rakstveida viedokli, kur nobeigumā norādīts, ka modelēšanas rezultātā autovilciena kustības ātrums sadursmes brīdī bija 63 km/h un automašīnas „VW" ātrums 30 km/h, automašīna „VW" iebrauca pretējā kustības joslā, sadursmes brīdī autovilciena vadītājs intensīvi bremzēja un pēc sadursmes intensīvi pagrieza stūri pa kreisi. /sēj.2 l.l. 51-76 //pers. L/ šādus secinājumus apstiprināja arī tiesas sēde. Hans Rämmal nebija iespējams nopratināt, jo tiesas sēdē tika nodrošināts tulkojums krievu valodā, bet liecinieks norādīja, ka nepietiekoši pārvalda valodu, kurā sastādīts ekspertu viedoklis.

Ņemot vērā, ka ar lietas materiāliem objektīvi pierādīts, ka /pers. A/ (/pers. A/) brauca ar ātrumu 78 km/h un tikai pēc sadursmes, kad tika bloķēti viņa vadītā transporlīdzekļa sastāva puspiekabes riteņi un mašīnu sanesa pa labi, bremzēja un grieza stūri pa kresi, secināms, ka /pers. L/ un H.Rämmal izdarītie secinājumi, kuriem bez vērā ņemamiem argumentiem pievienojās arī /pers. K/, ir defektīvi, tie nav ticami un nav pieļaujami pierādīšanā.

Aizstāvja iebildumus par nekonkrētu apsūdzību, kas ierobežo apsūdzētā /pers. A/ (/pers. A/) tiesības uz aizstāvību, ņemot vērā, ka lēmumā par krimināllietas nodošanu prokuroram kriminālvajāšanas uzsākšanai norādīts, ka puspiekabe saslīdējusi, savukārt apsūdzētajam inkriminēta iebraukšana pretējās kustības braukšanas joslā, tiesa neatzīst par pamatotu.

Apsūdzībā norādīts, ka, rodoties puspiekabes sānslīdei, /pers. A/ (/pers. A/) nespēja tikt galā ar transportlīdzekļa sastāva vadību, nesamazināja braukšanas ātrumu līdz pilnīgai transporlīdzekļa sastāva apturēšanai, bet iebrauca pretējās kustības braukšanas joslā, pa kuru tajā brīdī brauca automašīna „VW LT35", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. B/ un kurā kā pasažieris atradās /pers. C/, kā rezultātā notika abu transporlīdzekļu sadursme.

Šāds ceļu satiksmes negadījuma mehānisms norādīts arī ekspertu /pers. H/ un /pers. I/ atzinuma secinājumu daļas 3.punktā, kur noteikts, ka no tehniskā viedokļa par iemeslu ceļu satiksmes negadījumam bija automobiļa „Mercedes Benz" vadītāja rīcība, neizvēloties laika apstākļiem un brauktuves stāvoklim atbilstošu kustības ātrumu, kā rezultātā notika puspiekabes sānslīde un iebraukšana pretējā kustības joslā.

Ceļu satiksmes noteikumu izpratnē ar transportlīdzekļa iebraukšanu pretējā kustības joslā saprot automobiļa vai tā piekabes pilnīgu vai daļēju iebraukšanu (arī ieslīdēšanu) pretējā kustības joslā, tādējādi radot šķēršļus citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kā tas konstatēts arī šajā lietā. Izvērtējot minēto, tiesa secina, ka apsūdzība ir korekta un atbilstoša iepriekš minētiem objektīviem pierādījumiem. Lēmums par krimināllietas nodošanu prokuroram kriminālvajāšanas uzsākšanai neierobežo prokurora tiesības un pienākumu apsūdzībā norādīt inkriminētā noziedzīgā nodarījuma faktiskos apstākļus, kas nosaka juridisko kvalifikāciju, kā arī pārējās ziņas, kas noteiktas Kriminālprocesa likuma 405.pantā. Prokuroram ar likumu uzlikts arī pienākums grozīt apsūdzību Kriminālprocesa likuma 408. un 461.pantā paredzētajos gadījumos.

