NORAKSTS

Lietas Nr. 11314003909
Lietas arhīva Nr. K24-0035-14/2

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā
Ogrē 2014.gada 28.augustā

Ogres rajona tiesa šādā sastāvā:
tiesnese Zeltīte Kusiņa,
piedaloties prokurorei **Artai Vanagai,**
un aizstāvei **Ilzei Skaistkalnei,**
izskatīja atklātā tiesas sēdē 2014.gada 26.-28.augustā krimināllietu, kurā

/pers. A/, personas kods /personas kods/,
apsūdzēts Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 01.04.2013.).

Tiesa konstatēja

/pers. A/, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus un tā rezultātā cietušajai nodarīti smagi miesas bojājumi šādos apstākļos:

2009.gada 9.decembrī ap plkst.8.05 /pers. A/ vadīja automašīnu Toyota Picnic, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, Lielvārdes novada Jumpravas pagastā pa autoceļu Rīga-Daugavpils no Rīgas puses virzienā uz Daugavpili.

/pers. A/, vadot automašīnu, neizvēlējās atbilstošu braukšanas ātrumu ceļa un meteoroloģiskiem apstākļiem, redzamībai braukšanas virzienā, savlaicīgi nereaģēja uz šķērsli un minētā ceļa 74,3.kilometrā izraisīja sadursmi ar automašīnu BMW 520, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kuras vadītāja /pers. B/ bija apturējusi automašīnu, lai veiktu kreisā pagrieziena manevru uz degvielas uzpildes staciju „Lukoil".

Pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus, /pers. A/ izraisīja sadursmi ar automašīnu BMW 520, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kura sadursmes rezultātā tika iestumta pretējā braukšanas joslā, kur notika sadursme ar automašīnu Scania R143, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, ar piekabi Kilafors SVT 100, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kuru vadīja /pers. C/ no Daugavpils puses Rīgas virzienā.

Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā miesas bojājumus ieguva /pers. B/.

/pers. A/ pārkāpa Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi":

4.punktu – ceļu satiksmes dalībniekiem ir pienākums pildīt šo noteikumu prasības un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus;

10.punktu – ceļu satiksmes dalībnieku pienākums ir rīkoties tā, lai nenodarītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus;

112.punktu – transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, transportlīdzekļa īpatnības un stāvokli, kā arī

ceļa un meteoroloģiskos apstākļus, īpaši redzamību braukšanas virzienā;

113.punktu – 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.

Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā cietusī /pers. B/ ieguva politraumu ar šādiem miesas bojājumiem: galvas sasitums – galvas smadzeņu (lielo pusložu, vidussmadzeņu un smadzeņu stumbra) kontūzija ar daudziem kontūzijas perēkļiem smadzenēs, asiņošanu zem mīkstajiem smadzeņu apvalkiem; krūšu kurvja sasitums – 9., 10.krūšu skriemeļu lūzums ar muguras smadzeņu kontūziju un to funkciju traucējumu, 3.krūšu skriemeļa smailā izauguma lūzums, plaušu kontūzija ar asiņu un gaisa ieplūšanu plaušu plēves dobumos, labās puses 9. un 10.ribu lūzumi, kreisās puses 1., 2., 5., 6., 7., 8., 9. un 10.ribu lūzumi; kreisā apakšstilba sasitums ar lielā un mazā lielu kaulu dislocētiem lūzumiem, t.i., iegūtie miesas bojājumi pēc sava rakstura pieskaitāmi pie smagiem miesas bojājumiem, kā bojājumi, kas bīstami dzīvībai.

Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi ir tiešā cēloniskā sakarā ar cietušās /pers. B/ iegūtajiem miesas bojājumiem.

Ar norādītajām darbībām /pers. A/ izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.).

Saskaņā ar Kriminālprocesa 498.panta prasībām, noskaidrojot apsūdzētā attieksmi pret izvirzīto apsūdzību tiesas izmeklēšanā, **apsūdzētais /pers. A/** sevi par vainīgu viņam izvirzītajā apsūdzībā par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu **neatzina** un norādīja, ka Ceļu satiksmes noteikumu 112.punktu nav pārkāpis, jo ievērojis ātrumu. Cietušās automašīna nebija apgaismota, tai nedega neviens gaismas signāls. Neatzina cietušās pārstāvja pieteiktās kaitējuma kompensācijas atlīdzināšanas pienākumu.

Tiesas izmeklēšanā pārbaudīti pierādījumi /pers. A/ izvirzītajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas un noskaidroti turpmāk minētie noziedzīga nodarījuma apstākļi.

Cietušās /pers. B/ pārstāvis /pers. D/ tiesas izmeklēšanā (19.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī aptuveni starp plkst.8.00-9.00 no rīta brauca ar savu mašīnu pa Rīga-Daugavpils šoseju A6 uz darbu Ogrē no savas dzīves vietas Lielvārdē, kad viņam piezvanīja /pers. B/ darba kolēģe Irina un paziņoja par notikušo avāriju, kurā cietusi /Pers. B/.

/pers. D/ apgrieza mašīnu un brauca Jumpravas virzienā uz /Pers. B/ darbavietu „LUKoil" benzīntankā. Ierodoties negadījuma vietā, kas bija starp Skrīveriem un Dzelmēm, pretī benzīntankam uz Rīga-Daugavpils šosejas, konstatēja, ka atbraukusi ātrā palīdzība un sieva bija ievietota mediķu automašīnā, kurā viņam atļāva iekāpt. Sieva bija pie samaņas. Pirmais, ko viņa teica, lai neved uz Ogres slimnīcu. Mediķu lēmums bija vest sievu uz slimnīcu „Gaiļezers". Cietušās pārstāvis liecināja par sarunu ar sievu, ka viņa raudāja un prasīja piedošanu, jo atsprādzējusi drošības jostu pirms nobraukšanas no šosejas uz darbavietu, kad notika negadījums.

Pēc ceļu policistu rīkojuma /pers. D/ palūdza brālim /pers. E/, lai noorganizē bojātās automašīnas BMW aizvešanu.

Cietušās pārstāvis iztiesāšanā liecināja, ka vairāk neko nenoskaidroja par notikuma apstākļiem no sievas, arī no darba kolēģiem, jo viņi dzirdējuši tikai troksni un, iznākot ārā, redzēja, ka saskrējušās automašīnas, un izsauca ātro palīdzību.

Sievu aizveda uz Gaiļezeru, uz kurieni /pers. D/ brauca kopā ar māti /pers. F/. Ierašanās laikā slimnīcā /pers. B/ bija operāciju zālē, gaidīja, līdz beigsies operācija. Rīta pusē sievu ievietoja palātā, kad sieva nāca pie samaņas, atkal raudāja, prasīja piedošanu, ka atsprādzēja siksnu. /pers. D/ liecināja, ka lūdza sievu izstāstīt, kas noticis. Viņa izskaidroja, ka brauca uz darbu, piebraucot pie darbavietas „LUKoil" benzīntankā, ieslēdza kreisās puses pagrieziena signālu, apstājās, lai palaistu pretī braucošo smago mašīnu. Sieva atsprādzēja drošības siksnu, spogulī redzēja, ka brauc vieglā automašīna, nesamazinot ātrumu. Viņa sapratusi, ka ir beigas, ar to stāsts aprāvās.

Cietušās pārstāvis liecināja tiesai, ka pēc kāda laika izmeklētāja, uzvārdu neatceras, teica, ka vīrietis, kas izraisīja avāriju, teica, ka sievas mašīnai nav degusi neviena gaisma. /pers. D/ liecināja, ka slimnīcā pārjautāja sievai par šo faktu. Sieva teica, ka gaismas bija ieslēgtas un dega kreisais pagrieziena rādītājs. Tā kā izskanēja tādas aizdomas, pārstāvis /pers. D/ lūdza izmeklētājai veikt bojātās automašīnas ekspertīzi. Ekspertīze norādīja, ka automašīna bija tehniski labā stāvoklī. /pers. D/ ieskatā būtu muļķīgi, ja cilvēkam nebūtu ieslēgtas gaismas, jo decembra sākumā plkst.8.00 ārā bija tumšs.

Pārstāvis liecināja tiesai, ka pirmo nedēļu pēc avārijas sieva perfekti visu atcerējās, bija pie samaņas un nedēļu varēja skaidri atbildēt uz jautājumiem, bet pēc nedēļas sākās šķidruma uzkrāšanās galvā un pēc tam sākās atmiņas zudumi. Tas bija avārijas traumu rezultātā, sākās hidrocefālija, lika caurulīti mugurā. Sākās atmiņas traucējumi. Hidrocefāliju mazināja, liekot caurulīti. Pārstāvja ieskatā muguras dēļ viss pārgāja uz galvu.

2011.gada 19.oktobra tiesas sēdē cietušās pārstāvis liecināja, ka bijušas 16 smagas mugurkaula operācijas. Uz šo laiku darbojas 4.caurulīte, kura nodrošina liekā šķidruma neuzkrāšanos smadzenēs. /pers. D/ raksturoja cietušās veselības stāvokli, ka sieva patstāvīgi nepārvietojas, ir kopjama, gulošs cilvēks. Viņai piešķirta pirmā invaliditātes grupa, bijušas divas rehabilitācijas Vaivaros, gaidāma trešā – Dubultos. Jau pusotru gadu katru dienu uz māju brauc fizioterapeits, panākts progress, sieva var matus izķemmēt un maizi apēst. Pārstāvis liecināja, ka notikums ietekmēja visas ģimenes dzīvi, vecākā meita pabeidza vidusskolu, bija vēlme uz ārzemēm braukt mācīties, bet nevar to atļauties, jo sāka strādāt, lai palīdzētu /Pers. B/ aprūpē.

Cietušās pārstāvis /pers. D/ liecināja tiesai, ka uzzināja no sievas darba kolēģa /pers. G/ par apsūdzētā /pers. A/ stāstīto degvielas uzpildes stacijas palīgstrādniekam, kura uzvārdu /pers. D/ nezina. Apsūdzētā stāstītais bija, ka pirms sadursmes regulējis radio, pacēlis acis un par vēlu pamanījis mašīnu. Šo informāciju pārstāvis tika pateicis izmeklētājai.

/pers. D/ liecināja tiesai, ka apsūdzētais nav izrādījis nekādu interesi, nav pat piezvanījis. Vienīgais, kurš painteresējies par sievas veselību, ir apsūdzētā patēvs vai tēvs, kurš ir koleģiālās attiecībās – biznesā ar /pers. D/ brāli.

Par laika apstākļiem 2009.gada 9.decembrī /pers. D/ liecināja, ka ārā bija tumšs, mitrs un vēss. Bija vēls rudens, riktīga ziema vēl nebija sākusies, sniegs vēl nebija. Jābrauc bija uzmanīgi. Avārijas posmā ceļš bija pārredzams, taisns, lai apbrauktu mašīnas, kuras nogriežas uz degvielas uzpildes staciju, ir speciāla josla pa labi. Sieva vienmēr piesprādzējās, vienmēr pārbaudīja, vai ieslēgtas gaismas, kuras jāslēdz ar roku, jo mašīnai nebija tā sistēma, kad, iedarbinot dzinēju, automātiski ieslēdzas gaismas. Pagrieziena rādītāji jāslēdz ar roku uz augšu, uz leju. Cietušās pārstāvis liecināja, ka sieva bija ļoti rūpīga un prasīga jautājumos par mašīnas tehnisko stāvokli. Līdz negadījumam ar šo BMW sieva bija braukusi apmēram gadu.

Lietas iztiesāšanas gaitā 2012.gada 20.novembra tiesas sēdē cietušās pārstāvis /pers. D/ liecināja, ka sievas veselības stāvoklis kļuvis stabilāks, nāves briesmas nedraud, nodarbojas ar fizioterapiju, bet sieva nestaigā, pati sevi nespēj apkopt, joprojām pirmā invaliditātes grupa, labāk sākusi kontaktēties. Pārstāvim nav pretenziju pret mediķiem.

Liecinieks/pers. E/ tiesas izmeklēšanā (19.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī viņam piezvanīja brālis /pers. D/ un pateica, ka noticis negadījums, un viņš neieradīsies darbā. Vēlāk /pers. D/ piezvanīja un palūdza, lai savāc no notikuma vietas automašīnu BMW 520, kura piederēja līzinga kompānijai un ar kuru brauca brāļa sieva /pers. B/.

Iztiesāšanā /pers. E/ liecināja, ka negadījuma vietā pirmais, kas iekrita acīs, bija smagā automašīna, kura atradās ceļa malā kreisajā pusē, skatoties braukšanas virzienā no Ogres, automašīnas marku neatceras. Tā mašīna, kas ieskrēja vieglajā automašīnā BMW, bija „minivena" tipa un atradās ceļa malā. Precīzu laiku /pers. E/ neatceras, bija apmēram ap plkst.10.00, kad ieradās notikuma vietā. Uz vietas strādāja policija, brāļa sievas un ātrās palīdzības vairs nebija notikuma vietā.

Kad ceļu policija atļāva evakuēt automašīnu no „LUKoil" degvielas uzpildes stacijas, kas atrodas starp Dzelmēm un Klidziņu, kopā ar saviem darba kolēģiem /pers. E/ aizveda ar treileri mašīnu uz Ogri, Vidzemes ielu 3, kur atrodas liecinieka uzņēmuma nožogota un apsargāta teritorija, kurā mašīna tika apsegta un kādu laiku glabājās. Brāļa sievas mašīna tika izvilkta no ceļa malas grāvja, tā bija sasista un netīra pēc avārijas.

Liecinieks/pers. E/ liecināja tiesai, ka uz evakuēšanas brīdi automašīnai BMW nekas nedega, jo viss bija sasists. /pers. E/ liecināja, ka apskatījās automašīnu, tai bija ieslēgts tuvās gaismas slēdzis, bet neatceras, vai ieslēgtā stāvoklī bija pagrieziena slēdzis.

Lieciniece/pers. H/ tiesas izmeklēšanā (19.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 10.decembrī aizbrauca pie māsas /pers. B/ uz slimnīcu. /pers. H/ prasīja māsai, kas notika. Lieciniece tiesai liecināja par to, ko māsa stāstīja slimnīcā.

/pers. B/ teica, ka braukusi uz darbu pirms plkst.8.00, apstājusies pie benzīntanka, ieslēgusi rādītājus un gaidījusi, kad garām pabrauks „fūra". Māsa žēlojās par to, ka atsprādzēja drošības jostu pirms iebraukšanas darbavietā. Māsa stāstīja lieciniecei pēdējo brīdi, kuru atcerējās, t.i., paskatījās spogulī un

redzēja, ka virsū brauc mašīna. Vēl māsa teikusi, ka viņa pareizajā joslā bija nostājusies, kur parasti griežas uz benzīntanku. Vairāk neko par ceļu satiksmes negadījumu /pers. B/ nestāstīja.

Lieciniece/pers. H/ liecināja tiesai, ka pirmās 5 dienas māsa bija pie saprāta. Viņas pirmais jautājums bija: par ko tas cilvēks tā. Pēc tam māsas veselības stāvoklis pasliktinājās, neko vairs neatcerējās.

Par /pers. B/ braukšanas stilu un iemaņām /pers. H/ liecināja, ka bija ļoti droši braukt. Kad māsa vadīja mašīnu, viņa vienmēr ievēroja visus drošības noteikumus.

Lieciniece/pers. H/ liecināja, ka māsa uzturēja un rūpīgi izturējās pret savu mašīnu. Ja kaut kas bija noticis, vienmēr veda mašīnu uz servisu, mašīna bija ļoti labā tehniskajā stāvoklī.

Lieciniece /pers. F/ tiesas izmeklēšanā (19.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka viņa kā /pers. B/ vīra /pers. D/ māte brauca otrajā dienā 2009.gada 10.decembrī uz slimnīcu. Lieciniece tiesai liecināja par to, ko /pers. B/ stāstīja par negadījumu.

/pers. B/ apstājās pie savas darbavietas, jo pretī brauca „fūra", viņas mašīnai bija ieslēgti pagriezieni. Cietusī teica, ka vienīgais, ko izdarīja, noņēma drošības siksnu, paskatījās spogulī un redzēja, ka brauc mašīna, pēc tam vairs neko neatceras. Par negadījumu tajā nedēļā pārrunāja, kas būtu, ja drošības josta būtu piesprādzēta. Lieciniece/pers. F/ tiesai liecināja, ka līdz tam brīdim, kad /Pers. B/ pārstāja loģiski spriest, centās uzturēt optimistisku noskaņojumu, lai vedekla domātu par izveseļošanos.

Iztiesāšanā /pers. F/ liecināja, ka viņa kopj /pers. B/, kura tagad dzīvo pie liecinieces. /pers. F/ vērtējumā /Pers. B/ loģiskās spējas tikai daļēji atjaunotas, jo dažreiz ir „bērna prātā", var parunāt, bet pēc kāda brīža atkal var prasīt to, kas jau izrunāts. Daži pagātnes notikumi saglabājušies prātā, daži pazuduši. Dažreiz/Pers. B/grib pārliecināt citus, ka viņai ir vēl viena māja, kuras, protams, nav. Lieciniece tiesai liecināja, ka dakteri saka, lai negaidot no /Pers. B/ loģisku spriešanu, jo avārijas rezultātā ir kaut kāds bojājums galvas smadzenēs, kas neatgriezīsies. Ir problēmas ar pamperiem. /pers. F/ liecināja, ka uz šo brīdi iepriecina /Pers. B/ atgūtās spējas pašai ēst, jo no sākuma barošana notika caur zondi. Kādus trīs mēnešus atpakaļ cietusī sāka normāli ēst, spēj ar salvetīti un ar labo roku seju noslaucīt. Vienlaikus /Pers. B/var sist, spļaut virsū, bļaut, bet tuviniekiem jānodarbojas ar cietušo, lai rokas un kājas atcerētos savu darbību un fiziskie refleksi saglabātos.

Liecinieks/pers. I/ tiesas izmeklēšanā (19.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī ar darba biedriem kā katru dienu brauca uz darbu. Tas varēja būt ap plkst.8.00. Pa Rīga-Daugavpils šoseju bija intensīva satiksme. Bija mitrs laiks, kaut kas no gaisa nāca, dūmaka bija. Ceļa posmā Skrīveri-Dzelmes redzamība bija apgrūtināta, bija agrs rīts, saucamais mijkrēslis. Tuvojoties „LUKoil" degvielas uzpildes stacijai, priekšā brauca vieglā mašīna, kuru vadīja /pers. I/ kolēģis, un smagā mašīna ar kokmateriāliem. Tieši pretī „LUKoil" benzīntankam pēkšņi kaut kas sagriezās, /pers. I/ saprata, ka noticis negadījums un strauji bremzēja, iebrauca benzīntanka stāvvietā un ieraudzīja, ka uz braucamās daļas stāv „minivens" Daugavpils virzienā un pretējā šosejas pusē pretī benzīntankam praktiski nost no braucamās daļas – sadauzīta mašīna, kuras marku pirmajā brīdī nevarēja pateikt.

Liecinieka mašīnā bija divas atstarojošās vestes, kāds no viņiem – militārpersonām devās regulēt satiksmi. Notikuma vietā bija liecinieka kolēģi /pers. J/, /pers. K/, /pers. L/, arī /pers. M/, vēl kādi, jo notikuma vietā bija apstājušās daudzas mašīnas, tostarp 54.bataljona zemessargi, kuri braukuši aiz liecinieka /pers. I/ vadītās mašīnas.

Liecinieks/pers. I/ tiesai liecināja, ka notikuma vietā kopā ar saviem kolēģiem /pers. J/, /pers. K/, iespējams arī /pers. L/ pieskrēja pie sadauzītās mašīnas, kur konstatēja tukšu vadītāja vietu, neviena tur nebija, pirmajā mirklī domājuši, ka vadītājs aizmucis. Pēc uzmanīgākas ieskatīšanās redzēja, ka uz aizmugurējā sēdekļa ir neliela auguma sieviete, kura neizrādīja nekādas dzīvības pazīmes. /pers. I/ liecināja, ka ar lielām grūtībām viņi attaisīja abas aizmugurējās durvis, uzsāka sarunu ar cietušo, bet atbildes nebija.

Militārajā dienestā viņi ir pastiprināti mācīti sniegt pirmo palīdzību, sagatavoja vietu, kur cietušo sievieti noguldīt. No plastmasas paneļiem un no sēdekļu daļām izveidoja līdzenu virsmu, uzklāja no /pers. I/ personiskā ekipējuma guļammaisu. Lai sievieti nelokot izceltu no automašīnas, vajadzīgs maksimāli liels atbalsta laukums, salika četratā rokas, izcēla un nolika uz pamatnes. Visu laiku runāja ar cietušo, līdz kādā brīdī viņa nāca pie samaņas un pateica, ka braukusi uz darbu. Cietusī lūdza sameklēt viņas vīru, ka viņai bija telefons.

Liecinieks/pers. I/ tiesai liecināja, ka aizgāja uz benzīntanku pie operatora, lai palīdz sameklēt cietušās vīru.

Vēl liecinieks tiesai liecināja, ka savā starpā runājuši par redzēto, t.i., sieviete nebija

piesprādzējusies. /pers. I/ vērtējumā sieviete laikam dzirdēja viņu savstarpējās sarunas, jo teica, ka apstājās pirms iebraukšanas savā darbavietā un bija atsprādzējusies tajā vietā pirms pagrieziena uz darbavietu, lai palaistu smago automašīnu.

/pers. I/ liecināja, ka notikuma vietā bija daudz mašīnas apstājušās un izskanēja tāda šoferu versija, ka cilvēks, kurš bija iebraucis sievietes mašīnā, teicis par gaismu neesamību sievietes automašīnai. Šo izteikumu sakarā /pers. I/ aizgāja speciāli apskatīties un redzēja, ka gaismas slēģis bija nepārprotami ieslēgtā stāvoklī, pagrieziena slēģim gan nepievērsa uzmanību. /pers. I/ liecināja, ka tas būtu neloģiski, ja tumšā laikā kāds bez ieslēgtām gaismām brauktu.

Liecinieks/pers. I/ ar kolēģiem sagaidīja neatliekamo palīdzību, kura ieradās diezgan ātri, kā arī palīdzēja mediķiem sievieti uzlikt uz nestuvēm.

Izvaicāts detalizētāk par notikuma vietas un laika apstākļiem, /pers. I/ liecināja, ka degvielas uzpildes stacija ir pamanāma no ceļa. Lai nogrieztos uz degvielas uzpildes staciju, ir speciāla josla, pa kuru var apbraukt tās mašīnas, kuras nogriežas. Liecinieka vērtējumā laika apstākļi bija tādi, kas prasa uzmanību, jo tādos stāties un griezties diezgan bīstami. /pers. I/ liecināja, ka paši nesteidzās un braukuši ap 80 km/h ar palielām distancēm līdz 70 metri starp automašīnām. Vispār tas ir labi pārredzams ceļa posms, varbūt ir kāda gaismu spēle, katrā ziņā jābrauc uzmanīgi. Braucot, cēla no asfalta augšā mitrumu, iespējams, kaut kas nāca no gaisa, bija dūmaka, /pers. I/ lietoja stikla tīrītāju fragmentārajā režīmā.

Liecinieks/pers. I/ tiesai liecināja, ka nolēmuši izvilkt cietušo no automašīnas, jo nevarēja izslēgt automašīnas aizdegšanās risku. Sieviete nebija iespiesta, viņa bija bezsamaņā. Militāristiem ir nosacījumi, ja cilvēks ir iesprostots un bez samaņas, tad obligāti jāvelk ārā. Tā ir standarta operācija un viņiem neradās šaubas par to, vai vajag vai nevajag cietušo celt ārā no automašīnas. Ja cietusī būtu teikusi, ka sāp mugura, iespējams, neaiztiktu, tomēr dzīvības glābšana ir un būtu primāra.

/pers. I/ liecināja, ka strādā Nacionālo bruņoto spēku Lielvārdes Gaisa spēku aviācijas bāzē un vispār 11 gadus dienē Nacionālajos bruņotajos spēkos. Dienestā Vairis Kraševskis izgājis glābšanas kursus, standartu māca jaunkareivja kursos, pēc tam instruktoru skolā un dienestā obligāti jāzina pirmā palīdzība, kā arī zināšanas un prasmes tiek pārbaudītas, kārtojot testus.

Liecinieks/pers. K/ tiesas izmeklēšanā (20.10.2011. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī viņš brauca /pers. I/ vadītajā automašīnā pa Rīga-Daugavpils šoseju no Aizkraukles uz darbu Lielvārdē, pa priekšu brauca smagā automašīna un vieglā automašīna. Ceļš bija mitrs, bija migla.

/pers. K/ sēdēja automašīnā aiz vadītāja /pers. I/, vēl automašīnā bija kolēģi /pers. M/ un /pers. J/.

Iztiesāšanā Jānis Borovskis liecināja par /pers. I/ teikto, kas tur priekšā notiek, un /pers. I/ automašīnu apturēja, nogriežoties uz benzīntanku. Liecinieks/pers. K/ liecināja, ka sadursme notika pie benzīntanka, kas ir aiz Dendrārija, un ceļa labajā pusē, skatoties viņu braukšanas virzienā.

Pēc izkāpšanas no automašīnas notikuma vietā pārskrēja pāri ceļam, kur ceļa malā stāvēja sadauzīta automašīna, no kuras nāca tvaiks, dūmi, bija liela migla. Kad liecinieks kopā ar kolēģiem pieskrēja pie automašīnas šofera durvīm, redzēja, ka šofera nav. /pers. K/ liecināja, ka salona aizmugurē pa diagonāli labajā pusē atradās sieviete, kura bija pussēdus stāvoklī.

Liecinieks/pers. K/ tiesai liecināja, ka notikuma laikā un vietā bija ļoti daudz kolēģu, piemēram, Ogres bataljona kareivji satiksmi regulēja. Kolēģi bija izlēmuši celt ārā no automašīnas sievieti. /pers. K/ palīdzēja izvilkt no priekšas sievietes kāju, kura nebija iespiesta, bet palīdzēja to celt, lai tā netiktu vilkta. Uz rokām izcēla cietušo. Bija kaut kāda mīkstā detaļa, uz kuras tika novietota cietusī. Izcelšanas brīdī cietusī nebija kontaktējama, viņa vispār nereaģēja, neatbildēja uz jautājumiem. Iztiesāšanā /pers. K/ liecināja, ka atrada aptieciņu, no kuras tika izmantota atstarojošā veste satiksmes regulēšanai, arī sega, ar ko apsedza cietušo, kā arī cietušās apsegšanai izmantoja liecinieka un kolēģa /pers. J/ novilktās formas jakas.

Liecinieks/pers. K/ liecināja, ka bija cilvēki, kuri ar lukturīšiem mežā meklēja automašīnas šoferi, jo bija versija, ka šoferis izkritis no automašīnas. Sākumā neviens nezināja, ka automašīnas šoferis bija cietusī sieviete. Tika apsvērta nepieciešamība novietot sievieti stabilajā sānu guļā, t.i., kā viņiem mācīts, bet cietusī sieviete sāka nākt pie samaņas, tad viņu sasedza. Liecinieka un kolēģu pirmais jautājums sievietei, kas bija šoferis. Cietusī teica, ka automašīnā bija viena. Turpināja runāt ar sievieti, uzturēt kontaktu, prasīja, kā viņu sauc, cik gadu, kur dzīvo. Vizuāli sievietei nekādus bojājumus neredzēja. Cietusī teica, ka viņai drausmīgi sāp viss, bet viņi mierināja un lūdza paciesties. Notikuma vietā kāds teica, ka viņa nebija piesprādzējusies. Sieviete to dzirdēja un teica, ka bija piesprādzējusies, bet tajā krustojumā tieši atsprādzējās. Viņa vēl minēja, lai piezvanot „zaķītim", ka telefonā tā rakstīts. No benzīntanka atnāca sievietes kolēģe. Cietušās telefonu kāds cits atrada un iedeva cietušās sievietes

kolēģei, kura zvanīja. Kāds jautāja cietušajai, kā tā gadījās, viņa teica, ka viņas automašīnai ļoti tuvu aizmugurē brauca mašīna. Viņa tālāk uztraucās, lai piezvana „zaķītim".

Automašīna, kas ieskrēja sievietes vadītajā automašīnā, bija vieglais transportlīdzeklis, bet mazliet lielāka nekā BMW. /pers. K/ ierosinājis pārbaudīt arī otru mašīnu, bet notikuma vietā kāds teica, ka nevajag, jo šoferis staigā un tajā mašīnā nav cietušo. Liecinieks/pers. K/ liecināja tiesai, ka incidentā bija iesaistīta vēl smagā mašīna, kura atradās tālāk un iepriekš brauca pa priekšu /pers. I/ vadītajai mašīnai. Smagajā mašīnā nebija cietušo. Tā kā notikuma vietā bija daudz karavīru, palīdzēja cietušo uzlikt uz nestuvēm, kā viņus mācīja, kad atbrauca ātrā palīdzība, un mediķi ielika cietušo mašīnā.

Ar policijas atļauju karavīri atstāja notikuma vietu un brauca uz darbu.

/pers. K/ liecināja, ka tajā dienā redzamība bija apgrūtināta, satiksme nebija ātra, tas ir ātruma ziņā, mašīnu bija diezgan daudz, pēc avārijas veidojās sastrēgums. Kad notika avārija, ārā bija krēsla. /pers. K/ nepārbaudīja gaismas automašīnai, pie otras mašīnas arī negāja, jo bija vairāk medicīnu mācījies un atradās pie cietušās. Visvairāk sasista bija tā automašīna, ar kuru brauca sieviete.

Liecinieks/pers. M/ tiesas izmeklēšanā (20.10.2011. tiesas sēde) **liecināja, ka** 2009.gada 9.decembrī brauca uz darbu /pers. I/ vadītajā automašīnā Opel, sēdēja mašīnas aizmugurē, vēl brauca /pers. K/, neatceras, vai bija /pers. J/.

Pirms Aizkraukles /pers. M/ ievēroja pa priekšu braucošu smago automašīnu, kura piekrauta ar Nels dēļiem. /pers. I/ brauca ar ātrumu ap 80 km/h.

Pie degvielas uzpildes stacijas /pers. I/ iesaucās: „o, paskatieties". /pers. M/ tiesai liecināja, ka priekšā redzēja automašīnu BMW, kura beidza griezties un no kuras nāca dūmi. Kad liecinieks ar saviem kolēģiem izkāpa un piegāja pie automašīnas BMW, kura bija pelēkā krāsā un atradās ceļa kreisajā malā, braucot uz Ogres pusi, redzēja, ka šofera durvis bija atvērtā stāvoklī, aizmugurē, skatoties no šofera puses, pa diagonāli, atradās sieviete. Pirmā doma visiem bija – jāskatās, kur ir šoferis. Tā kā durvis bija vaļā, domāja, ka šoferis ir aizmucis vai izkritis no automašīnas. Uzreiz nevarēja saprast, vai sieviete braukusi viena.

Notikuma vietā bija vēl cilvēki no armijas, tie arī nāca palīgā un satiksmi regulēja, jo bija migla un arī mašīnas kūpēšana. Tika pieņemts lēmums celt cietušo ārā no transportlīdzekļa, jo viņa nerunāja, vaidēja, bet mašīna dūmoja.

Kad cietusī bija izcelta ārā, viņa tā kā nāca pie samaņas vai arī šoks bija beidzies. Cietusī teica, lai piezvana vīram, kurš bija telefonā ierakstīts kā „zaķītis". /pers. M/ meklēja un atrada telefonu salonā, kur viss bija krustām šķērsām, uz aizmugures sēdekļa vai pat aiz sēdekļa atzveltnes. Atnāca cietušās darba kolēģe, kura strādā benzīntankā, un zvanīja no rozā krāsas telefona cietušās vīram. Kad cietusī sāka runāt, viņa teica, ka ļoti tuvu brauca mašīna un kaut kādas gaismas bija tuvu no aizmugures.

Uz asfalta mētājās „tumba", kuru /pers. M/ nonesa un nolika ceļa malā. Liecinieks tiesai liecināja, ka no sākuma nevarēja pateikt, kas tā par mašīnu – 3. vai 5.sērija. /pers. M/ notikuma vietā bija pievērsis uzmanību gaismas slēdzim, kas bija ieslēgts. Apgaismojuma slēdži bija no stūres pa kreisi. Pagrieziena slēgšana vai rādītāji, kur atradās, to viņš neskatījās. Bet gaismas slēdzis bija ieslēgtā pozīcijā.

Liecinieka uztverē diezgan pailgi vajadzēja gaidīt ātro palīdzību, jo viņi brauca no Ogres. Pirmā bija atbraukusi policija. Kad ātrā palīdzība cēla cietušo iekšā mašīnā, tad cietusī teica, ka sāp mugura.

/pers. M/ liecināja, ka smagās automašīnas vadītājs bija apstājies uz Ogres pusi ceļa labajā pusē. Pie cietušās sievietes mašīnas bija atnācis smagās mašīnas šoferis, bet vieglās mašīnas šoferis nebija pienācis. Viņš stāvēja visu laiku pie savas mašīnas.

/pers. M/ liecināja tiesai, ka viņa izpratnē cietusī bija domājusi nogriezties uz benzīntanku.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas izmeklēšanā nolasītas liecinieka /pers. M/ liecības, kuras sniegtas pirmstiesas procesā un fiksētas 2010.gada 8.aprīļa protokolā (lietas 1.sējuma 57.-58.lapa).

Pirmstiesas procesā liecinieks /pers. M/ liecināja kopumā analogi kā iztiesāšanā, ka 2009.gada decembra mēnesī apmēram plkst.8.00 brauca kā pasažieris /pers. I/ vadītajā automašīnā Opel, sēdēja mašīnas aizmugurē. Brauca uz dienesta vietu Lielvārdē no Aizkraukles pa ceļu Rīga-Daugavpils. Protokolā fiksēts, ka bija tumšs, liela migla un negadījums notika ceļa posmā aiz Skrīveriem pretim degvielas uzpildes stacijai. Brauciena laikā /pers. M/ uzmanību piesaistīja Vaira izsauciens, līdz ar ko viņš sapratis, ka priekšā kaut kas noticis. Paraugoties uz priekšu, /pers. M/ ieraudzīja kādu nesaprotamu kustību uz ceļa, dūmu mākoni, kas lika saprast par notikušu avāriju.

Kā avārija notika un kādu iemeslu dēļ, /pers. M/ neredzēja. Pirmstiesas procesā sniegtajā liecībā fiksēts, ka Vairis apturēja savu mašīnu un viņi devušies klāt ceļa kreisajā pusē esošai avarējušai 5.sērijas

automašīnai BMW. Pēc avārijas mašīnai apgaismojums nedega, tā bija tumša un mašīnas vadītāja durvis bija vaļā, taču vadītāja sēdvietā neviena nebija. Uz mašīnas aizmugurējā sēdekļa – pa diagonāli pret vadītāja vietu – atradās kāda sieviete, kura vaidēja. Kopā ar dienesta biedriem, atlaužot aizmugurējās labās puses durvis un priekšējo blakussēdētāja krēslu, izcēla cietušo un sniedza viņai pirmo palīdzību.

Mēģinot noskaidrot to, kas noticis, iztaujāja cietušo un pamazām noskaidrojās, ka sieviete braukusi automašīnā BMW kā vadītāja un mašīnā bijusi viena. Viņa braukusi uz turpat blakus esošo benzīntanku, kur viņa strādājot. Sieviete teikusi, ka kāda mašīna kādu laika posmu ļoti tuvu braukusi aiz viņas automašīnas, vadītāja pieminēja, ka redzējusi aizmugurē tuvu braucošās mašīnas gaismas.

Liecinieka 2010.gada 8.aprīļa nopratināšanas protokolā fiksēts, ka neko sīkāk viņa klātbūtnē cietusī sieviete nestāstīja. Ievērojis notikuma vietā esošo „minivena" tipa mašīnu ar sasistu priekšdaļu, pie kuras ārpusē stāvēja vīrietis, taču viņš klāt nenāca, arī liecinieks negāja viņam klāt un neiztaujāja viņu par notikušo. Liecībā fiksēts, ka notikuma vietā ievērojis avārijā iesaistīto kravas mašīnu, kura pirms negadījuma kādā posmā bija braukusi viņiem pa priekšu, bet tās vadītāju neredzēja un ar viņu nerunāja.

Pēc liecību nolasīšanas /pers. M/ tiesai liecināja, ka apstiprina liecības un atkārtoti iztiesāšanā liecināja, ka gaismas slēdzis bija pagriezts uz simboliņu no centra pa labi, kur ir simboliņš – aplītis ar stariņiem, kā arī detalizēti noraksturoja mašīnas salonā atrasto cietušās telefonu un apstiprināja, ka sievietes vadīto mašīnu bija apskatījis un ievērojis, ka vienai pusei logi bija sadauzīti, nebija abu atdurstieņu, motora pārsegs bija norauts zemē vai pat zem mašīnas, uz ceļa mētājās no bagāžnieka izkritusī „tumba", avārijas zīme bija salauzta un visādas sīkas plastmasas detaļas.

Liecinieks/pers. C/ tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī izbrauca no Aizkraukles apmēram plkst.7.30 ar automašīnu, kura bija piekrauta ar dēļiem, kurus vajadzēja aizvest uz Rīgas ostu.

Kad iebrauca Ogres rajonā pretī „LUKoil" degvielas uzpildes stacijai, /pers. C/ pretī brauca vieglo automašīnu kolona. No šīs kolonas viena automašīna asi izlēca un iesita, t.i., iebrauca viņa vadītās automašīnas kreisajā sānā. /pers. C/ vadītā mašīna tika sasista, bija daudz visādi bojājumi un nebija derīga turpmākai braukšanai. Tajā rītā bija ļoti tumšs, visām automašīnām bija iedegtas gaismas, viss mirgojās. Liecinieks/pers. C/ liecināja tiesai, ka neatceras, vai automašīnai, kura ietriecās viņa vadītajā automašīnā, dega pagrieziens, jo atsevišķi to neatceras. /pers. C/ liecināja, ka gaismas dega visām automašīnām, kuras brauca viņam pretī, arī tai, kura ietriecās. No pretim braucošās kolonnas mašīna ietriecās viņa vadītajā mašīnā kā lode, tas notika tik negaidīti, viņam priekšā neviena cita mašīna nebija. Liecinieks tiesai liecināja, ka aiz automašīnas, kura ietriecās, vēl brauca automašīnas, vesela kolona, aptuveni pie desmit mašīnām brauca.

Kad /pers. C/ izkāpa no automašīnas, aizgāja apskatīt automašīnu, kura bija ietriekusies viņa vadītajā mašīnā. Automašīna BMW bija stipri sasista, tur neko nevarēja saprast.

/pers. C/ liecināja, ka pienāca ļoti daudz cilvēku, sniedza palīdzību, izsauca policiju, ātro palīdzību. Cietušo nevarēja izvilkt no automašīnas bez glābšanas dienesta palīdzības. Notikuma vietā no sarunām /pers. C/ saprata, ka cietusī sieviete strādā „LUKoil" degvielas uzpildes stacijā, gribēja iegriezties benzīntankā ar kreiso pagriezienu, un automašīna, kas brauca aiz viņas, ietriecās aizmugurē un cietušās automašīnu izsita pretējā joslā, un tā ietriecās /pers. C/ vadītajā kravas automašīnā.

/pers. C/ liecināja, ka atceras notikumu un joprojām „bilde", kā viss notika, stāvot acu priekšā.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas izmeklēšanā nolasītas liecinieka /pers. C/ liecības, kuras sniegtas pirmstiesas procesā un fiksētas 2009.gada 9.decembra protokolā (lietas 1.sējuma 42.-43.lapa).