Izvērtējot iepriekš minēto, tiesa atzīst, ka tiesas izmeklēšanas laikā ar lietā esošajiem un tiesas sēdē pārbaudītajiem pierādījumiem pilnībā pierādīta /pers. A/ (/pers. A/) celtā apsūdzība, kā tas konstatēts šajā spriedumā. Lietā netika konstatētas tādas saprātīgas šaubas par apsūdzētā vainu, kas nebūtu novērstas tiesas izmeklēšanā, un kuras saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 19.pantu būtu vērtējamas par labu apsūdzētajam.

Noziedzīgais nodarījums kvalificējams pēc Krimināllikuma 260.panta 2.daļas, jo /pers. A/ (/pers. A/), būdams kriminālatiesiskās atbildības subjekts, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā izraisīts ceļu satiksmes negadījums un cietušajiem nodarīti smagi miesas bojājumi un izraisīta cilvēka nāve.

Atzīstot /pers. A/ (/pers. A/) vainu par pierādītu, noziedzīgā nodarījuma juridisko kvalifikāciju, kā tas norādīts apsūdzībā un spriedumā, par atbilstošu Krimināllikuma normām, tiesa secina, ka apsūdzētais ir sodāms. Lietā nav konstatēti kriminālatbildību izslēdzoši apstākļi.

Izlemjot jautājumu par apsūdzētajam nosakāmā soda veidu un mēru, tiesa vadās pēc Krimināllikuma 35.panta un 46.panta prasībām, ņemot vērā soda mērķi, izdarītā noziedzīgā nodarījumu raksturu, smagumu, radīto kaitējumu, vainīgā personību, atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus, kā arī pārējos apstākļus, kuriem ir nozīme taisnīga soda noteikšanā.

Saskaņā ar Krimināllikuma 7.pantu, Krimināllikuma 260.panta 2.daļā paredzētais noziedzīgais nodarījums klasificējams kā smags noziegums.

Apstākļi, kuri saskaņā ar Krimināllikuma 47. un 48.pantu būtu atzīstami par atbildību mīkstinošiem vai pastiprinošiem, netika konstatēti.

/pers. A/ (/pers. A/) agrāk nav tiesāts. /pers. A/ (/pers. A/) ir precējies, apgādājamo personu nav. Faktiskā dzīves vieta /dzīvesvieta/. /pers. A/ (/pers. A/) strādā AS /Nosaukums/ par automašīnas vadītāju.

Izlemjot jautājumu par apsūdzētajam nosakāmā soda veidu un mēru, tiesa bez apsūdzētā personību raksturojošām ziņām, viņa attieksmes pret izdarīto, ņem vērā arī pārējos apstākļus, kuriem ir nozīme taisnīga soda noteikšanā.

Noziedzīgais nodarījums izdarīts 2013.gada 8.februārī.

Krimināllikuma 260.panta 2.daļas sankcija (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 2013.gada 1.aprīlim) par šādu noziedzīgu nodarījumu paredzēja sodu brīvības atņemšanas veidā uz laiku līdz 10 (desmit) gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem vai bez tā.

Šobrīd spēkā esošā likuma redakcijā par Krimināllikuma 260.panta 2.daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu paredzēts sodu brīvības atņemšanas veidā uz laiku līdz desmit gadiem.

Saskaņā ar 2012.gada 13.decembra likumu „Grozījumi Krimināllikumā" Pārejas noteikumu, kas stājās spēkā 2013.gada 1.aprīlī, 1.punktu, personas, kuras izdarījušas noziedzīgu nodarījumu līdz šā likuma spēkā stāšanās dienai, saucamas pie kriminālatbildības saskaņā ar tām Krimināllikuma normām, kuras bija spēkā šā nodarījuma izdarīšanas laikā, turklāt ņemot vērā, ka kriminālatbildība par noziedzīgu nodarījumu nevar iestāties, ja pēc šā likuma spēkā stāšanās dienas Krimināllikumā par to netiek paredzēta kriminālatbildība. Pārejas noteikumu 4.punktā noteikts, ka personas, kuras noziedzīgu nodarījumu izdarījušas līdz šā likuma spēkā stāšanās dienai, sodāmas saskaņā ar tām Krimināllikuma normām, kuras bija spēkā šā nodarījuma izdarīšanas laikā, ņemot vērā, ka maksimālais soda apmērs vai laiks nedrīkst pārsniegt maksimālo soda apmēru vai laiku, kāds Krimināllikumā par attiecīgo noziedzīgo nodarījumu paredzēts pēc šā likuma spēkā stāšanās dienas. 6.punktā noteikts, ja par attiecīgo noziedzīgo nodarījumu Krimināllikumā pēc šā likuma spēkā stāšanās dienas paredzēta zemāka brīvības atņemšanas soda minimālā sankcija, tiesa to ņem vērā, nosakot brīvības atņemšanas sodu.

Krimināllikuma 260.panta 2.daļas maksimālā brīvības atņemšanas soda robeža nav mainīta, bet šobrīd spēkā esošais likums paredz mazāku brīvības atņemšanas soda minimālo robežu, ko tiesa ņem vērā, nosakot sodu. Krimināllikuma 38.panta 2.daļa (likuma redakcijā līdz 2013.gada 1.aprīlim) paredzēja, ka brīvības atņemšanas sodu nosaka no trim mēnešiem, bet šobrīd spēkā esošajā likumā noteikts, ka brīvības atņemšanu nosaka no piecpadsmit dienām.

Tiesai jālemj arī par iespējamo papildsodu. Panta sankcija iepriekšējā redakcijā paredzēja alternatīvu papildsoda piemērošanas iespēju, tas ir, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem, vai bez tā. Arī šobrīd spēkā esošais likums nosaka alternatīvas papildsoda piemērošanas iespējas. Lai gan tas nav tieši noteikts Krimināllikuma 260.panta 2.daļas sankcijā, šāda papildsoda piemērošanas iespēju reglamentē Krimināllikuma 44.panta 3.daļa. Krimināllikuma jaunajā redakcijā neviena panta sankcijā netiek norādīts alternatīvi piemērojams papildsods - transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana. Sankcijās atrunāti tikai tie gadījumi, kad šāda papildsoda piemērošana ir obligāta. Pārējos gadījumos pastāv iespēja šādu papildsodu piemērot, saskaņā ar Krimināllikuma 44.panta nosacījumiem. Tas izriet gan no likuma satura, gan jēgas.

Ņemot vērā, ka par šādu noziedzīgu nodarījumu likums kā vienīgo pamatsoda veidu paredz brīvības atņemšanu uz laiku no piecpadsmit dienām līdz desmit gadiem, tiesa konkrētajā lietā nesaskata tādus īpašus apsūdzētā atbildību ietekmējošus apstākļus, kas saskaņā ar Krimināllikuma 49.pantu dotu pamatu lemt jautājumu par vieglāka soda veida piemērošanu, sods apsūdzētajam nosakāms brīvības atņemšanas veidā panta sankcijā noteiktajās robežās.

Saskaņā ar Krimināllikuma 46.panta 3.daļu, nosakot soda mēru, tiesa ņem vērā atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus. Ņemot vērā, ka lietā nav konstatēti apsūdzētā atbildību mīkstinoši apstākļi, nav atbildību pastiprinošu apstākļu, sods brīvības atņemšanas veidā būtu nosakāms tuvāk panta sankcijas vidējai robežai. Vienlaikus tiesa vērtē arī apsūdzētā personību, agrāk nav sodīts, ir pastāvīgs darbs, dzīvesvieta, nav ziņu par citiem izdarītiem noziedzīgiem nodarījumiem, kā arī ņem vērā laika periodu, kāds pagājis kopš noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas, atzīstot, ka brīvības atņemšanas sodu iespējams noteikt zemāku par panta sankcijas vidējo robežu.

Piespriestais brīvības atņemšanas sods ir izpildāms, jo tiesa konkrētajā krimināllietā nesaskata Krimināllikuma 55.pantā paredzētos apstākļus, kas dotu pamatu lemt jautājumu par nosacītas notiesāšanas piemērošanu.