Pirmstiesas procesā sniegtajā liecībā fiksēts, ka 2009.gada 9.decembrī ap plkst.8.00 vadīja automašīnu Scania ar piekabi Kilafors, valsts numurs /TL numurs/, kurā bija dēļu krava. Kopējā automašīnas Scania un piekabes ar kravu masa ceļu satiksmes negadījuma brīdī bija 48 tonnas. /pers. C/ vadīja automašīnu Scania Lielvārdes novadā pa autoceļu A6 Rīga-Daugavpils virzienā uz Rīgu ar ātrumu 77 km/h. Automašīnā Scania atradies viens pats un bija piesprādzējies ar drošības jostu. Autoceļa A6 Rīga-Daugavpils 74.kilometrā ceļš nebija apgaismots. Bija diennakts tumšais laiks, nedaudz smidzināja lietus. Automašīnu Scania /pers. C/vadīja ar ieslēgtām tuvajām gaismām, jo pretējā, t.i., Daugavpils virzienā brauca automašīnu kolonna.

Autoceļa A6 Rīga-Daugavpils 74.kilometrā iepretī degvielas uzpildes stacijai pēkšņi /pers. C/ sajuta triecienu pa automašīnas Scania kreiso sānu un tad ieraudzīja, ka automašīnā Scania ietriecās pretējā virzienā braucošā automašīna BMW. Pirms sadursmes /pers. C/ neredzēja uz ceļa automašīnu BMW un neredzēja, ka tai būtu bijis ieslēgts pagrieziena signāls. Kā notika sadursme starp automašīnu

Toyota un BMW, /pers. C/ nav redzējis.

Pirmstiesas procesā sniegtajā liecībā fiksēts, ka liecinieks /pers. C/ nevar pateikt, vai vispirms sadurās BMW ar Toyota, vai – BMW ar Scania.

/pers. C/ liecībā fiksēts, ka nav redzējis, vai BMW atrodas kustībā vai stāvēja uz ceļa, nav redzējis pagrieziena signālus, nav redzējis, vai automašīnai BMW bija ieslēgtas gaismas, jo automašīnu BMW ieraudzījis tikai sadursmes brīdī. Nolasītajā liecībā fiksēts, ka aiz BMW braucošajiem transportlīdzekļiem /pers. C/ redzēja ieslēgtas gaismas. Sadursmes rezultātā automašīnu Scania sāka „vilkt" uz kreiso pusi, tāpēc /pers. C/ vadīja to uz labo pusi, samazināja ātrumu un apturēja automašīnu Scania ceļa labajā pusē, skatoties Rīgas virzienā.

Automašīna Scania un piekabe Kilafors līdz ceļu satiksmes negadījumam bija tehniskā kārtībā, par ceļu satiksmes negadījuma iemeslu nav bijuši nekādi automašīnas Scania defekti. Pats nav cietis ceļu satiksmes negadījuma rezultātā.

Automašīnā BMW pēc ceļu satiksmes negadījuma /pers. C/ redzēja tikai vienu sievieti – vadītāju, kura ceļu satiksmes negadījuma rezultātā guva miesas bojājumus un tika aizvesta uz slimnīcu.

Pēc liecību nolasīšanas /pers. C/ tiesas izmeklēšanā liecināja, ka atceras sniegtās liecības, bet viņš nav teicis, ka nedeg gaismas, kad automašīna ietriecās viņa vadītajā mašīnā, jo viņš tam nepievērsa uzmanību. /pers. C/ nav pārliecināts, vai dega vai nedega gaismas. Tas bija negaidīti. Visām automašīnām, kas brauca, dega gaismas. Liecinieks/pers. C/ iztiesāšanā liecināja, ka neapgalvo, ka automašīnai, kas griezās uz „LUKoil" degvielas uzpildes staciju, nedega pagrieziena signāls. Kad bija kustībā, /pers. C/ neviena automašīna priekšā nebrauca. Vai kādam dega vai nedega pagrieziens, nevar 100% apgalvot, jo nav pievērsis tam uzmanību.

Liecinieks/pers. L/ tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **liecināja,** ka avārijā iesaistītās personas viņam iepriekš nebija pazīstamas, jo bija nejaušs garāmbraucējs.

2009.gada 9.decembra rītā /pers. L/ brauca maršrutā Aizkraukle-Lielvārde. Bija diezgan intensīva satiksme. Priekšā brauca smagā kravas automašīna. Pirms nogriezties uz „LUKoil" degvielas uzpildes staciju, vienīgais, ko liecinieks redzēja, ka kreisajā pusē izšķīda vieglā automašīna.

/pers. L/ liecināja, ka paspēja nogriezties, lai neietriektos smagās automašīnas aizmugurē, apstājās ceļa malā, ko izdarīja arī dažas citas automašīnas. Kopā ar kolēģiem /pers. L/ gāja skatīties, kas noticis. Viens kolēģis zvanīja ātrajai palīdzībai un policijai, otrs – gāja organizēt satiksmi.

Pie automašīnas BMW liecinieks redzēja, ka starp sēdekļiem bija iespiesta sieviete. Kāds kolēģis centās atlauzt sēdekļus, lai atbrīvotu sievieti. Pēc dažām minūtēm apstājās vēl divas automašīnas, viena bija ceļā uz Lielvārdi, otra – uz Ogres zemessardzi. Iztiesāšanā /pers. L/ liecināja, ka saviem spēkiem karavīri atbrīvoja sievieti no sēdekļiem. No savām automašīnām sadabūja zaļās atstarojošās vestes, lai apstādinātu satiksmi, attīrītu ceļu no plastmasas, kas mētājās uz ceļa. Liecinieks redzēja kādu gabalu tālāk uz ceļa kreisajā pusē Aizkraukles virzienā arī otru automašīnu. Savukārt tālāk Ogres virzienā stāvēja smagā automašīna. /pers. L/ neatceras, ka negadījumā būtu iesaistīti vēl kādi citi transportlīdzekļi.

Tā kā lieciniekam tajā dienā plkst.9.00 bija jābūt Rīgā, viņš nepalika notikuma vietā tik ilgi, kamēr atbrauca glābēji. Liecināja, ka viņu zināmā mērā pārsteidza tas, kāpēc glābējiem bija jābrauc no Ogres, kāpēc integrētā sistēma nevarēja izsaukt glābējus no Aizkraukles, kura ir tuvāk notikuma vietai.

Par laika un ceļa apstākļiem /pers. L/ liecināja tiesai, ka bija diezgan krēslains rīts, bija viegls mitrums, kā jau rudens rīts uz asfalta. Liecinieka /pers. L/ vadītās mašīnas ātrums bija apmēram 80-90 km/h. Liecinieks neatceras par nokrišņiem un par to, vai bija jālieto stikla tīrītāji. /pers. L/ iepriekš gribēja apdzīt smago automašīnu, bet, redzot to automašīnu straumi, kas nāk pretī, apmēram ap Dendrāriju saprata, ka apdzīšana nebūs iespējama. Smagā automašīna, kas brauca priekšā, noteikti virs 90 km/h nebrauca.

Uz aizstāves jautājumu par avarējušās automašīnas apgaismojumu liecinieks /pers. L/ liecināja, ka nezina, kāda parasti izskatās automašīna pēc sadursmes, tāpēc precīzi par apgaismojumu pēc sadursmes neko pateikt nevar. /pers. L/ personīgi neskatījās, vai BMW bija ieslēgti gaismas slēdži, un nezina, vai notikuma vietā kāds cits to darīja.

Pēc avārijas šai automašīnai nebija nekāda apgaismojuma, varēja būt izsists akumulators. Sieviete, kas atradās automašīnā BMW, bija vienīgā persona, kura tajā atradās. Kolēģiem, kuri centās izvilkt sievieti, bija liels spēks jāpielieto, lai sēdekļus atrautu.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 2.punktu tiesas izmeklēšanā nolasītas liecinieka /pers. L/ liecības, kuras sniegtas pirmstiesas procesā un fiksētas 2010.gada 8.aprīļa protokolā (lietas 1.sējuma 59.-60.lapa).

Pirmstiesas procesā sniegtajā liecībā fiksēts, ka 2009.gada decembra mēnesī no rīta ap pulksten 8.00 devies uz dienesta vietu Lielvārdē, vadot automašīnu Mazda 626 Rīgas virzienā pa autoceļu Rīga-Daugavpils. Mašīnā kā pasažieri brauca /pers. N/, Zita un /pers. O/.

Kādus 400 m pirms notikuma vietas /pers. L/ apdzina /pers. I/ vadīto automašīnu Opel un līdz ar to /pers. L/ pa priekšu brauca smagā automašīna apmēram 30-50 m distancē. Tajā posmā atļautais braukšanas ātrums ir 90 km/h un automašīnu kolonna, tostarp viņa mašīna un kravas mašīna brauca ar šo ātrumu ap 90 km/h.

Ceļa posmā, kurš pirms iebrauktuves ceļa labajā pusē esošajā degvielas uzpildes stacijā, liecinieka uzmanību piesaistīja tas, ka no priekšā braucošās kravas mašīnas atlec jeb tiek atsista kāda vieglā mašīna. No /pers. L/ braukšanas virziena šī vieglā mašīna tika atsista uz ceļa kreiso pusi. To, kas bija pirms tā atsitiena, liecinieks nav redzējis, nevar liecināt par to, kāpēc un pie kādiem apstākļiem negadījums notika. /pers. L/ izvēlētā distance ļāva viņam izvairīties no sadursmes ar kravas automašīnu, kura brauca pa priekšu un kura pēc trieciena aizripoja vēl diezgan tālu uz priekšu.

Alans zvanīja operatīvajiem dienestiem, bet liecinieks ar Laimas gāja klāt avarējušajai automašīnai BMW. Pēc sadursmes automašīnai BMW nedega nekāds apgaismojums. Mašīnas salonā atradās sieviete, kuras ķermeņa vidusdaļa bija iespiesta starp priekšējiem sēdekļiem, bet ķermeņa augšdaļa atradās uz automašīnas aizmugurējā sēdekļa. Liecībā fiksēts, ka cietusī sieviete, atbildot uz uzdotajiem jautājumiem, minēja, ka mašīnā viņa bijusi viena. Vismaz, kamēr liecinieks /pers. L/ bija klāt cietušajai, kas bija iespiesta mašīnas salonā, viņa nestāstīja neko par to, kur brauca, kāpēc, kā notika negadījums. Sievietei pievērsās citi /pers. L/ dienesta biedri, bet viņš un vēl daļa dienesta biedru regulēja satiksmi un atbrīvoja ceļu no mašīnu atlūzām.

2010.gada 8.aprīļa protokolā fiksēts, ka liecinieks ievērojis aiz automašīnas BMW avarējušu automašīnu Toyota Picnic, kuras šoferis staigāja ap šo mašīnu. /pers. L/ zināms no šīs automašīnas vadītāja teiktā, ka automašīnai BMW bijušas kaut kādas problēmas ar apgaismojumu, t.i., vai nu pagrieziena apgaismojuma signāls nebija ieslēgts, vai tika ieslēgts pārāk vēlu. /pers. L/ neiztaujāja viņu sīkāk. Kā pēdējo ievēroja kravas mašīnu, kas arī bija iesaistīta negadījumā, bet /pers. L/ nebija sarunas ar tās vadītāju, tādēļ nezina, ko viņš stāsta par notikušo.

Pēc liecību nolasīšanas /pers. L/ tiesas izmeklēšanā liecināja, ka nolasītās liecības apstiprina, tās atbilst notikuma gaitai. Par gaismu degšanu avārijas brīdī nav iespējams konkrēti pateikt.

Pirmās palīdzības sniegšanā un sievietes atbrīvošanā no automašīnas piedalījušies /pers. L/ kolēģi. Tā bija nestandarta situācija, kurā /pers. L/ izcēla /pers. K/, kurš ar mierīgu, nosvērtu rīcību mierināja satraumēto sievieti, un /pers. K/, kurš izgājis pirmās palīdzības kursus, gatavojoties misijai Irākā, viennozīmīgi zināja, kas un kā jādara.

/pers. L/ bija vēl notikuma vietā, kad sieviete tika atbrīvota un izcelta no automašīnas, bet tajā procesā nepiedalījās, jo citas mašīnas brauca garām tā it kā nekas nebūtu noticis, tāpēc kopā ar citiem kolēģiem tīrīja no ceļa automašīnu plastmasas gabalus, pat ugunsdzēšamais aparāts bija un citu draza, kuru nobīdīja no braucamās zonas, policija vēl nebija atbraukusi. Avarējušās automašīnas neviens nekustināja no vietām.

Liecinieks/pers. G/ tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembra notikumā klāt nebija, tāpēc var liecināt tikai par to, ko viņam stāstīja /pers. P/. /pers. P/ teica par /pers. A/ kungu, ka viņš brauca, grozīja radio, pacēla acis un priekšā stāvēja mašīna, nobremzēt vairs neesot paspējis.

Iztiesāšanā /pers. G/ liecināja, ka tajā laikā /pers. P/ strādāja „LUKoil" degvielas uzpildes stacijā. /pers. G/ pazīst /pers. B/, tolaik viņi bija kolēģi, bet tagad liecinieks nestrādā vairs degvielas uzpildes stacijā un vispār „LUKoil" sistēmā.

2009.gada 9.decembrī /pers. B/ bija jābrauc uz darbu. /pers. G/ tajā dienā arī bija jābrauc kopā ar /pers. B/ uz darbu, bet viņš atteicās. /pers. G/ liecināja, ka tajā laikā /pers. B/ apmācīja /pers. G/ par operatoru. /pers. G/ pateica, ka visu māk un nebrauca vairs tajā dienā mācīties.

Lieciniekam ar /pers. P/ saruna varēja būt nākamajā dienā pēc notikuma, bet precīzi liecinieks neatceras. Tas bija tad, kad /pers. G/ aizgāja uz darbu. /pers. P/ bija pats personīgi runājis ar automašīnas vadītāju, tā /pers. P/ teica /pers. G/.

/pers. G/ liecināja tiesai, ka braucis /pers. B/ vadītā automašīnā 2009.gada decembrī, tā bija pilnīgā kārtībā, visi apgaismojumi dega, kolēģe brauca normāli, automašīnā mūzika skanēja, bet ne jau pārspīlēti skaļi.

Liecinieks/pers. G/ liecināja, ka neatceras, vai ar /pers. B/ kopā brauca iepriekšējā dienā pirms

avārijas, tāpat nevar apgalvot, vai darbā bija tajā pašā dienā vai nākamajā dienā. /pers. G/ liecināja, ka /pers. P/ ir vienīgais sētnieks „LUKoil" degvielas uzpildes stacijā. /pers. P/ sieva strādāja „LUKoil" benzīntankā, varbūt sieva kaut ko stāstīja /pers. P/. Tas bija trīs gadus atpakaļ, /pers. G/ neatceras.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 501.panta 4.punktu tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **tiesa nolasīja liecinieka /pers. P/ liecības, kuras sniegtas pirmstiesas procesā un fiksētas 2010.gada 14.aprīļa protokolā (lietas 1.sējuma 62.lapa), tulkojums (lietas 1.sējuma 65.lapā).**

Liecībā fiksēts, ka /pers. P/ strādā par sētnieku „LUKoil" uzpildes stacijā Jumpravā. Precīzu datumu liecinieks neatceras, bet tas varēja būt 2009.gada rudenī, apmēram ap pulksten astoņiem no rīta, kad viņš atbrauca uz darbu, un uzpildes stacijā redzēja cilvēkus plankumainās formās, bet nezina, kāda iemesla dēļ.

2010.gada 14.aprīļa protokolā fiksēts, ka /pers. P/ nav redzējis ne pašu sadursmi, ne sadragātās mašīnas. /pers. P/ liecībā norādījis, ka bija tumšs un neko speciāli neskatījās. Uzpildes stacijā iegāja cilvēks plankumainā formā un pateica, ka cietusi sieviete, kura strādā uzpildes stacijā. /pers. P/ izgāja uz ielas, pa gabalu redzēja vairākas stāvošas mašīnas, cilvēkus, taču daudz precīzāk situāciju aprakstīt nevar. Viņam klāt neviens nepienāca un viņš arī negāja ne pie viena klāt un nerunāja par avāriju. /pers. P/ nekas nav zināms.

Pirmstiesas procesā sniegtajā liecībā fiksēts, ka /pers. P/ neatceras, ar ko viņš apsprieda notikušo avāriju un ko tieši Nikolajs kādam stāstīja, jo kopš tā brīža pagājis ilgs laiks. Par avārijas iemesliem neko pastāstīt nevar, jo liecinieks nav redzējis, tāpat nevar norādīt, kas tieši un ko tieši stāstīja viņam par avāriju. Tas bija viss, ko varēja atbildēt par avārijas faktu.

Pēc aizstāvības pieteikta lūguma tiesas izmeklēšanā nopratināts eksperts /pers. R/, kurš tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **liecināja,** ka ir Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperts, darba stāžs no 2007.gada.

Eksperts apstiprināja 2010.gada 28.janvāra eksperta atzinumu Nr.09-2132. Tiesas izmeklēšanā eksperts /pers. R/ liecināja, ka izziņas materiāls, kas viņam tika iesniegts pētīšanai, bija no mašīnas izņemtās kvēlspuldzes un tas bija pietiekams, lai veiktu ekspertīzi.

Eksperts liecināja, ka nebija nekas acīm redzams, lai uzskatītu, ka kvēlspuldze būtu nomainīta pret citu.

Par faktu, ka kvēldiegi deguši trieciena brīdī, lika domāt tieši kvēldiegu deformācija. Normāli kvēldiegi ir taisni. Savukārt deformācija liecina, ka tie (kvēldiegi) bijuši sakarsušā stāvoklī, t. i., deguši, kad tie (kvēldiegi) saņēmuši spēcīgu triecienu.

Eksperts liecināja, ka stikla daļiņas tiek skatītas tajos gadījumos, ja saplīsusi kolba. Ja kolba nav saplīsusi, tad daļiņu tur nav. Stikla kolba nebija saplīsusi.

Iztiesāšanā eksperts /pers. R/ liecināja, ka deformāciju kvēldiegā var radīt tikai trieciens.

Vēl uz aizstāves jautājumu par iedarbību uz kvēldiegu atkarībā no trieciena stipruma eksperts liecināja, ja kvēlspuldze nedeg un trieciens ir vājš, tad ar kvēldiegu nenotiek nekas.

Savukārt, ja kvēlspuldze nedeg un ir stiprs trieciens, tad notiek kvēlspuldzes aukstais lūzums. To nosaka pēc kvēldiega dalījuma diegu fragmentu struktūras.

Vienkāršākai izpratnei eksperts skaidroja auksto lūzumu, salīdzinot to ar stiklu, t.i., kvēldiegs tad plīst kā stikls. Nometot stikla nūjiņu zemē, tā sašķīst. Ja ir kaut kas elastīgs, piemēram, gumijas gabals, tad ar to nekas nenotiek, ja tiek nomests zemē.

Eksperts/pers. R/ liecināja, ka sakarsētā stāvoklī kvēldiegs ir elastīgs, tāpēc tas var nesalūzt, konkrēti kā šajā ekspertīzē izpētītajā gadījumā. Ja ir aukstais lūzums, to var pateikt pēc kvēldiegu galu formas.

Šajā gadījumā kvēldiegu gali bija gludi, apkusuši, bet ne tādi kā aukstā lūzuma gadījumā.

Tiesas izmeklēšanā eksperts /pers. R/ liecināja, ka ekspertīzes ceļā varēja noteikt par kvēlspuldzes degšanu trieciena saņemšanas brīdī. Taču eksperta uzdevums nav un to nevar pateikt šādā pētījumā, vai trieciens ir kādā konkrētā ceļu satiksmes negadījumā. Eksperts liecināja, ka šajā pētāmajā situācijā nebija nekādi citi apstākļi, tāpēc ir pamats uzskatīt, ka kvēldiegu deformācija radusies spēcīga sitiena rezultātā.

Pēc aizstāvības pieteikta lūguma tiesas izmeklēšanā nopratināts eksperts /pers. S/, kurš tiesas izmeklēšanā (20.11.2012. tiesas sēde) **liecināja,** ka apstiprina 2010.gada 17.februāra eksperta atzinumu Nr.10-22.