Krimināllikuma 260.panta 2.daļā paredzētais noziedzīgais nodarījums ietverts Krimināllikuma Sevišķās daļas XXI nodaļā „Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību", uzsverot šo noziedzīgo nodarījumu paaugstināto sabiedrisko bīstamību. Lai gan šāds noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības, ar to tiek apdraudēta cilvēku dzīvība un veselība daudz plašākā nozīmē un bīstamākā veidā, kā, piemēram, tīšu miesas bojājumu nodarīšanas gadījumā. Būtisks ir tas apstāklis, ka noziedzīgais nodarījums ceļu satiksmē tiek izdarīts, izmantojot paaugstinātas bīstamības objektu - transportlīdzekli, un sekas var būt daudz smagākas.

Tas izriet arī no konkrētās lietas, jo apsūdzētais vadīja kravas automašīnu (vilcēju) ar puspiekabi un kravu, kur kopējais sastāva svars pārsniedza 30 tonnas. Likumsakarīgi, ka ceļu satiksmes negadījumā, kurā iesaistīts šāds transportlīdzeklis, sekas ir smagas. Konkrētajā gadījumā vienai personai nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, bet otra persona gājusi bojā. Ievērojot to, ka apsūdzētajam transportlīdzekļu vadīšanas stāžs ir 35 gadi, kravas automašīnas vadītāja stāžs 20 gadi, notikušo nevar attaisnot ar zināšanu vai praktisko iemaņu trūkumu. Ievērojot to, ka noziedzīgo nodarījumu ceļu satiksmē izdarījis profesionāls autovadītājs, pildot savus darba pienākumus un vadot paaugstinātas bīstamības objektu - kravas automašīnu, nodarījuma rezultātā iestājušās smagas neatgriezeniskas sekas, apsūdzētajam piemērojams papildsods - transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana. Ņemot vērā, ka lietā nav atbildību mīkstinošu apstākļu, nav pamata noteikt minimālo papildsods termiņu. Tā kā lietā nav arī atbildību pastiprinošu apstākļu, papildsods nosakāms tuvāk panta sankcijas vidējai robežai.

Izvērtējot jautājumu par lietā pieteiktajām kaitējuma kompensācijām, tiesa secina, ka /pers. C/ pieteiktā kaitējuma kompensācija apmierināma pilnībā, bet /pers. D/ kompensācijas pieteikums apmierināms daļēji.

Kriminālprocesa likuma 22.pants paredz, ka personai, kurai ar noziedzīgu nodarījumu radīts kaitējums, ņemot vērā tās morālo aizskārumu, fiziskās ciešanas un mantisko zaudējumu, tiek garantētas procesuālās iespējas morālas un materiālas kompensācijas pieprasīšanai un saņemšanai. Kriminālprocesa 350.pants nosaka, ka kompensācija ir naudas izteiksmē noteikta samaksa, ko persona, kura ar noziedzīgu nodarījumu radījusi kaitējumu, samaksā cietušajam kā gandarījumu par morālo aizskārumu, fiziskām ciešanām un mantisko zaudējumu. Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 351.pantu, cietušajam ir tiesības iesniegt pieteikumu par radītā kaitējuma kompensāciju jebkurā kriminālprocesa stadijā līdz tiesas izmeklēšanas uzsākšanai. Minētās prasības cietušie ir ievērojuši. Likums arī nosaka, ka gadījumos, ja cietušais uzskata, ka ar kompensāciju kriminālprocesā nav atlīdzināts viss radītais kaitējums, viņam ir tiesības prasīt tā atlīdzināšanu Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

Vainīgās personas pienākums atlīdzināt nodarīto kaitējumu izriet no Civillikuma 1635.panta, kur noteikts, ka katrs tiesību aizskārums, tas ir, katra pati par sevi neatļauta darbība, dod tam, kam tā kaitējusi, tiesību prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Civillikuma 2347.pants paredz pienākumu atlīdzināt nodarīto miesas bojājumu rezultātā radušos zaudējumus, kas saistīti ar ārstēšanās izdevumiem un bez tam, pēc tiesas ieskata, varbūtējo atrauto peļņu.