Eksperts/pers. S/ liecināja, ka automobilis nav vērtējams kā grūti atpazīstams objekts un atzinumā ir skaidrojums. Objekti, kas atrodas uz ceļa, var būt dažāda veida, dažāda rakstura. Šajā gadījumā tas bija automobilis, kuram bija atstarojošie elementi, ar kuriem automobilis ir aprīkots, un kurš ir pietiekami liels

objekts un nevar būt tāds, ka nav pilnībā saskatāms uz ceļa fona. Nav pamata uzskatīt, ka šis objekts (automobilis) nebija pamanāms citiem satiksmes dalībniekiem.

Liecībā eksperts minēja piemēru, ja uz ceļa atrodas gājējs, kuram nav atstarojošie elementi un viņa apģērbs ir tumšā krāsā, gājējs var saplūst ar ceļa seguma fonu un var būt grūti atpazīstams objekts. Tad autovadītājam vajag vairāk laika, lai atpazītu šādu objektu, t.i., gājēju. Eksperts atkārtoti uzsvēra, ka automobilis ir pietiekami liels objekts, kuram ir speciāli elementi, lai objekts uz ceļa būtu savlaicīgi redzams.

Uz aizstāves jautājumu, cik lielā attālumā autovadītājam jāredz automobilis, ja tam nedeg nekādas signālierīces, eksperts tiesai liecināja, ka viennozīmīgi tas ir autovadītāja uzdevums un autovadītājam jāspēj pie izvēlētā ātruma konstatēt objektus uz ceļa. Lai autovadītājs varētu savlaicīgi objektu ieraudzīt un apstāties, viņam nekas nav jāmēra. Vadītājam jāizvērtē automašīnas apstāšanās ceļš vizuāli un objekts un tieši autovadītājam jābūt spējīgam tos attālumus salīdzināt. Ja cilvēks, kurš atrodas pie stūres, nevar izvērtēt, vai viņš varēs apstāsies vai nevarēs apstāties līdz konkrētam šķērslim, tad vispār nav iespējama satiksme. Eksperts/pers. S/ liecināja, ka metros neviens neprasa vadītājam noteikt, cik metri līdz objektam un rēķināt apstāšanās ceļu. Vadītājam ir jāizvēlas tāds ātrums, lai viņš varētu garantēt, ka, ieraugot šķērsli, viņš varēs apstāties.

Eksperts liecināja, ja nepieciešams zināt konkrētus metrus objekta ieraudzīšanai, tad tas jānoskaidro izmeklēšanas eksperimentā. Tomēr neatkarīgi no tā, cik būs metri, eksperts liecināja, ka autovadītājam pašam jāizvēlas tāds ātrums, lai viņš var atpazīt objektu. Eksperts liecināja, ka no tehniskā redzes viedokļa apstāšanās ceļam jābūt īsākam nekā redzamības attālumam.

Iztiesāšanā eksperts liecināja, ka atzinumā pie negadījuma mehānisma aprakstīta transportlīdzekļa kustība, t.i., noteiks negadījuma mehānisms, kas nozīmē, ka noteikts, kā pārvietojās konkrēta automašīna.

Eksperts/pers. S/ liecināja, ka var izskaidrot no tehniskā redzes viedokļa par tendencēm un tikai tendencēm ķermenim pārvietoties automašīnā un kādi spēki uz ķermeni iedarbojas, ņemot vērā konstatēto negadījuma mehānismu.

Par automašīnas BMW vadītāja ķermeņa kustības trajektoriju jeb par tendenci ķermenim pārvietoties, ja vadītājs nebija piesprādzējies, kaut cik precīzi spriest var negadījuma sākuma fāzē. Kad notiek pirmā sadursme, tad sākotnējā momentā spēks tiek virzīts no aizmugures uz priekšu. Eksperts liecināja, ka šajā brīdī vadītājs vairāk tiek piespiests pie sēdekļa.

Nākamajā fāzē sākās automašīnas griešanās un pārvietošanās pa kreisi. Tad izmainās inerces spēka iedarbības virziens uz vadītāja ķermeni. Mašīnai pārvietojoties pa kreisi, inerces rezultātā cilvēka ķermenis atpaliek no tā (automobiļa), līdz ar to vadītājam ir tendence attiecībā pret salonu nedaudz novirzīties pa labi, ja skatīties automobiļa salonā.

Turpinot skaidrot par ķermeņa pārvietošanās tendencēm, eksperts /pers. S/ liecināja, ka nākamās tendences jau atkarīgas no tā, kur attiecībā pret salonu vadītājs bija nonācis sākotnējā fāzē, piemēram, cik stipri vadītājs turējies pie stūres u.tml., vai vadītājs vispār neko nav darījis, lai saglabātu savu stāvokli, jo tūlīt, t.i., varbūt pēc sekundes simtdaļas vai desmitdaļas seko nākamais lielais trieciens.

Iztiesāšanā eksperts liecināja, ka vadītājam attiecīgi pret automobili sadursmes brīdī, kad tas (automobilis) ar labo sānu atsitas pret automašīnas Scania priekšdaļu, atzinumā norādīta līnija zilā krāsā, attiecībā pret kuru pārvietojas inerces spēka iedarbība pret vadītāja ķermeni. Vadītāja ķermenim būs atkal tendence palikt tajā vietā, kur ir sadursme.

/pers. S/ liecināja, ka automobilis pirmais sāks pārvietoties nost no sadursmes vietas un vadītājs attiecīgi atdursies pret labajiem sāniem. Ja, piemēram, ir pasažieris, tad vadītāja ķermenim būs tendence atdurties pret pasažieri vai tālāk pārvietoties. Cik tālu vadītāja ķermenis aizlidos – nevar pateikt. Ķermeņa kustības tendences ietekmēs arī salona deformācijas, kas bija pirmajā sadursmes fāzē. Tas jāpēta papildus, vai kaut kas ir deformējies un cik deformācija ierobežo pārvietošanos. Eksperts liecināja, ka varbūt vadītājs tiks iespiests jau pašā sākumā un nebūs iespējams nekur tālāk viņam pārvietoties. Tas (par tendencēm) ir pētāms atsevišķi.

Eksperts liecināja, ka īsumā ķermeņa pārvietošanās tendences var raksturot tā –attiecībā pret salonu ķermenim bija tendence atpalikt no automašīnas pārvietošanās, sākotnēji bija tendence piespiesties pie sēdekļa, bet, kad mašīna sāka griezties, tad jau vadītāja ķermeni svieda ārā no sēdekļa. Turklāt uzreiz seko sitiens, kurā momentā un kādā stāvoklī bijis vadītājs, cik tālu viņš pārvietojās no sava sēdekļa, to pateikt ir grūti. Eksperts rezumēja, ka vienkārši var teikt – mašīna pa kreisi, bet ķermenis pa labi.

Ekspertīze nepēta, kādas būtu sekas, ja automašīnas vadītāja būtu piesprādzējusies, jo tas nav ekspertīzes izpētes priekšmets un nav tādas metodikas, kas paredz šādu pētīšanu. Var noteikt tendenci, ka

vadītājam būtu mazāka iespēja, kaut kur pārvietoties pa salonu. Vai šajā lietā konstatētajā negadījuma mehānismā būtu iespēja gūt mazākus miesas bojājumus, eksperts uzskata, ka tādus secinājumus neviens nevar pateikt.

Ja vadītājs piesprādzējas, ir mazāka iespējamība kaut kur pārvietoties, bet vai tāpēc mazāka apmēra bojājumi – eksperts nevar apgalvot. /pers. S/ liecināja, ka bija divi triecieni. Otrs trieciens, kad smagā mašīna iebrauca sānā, tas sitiens bija tik stiprs, ka momentā izmainījās arī ātrumi, t.i., automašīna ar vienu ātrumu pārvietojās uz pretējo pusi un tad pēkšņi mainījās virziens un ātrums, kā rezultātā veidojas ļoti liela pārslodze uz cilvēka ķermeni. Iztiesāšanā eksperts liecināja, ka šajā mehānismā pat grūti spriest, vai būtu bijušas vieglākas sekas, ja vadītājs būtu piesprādzējies, jo te bija sāna sitiens. Drošības siksnas parasti paredzētas, lai apturētu jeb mazinātu frontālo sitienu.

Detalizētāk izvaicāts par automobili kā objektu uz ceļa, eksperts /pers. S/ liecināja, ka katrs objekts, kuram ir dažādas īpašības, konkrētos apstākļos var būt labāk pamanāms, var būt sliktāk pamanāms. Pamanīšanas pakāpe atkarīga no cilvēka personīgajām redzes īpatnībām, tostarp dažas krāsas labāk patīk, dažas nepatīk, līdz ar to arī objektu saskata labāk vai sliktāk.

Eksperts atkārtoti liecināja, ka vadītājam jāizvēlas ātrums pēc prasībām, lai viņš apstāšanās ceļā varētu atpazīt šos objektus un novērst sadursmi.

Ja objekts patstāvīgi atrodas uz ceļa un nemaina savu atrašanās vietu uz ceļa, tad vadītājam šis objekts noteikti jāredz. Grūti atpazīstams objekts ir jau pieminētais gājējs bez atstarojošiem elementiem, baļķis uz ceļa, zemes kaudze. Tad var būt, ka vadītājs redz ceļu, bet neredz šo pašu objektu, jo tas saplūst ar ceļa apstākļiem, turklāt tādam objektam uz ceļa nav jābūt. Eksperts liecināja tiesai, ka grūti paredzēt visu, bet automobilis uz ceļa noteikti nav tas objekts, kuru grūti atpazīt.

Eksperts/pers. S/ liecināja par to, kā tiek veiktas kompleksās ekspertīzes ar autotehnikas un tiesu medicīnas ekspertu piedalīšanos.

Parasti autotehnikas ekspertam tiek dots medicīnas eksperta atzinums ar miesas bojājumu aprakstu, kurā ķermeņa apvidū ir miesas bojājumi un tad, pamatojoties uz šo informāciju un konstatēto negadījuma mehānismu, var noteikt precīzāk to, kā var pārvietoties cilvēks salonā. Par ķermeņa pārvietošanās tendencēm – tas ir autotehniķu kompetencē. Kompleksajā ekspertīzē ir divi dažādi pētījumi, kuri noformulēti vienā ekspertīzē. Eksperts liecināja, ka tas ir tāds pētījums, kur mediķis nosaka miesas bojājumus, bet nenosaka pārvietošanās trajektoriju. Abu nozaru eksperti, kopīgi runājot, nonāk pie secinājuma, piemēram, kādus konkrētus miesas bojājumus, t.i., no konstatētajiem, cietušais varēja iegūt, atsitoties pret tādu un tādu salona daļu. Mediķa secinājumi par miesas bojājumiem netop kopīgā pētījuma rezultātā. Parasti autotehnikas eksperts raksta savu atzinumu, kad jau ir izpētīti miesas bojājumi un, salīdzinot ķermeņa pārvietošanās tendences ar konstatētajiem miesas bojājumiem, nosaka vadītāja ķermeņa pārvietošanās trajektoriju.

Iztiesāšanā eksperts /pers. S/ liecināja, ka savā 16 gadu darba praksē nekad nav piedalījies ekspertīzē, kurā būtu pateikts, ja būtu piesprādzējies, tad iegūtu tādas vai citādas smaguma pakāpes miesas bojājumus. Atkarībā no piesprādzēšanās ar drošības jostu par smaguma pakāpi miesas bojājumiem nevar noteikt kompleksajā (mediķi, autotehniķi) pētījumā.

Eksperts skaidroja, ka katrs gadījums ir ļoti individuāls, var būt mazāk smagas sekas tieši tāpēc, ka var būt dažāda ietekme uz cilvēka ķermeni. Cilvēkam varbūt pie mazāka trieciena var rasties kaut kādi vizuāli nenozīmīgi miesas bojājumi, bet tāpat tie var būt smagi vai pat letāls iznākums. Kādas sekas būtu, ja kādi apstākļi pamainītos, ekspertīzes ceļā to nevar noteikt.

Uz jautājumu, vai drošības jostas mēdz attaisīties vaļā, eksperts liecināja, ka tad jāpēta konkrēts automobilis, vai tas bija tehniskā kārtībā. Pirmajam sitienam nevajadzētu ietekmēt drošības siksnas atsprādzēšanos, ja drošības siksnas mehānisms ir tehniskā kārtībā. Pirmajā sadursmes fāzē netiek deformēta virsbūves daļa, kurā ir drošības siksnas daļas stiprinājumi, līdz ar ko nevajadzētu tā būt, ka automašīnas bojājumu sākuma periodā sitiens ietekmētu drošības siksnas mehānismu.

Lēmumā par krimināllietas nodošanu tiesai prokurora norādītie rakstveida pierādījumi, kuru nolasīšanu tiesas izmeklēšanā nelūdza procesā iesaistītās personas saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 449.panta trešo daļu.

Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokols Nr. EZ 048975 un foto tabula (lietas 1.sējuma 7.-8., 9.-25.lapa).

Protokolā fiksēts, ka 2009.gada 9.decembrī plkst.8.05 Lielvārdes novadā uz autoceļa A6 Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā notika sadursme starp automašīnām BMW 520, /TL numurs/, kuru vadīja /pers. B/, TOYOTA PICNIC,/TL numurs/, un kravas automašīnu Scania 143 (piekabe Kilafor /TL

numurs/) vadītājs /pers. C/. Negadījuma iemesls tiek noskaidrots. Cietusī BMW 520, /TL numurs/, vadītāja /pers. B/.

Protokolā paredzētajās ailēs fiksēti un atzīmēti negadījumā iesaistītajām automašīnām konstatētie bojājumi, automašīnu stāvoklis pēc ceļu satiksmes negadījuma attēlots shematiski protokolā paredzētajā shēmā, kā arī atzīmēta izkaisīto stikla un plastmasas lausku vieta.

Valsts tiesu ekspertīžu biroja 2010.gada 28.janvāra eksperta atzinums Nr.09-2132 (lietas 1.sējuma 74.-76.lapa).

2010.gada 28.janvāra atzinumā Nr.09-2132, pamatojoties uz Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Ogres iecirkņa Kriminālpolicijas nodaļas izmeklētājas /pers. T/ 2009.gada 29.decembra lēmumu, eksperts /pers. R/ izpētīja izmeklētājas iesniegtos automašīnas BMW 520, valsts numurs /TL numurs/, labās un kreisās puses priekšējo miglas lukturu spuldzes, labās un kreisās puses aizmugurējās apgaismes lukturu spuldzes, labās un kreisās priekšējās apgaismes lukturu spuldzes (kuras izdeva izmeklēšanas rīcība /pers. D/ 2009.gada 28.decembrī (lietas 1.sējuma 68.-69.lapa)).

Izpētei iesniegto lukturu ekspertīzē eksperts /pers. R/ **secināja**, ka automašīnas BMW 520, valsts numurs /TL numurs/, **kreisās puses bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze un viena no divām kreisās puses aizmugurējām gabarītu kvēlspuldzēm <u>ir degušas brīdī, kad saņēmušas spēcīgu triecienu.</u>**

Noteikt, vai tas noticis tieši kriminālllietā minētā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, ekspertīzes ceļā nav iespējams. Pārējo kvēlspuldžu stāvokli kriminālllietā minētā ceļu satiksmes negadījuma brīdī ekspertīzes ceļā noteikt nav iespējams.

No automašīnas BMW 520, valsts numurs /TL numurs/, priekšējās daļas izņemto lukturu kvēlspuldzes (abas tuvās gaismas, abu tālās gaismas, kreisā priekšējā miglas luktura un kreisā priekšējā virzienrādītāja kvēlspuldzes), kā arī kreisā aizmugurējā bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze bija darbspējīga stāvoklī pirms kriminālllietā minētā ceļu satiksmes negadījuma. Pārējās kvēlspuldzes ir bojātas, tādēļ noteikt, vai tās bija darbspējīgā stāvoklī pirms kriminālllietā minētā ceļu satiksmes negadījuma, ekspertīzes ceļā nav iespējams.

Valsts tiesu ekspertīžu biroja 2010.gada 17.februāra eksperta atzinums Nr.10-22 (lietas 1.sējuma 85.-90.lapa).

2010.gada 17.februāra atzinumā Nr.10-22, pamatojoties uz Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Ogres iecirkņa Kriminālpolicijas nodaļas izmeklētājas /pers. T/ 2010.gada 6.janvāra lēmumu, eksperts /pers. S/ izpētīja iesniegtos kriminālllietas Nr.11314003909 materiālus, CD ar fotoattēliem un 01.02.2010. saņemto papildu informāciju, kas ir eksperta /pers. R/ secinājumi.

Eksperts/pers. S/ detalizēti aprakstīja pētījumu daļā transportlīdzekļu sadursmes mehānismu, analizējot kriminālllietas objektīvus datus, noskaidroja un secināja, ka vispirms notika automobiļa Toyota un BMW sadursme, kuras rezultātā automobilis BMW nokļuva pretējā kustības joslā, kur notika sadursme ar pretimbraucošo automobili Scania.

Sākuma datu trūkuma dēļ ekspertīzes ceļā nav iespējams noteikt automobiļa Toyota braukšanas ātrumu pirms sadursmes, bet sadursmes brīdī automobiļa Toyota braukšanas ātrums bija aptuveni 85 km/h. Automobiļa BMW kustības ātrums sadursmes brīdī bija tuvu 0 km/h, t.i. sadursmes brīdī automobilis BMW stāvēja vai brauca ar salīdzinoši nelielu ātrumu līdz apmēram 5 km/h. No tahogrāfa datu kartes secināms, ka pirms ceļu satiksmes negadījuma automobiļa Scania braukšanas ātrums bijis aptuveni 81 km/h, bet tieši pirms sadursmes un sadursmes brīdī – aptuveni 77 km/h.

Eksperts secināja, ka automobiļa Toyota apstāšanas ceļš, braucot ar ātrumu 85 km/h, ceļu satiksmes negadījuma protokolā fiksētos apstākļos bija aptuveni 76-81 metrs.

Atzinumā secināts, ka automobiļa Scania apstāšanas ceļš, braucot ar ātrumu 77 km/h, ceļu satiksmes negadījuma protokolā fiksētos apstākļos bija aptuveni 80-86 metri.

Eksperts/pers. S/ secināja, ka automobiļa Toyota vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja novērst uzbraukumu automobilim BMW, ja rīkotos atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 112. un 113.punkta prasībām.

Atzinumā secināts, ka automobiļa Scania vadītājam nebija tehniskas iespējas novērst sadursmi ar automobili BMW. Secinājums pamatots ar ceļu satiksmes negadījuma norises mehānisma analīzi.

No pētījuma kopumā izriet, ka automobiļa Toyota vadītāja rīcība, kura neatbilda Ceļu satiksmes noteikumu 112. un 113.punkta prasībām, bija dotā ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls.

Automobiļa Scania un BMW vadītāju rīcībā pretrunas Ceļu satiksmes noteikumu prasībām,

kuras tiešā mērā būtu saistāmas ar sadursmes rašanos, eksperts nesaskatīja.

Latvijas Universitātes Astronomijas institūta 2009.gada 15.decembra izziņa Nr.376/-18 (lietas 1.sējuma 92.lapa).

Dokumentā fiksēts, ka **civilā krēsla** sākas, kad Saules augstums sasniedz 6^{o} zem horizonta un beidzas, Saulei lecot.

Civilā krēsla ir definēta tā, ka labos laika apstākļos civilās krēslas laikā vēl ir iespējams skaidri saskatīt apkārtnes objektus bez mākslīgā apgaismojuma palīdzības.

Saskaņā ar dokumentu 2009.gada 9.decembrī Lielvārdes novadā, Jumpravas pagastā autoceļa Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā civilā krēsla sākās $7^{h}55^{m}$ un beidzās $8^{h}43^{m}$.

Valsts tiesu medicīnas ekspertīzes centra Tiesu medicīniskās patoloģijas departamenta Ogres tiesu medicīniskās ekspertīzes nodaļas 2010.gada 8.jūlija eksperta atzinums Nr.211 (lietas 1.sējuma 96.-99.lapa).