Ņemot vērā, ka /pers. A/ (/pers. A/) ar šo spriedumu tiek atzīts par vainīgu viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, kā rezultātā cietušajam /pers. C/ nodarīti smagi miesas bojājumi, bet /pers. B/ no gūtajiem miesas bojājumiem gājis bojā, viņam ir pienākums atlīdzināt cietušajiem nodarīto kaitējumu.

Lietā nav pieteiktas kaitējuma kompensācijas par nodarīto materiālo zaudējumu.

Izvērtējot jautājumu par cietušo pieteikto atlīdzību apmēriem par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām, tiesa ņem vērā gan kaitējuma nodarītāja vainas pakāpi, gan cietušo fiziskās ciešanas, morālā aizskāruma dziļumu un publiskumu, vainīgās personas mantisko stāvokli, ievērojot saprātīguma un taisnīguma principus.

Morālais kaitējums ir personai piemītošu nemantisku labumu vai ar likumu aizsargātu interešu prettiesisks aizskārums, kas personai radījis ciešanas, pārdzīvojumus, sāpes. Lai gan morālais kaitējums nav izsakāms mantiskās vērtībās un to nevar atlīdzināt kā tiešos zaudējumus, var kompensēt morālā kaitējuma sekas. Kompensācija ir konkrētā naudas izteiksmē nosakāma summa. Ja mantiskā zaudējuma gadījumā likums uzliek par pienākumu prasītājam pierādīt zaudējumu, tad atlīdzību par morālo kaitējumu nosaka tiesa pēc saviem ieskatiem, ņemot vērā morālā kaitējuma smagumu un sekas. Cietušajam tikai jānorāda uz morālā kaitējuma esamību un uz sekām, ja tādas ir iestājušās.

Izvērtējot morālā kaitējuma kompensācijas apmēru, tiesa ņem vērā, ka kaitējums cietušajiem nodarīts /pers. A/ (/pers. A/) prettiesisku darbību rezultātā, kur nodarījums izdarīts aiz neuzmanības. Izdarītais noziedzīgais nodarījums klasificējams kā smags noziegums. Nosakot morālā kaitējuma apmēru tiesa ņem vērā arī apsūdzētā iespēju atlīdzināt nodarīto kaitējumu. Lietā nav ziņu par /pers. A/ (/pers. A/) piederošiem nekustamiem īpašumiem vai citu mantu, taču apsūdzētā mantiskais stāvoklis ir tikai fakultatīvs kritērijs, kurš tiesai nav jāņem par pamatu nosakot atlīdzības apmēru, tomēr tiesai jābūt pret to iecietīgai. Vienlaikus tiesa ņem vērā, ka lietā nav ziņu par tādu apsūdzētā veselības stāvokli, kas ierobežotu viņa iespējas strādāt. Kā paskaidroja pats apsūdzētais, viņam ir pastāvīgs darbs, ienākumi mēnesī esot aptuveni 500 EUR (pieci simti eiro). Apsūdzētais ir precējies, taču nav apgādājamo personu.

Analizējot cietušā /pers. C/ fizisko un morālo ciešanu pakāpi, tiesa ņem vērā, ka atbilstoši lietā esošajam tiesu medicīnas ekspertīzes atzinumam cietušajam nodarītie miesas bojājumi pēc sava rakstura pieskaitāmi pie smagiem miesas bojājumiem, kas bīstami dzīvībai. Traumas rezultātā bija nepieciešams izņemt daļu tievās zarnas. Tiesai nav pamata apšaubīt /pers. C/ tiesas sēdē sniegtos paskaidrojumus par pārciestajām sāpēm, ilgo rehabilitācijas periodu un negatīvajām sekām, kādas saglabājušās pēc pārdzīvotā negadījuma vēl šodien.

/pers. D/ personīgi nav nodarītas fiziskas ciešanas, taču zaudējot vienīgo dēlu, cietušajai nenoliedzami nodarīts neatgriezenisks morāls kaitējums. Kā paskaidroja juridiskās palīdzības sniedzēja, /pers. D/ jūtas morāli sagrauta un faktiski zaudējusi dzīves jēgu. Situāciju vēl vairāk pasliktinot negatīvā attieksme, ko apsūdzētais demonstrē ieilgušajā pirmstiesas un tiesas procesā, neatzīstot savu vainu, kas acīmredzami apspiež ar pierādījumiem, notikušajā vainojot bojā gājušo /pers. B/. Fakts, ka /pers. D/ dzīves kvalitāti būtiski ietekmējis notikušais ceļu satiksmes negadījums un dēla zaudējums, bija novērojams arī tiesas sēdē, kontaktējoties ar cietušo.