Atzinumā Nr.211, pamatojoties uz „Tiesu medicīnas ekspertīzes metodi pēc medicīniskiem dokumentiem", medicīnas eksperts /pers. U/ veica tiesu medicīnisko ekspertīzi /pers. B/ un nonāca pie atzinuma, ka /pers. B/ ir politrauma. Konstatēti šādi miesas bojājumi: galvas sasitums – galvas smadzeņu (lielo pusložu, vidussmadzeņu un smadzeņu stumbra) kontūzija ar daudziem kontūzijas perēkļiem smadzenēs, asiņošanu zem mīkstajiem smadzeņu apvalkiem; krūšu kurvja sasitums – 9., 10.krūšu skriemeļu lūzums ar muguras smadzeņu kontūziju un to funkciju traucējumu, 3.krūšu skriemeļa smailā izauguma lūzums, plaušu kontūzija ar asiņu un gaisa ieplūšanu plaušu plēves dobumos, labās puses 9. un 10.ribu lūzumi, kreisās puses 1., 2., 5., 6., 7., 8., 9. un 10.ribu lūzumi; kreisā apakšstilba sasitums ar lielā un mazā lielu kaulu dislocētiem lūzumiem.

Eksperts atzina, ka bojājumi radušies trulu priekšmetu traumatiskas iedarbības rezultātā un tie varēja rasties 2009.gada 9.decembra ceļa satiksmes negadījumā pie policijas lēmumā norādītajiem apstākļiem.

Tiesu medicīnas eksperts atzina, ka iegūtie miesas bojājumi pieskaitāmi pie smagiem miesas bojājumiem, kā bojājumi, kas bīstami dzīvībai. /pers. B/, iestājoties stacionārā, nav atradusies alkohola reibuma stāvoklī.

Valsts tiesu medicīnas ekspertīzes centra Tiesu medicīniskās patoloģijas departamenta Ogres tiesu medicīniskās ekspertīzes nodaļas 2009.gada 15.decembra eksperta atzinums Nr.212 (lietas 1.sējuma 101.-104.lapa).

Atzinumā Nr.212, pamatojoties uz „Cietušo un aizdomās turēto personu ekspertīzes metodi" un „Tiesu medicīnas ekspertīzes metodi pēc medicīniskiem dokumentiem", medicīnas eksperts /pers. U/ veica tiesu medicīnisko ekspertīzi /pers. A/ un nonāca pie atzinuma, ka /pers. A/ ir krūšu kurvja priekšējās virsmas sasitums ar zemādas asinsizplūdumiem, krūšu kaula roktura lūzumu un plaušu kontūziju.

Eksperts atzina, ka bojājumi radušies trula priekšmeta, t.sk. auto drošības jostas traumatiskā iedarbībā un tie varēja rasties policijas lēmumā norādītajā laikā, t.i., 2009.gada 9.decembrī pie lēmumā norādītajiem apstākļiem.

Tiesu medicīnas eksperts atzina, ka iegūtie miesas bojājumi pēc sava rakstura neatkarīgi no ārstēšanās laika pieskaitāmi pie vidēji smagiem miesas bojājumiem kā bojājumi, kas izraisījuši ilgstošu veselības traucējumu.

Pēc aizstāvības lūguma iztiesāšanā pieprasīta un saņemta **SIA „LUKoil Baltija R" 2011.gada 31.oktobra informācija:** degvielas uzpildes stacijas – DUS-46 „Jumprava" darba laika uzskaites tabele par 2009.gada decembra mēnesi un DUS-46 „Jumprava" darbinieku kontaktinformācija (lietas 1/sējuma 218.-220.lapa).

Tiesas izmeklēšanā tika pārbaudīti aizstāvības pieteikti un iesniegti pierādījumi.

Liecinieks/pers. V/ tiesas izmeklēšanā (29.10.2013. tiesas sēde) **liecināja,** ka viņam ir augstākā akadēmiskā izglītība, maģistra grāds, 35 gadu darba pieredze, agrāk strādāja Valsts tiesu ekspertīžu birojā. Pēc aiziešanas pensijā turpināja savu praksi Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijā un arī Starptautiskajā ekspertu federācijā.

/pers. V/ liecināja, ka viņam bija iedotas dokumentu kopijas uz 136 lapām, tajā skaitā arī divi Valsts tiesu ekspertīžu biroja atzinumi, foto tabulas kopijas uz 9 lapām, kopā 33 attēli no ceļu satiksmes negadījuma vietas un pārējo lietas materiālu kopijas.

Liecinieks /pers. V/ apstiprināja iztiesāšanā aizstāvības iesniegtā dokumenta saturu, kurš nosaukts kā speciālista konsultatīvais atzinums Nr.32 un datēts ar 2013.gada 20.februāri, un savas domas nav mainījis. Sadursme notika, skatoties Daugavpils virzienā, ceļa labās puses kreisajā braukšanas joslā,

vairāk uz kreiso pusi atrodoties mašīnai BMW un aizmugurē braucošai mašīnai Toyota.

Liecinieks /pers. V/ kritizēja ceļu satiksmes negadījuma shēmu, kuru sastādījuši Ceļu policijas darbinieki, un kura nav sastādīta mērogā, tā ir vizuālā shēma vai zīmējums. Ceļu policijas darbinieki, sastādot shēmu, vadījās no vizuālajiem apstākļiem un apkārt esošiem objektiem, ceļu satiksme šajā posma tiek regulēta ar ceļa horizontālo apzīmējumu Nr.920 – nepārtrauktā līnija. Liecinieks atsaucas uz shēmu lietas 1.sējuma 7.-8.lapā.

Liecinieka /pers. V/ vērtējumā, skatoties uz shēmu vizuāli, visas lauskas, kas norāda uz mašīnas Toyota braukšanas virzienu, sākās gandrīz pretī izbraukšanai no degvielas uzpildes stacijas, kur iebraukt ir aizliegts, jo tur ir nepārtrauktā līnija Nr.920. /pers. V/ liecināja, ka, spriežot pēc shēmas vizuāli, mašīna BMW stāvēja vai lēni brauca lausku rajonā.

Liecinieka /pers. V/ vērtējumā automašīnai BMW kreisajā pusē atradās izbraukšana no degvielas uzpildes stacijas un nepārtrauktā līnija. No tā /pers. V/ secināja, ka pagrieziens pa kreisi bija aizliegts, jo tur ir nepārtrauktā līnija un zīme, ka iebraukt aizliegts.

Iztiesāšanā /pers. V/ liecināja, ka ceļu policijas darbinieku shēmā atzīmēto lausku rajonā varētu būt kontakta vieta starp divām automašīnām.

Nosakot automobiļa Toyota ātrumu līdz sadursmei, savā pētījumā /pers. V/ ņēma vērā ungāru metodiku Crash-Test Collection, kurā esot bildes ar līdzīgiem bojājumiem. Salīdzinot bildes ar automašīnas Toyota bojājumiem, /pers. V/ secināja, ka kinētiskās enerģijas zudums līdzinās ātrumam 73 /- 2 km/h. Tātad automobiļa Toyota maksimālais ātrums varētu būt 75 km/h un minimālais – 71 km/h.

Liecinieks/pers. V/ liecināja, ka savā pētījumā ņēmis vērā policijas datus, lai gan viņa vērtējumā protokolā nav fiksēti notikušā ceļu satiksmes negadījuma objektīvi dati. Piemēram, protokolā rakstīts, ka fiksēti laika apstākļi dienā, bet tā nevarot būt diena, jo, vadoties no pretimbraucošās automašīnas Scania tahogrammas, ceļu satiksmes negadījums notika plkst.7.47.

Iztiesāšanā /pers. V/ liecināja, ka viņa secinājums par sadursmi diennakts tumšajā laikā izdarīts, ņemot vērā LU Astronomijas institūta izziņu par civilās krēslas sākumu plkst.7.55. Asfalta segums bija slapjš. /pers. V/ neatceras, vai lietā bija fiksēts lietus. Asfalts slapjš, un negadījums notika darba dienā, kad šajā laikā un šajā ceļa posmā uz šosejas Rīga-Daugavpils līdz Jēkabpilij notiek intensīva kustība.

Liecinieks/pers. V/ liecināja, ka tumšajā diennakts laikā automašīnas brauc ar ieslēgtu tuvo gaismu, līdz ar ko redzamība ir aptuveni 50 metri, pie tam, skatoties arī kādas lampas automašīnai un kādi ceļa blakus objekti – mežs, pļava vai kaut kas gaišs. Savukārt apskates protokolā bija noteikts, ka redzamība no vadītāja vietas kustības virzienā pa dienu bija 150 metri, kas nav pareizi liecinieka vērtējumā.

Iztiesāšanā /pers. V/ liecināja, ka viņa pētījumā izmantota metodika, kura nosaka, ja automašīna atrodas vienā līmenī ar pretējā virzienā braucošām automašīnām, uz īsu brīdi mainās apgaismojums no spilgtā uz tumšo, kas automašīnas vadītāja acīm samazina attēla kontrastainību. Šādā gadījumā rodas īslaicīga acu apžilbināšana un acu adaptācijai gaismas svārstībām un kontrastainības normālas uztveres atjaunošanai nepieciešamais laiks ir 0,165 sekundes.

/pers. V/ liecināja, ka acis neuztver krāsu, bet kontrastainību, ja objekts vai automašīna nakts laikā nav izgaismota. Liecinieks/pers. V/ tiesai liecināja, ka diennakts tumšajā laikā nepietiekamas redzamības apstākļos gandrīz nav iespējams atšķirt priekšmetu krāsu. Tā bija daļa no viņa pētījuma un pamats secinājumam, ka automobiļa Toyota vadītājam nebija tehniskas iespējas izvairīties no uzbraukuma stāvošam vai lēni braucošam transportlīdzeklim, kas konkrētajos apstākļos bija BMW.

Vadoties no prakses un pieredzes, liecinieks /pers. V/ liecināja, ka vadītājs būtu savlaicīgi pamanījis stāvošo transportlīdzekli, ja diennakts tumšajā laikā automašīnas gaismas būtu ieslēgtas un būtu izlikts trīsstūris, kurš jāliek 50 m no mašīnas, lai mašīnu atpazītu un ieraudzītu.

/pers. V/ liecināja, ka pie intensīvas transportlīdzekļu kustības ar tuvo gaismu un sevišķi, ja ir slapjš ceļš un pretī brauc mašīnas, kā arī vējš no pretējās braucošās puses, tad visi gaisa mitrie putekļi iet uz vadītāja pusi, automašīnas mazie atstarotāji vai numura zīmes atstarojums nebūs saredzams.

Turpinot par pētījumu, liecinieks /pers. V/ liecināja, ka bremžu ceļu mašīnām nevarēja redzēt, jo mašīnas droši vien bija aprīkotas ar ABS (Anti-lock braking system) – sistēma, kura novērš automašīnas riteņu bloķēšanu bremzējot. Strauji nospiežot uz bremzēm, automašīnas riteņi nebloķējas, bet turpina griezties. Savu uzskatu par mašīnu aprīkojumu ar ABS liecinieks pamatoja ar to, ka Toyota vadītājs pēdējā brīdī, ieraugot šķērsli, nevarētu izgriezt stūri pa labi, ja automašīnai Toyota nebūtu ABS, jo priekšējie riteņi nebūtu vadāmi. Automašīnai, kurai nav ABS, iegūstot kinētisko enerģiju, nobloķētu riteņus un mašīna brauktu taisni un to nevarētu savaldīt. /pers. V/ ieskatā tāpēc nebija nekādu automašīnas

Toyota bremzēšanas pēdu.

Liecinieks/pers. V/ tiesai liecināja, ka var pateikt, kāpēc bremzēšanas pēdu nebija automašīnai BMW. Vadītājai sēžot pie stūres un saņemot stipru sitienu pa mašīnas aizmuguri, viņas ķermenis instinktīvi un pēc inerces iet atpakaļ, rokas un kājas paliek atslābinātas un tādēļ fiziski nav iespējams nospiest bremžu pedāli.

/pers. V/ uzskata, ka automašīna Toyota ievēroja atļauto braukšanas ātrumu un braukšanas drošību tajos konkrētajos apstākļos. Pie 75 km/h maksimālā ātruma apstāšanās ir 55,3-58,5 metri, tas ir bremzēšanas ceļš.

Liecinieka/pers. V/ vērtējumā avārijas cēlonis ir tas, ka automašīnas Toyota vadītājs nevarēja savlaicīgi saskatīt automašīnu, kura atradās uz ceļa stāvēšanai neparedzētā vietā bez apgaismojuma, bez kāda avārijas signāla un bez trīsstūra.

/pers. V/ nevar pateikt, kādu attālumu nobrauca Scania pēc sadursmes, jo shēmā neredzot metrāžu. Kravas automašīnai neesot piesaistes ne pie viena objekta. Protokola shēmā neesot fiksēts attālums, cik tālu aizbrauca automašīna Scania pēc sadursmes ar BMW. Tādēļ liecinieka ieskatā nevar noteikt vietu, kur notika sadursme starp Scania un BMW.

Liecinieks /pers. V/ uzskata, ka plastmasas un stikla lauskas, kas atzīmētas shēmā, liecina par sadursmi starp BMW un Toyota, kura novirzījās ceļa „kabatā".

Pēc shēmā fiksētām lauskām un vizuālās situācijas /pers. V/ secināja, ka automašīna BMW neievēroja noteikumus, griežoties pa kreisi. Liecinieks spriežot pēc shēmas, jo tas esot būtiskais. /pers. V/ liecināja, ka ātrums 5 km/h pielīdzināms stāvēšanai, un /pers. V/ ieskatā nav zināms attālums, cik BMW varēja nobraukt līdz tai vietai, kur pareizi nogriezties pa kreisi.

Savu uzskatu, ka BMW vadītāja neievēroja noteikumus, liecinieks pamatoja matemātiski: 5 km/h jāpārvērš uz m/s, jāņem attālums un sanāk laiks, kas ir vajadzīgs, lai šo attālumu nobrauktu. Tātad vajadzēja pusotru minūti, runājot par to attālumu, kas ir, ja BMW būtu braukusi tur, kur pareizi nogriezties pa kreisi. Bet pa šo laiku Scania jau būtu aizbraukusi prom un nebūtu sadursme starp automašīnu Scania un pretējā joslā izsviesto BMW pēc sadursmes ar automašīnu Toyota.

Liecinieks /pers. V/ liecināja, ja šķērslis ir atpazīstams, automašīnas vadītājam jāievēro Ceļu satiksmes noteikumu 112.punktā noteiktais – 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), kā arī 113.punktā noteiktais – 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.

Saistībā ar minētajiem noteikumu punktiem /pers. V/ uzsvēra nosacījumu, ja spēj pamanīt, ja ir apgaismojums, spilgta mašīnas krāsa, normāli meteoroloģiskie apstākļi. Liecinieks apgalvoja, ka konkrētā mašīna nebija apgaismota, mašīna tumšā krāsā, kas līdzinās tam, ka pa ceļu iet gājējs tumšās drēbēs, jo nav atpazīstams kā šķērslis.

/pers. V/ ieskatā lietas materiālos esošā ekspertīze ir tāda, pēc kuras nevarot noteikt, vai automašīnai BMW bija ieslēgta gaisma, t.i., nevarot konkrēti pateikt – bija ieslēgta gaisma vai nebija.

/pers. V/ pētījuma 4.punktā pētīts, kādā attālumā stāvoša vai lēni braucoša automašīna BMW konkrētajos apstākļos bija atpazīstama kā šķērslis automašīnas Toyota vadītājam, pieņemot, ka apgaismojums un pagrieziena radītājs nedega.

Pētījumā minēti vairāki faktori: vadītāja iespēja savlaicīgi izvērtēt situācijas bīstamību; vadītāja iespēja izpildīt nepieciešamās rīcības dotajā ceļu situācijā. Tie ir psihofizioloģiskie faktori, kas neietilpst auto tehnikas speciālista kompetencē. Pētnieks nezina, ko dotajā situācijā vadītājs varēja darīt, varbūt viņš pameta savu skatienu uz mežu.

/pers. V/ nenoliedz, ka vadītājs izvēlās braukšanas ātrumu atbilstoši drošībai, ceļu apgaismojumam, meteoroloģiskajiem apstākļiem.

Liecinieks iztiesāšanā liecināja, ka tiesai iesniegtā pētījuma 5.punktā aprēķinājis, kāds varētu būt bremzēšanas ceļš, ja automašīnas Toyota ātrums bija 71-75 km/h. Aprēķins veikts, ņemot vērā to, ka negadījums notika diennakts tumšajā laikā un asfalta segums bija slapjš. Šādos apstākļos tiek ņemts vērā palēninājuma koeficients, kas ir vienāds ar 6,0 m/s^2. Tas ir palēninājums, kāds jāņem vērā uz slapja asfalta. Tajā ietilpst vadītāja reakcijas laiks, bremžu sistēmas iedarbības laiks un palēninājuma pieauguma laiks. Ja analizētu negadījumu, kas notiktu uz sausa asfalta, tad palēninājuma koeficients būtu 7,5 m/s^2. /pers. V/ lietotais koeficients 6,0 esot atbilstošs palēninājumam uz slapja asfalta, ņemot vērā visas

tehniskās tabulas.

Liecinieks /pers. V/ atkārtoti liecināja, ka automašīna BMW nebija atpazīstams objekts, jo pie intensīvas transporta kustības automašīnas BMW atstarojošā numura zīme un mazi atstarotāji nebija redzami automašīnas Toyota vadītājam. /pers. V/ atkārtoja, ka acu adaptācijai nepieciešamas 0,165 sekundes, lai pēc apgaismošanas atpazītu objektu uz ceļa, jo acis redzot tikai plankumu. Liecinieks /pers. V/ tiesai liecināja, ka pie viņa aprēķinātā ātruma vadītājs varēja ieraudzīt šķērsli pēdējā brīdī un paspēja pagriezt stūri pa labi, lai izvairītos no sadursmes. /pers. V/ ieskatā, ja automašīnai BMW būtu ieslēgts mirgojošs pagrieziens vai avārijas signāls, tad automašīnas Toyota vadītājs būtu uzreiz pamanījis dzelteno lampiņu gaismu un atpazinis objektu.

Uz prokurores konkrētu jautājumu liecinieks /pers. V/ nespēja izskaidrot savus apgalvojumus, ņemot vērā eksperta 2010.gada 28.janvāra atzinumu, kurš ir kriminālllietas materiālos un kurā secināts, ka automašīnas BMW gaismas dega brīdī, kad saņēma spēcīgu triecienu. Liecinieka /pers. V/ ieskatā nevarot izslēgt kvēlspuldzes saplīšanu, saņemot otro triecienu, jo bija divi triecieni, un kvēlspuldze varēja nesaplīst no pirmā trieciena.

Liecinieka/pers. V/ vērtējumā starp automašīnām Toyota un BMW notika bloķējošais sitiens, t.i., lauskas tika nobloķētas. Automašīna BMW, saņemot kinētisko enerģiju, tiek stumta uz priekšu, bet visas lauskas no BMW, kas paliek no bloķējošā sitiena, smaguma dēļ krīt uz automašīnu Toyota un tad sāk krist uz ceļa, kad Toyota samazina ātrumu un apstājas. Toyota samazināja ātrumu gandrīz jau pirms sadursmes, sāka reaģēt, bet nepietika laika, automašīna Toyota pēdējā brīdī uzsāka bremzēšanu un tad notika sitiens. Bremzēšanas pēdu nav, jo mašīna aprīkota ar ABS.

Iztiesāšanā /pers. V/ liecināja, ka shēmā nav fiksēts, vai pēc sadursmes starp automašīnām BMW un Scania bija kritušas lauskas, bet droši vien kritušas un diezgan daudz. Liecinieka ieskatā lauskas varēja krist vietā, kur notika sadursme, bet shēmā tas neesot atzīmēts, lai gan fotoattēlos šīs lauskas varot redzēt.

Tiesas izmeklēšanā liecinieks /pers. V/ norādīja uz attēlu Nr.21 foto tabulā (lietas 1.sējuma 19.lapa). Liecinieka norādītajā attēlā varot redzēt lauskas pēc sitiena pretējā braukšanas joslā, ko varot secināt arī pēc automašīnas Scania vizuālā izskata pēc sadursmes, jo tai visa kreisās puses priekšas apakšējā daļa ir izsista – stikli, plastmasas, krāsa, bet tas neesot nofiksēts. /pers. V/ izteica šaubas par to, ka varbūt kaut kas uz apskates brīdi pazudis, jo apskate sākta vismaz kādu stundu pēc negadījuma.

Detalizētāk izvaicāts par automašīnu kā atpazīstamu objektu uz ceļa, /pers. V/ liecināja, ka pelēkai krāsai apgaismojums „noēd" visas krāsas spilgtumu. Liecinieka vārdiem, ja krāsa būtu „pelēks-metalik", tad krāsa būtu atpazīstama.

Tumsa ir līdz laikam, kad tumsa pāriet uz krēslu, t.i., sākas civilā krēsla.

Iztiesāšanā /pers. V/ apliecināja, ka ir iepazinies ar /pers. S/ atzinumu lietā. Liecinieks /pers. V/ nevar izskaidrot sava pētījuma, kurā izmantojis tīru matemātisko aprēķinu, atšķirību no /pers. S/ atzinuma.

Liecinieka /pers. V/ ieskatā atšķirība iespējama tāpēc, ka /pers. S/ izmantoja „Crash" programmu, kuru /pers. V/ neizmanto, un nevar zināt, kādus konkrēti koeficientus /pers. S/ ievadījis „Crash" programmā. /pers. V/ ieskatā „Crash" programma neko nedod, salīdzināja programmu ar kalkulatoru, t.i., kādus koeficientus ievadīs, tādu rezultātu arī dabūs.

Datus savos aprēķinos liecinieks /pers. V/ esot licis, izmantojot ciparus no metodikām, t.i., reakcijas laiki, bremzēšanas koeficienti utt., un uzskata, ka viņam ir lielāka metodiku, literatūras zināšanu un darba pieredze nekā /pers. S/.

Par aprēķināto automašīnas Toyota ātrumu savā pētījumā /pers. V/ iztiesāšanā skaidroja, ja mašīna būtu atpazīstama uz ceļa, tad 55 vai 58 metru attālums kā apstāšanās ceļš automašīnai ar ātrumu 75 km/h ir pilnīgi pietiekams, lai šoferis paspētu laicīgi uzsākt bremzēšanu, kurā ietilpst vadītāja reakcijas laiks, bremzēšanas sistēmas iedarbības laiks, un paspētu pat apstāties vai nedaudz pastumtu to mašīnu. /pers. V/ ieskatā sekas nebūtu tik smagas.

Liecinieks/pers. V/ liecināja, ka pēc viņa aprēķina, braucot šādā 75 km/h ātrumā, šoferis garantēja kustības drošību. Ja automašīnas BMW vadītāja spiestu uz bremzēm, viņai būtu lielāki mašīnas bojājumi, viņu pastumtu uz priekšu, bet viņa kā bumba nebūtu izmesta uz pretējo braukšanas joslu. Tā kā bremzes nebija nospiestas, mašīna bija nevaldāma, pēc fizikas likuma mašīna turpināja kustību uz priekšu un sāka griezties.

/pers. V/ piekrita, ka aprēķiniem izmantoja to pašu formulu, kuru izmantoja /pers. S/. Taču formulā atšķīrās izmantotie ātrumi.

Ātrums 71-75 km/h, ko /pers. V/ izmantoja savā formulā, ir ātrums 73 /- 2 km/h no Crash-Test

Collection (nav modelēšanas tests) pēc mašīnas kinētiskās enerģijas zuduma, ņemot vērā mašīnas deformācijas.

Iztiesāšanā aizstāvība iesniedza Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas 2013.gada 20.februāra speciālista konsultatīvo atzinumu Nr.32, kurš pievienots krimināllietas materiāliem kā aizstāvības iesniegts dokuments (turpmāk sprieduma tekstā **Dokuments Nr.32**).

Pamatojoties uz apsūdzētā /pers. A/ aizstāves I.Skaistkalnes iesniegumu, Dokumentā Nr.32 (lietas 2.sējuma 53.-59.lapa) fiksēts pētījums, ko veicis Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas speciālists /pers. V/, kuram ir Starptautiskās Neatkarīgo ekspertu federācijas izsniegts sertifikāts Nr.MF-00198/08 par viņa kvalifikāciju transporta trasoloģisko (iespējams, nepieciešams vārds – ekspertīžu) jomā un sertifikāts Nr.MF-00197/08 par kvalifikāciju autotehnisko situatīvo ekspertīžu veikšanas jomā (lietas 2.sējuma 60.-61.lapa).

Dokumentā Nr.32 fiksēti turpmāk atreferēti secinājumi.

Kāda bija transportlīdzekļu Toyota Picnic, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, un BMW 520, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, kustības trajektorija līdz sadursmei, sadursmes mehānisms un kādā brauktuves vietā notika sadursme, norādīts – skatīt pētījumu daļā. Dokumentā Nr.32, kurā izdalīta pētījumu daļa, fiksēts, ka, analizējot 2009.gada 9.decembra ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola Nr. EZ 048975 ceļu satiksmes negadījuma shēmu ar fiksētām pēdām un transportlīdzekļu atrašanās vietu, var atveidot ceļu satiksmes negadījuma attīstības mehānismu, kas būtu tuvināts reāliem apstākļiem. Uz ceļa A6 Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā notika vienā virzienā braucošu automobiļu sadursme. Dokumentā norādīts, ka netiks izpētīta tālākā sadursme starp automobiļiem BMW un Scania.

Sadursmes brīdī kontaktā atradās automobiļa Toyota priekšējās daļas kreisā puse un automobiļa BMW aizmugurējās daļas labā puse ar pārklājumu aptuveni 50-60%. Leņķis starp transportlīdzekļu garenasīm bija 0^{o}.

Pirms ceļu satiksmes negadījuma automobilis Toyota pārvietojās aiz automobiļa BMW, tieši pirms sadursmes nedaudz izmainot kustības trajektoriju pa labi.

Sadursme notikusi ceļa labās puses kreisajā braukšanas joslā, skatoties Daugavpils virzienā.

Automobiļa Toyota ātrums pirms sadursmes bija aptuveni 73 /-2 km/h. Automobiļa BMW kustības ātrums bija 0,0 km/h vai samēra mazs, nepārsniedzot 5,0 km/h.

Lai atbildētu uz jautājumu, kādā attālumā stāvošs vai lēni braucošs automobilis BMW konkrētajos apstākļos automobiļa Toyota vadītājam bija atpazīstams kā šķērslis, ja tam dega apgaismojums un pagrieziena rādītājs un kādā, ja apgaismojums, pagrieziena rādītājs nedega, Dokumentā Nr.32 norādīts, ka nepieciešama šāda informācija:

1) vadītāja iespējas savlaicīgi izvērtēt situācijas bīstamību;

2) vadītāja iespējas izpildīt nepieciešamās rīcības dotajā ceļu situācijā;

3) vai vadītājs ir pareizi uztvēris pirms ceļu satiksmes negadījuma radušos situāciju;

4) ņemot vērā dažādu apstākļu psihofizioloģisku ietekmi uz vadītāju, noteikt, vai viņam bija iespēja izvairīties no ceļu satiksmes negadījuma, kas neietilpst speciālista – autotehniķa kompetencē.

Dokumentā Nr.32 fiksēts, ja automobilim BMW nedega apgaismojums un pagrieziena rādītājs, konkrētajos apstākļos tas bija grūti atpazīstams kā šķērslis.

Automobiļa Toyota Picnic [..] vadītājam nebija tehniskas iespējas izvairīties no uzbraukuma stāvošam vai lēni braucošam transportlīdzeklim konkrētajos apstākļos.

Dokumentā Nr.32 norādīts, ka transportlīdzekļu vadītājiem no kustības drošības viedokļa bija attiecīgi jārīkojas: automašīnas BMW 520, /TL numurs/, vadītājam bija jārīkojas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 175., 175.1., 178.punktam; automašīnas Toyota Picnic, /TL numurs/, vadītājam no kustības drošības viedokļa bija jārīkojas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 112., 113.punktam.

Iztiesāšanā ar Ogres rajona tiesas 2013.gada 29.oktobra lēmumu noteikta komisijas autotehniskā ekspertīze un saņemts Valsts tiesu ekspertīžu biroja 2014.gada 23.maija eksperta atzinums Nr.14-658 (lietas 2.sējuma 92.-100.lapa).

Ekspertu komisija (/pers. S/ un /pers. W/) secināja, ka ceļu satiksmes **negadījuma sākuma fāzē** notika automobiļa Toyota un BMW sadursme ceļa labajā pusē kreisajā braukšanas joslā, skatoties Daugavpils virzienā, pirms pārtraukuma ceļa 920.horizontālajā apzīmējumā.

Sadursmes brīdī kontaktā atradās automobiļa Toyota priekšējās daļas kreisā puse un automobiļa BMW aizmugurējās daļas labā puse ar pārklājumu aptuveni 50-60%. Leņķis starp transportlīdzekļu garenasīm bija tuvu 0^{o}.

Pirms ceļu satiksmes negadījuma automobilis Toyota pārvietojās aiz automobiļa BMW, tieši

pirms sadursmes nedaudz izmainot kustības trajektoriju pa labi.

Sākuma datu trūkuma dēļ ekspertīzes ceļā nav iespējams noteikt automobiļa Toyota braukšanas ātrumu pirms sadursmes. Sadursmes brīdī automobiļa Toyota braukšanas ātrums bija aptuveni 85 km/h.

Automobiļa BMW kustības ātrums sadursmes brīdī bija tuvu 0 km/h, t.i., sadursmes brīdī automobilis BMW stāvēja vai brauca ar salīdzinoši nelielu kustības ātrumu līdz apmēram 5 km/h.

Sadursmes rezultātā automobilis BMW tika atsviests uz priekšu un pa kreisi no sadursmes vietas, vienlaicīgi sagriežoties pretim pulksteņrādītāja virzienam par aptuveni 90 grādiem, un nokļuva pretējā kustības joslā, kur notika sadursme ar pretimbraucošo automobili Scania.

Ceļu satiksmes negadījuma **nākamajā fāzē** kontaktā ar automobiļa Scania priekšējo kreiso stūri atradās automobiļa BMW labo sānu priekšējā daļa. Leņķis starp transportlīdzekļu garenasīm bija tuvu 90 grādiem. Sadursmes ar automobili Scania rezultātā automobilis BMW ieguva izteiktu tendenci griezties pulksteņrādītāja virzienā, ka rezultātā notika minēto transportlīdzekļu otrreizējā sadursme, kontaktā nonākot automobiļa Scania kreiso sānu daļai un automobiļa BMW aizmugurējai daļai.

Pēc sadursmes ar automobili Scania automobilis BMW tika atsviests atpakaļ no sadursmes vietas uz ceļa labo pusi un attiecīgi uz priekšu un pa kreisi attiecībā pret automobiļa Scania braukšanas virzienu.

Pirms ceļu satiksmes negadījuma automobiļa Scania braukšanas ātrums bija aptuveni 81 km/h, bet tieši pirms sadursmes un sadursmes brīdī – aptuveni 77 km/h.

Transportlīdzekļu stāvoklis uz ceļa sadursmes brīdī, sadursmes parametri un pārvietošanās trajektorijas norādīti attēlos Nr.1.-4. (attēli no 17.02.2010. eksperta atzinuma Nr.10-22).

Ekspertu komisija secināja, ka automobiļa Toyota apstāšanas ceļš, braucot ar ātrumu 85 km/h, ceļu satiksmes negadījuma protokolā fiksētos apstākļos bija aptuveni 76-81 metrs.

Automobiļa Scania apstāšanas ceļš, braucot ar ātrumu 77 km/h, ceļu satiksmes negadījuma protokolā fiksētos apstākļos bija aptuveni 80-86 metri.

Ekspertu komisija secināja, ka automobiļa Toyota vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi ar automobili BMW.

Automobiļa Scania vadītājam nebija tehniskas iespējas novērst sadursmi ar automobili BMW.

Ekspertu komisija secināja, ka ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls bija automobiļa Toyota vadītāja rīcība.

Savukārt automobiļa Scania un BMW vadītāju rīcība no tehniskā redzes viedokļa nav uzskatāma par ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemeslu.

Uz 10.jautājumu ekspertu komisija atbildēja, ka transportlīdzekļa vadītājam jāizvēlas braukšanas ātrums tādējādi, lai ceļa elementu redzamības attālums braukšanas virzienā nebūtu mazāks par apstāšanas ceļa garumu. Automobiļa Toyota apstāšanas ceļa garumam – 50 metriem atbilst braukšanas ātrums 63-65 km/h.

Izpētot ekspertīzē uzdoto 11.jautājumu, ekspertu komisija secināja, ka dotajā situācijā uz ceļa stāvošs vai lēni braucošs automobilis BMW, kas atradās priekšā tanī pat joslā, no tehniskā redzes viedokļa nav vērtējams kā grūti atpazīstams objekts.

Uz ekspertīzē uzdoto 12.jautājumu par Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas speciālista konsultatīvajā atzinumā Nr.32 (dokuments lietas 2.sējuma 53.-59.lapa) doto secinājumu atšķirību, izmantojot vienus un tos pašus datus, ekspertu komisija sniedza atbildi, ka dati par sadursmes vietu, kas balstās uz ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā un fotoattēliem no negadījuma vietas, kā arī no sadursmes mehānisma modelēšanas, norādīti ekspertu atbildēs uz jautājumiem par sadursmes mehānismu Nr.1-4.

Ekspertu komisija secināja, ka Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas speciālista konsultatīvajā atzinumā Nr.32 (lietas 2.sējuma 53.-59.lapa) nav konkrētas norādes, kur attiecībā pret iebrauktuvi vai izbrauktuvi uz DUS-46 „Jumprava" LUKoil notika sadursme.

Ekspertu komisija pamatoja, ka automobiļa Toyota braukšanas ātrums sadursmes brīdī 85 km/h noteikts, balstoties uz ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā fiksēto un fotoattēliem no negadījuma vietas, kā arī uz sadursmes mehānisma modelēšanu, ņemot vērā uz deformācijām dzēsto kinētiskās enerģijas apjomu (EES).

Ekspertu komisija secināja, ka Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas speciālista konsultatīvajā atzinumā Nr.32 nav norādīts tehnisks pamatojums automobiļa Toyota noteiktajam braukšanas ātrumam (aprēķini, modelēšana, deformāciju paraugi).

Ekspertu komisija secināja, ka atsauce uz kinētiskās enerģijas zudumu automobilim Toyota sadursmes brīdī, kas pēc Crash test Collection datiem līdzinās ātrumam aptuveni 73 /- 2 km/h, no tehniskā

redzes viedokļa **ir nekorekta**, jo EES vērtība ir tikai daļa no negadījuma laikā dzēstās automobiļa Toyota kinētiskās enerģijas.

Pēc pierādījumu, kuri pilnībā atreferēti šajā spriedumā, pārbaudes tiesa īstenoja Kriminālprocesa likuma 503.panta pirmās daļas prasības.

Apsūdzētais/pers. A/ izteica vēlēšanos sniegt liecību un tiesas izmeklēšanā (02.06.2014. tiesas sēde) **liecināja,** ka 2009.gada 9.decembrī plkst.7.30 brauca no Lielvārdes uz Aizkraukli. Laika apstākļi – diennakts tumšais laiks, smidzināja lietus.

Netālu no „LUKoil" degvielas uzpildes stacijas pēkšņi tumsā /pers. A/ ieraudzīja mašīnas siluetu. Apsūdzētais liecināja tiesai, ka bija pārsteigts, jo mašīnai nebija ieslēgts neviens no aizmugurējiem gaismas signāliem, kā rezultātā mašīnu ieraudzīja pēdējā brīdī. /pers. A/ esot apsvēris, vai mašīna brauc vai stāv, saprotot, ka mašīna stāv, spieda uz bremzes pedāli un grieza stūri pa labi, lai izvairītos no sadursmes. Tomēr sadursme notika. Apsūdzētais liecināja tiesai, ka saņēma triecienu krūšu kurvī no gaisa spilveniem, sajuta sāpes krūšu kurvī. Mašīnā viss bija miglā, /pers. A/ apturēja automašīnu, atsprādzējās, ar grūtībām atvēris durvis, izkāpa.

Iztiesāšanā apsūdzētais liecināja, ka vispirms paskatījās uz ceļa, bet mašīnu, ar kuru notika sadursme, uz ceļa nepamanīja. Tad /pers. A/ pamanīja, ka cilvēki skrien uz meža pusi, t.i., cilvēki, kuri bija apstājušies notikuma vietā, un tad ievēroja, ka otra mašīna, ar kuru notika sadursme, atradās mežā.

Apsūdzētais tiesai liecināja, ka sāpju un šoka dēļ palika pie savas mašīnas, jo saprata, ka glābt nevienu nebūs spējīgs. Pēc kādām 10-15 minūtēm pie viņa pienāca kāds no armijas karavīriem, piedāvājot palīdzību, no kuras /pers. A/ atteicās, izņemot iespēju piezvanīt tēvam. Kad atbrauca ātrā palīdzība, vispirms sniedza palīdzību BMW vadītājai, tad apsūdzētajam iedeva pretsāpju līdzekli. Cietušo aizveda uz slimnīcu, bet apsūdzētais atteicās no hospitalizēšanas, sagaidīja ceļu policiju. /pers. A/ nopratināja. Atbrauca /pers. A/ tēvs, izsauca evakuatoru, /pers. A/ mašīnu evakuators aizveda, bet apsūdzētais ar tēvu aizbrauca mājās.

Apsūdzētais/pers. A/ liecināja, ka nevar pateikt, kādā attālumā no viņa atradās mašīna BMW, kad to pamanīja, bet tas bija tuvu un mašīnai BMW nebija gaismas signāli. Tiesā /pers. A/ liecināja, ka degvielas uzpildes staciju redzēja, arī tālumā pretim braucošās mašīnas redzēja. Apsūdzētais liecināja, ka nebija apžilbināts, bet varbūt bija kāda „gaismas spēlīte".

Iztiesāšanā /pers. A/ liecināja, ka brauciena laikā darbojās stikla tīrītāji režīmā ar pārtraukumu, bija ieslēgtas tuvās gaismas, jo nepatīk lietot tālās gaismas, pārsvarā lieto tuvās gaismas. Redzamība ar tuvajām gaismām bija kādi 50 metri. Mašīnā skanēja mūzika, kas netraucēja braukt.

Pēc negadījuma sākumā bija šoks, pēc stundas, kad bija gaišs, /pers. A/ piegāja pie mašīnas BMW un nevarēja saprast, kā mašīna varēja atrasties mežā, uzskatīdams, ka mašīnai bija jābūt priekšā, ņemot vērā viņa ietriekšanos BMW aizmugurē, bet pēc tam kaut kas notikuma vietā pastāstīja, ka mašīna BMW ietriecās vēl smagajā mašīnā.

Detalizētāk izvaicāts par BMW automašīnas pamanīšanas apstākļiem, apsūdzētais /pers. A/ liecināja, ka pirmajā mirklī, kad ieraudzīja šķērsli uz ceļa, domāja – kas tas ir. Kad saprata, ka tā ir mašīna, domājis, vai tā brauc vai stāv, tas viss pirmajā sekundē un, saprotot, ka mašīna stāv, automātiski grieza stūri pa labi un vienlaikus bremzēja.

Apsūdzētais liecināja, ka vainu neatzīst, bet nožēlo sekas, kuras ir tik smagas. Līdz šim avārijas apsūdzētajam nav bijušas, tikai vienu reizi stirnu notrieca.

Iztiesāšanā /pers. A/ liecināja, ka nevar pateikt, kāds ātrums bija mašīnai sadursmes brīdī, jo spieda bremzes un grieza stūri, bet līdz tam brauca ar apmēram 85 km/h.

Uz advokāta A.Gēča jautājumu, ja ekspertīze noteica ātrumu sadursmes brīdī 85 km/h, ņemot vērā apsūdzētā liecināto par tādu pašu braukšanas ātrumu līdz sadursmei, vai tas nozīmē, ka apsūdzētais nebremzēja, /pers. A/ liecināja, ka bremzēja, bet tas attālums bija ļoti mazs un nebija iespējas izvairīties no sadursmes.

/pers. A/ nav sniedzis cietušajai palīdzību, nav ar viņu kontaktējis pēc negadījuma.