Izvērtējot jautājumu par atlīdzības apmēru, tiesa ņem vērā arī tiesu praksi par noteiktām kompensācijām līdzīgu kategoriju lietās.

Izvērtējot iepriekš minētos apstākļus, tiesa atzīst, ka cietušā /pers. C/ pieteiktā kompensācija par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām ir apmierināma pilnībā, piedzenot no /pers. A/ (/pers. A/) par labu /pers. C/ 5000 EUR (pieci tūkstoši eiro), bet cietušās /pers. D/ pieteiktā kaitējuma

kompensācija apmierināma daļēji, tas ir, 10000 EUR (desmit tūkstoši eiro) apmērā, piedzenot šādu summu par labu cietušajai no apsūdzētā.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 367.panta 1.daļas 5.punktu un 368.pantu, no /pers. A/ (/pers. A/) par labu Nodrošinājuma valsts aģentūrai piedzenami procesuālie izdevumi, kas saistīti ar pirmstiesas izmeklēšanas laikā izņemtā transportlīdzekļa „VW LT35", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, nogādāšanu glabāšanai un glabāšanu.

Izlemjot jautājumu par lietiskajiem pierādījumiem un dokumentiem, tiesa vadās pēc Kriminālprocesa likuma 240.panta prasībām.

Ņemot vērā iepriekš minēto, vadoties pēc Kriminālprocesa likuma 511., 512., 520., 524., 527., 528., 529. un 530.panta, tiesa

n o s p r i e d a :

/pers. A/ (/pers. A/) atzīt par vainīgu pēc Krimināllikuma 260.panta 2.daļas (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 2013.gada 1.aprīlim) un sodīt ar brīvības atņemšanu uz 2 (diviem) gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 3 (trim) gadiem.

Soda izciešanas termiņu /pers. A/ (/pers. A/) skaitīt no faktiskās aizturēšanas brīža.

/pers. A/ (/pers. A/) piemēroto drošības līdzekli - uzturēšanās noteiktā vietā atstāt negrozītu, līdz tiesas spriedums stāsies likumīgā spēkā.

Piedzīt no /pers. A/ (/pers. A/) par labu /pers. D/ kompensāciju par morālo aizskārumu 10000 EUR (desmit tūkstoši eiro).

Piedzīt no /pers. A/ (/pers. A/) par labu /pers. C/ kompensāciju par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām 5000 EUR (pieci tūkstoši eiro).

Piedzīt no /pers. A/ (/pers. A/) par labu Nodrošinājuma valsts aģentūrai (reģistrācijas numurs 90009112024, Valsts kase TRELLV22, norēķinu konts LV86TREL2140651020000) procesuālos izdevumus 164,31 EUR (viens simts sešdesmit četri eiro 31 cents), nosakot šajā daļā 30 (trīsdesmit) dienu termiņu sprieduma labprātīgai izpildei, termiņu skaitot no sprieduma spēkā stāšanās dienas.

Pēc sprieduma stāšanās spēkā lietiskos pierādījumus: automašīnas „Mercedes Benz 934.03", reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, tahogrāfa karti, kas pievienota lietai, glabāt kopā ar krimināllietu; vienu CD-R disku ar ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas laikā uzņemtajām fotogrāfijām, iznīcināt.

Spriedumu apelācijas kārtībā var pārsūdzēt Vidzemes apgabaltiesā 10 (desmit) dienu laikā pēc dienas, kad pieejams pilns tiesas nolēmums, sūdzību vai protestu iesniedzot Cēsu rajona tiesā.

Pilns sprieduma teksts pieejams Cēsu rajona tiesas kancelejā 2015.gada 12.martā.

Tiesnesis H.Brasovs