Sniedzot atbildes uz prokurores jautājumiem, apsūdzētais liecināja, ka sekunde pagāja, kamēr apsūdzētais ieraudzīja siluetu un saprata, ka priekšā viņam ir mašīna. Apsūdzētais neatceras, vai, braucot no Lielvārdes līdz Dzelmēm, redzējis kādu priekšā braucošu mašīnu.

Apsūdzētais uzskata, ka braukšanas ātrums bija normāls, pareizs un atbilstošs ceļa redzamības apstākļiem, ceļa segumam un laika apstākļiem.

Apsūdzētais liecināja, ka negadījuma iemesls nav viņa braukšanas ātrums, bet tas, ka automašīnai BMW nedega aizmugurējie uguņi, līdz ar to savlaicīgi nav pamanījis mašīnu un nav paspējis izvairīties

no sadursmes.

Iztiesāšanā /pers. A/ liecināja, ka atstarojošos elementus automašīnai BMW pamanīja pēdējā brīdī, kas ir 50 metrus pirms sadursmes. Par laika apstākļiem negadījuma laikā apsūdzētais liecināja, ka smidzināja lietus, lietoja stikla tīrītājus, miglas nebija, ceļa segums bija slapjš.

Apsūdzētais uzskata, ka 2009.gada 9.decembrī, vadot automašīnu, izpildīja visas Ceļu satiksmes noteikumu prasības, nebija novērsis uzmanību no ceļa. /pers. A/ apstiprināja, ka ir iepazinies ar ekspertu atzinumiem lietā. Neatkarīgi no atzinumos konstatētā, apsūdzētais tomēr pats nav pārliecināts, ka būtu kaut ko pārkāpis, jo pēc ekspertu atzinumiem apsūdzētā ieskatā tajā negadījuma rītā visi braucēji pārkāpa ātrumu.

Apsūdzētajam braukšanas stāžs no 1996.gada un visu šo laiku intensīvi vadījis transportlīdzekli.

Iztiesāšanā apsūdzētais liecināja, ka negadījuma rezultātā pats ieguva traumu, bija vērsies pēc medicīniskās palīdzības un konstatēja krūšu kurvja lūzumu, lai arī bija piesprādzējies.

Apsūdzētais nevarēja atcerēties, kurā vietā attiecībā pret benzīntanku notika sadursme.

Degvielas uzpildes stacijas apgaismojums nedeva papildu apgaismojumu uz ceļu.

Iztiesāšanā apsūdzētais /pers. A/ kategoriski noliedza izskanējušo versiju, ka bija novērsies no ceļa, lai regulētu radio, neko tādu nebija nevienam teicis un tāda situācija kā sadursmes iemesls nav bijusi.

/pers. A/ liecināja, ka notikuma dienā viņa galamērķis bija Aizkraukle un nebija konkrēta ierašanās laika, kas liktu steigties, turklāt šajā maršrutā un pa šo ceļu brauc katru otro dienu. Braukšanas laikā /pers. A/ tika skatījies spidometrā, tāpēc ir pārliecināts par braukšanas ātrumu 80-85 km/h un noteikti nebrauca ar 90 km/h, jo bija tumšs un smidzināja lietus.

Par sadursmes laiku apsūdzētais iztiesāšanā liecināja, ka negadījums notika ap plkst.8.00, jo apsūdzētajam skanēja radio un palicis atmiņā, ka radio „nopīkstināja" pilnu stundu astoņos.

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

Tiesa atzīst, ka ar pierādījumiem, kuri pārbaudīti tiesas izmeklēšanā un tiks vērtēti turpmāk spriedumā, apsūdzētā /pers. A/ vainīgums viņam inkriminētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā ir pilnībā pierādīts.

Novērtējot iztiesāšanā pārbaudītos pierādījumus to kopumā un savstarpējā sakarībā, izvērtējot iztiesāšanā pārbaudīto pierādījumu ticamību, attiecināmību un pieļaujamību, tiesa atzīst, ka /pers. A/ vainīgums Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā ir pilnībā pierādīts ārpus saprātīgām šaubām un pastāv Kriminālprocesa likuma 520.panta pirmajā daļā paredzētais pamats notiesājoša sprieduma taisīšanai.

Izvērtējot lietas iztiesāšanā pārbaudītos pierādījumus, tiesa ņem vērā Kriminālprocesa likuma 124.panta pirmajā daļā noteikto, ka 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, ko nosaka minētā panta otrā daļa.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 127.panta pirmo daļu, pierādījumi kriminālprocesā ir jebkuras likumā paredzētā kārtībā iegūtas un noteiktā formā nostiprinātas ziņas par faktiem, kurus kriminālprocesā iesaistītās personas savas kompetences ietvaros izmanto pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo apstākļu esamības vai neesamības pamatošanai.

Iztiesāšanā pārbaudīto pierādījumu novērtēšanā tiesa respektē Kriminālprocesa likuma 128.panta otrajā daļā noteikto, t.i., to, cik ticamas ir pierādīšanā izmantojamās ziņas par faktiem, izvērtē, aplūkojot visus kriminālprocesa laikā iegūtos faktus vai ziņas par faktiem kopumā un savstarpējā sakarībā.

Vērtējot pierādījumus pirmstiesas procesā izvirzītās un iztiesāšanā uzturētās apsūdzības apjomā /pers. A/ pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas **(likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.)**, **tiesa ievēro** arī Kriminālprocesa likuma 124.panta piektajā daļā noteikto, ka pierādīšanas priekšmetā ietilpstošie apstākļi uzskatāmi par pierādītiem, **ja pierādīšanas gaitā izslēgtas jebkādas**

saprātīgas šaubas par to (pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo apstākļu) esamību vai neesamību.

Izvērtējot pirmstiesas procesā un iztiesāšanā iegūtos pierādījumus, kuri pārbaudīti iztiesāšanā, izvirzītās apsūdzības apjomā 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, **tiesa ievēro noteikumu**, ka nevienam no pierādījumiem nav iepriekš noteikta augstāka ticamības pakāpe nekā pārējiem pierādījumiem, kā to noteic Kriminālprocesa likuma 128.panta trešā daļa.

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.

Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšana ir krimināls odāma, ja vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā ir nodarīts kaitējums cietušā veselībai vai dzīvībai un starp nodarījumu un kaitīgajām sekām konstatēta cēloņsakarība.

Lai iestātos krimināl atbildība pēc Krimināllikuma 260.panta, jākonstatē noziedzīga nodarījuma sastāva obligātās pazīmes, tostarp tas, ka transportlīdzekļa vadītājs ir pārkāpis ceļu satiksmes noteikumus, ir iestājušās panta attiecīgajā daļā paredzētās sekas, cēloniskais sakars starp ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu un sekām, transportlīdzekļa vadītāja vaina ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanā un seku izraisīšanā.

Tiesas vērtējumā šajā procesā pārbaudīto pierādījumu kopums ir pietiekams, lai atzītu ārpus saprātīgām šaubām pierādīšanas priekšmetā ietilpstošos apstākļus par pierādītiem un konstatētu noziedzīga nodarījuma sastāvu, t.i., objektīvo un subjektīvo pazīmju kopumu, kas ir nepieciešams un pietiekams, lai konstatētu /pers. A/ vainīgumu tādā apsūdzības jeb faktisko apstākļu apjomā, kuru tiesa atzīst par pierādītu ar šo spriedumu, t.i., par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu.

Krimināllikuma 260.pants kā Krimināllikuma Sevišķajā daļā ietvertā krimināltiesību norma ir tiesību teorijā definētā blanketā dispozīcija, kura neapraksta noziedzīgā nodarījuma pazīmes, bet norāda uz citu normatīvu aktu, kur tās paredzētas, t.i., krimināl atbildība iestājas, ja noziedzīgā nodarījuma subjekts – transportlīdzekļa vadītājs pārkāpis ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus un noteikumu pārkāpums ir izraisījis konkrētas sekas, t.i., faktiski jauktā jeb kombinētā dispozīcija.

Šajā kriminālprocesā iztiesāšanā pārbaudīto **pierādījumu kopums ļauj ārpus saprātīgām šaubām tiesai secināt**, ka apsūdzētais /pers. A/ kā transportlīdzekļa vadītājs ar pārējām krimināl atbildības subjektam piemītošajām obligātajām pazīmēm (fiziska persona, kurai ir krimināl atbildības vecums un juridiskās pieskaitāmības kritērijs) **ir pārkāpis** Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnijā izdoto noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk **CSN**) 4., 10., 112., 113.punkta prasības, kuras citētas sprieduma aprakstošajā daļā pie apsūdzības izklāsta, kuru tiesa atzīst par pierādītu ar šo spriedumu.

Tāpat tiesa atzīst, ka /pers. A/ kā autovadītāja pieļauto pārkāpumu **cēloniskā sakarība ar sekām,** kādas iestājās satiksmes negadījuma rezultātā, t.i., cietusī /pers. B/ ieguva smagus, dzīvībai bīstamus miesas bojājumus, **ir pierādīta** ārpus saprātīgām šaubām ar tiesas izmeklēšanā pārbaudītajiem pierādījumiem.

Primāri ārpus saprātīgām šaubām ir pilnībā pierādīts fakts, ka 2009.gada 9.decembrī ap plkst.8.05 uz autoceļa A6 Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā notika ceļu satiksmes negadījums, kurā **notika sadursme** starp apsūdzētā /pers. A/ vadīto automašīnu Toyota Picnic un /pers. B/ vadīto automašīnu BMW.

Turklāt **sadursmi izraisīja tieši /pers. A/**, ietriecoties ar savu automašīnu cietušās vadītās automašīnas aizmugures daļā.

Minēto faktu, t.i., šādu sadursmes mehānisma sākumu pierāda savstarpējā sakarībā fakti, kuri fiksēti ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr. EZ 048975, autotehniskās ekspertīzes 2010.gada 17.februāra eksperta atzinuma Nr.10-22 secinājumos (lietas 1.sējuma 74.-76.lapa) un komisijas autotehniskās ekspertīzes 2014.gada 23.maija eksperta atzinuma Nr.14-658 secinājumos (lietas 2.sējuma 92.-100.lapa), kā arī eksperta /pers. S/ liecībās iztiesāšanā. Šie pierādījumi atreferēti iepriekš sprieduma tekstā.

Turklāt primāro sadursmi kā faktu atzīst pats apsūdzētais /pers. A/, arī liecinieka /pers. V/ liecinātais iztiesāšanā apstiprina sadursmes mehānisma sākumu kā sadursmi starp diviem vienā virzienā

braucošiem automobiļiem, kurus vadīja /pers. A/ un cietusī /pers. B/. Tāpat aizstāvības iesniegtajā Dokumentā Nr.32 (lietas 2.sējuma 53.-59.lapa), kurš saturiski atreferēts iepriekš sprieduma tekstā, nav konstatēts cits sadursmes mehānisma sākums.

Daļā par turpmāko sadursmes mehānismu jau pēc sadursmes mehānisma pirmās fāzes, kuru noteica autotehnikas speciālisti divās autotehniskajās ekspertīzēs – atzinumā Nr.10-22 un ekspertu komisijas atzinumā Nr.14-658, bet liecinieks /pers. V/ nepētīja Dokumentā Nr.32, t.i., pēc apsūdzētā vadītās automašīnas Toyota priekšdaļas trieciena pa automašīnas BMW aizmugures daļu, kā rezultātā cietušās /pers. B/ vadītā automašīna BMW nonāca pretējā kustības joslā, kur notika sadursme ar pretimbraucošo automašīnu Scania, strīda šajā kriminālprocesā nav.

Sadursmes otro fāzi, kuras cēlonis pirmā sadursme, kuru bija izraisījis apsūdzētais /pers. A/, pierāda autotehnisko ekspertīžu atzinumi Nr.10-22 un Nr.14-658 un fakti eksperta /pers. S/ liecībās, pierāda arī fakti liecinieka /pers. C/ liecībās, kuras pilnībā atreferētas iepriekš spriedumā.

Faktu, ka 2009.gada 9.decembra ceļu satiksmes negadījumā iesaistīti trīs transportlīdzekļi, pierāda fiksētais ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr. EZ 048975, secinājumi autotehnikas ekspertīžu atzinumos Nr.10-22 un Nr.14-658 un eksperta /pers. S/ liecības, pierāda arī fakti liecinieka /pers. C/ liecībās, kā arī fakti liecinieku /pers. I/, /pers. K/, /pers. M/, /pers. L/ liecībās (atreferētas iepriekš sprieduma tekstā).

Tiesa novērtē kā pierādītu un ticamu šajā kriminālprocesā konstatēto ceļu satiksmes negadījuma mehānismu no tehniskā redzes viedokļa un tā rašanās iemeslu, kas bija automašīnas Toyota vadītāja, t.i., apsūdzētā /pers. A/ rīcība, kādu to konstatēja eksperts /pers. S/ atzinuma Nr.10-22 pētījumā un secinājumos, ekspertu /pers. S/ un /pers. W/ komisija atzinuma Nr.14-658 pētījumā un secinājumos, kā arī iztiesāšanā detalizēti izskaidroja savās liecībās eksperts /pers. S/.

Tiesai nav pamata apšaubīt sertificēto ekspertu /pers. S/ un /pers. W/ profesionalitāti, kompetenci jeb speciālās zināšanas un praktisko pieredzi autotehnikas jomā un attiecīgi atzinumos izvēlēto un izmantoto metožu pamatotību, lietoto formulu un koeficientu pareizību, kuri attiecīgi devuši tādus rezultātus atzinumu secinājumos, uz kuriem tiesa balsta šo notiesājošo spriedumu.

Turklāt autotehnikas nozares speciālistu secinājumu pareizību par to, ka ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls bija automašīnas Toyota vadītāja rīcība, apstiprina eksperta /pers. R/ veiktais pētījums, kurš atspoguļots 2010.gada 28.janvāra eksperta atzinumā Nr.09-2132 (lietas 1.sējuma 74.-76.lapa), kā arī eksperta /pers. R/ liecības iztiesāšanā.

Pamatojoties uz eksperta /pers. R/ atzinumā Nr.09-2132 secināto, ka automašīnas BMW 520, valsts numurs /TL numurs/, **kreisās puses <u>bremzēšanas</u> signālluktura kvēlspuldze un <u>viena</u> no divām kreisās puses <u>aizmugurējām gabarītu kvēlspuldzēm ir degušas brīdī, kad saņēmušas spēcīgu triecienu</u>, tiesa atspēko un izslēdz kā nepamatotu un faktiskajiem apstākļiem neatbilstošu apsūdzētā /pers. A/ versiju**, ka automašīnai BMW nedega aizmugurē apgaismojums, līdz ar ko tā bija grūti atpazīstams objekts uz ceļa un tāpēc /pers. A/ nav varējis novērst sadursmi, jo apsūdzētā versijā gaismu neesamība automašīnai BMW neļāva viņam laikus ieraudzīt un atpazīt cietušās automašīnu kā šķērsli uz ceļa.

Tiesai nav šaubu, ka bremzēšanas signāllukturis, kura kvēlspuldze dega spēcīga trieciena saņemšanas brīdī, ietilpst automašīnas BMW aizmugures apgaismes sistēmā, tas izriet no eksperta /pers. R/ pētījuma aprakstošās daļas par kvēlspuldžu izvietojuma sistēmu lukturos.

Turklāt atzinumā Nr.09-2132 tika secināts, ka automašīnas BMW priekšējās daļas izņemto lukturu kvēlspuldzes – abas tuvās gaismas, abu tālās gaismas lukturu, kreisā priekšējā miglas luktura un kreisā priekšējā virzienrādītāja kvēlspuldzes, kā arī kreisā aizmugurējā bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze bija darbspējīga stāvoklī pirms krimināllietā minētā ceļu satiksmes negadījuma, bet pārējās kvēlspuldzes bija bojātas, tādēļ to darbspēju nav iespējams noteikt.

Tiesas vērtējumā eksperts /pers. R/ savās liecībās iztiesāšanā ļoti detalizēti, ticami un ārpus saprātīgām šaubām izskaidroja sava pētījuma un secinājumu pamatojumu, proti, tieši kvēldiegu deformācija liecina par to, ka kvēldiegi deguši, t.i., bija sakarsušā stāvoklī brīdī, kad kvēldiegi saņēmuši spēcīgu triecienu. Deformāciju kvēldiegā var radīt tikai spēcīgs trieciens, jo sakarsētā stāvoklī kvēldiegs ir elastīgs, tāpēc tas nesalūzt, bet deformējas, ko eksperts konstatēja veiktajā ekspertīzē par šajā kriminālprocesā izpētāmo gadījumu.

Savukārt, ja kvēlspuldze nedegtu un būtu stiprs trieciens, tad notiktu kvēlspuldzes aukstais lūzums, kuru nosaka pēc kvēldiega dalījuma diegu fragmentu struktūras, t.i., aukstā lūzuma gadījumā to var noteikt pēc kvēldiegu galu formas.

Šajā kriminālprocesā veiktajā ekspertīzē eksperts /pers. R/ konstatēja, ka izpētīto kvēldiegu gali bija gludi, apkusuši, bet ne tādi kā aukstā lūzuma gadījumā.

Ar šādu skaidrojumu eksperts /pers. R/ pamatoja, kāpēc ekspertīzes ceļā, konstatējot attiecīgo kvēldiegu deformāciju, varēja secināt par kvēlspuldžu degšanu trieciena saņemšanas brīdī.

Lai gan eksperta /pers. R/ uzdevums nav un to nevar pateikt šādā pētījumā, vai trieciens ir kādā konkrētā ceļu satiksmes negadījumā, tiesai nav šaubu, ka trieciens, kuru saņēma automašīnas BMW aizmugures lukturu kvēldiegi un par kuru secināja /pers. R/ savā atzinumā Nr.09-2132, bija šajā kriminālprocesā pētāmais ceļu satiksmes negadījums 2009.gada 9.decembrī, ko papildus apstiprina turpmāk minētais.

Eksperta/pers. R/ atzinuma Nr.09-2132 aprakstošajā daļā konstatēts, ka visu sešu labā aizmugurējā luktura kvēlspuldžu pamatnes ir deformētas, iztrūkst kvēlspuldžu stikla kolbas ar kvēldiegu turētājiem un kvēldiegiem, tādēļ noteikt šo kvēlspuldžu stāvokli trieciena brīdī ekspertīzes ceļā nav iespējams.

Konstatējums par labo aizmugurējo lukturi un tā kvēlspuldzēm apstiprina autotehnikas speciālistu abās ekspertīzēs secināto (atzinums Nr.10-22 un ekspertu komisijas atzinums Nr.14-658), ka sadursmes brīdī kontaktā atradās apsūdzētā vadītās automašīnas Toyota priekšējās daļas kreisā puse un automašīnas BMW aizmugurējās daļas labā puse, ko apstiprina arī ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr. EZ 048975 fiksētie abu automašīnu bojājumi pēc ceļus satiksmes negadījuma.

Turklāt šajā trīs automašīnu sadursmē nav svarīgi, kura (pavisam bija trīs sadursmes kontakti automašīnai BMW) sadursmes sitiena jeb trieciena rezultātā notika kvēldiegu deformācija, jo šajā aspektā būtiskākais ir tas, ka kvēldiegu deformācija trieciena saņemšanas brīdī pierāda automašīnas BMW apgaismojuma darbspēju tieši sadursmes brīdī un atspēko apgalvojumus par automašīnu BMW kā grūti atpazīstamu objektu ceļu satiksmē izskatāmajā ceļu satiksmes negadījumā.

Tiesai nav pamata apšaubīt sertificētā eksperta /pers. R/ profesionalitāti, speciālās zināšanas bioloģijā un ķīmijā, kā arī metālu un sakausējumu izpētē (tiesu eksperta kvalifikācija specialitātē „Metālu un sakausējumu izpēte") un praktisko pieredzi.

Ņemot vērā šajā kriminālprocesā veikto ekspertīžu atzinumos secināto un ekspertu /pers. S/ un /pers. R/ liecības iztiesāšanā, tiesai kopumā nav nekādu šaubu, ka šajā kriminālprocesā ekspertīzes ir veikuši sertificēti eksperti ar atbilstošām zināšanām pētāmajās jomās.

Ekspertu rīcībā pilnā apjomā bija nodoti krimināllietas materiāli, t.i., kriminālprocesuālajā kārtībā iegūtie un nostiprinātie pierādījumi.

Eksperts /pers. S/ liecināja, ka atzinums pamatots ar objektīvajiem datiem, uz kuru pamata izdarīti attiecīgi secinājumi. Savukārt eksperts /pers. R/ liecināja, ka atzinuma došanai bija pilnīgi pietiekams izpētes materiāls (lukturi ar kvēlspuldzēm).

Tāpat tiesai nav pamata konstatēt jel kādu interešu konflikta apstākli šajā kriminālprocesā iesaistītajiem ekspertiem vai ekspertīžu iestādes vadītājam, kurš noteica ekspertus tiesas noteiktās komisijas autotehniskās ekspertīzes izdarīšanai. Uz minēto apstākli nav norādījusi neviena no procesā iesaistītajām personām.

Tiesai nav radušās šaubas par to, ka autotehnikas nozares speciālisti /pers. S/ un /pers. W/ un bioloģisko un ķīmisko ekspertīžu departamenta eksperts /pers. R/ ar visu nepieciešamo rūpību, atbildību pret eksperta pienākumiem Krimināllikuma izpratnē, pielietojot savas speciālās zināšanas, izpētīja ekspertīžu veikšanai iesniegtos izpētes materiālus.

Ņemot vērā minēto, izdarītos secinājumus atzinumā Nr.10-22, ekspertu komisijas atzinumā Nr.14-658 un /pers. R/ atzinumā Nr.09-2132 tiesa novērtē kā ticamus, pieļaujamus un attiecināmus uz šo kriminālprocesu un kā tādus, uz kuriem kopumā un savstarpējā sakarībā tiesa balsta šo notiesājošo spriedumu.

Tiesas vērtējumā eksperta /pers. R/ atzinums Nr.09-2132 kopsakarā ar autotehnikas jomas ekspertu secinājumiem atzinumā Nr.10-22 un ekspertu komisijas atzinumā Nr.14-658, kuri balstīti uz speciālām zināšanām, ir pilnīgi pietiekami, ticami, zinātniski pamatoti, **lai tiesa secinātu un atzītu par pierādītu**, ka tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma un sadursmes brīdī cietušās /pers. B/ vadītajai automašīnai BMW **apgaismojuma defekti nav konstatējami un viennozīmīgi dega bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze un viena kreisās puses aizmugurējā gabarītu kvēlspuldze.**

Savukārt šāds konstatējums kopsakarā ar secinājumiem par priekšējo lukturu kvēlspuldžu darbspēju eksperta /pers. R/ atzinumā ar pietiekami augstu ticamības pakāpi ļauj uzskatīt, ka automašīnas BMW apgaismojums bija pietiekams, lai automašīnu saskatītu un identificētu uz ceļa kā transportlīdzekli, kurš piedalās ceļu satiksmē 2009.gada 9.decembra rītā.

Papildus tehniska rakstura zinātniski pamatotajiem secinājumiem par automašīnas BMW apgaismojumu bez defektiem netieši un tomēr liecina arī fakti no cietušās pārstāvja /pers. D/, liecinieku /pers. E/, /pers. I/, /pers. M/ un /pers. C/ liecībām iztiesāšanā.

Cietušās pārstāvis /pers. D/, uzzinot apsūdzētā versiju par apgaismojuma neesamību sievas vadītajai automašīnai kā iemeslu sadursmei, šo jautājumu par gaismām bija uzdevis slimnīcā sievai /pers. B/, ar kuru pirmajā nedēļā, nesākoties hidrocefālijai, bija pietiekami adekvāts kontakts. Cietusī bija apstiprinājusi, ka gaismas dega un arī kreisais pagrieziena rādītājs. Šādam faktam nav pamata neticēt, ņemot vērā, ka cietusī un viņas tuvinieki atklāti liecināja un nenoliedza faktu, ka cietusī bija atsprādzējusi drošības jostu, bet šāds apstāklis nav cietušās labā.

Turpinot par automašīnas BMW apgaismojuma faktu, liecinieks /pers. E/, būdams brīdināts par krimināltatbildību, iztiesāšanā liecināja, ka apskatīja /pers. B/ automašīnu pēc avārijas pirms evakuēšanas no notikuma vietas un redzēja tuvās gaismas slēdzi ieslēgtā pozīcijā.

Faktam, ka automašīnas BMW tuvās gaismas slēdzis bija ieslēgtā pozīcijā, ir pietiekams pamats ticēt, jo to apstiprina ne tikai /pers. E/, bet arī cietušās ģimenei pilnīgi sveši cilvēki, par kādiem uzskatāmi liecinieki /pers. I/ un /pers. M/. Abi minētie liecinieki aktīvi darbojās notikuma vietā, sniedzot palīdzību cietušajai un dzirdot šoferu versiju notikuma vietā par kaut kādām problēmām ar gaismu automašīnai BMW, bija katrs patstāvīgi un personīgi pārliecinājušies, apskatot gaismas slēdža stāvokli, un redzējuši gaismas slēdzi nepārprotami ieslēgtā pozīcijā. Tiesai nav šaubu par šo neitrālo liecinieku sniegto liecību patiesumu, ņemot vērā kopumā viņu pilsoniski atbildīgo rīcību notikumā.

Daļā par automašīnas BMW apgaismojumu tiesai saprātīgas šaubas neradīja liecinieka /pers. C/ liecinātais tiesas izmeklēšanā, kad liecinieks liecināja par sadursmes pēkšņumu ar automašīnu no pretimbraucošās kolonnas. /pers. C/ liecināja, ka notikuma rītā bija tumšs un visām automašīnām bija iedegtas gaismas, arī tai automašīnai, kura ietriecās viņa vadītajā mašīnā, liecinieka vārdiem „viss mirgojās". /pers. C/ nevarēja atcerēties par pagrieziena rādītāja mirgošanu pirms sadursmes pretimbraucošajai automašīnai, ar kuru notika sadursme, jo tam nebija pievērsis uzmanību.

Par pirmstiesas procesā sniegtajām liecībām, kuras tika pārbaudītas tiesas izmeklēšanā Krimināprocesa likuma 501.panta 2.punkta kārtībā, liecinieks /pers. C/ iztiesāšanā liecināja, ka viņš nav teicis, ka nedeg gaismas automašīnai, kura ietriecās viņa vadītajā Scania, jo sadursme bija ļoti negaidīta un gaismām speciāli nav pievērsis uzmanību un nav pārliecināts, vai dega vai nedega gaismas un neapgalvo, ka automašīnai, kas griezās uz „LUKoil" degvielas uzpildes staciju, nedega pagrieziena signāls, jo nav pievērsis tam uzmanību, līdz ar ko kategorisku liecību šajā daļā /pers. C/ nesniedza iztiesāšanā.

Tiesas vērtējumā liecinieka /pers. C/ nekonkrētā liecība daļā par automašīnas BMW apgaismojumu ne pierāda, ne atspēko uz citu – pārliecinošu, ticamu un objektīvu pierādījumu pamata tiesas izdarīto secinājumu par automašīnas BMW apgaismojuma esamību negadījumā un tieši sadursmes brīdī un par automašīnu BMW kā atpazīstamu un identificējamu objektu, kura piedalījās ceļu satiksmē 2009.gada 9.decembra rītā.

Ņemot vērā šo vērtējumu pierādījumiem un tiesas secinājumu par automašīnas BMW apgaismojumu ceļu satiksmes negadījumā un tieši sadursmes brīdī, **tiesa atspēkoja un izslēdza kā nepamatotu un neatbilstošu faktiskajiem apstākļiem, kurus tiesa atzīst par pierādītiem, apsūdzētā /pers. A/ versiju**, ka automašīnai BMW nedega aizmugurē apgaismojums, līdz ar ko tā bija grūti atpazīstams objekts uz ceļa un tāpēc /pers. A/ nav varējis novērst sadursmi, jo apsūdzētā versijā gaismu neesamība automašīnai BMW neļāva viņam laikus ieraudzīt un pamanīt cietušās automašīnu kā šķērsli uz ceļa.

Pamatojoties uz minēto, tiesa izdara secinājumu, ka pierādītajos apstākļos apsūdzētajam /pers. A/ nebija objektīvu šķēršļu vai citu ārēju jeb ārkārtēju apstākļu, kuri traucētu laikus pamanīt savai kustībai priekšā esošo (lēni braucošu vai stāvošu) un apgaismojuma esamības dēļ atpazīstamo automašīnu BMW, kura gatavojās veikt kreiso pagrieziena manevru un, bremzējot samazināja ātrumu vai pat bija jau apstājusies, par ko tiesas vērtējumā liecina /pers. R/ atzinumā secinātais, ka trieciena saņemšanas brīdī dega kreisās puses bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze.

Ņemot vērā tiesas atzinumu par šiem faktiskajiem apstākļiem kā pierādītiem, kuri saistīti ar automašīnas BMW apgaismojumu, /pers. A/ bija jāpamana un jāatpazīst automašīnu BMW kā šķērsli, kura dēļ jāsamazina ātrums vai pat jāaptur transportlīdzeklis, neapdraudot ceļu satiksmes drošību, ko viņš nav izdarījis. Tas nozīmē, ka apsūdzētais /pers. A/ nav ievērojis CSN 10.punkta prasības (ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas

situācijas un nenodarītu zaudējumus), viņam bija jāparedz priekšā iespējamais šķērslis un bija jāizvērtē savas iespējas laikus transportlīdzekli apturēt vai apbraukt, neizraisot sadursmi.

Tā kā /pers. A/ vadītā automašīna Toyota ietriecās automašīnas BMW aizmugures daļā un notika sadursme šādos konstatētos un par pierādītiem atzītos faktiskajos apstākļos, tiesa viennozīmīgi atzīst par pierādītu, ka apsūdzētais /pers. A/ neievēroja CSN 112., 113.punkta prasības (112.punkts noteic, ka 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.punkts noteic, 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).

Pieļaujot minēto CSN punktu pārkāpumu, tiek pārkāptas arī vispārīgā CSN 4.punkta prasības, kuras norādītas apsūdzībā, kuru tiesa atzīst par pierādītu ar šo spriedumu.

Ņemot vērā, ka apsūdzētais /pers. A/ nespēja novērst sadursmi ar automašīnu BMW, nenorādot kādus citus apstākļus kā vien apgaismojuma neesamību, ko tiesa atzina par nepamatotu, pierādot pretējo, secināms, ka apsūdzētais /pers. A/ nav izvēlējies satiksmes intensitātei, ceļa un meteoroloģiskajiem apstākļiem, īpaši redzamībai braukšanas virzienā, atbilstošu braukšanas ātrumu, t.i., nav izvēlējies braukšanai tādu ātrumu, ar kādu braucot būtu paspējis laikus pamanīt priekšā automašīnu BMW un reaģēt ar bremzēšanu vai citu manevru, kas ļautu novērst jeb nepieļaut sadursmi ar automašīnu BMW.

Autotehnikas jomas speciālisti savos atzinumos tieši norādīja, ka, rīkojoties atbilstoši CSN 112., 113.punkta prasībām, automobiļa Toyota vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja novērst uzbraukumu automobilim BMW un tieši automobiļa Toyota vadītāja rīcība, kura neatbilda CSN 112., 113.punkta prasībām, bija konkrētā ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemesls.

Savukārt abu pārējo iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju rīcībā pretrunas CSN prasībām, kas tiešā mērā būtu saistāmas ar sadursmes rašanos, netika saskatītas un Scania vadītājam nebija tehniskas iespējas novērst sadursmi ar pretējā joslā izsviesto BMW.

Apsūdzētais tiesas izmeklēšanā liecināja, ka brauca ar ātrumu 80-85 km/h, jo esot skatījies spidometrā.

Savukārt 2010.gada 17.februāra eksperta atzinumā Nr.10-22 un ekspertu komisijas atzinumā Nr.14-658 secināts, ka nav iespējams noteikt automobiļa Toyota braukšanas ātrumu pirms sadursmes, bet sadursmes brīdī ātrums noteikts 85 km/h.

Šāds secinājums ļauj pietiekami ticami uzskatīt, ka pirms sadursmes ātrums bija lielāks, ņemot vērā apsūdzētā liecināto par bremzēšanu tieši pirms sadursmes.

/pers. A/ netiek inkriminēta atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana (CSN 115.1.apakšpunkts), uz ko norādīja aizstāve un vēlējās norādīt, ka citi satiksmes dalībnieki šajā notikuma dienā arī pārkāpuši CSN par ātrumu.

Taču atļautā ātruma 90 km/h nepārsniegšana nenozīmē, ka nav pārkāptas CSN 112.punkta prasības, kuru būtība ietver transportlīdzekļa vadītāja pienākumu, ņemot vērā savas spējas, pieredzi, izvēlēties atbilstošu, kas nozīmē arī mazāku ātrumu par atļauto, ja to prasa satiksmes intensitāte, konkrēti ceļa un/vai meteoroloģiskie apstākļi, kā arī redzamība braukšanas virzienā.

Tiesa viennozīmīgi piekrīt eksperta /pers. S/ viedoklim un CSN 112.punkta jēgai, ka auto vadītājam jāizvēlas tāds braukšanas ātrums, lai viņš apstāšanās ceļā varētu atpazīt objektus, garantētu kustības drošību un novērst sadursmi. Pretējā gadījumā, t.i., ja notiek sadursme, veidojas apgrieztais secinājums, tātad nav bijusi pietiekama rūpība, piesardzība ceļa apstākļu, laika apstākļu, redzamības un savu spēju izvērtēšanā, izvēloties tādu vai citādu braukšanas ātrumu.

No visu nopratināto personu liecībām, lai arī katra subjektīvā uztverē, tomēr kopumā izriet ceļa un meteoroloģisko apstākļu raksturojums, ka 2009.gada 9.decembra rītā ap pulksten astoņiem ceļu satiksmes negadījuma posmā uz A6 bija intensīva satiksme, mijkrēslis, krēsla, lietots arī apzīmējums – tumsa, mitra brauktuve, smidzināja lietus, smalks lietus, dūmaka, pieminēta arī migla, t.i., apstākļi, kuri neatbilst labas redzamības kritērijiem, tātad apgrūtina redzamību braukšanas virzienā un prasa augstāku uzmanību un piesardzību automašīnas vadīšanā kā atbilstoša ātruma izvēlē, tā distances ievērošanā.

Pats apsūdzētais /pers. A/ tiesas izmeklēšanā liecināja, ka pirms sadursmes ar automašīnu BMW nebija apžilbināts, izsakoties par iespējamu kādu gaismas spēlīti, faktiski uz uzvedinošu aizstāves jautājumu. Loģiski, ka pie intensīvas satiksmes, kāda tā secināma no lietā nopratināto liecinieku liecībām, visām automašīnām tumsā vai mijkrēsli ieslēgts apgaismojums, ar kura ietekmi uz savām individuālajām

spējām jārēķinās katram autovadītājam.

Tiesas vērtējumā kopumā šādi iepriekš minēti apstākļi ceļu satiksmē nav nekāda nepārvarama vara vai ārkārtēji apstākļi, kuri atbrīvotu autovadītājus no CSN prasību ievērošanas vai atbrīvotu no pienākuma būt uzmanīgiem un piesardzīgiem ceļu satiksmē. Turklāt CSN prasības vienlīdz ievērojamas kā gaišajā diennakts laikā un labas redzamības apstākļos, tā tumšajā vai mijkrēslī jeb civilās krēslas periodā, tikai katrā no šiem diennakts posmiem tas prasa lielāku vai mazāku auto vadītāja rūpību, pūles, uzmanību un piesardzību, turklāt katram vadītājam jāspēj objektīvi novērtēt un nepārvērtēt savas braukšanas iemaņas un spējas laikus reaģēt, nenovērst uzmanību no auto vadīšanas u.tml.

Ņemot vērā minēto, tiesa uzskata, ka nav izšķirīgas nozīmes tam, vai ceļu satiksmes negadījums notika tumšajā diennakts laikā vai civilās krēslas periodā, jo šie abi periodi prasa rūpīgāku attieksmi pret CSN prasībām, taču neatbrīvos no atbildības, ja, pārkāpjot CSN prasības, tiek izraisīts ceļu satiksmes negadījums.

Eksperts /pers. S/ iztiesāšanā liecināja, ka viennozīmīgi tas ir autovadītāja uzdevums un pienākums pie sava izvēlētā ātruma spēt konstatēt objektus uz ceļa un tieši vadītājam ir jāizvēlas tāds ātrums, lai viņš kā transportlīdzekļa vadītājs varētu garantēt, ka ieraugot šķērsli, viņš spēs apstāties. Eksperts norādīja, ja cilvēks, kurš atrodas pie stūres, nespēj šos apstākļus izvērtēt, tad vispār nav iespējama satiksme.

Šajā lietā konstatētajos faktiskajos apstākļos tiesa atzīst, ka /pers. A/ izvēlētais ātrums līdz 85 km/h nebija atbilstošs ceļu satiksmes intensitātei, kā arī ceļa un meteoroloģiskajiem apstākļiem un redzamībai braukšanas virzienā, jo, šādā ātrumā braucot, viņš nespēja laikus pamanīt automašīnu BMW, ar kuru izraisīja sadursmi. Taču apsūdzētā nespēja pamanīt ir saistāma tikai un vienīgi ar viņa neuzmanību ceļu satiksmē un tieši pret CSN 112., 113.punkta prasībām, līdz ar ko izraisītās sadursmes dēļ apsūdzētajam ir krimināatbildības pamats.

Nekorekta ir aizstāves motivācija apsūdzētā attaisnošanai, ka citi transportlīdzekļu vadītāji 2009.gada 9.decembra rītā brauca ar līdzīgu vai pat lielāku ātrumu, bet viņi nav neko pārkāpuši. Citi satiksmes dalībnieki ar tādiem vai citādiem ātrumiem, nepārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu, patiešām nav pārkāpuši CSN 112., 113.punktu, jo nav izraisījuši sadursmi jeb ceļu satiksmes negadījumu.

Daļā par braukšanas ātrumu nav pamatots arī liecinieka /pers. V/ liecinātais un Dokumentā Nr.32 aprēķinātais ātrums 73=/-2 km/h, jo primāri pats apsūdzētais, kuram ir tiesības neliecināt pret sevi, liecina par lielāku braukšanas ātrumu, kā arī autotehnikas speciālisti noteica braukšanas ātrumu sadursmes brīdī 85 km/h. Aizstāves teiktais tiesas debatēs, ka ātrums sadursmes brīdī nav noteikts, neatbilsts lietā konstatētajam un pierādītajam.

Turklāt ekspertu komisija atzinumā Nr.14-658 pamatoja, ka automobiļa Toyota braukšanas ātrums sadursmes brīdī 85 km/h noteikts, balstoties uz ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā fiksētiem datiem un fotoattēliem no negadījuma vietas, kā arī uz **sadursmes mehānisma modelēšanu**, ņemot vērā uz deformācijām dzēsto kinētiskās enerģijas apjomu (EES).

Ekspertu komisija secināja, ka Latvijas Neatkarīgo ekspertu asociācijas speciālista konsultatīvajā atzinumā Nr.32 **nav norādīts tehnisks pamatojums** automobiļa Toyota noteiktajam braukšanas ātrumam 73 /- 2 km/h (aprēķini, modelēšana, deformāciju paraugi).

Ekspertu komisija secināja, ka atsauce uz kinētiskās enerģijas zudumu automobilim Toyota sadursmes brīdī, kas pēc Crash test Collection datiem līdzinās ātrumam aptuveni 73 /- 2 km/h, no tehniskā redzes viedokļa ir nekorekta, jo EES vērtība ir tikai daļa no negadījuma laikā dzēstās automobiļa Toyota kinētiskās enerģijas.

Par ceļu satiksmes negadījuma laiku **ap** plkst.8.05, uz kuru aizstāve tiesas debatēs norādīja kā kļūdu, jānorāda tas, ka laika apzīmējumam apsūdzībā pirms plkst. ir vārds „ap", kas tiesas vērtējumā no gramatiskā viedokļa **nenozīmē, ka pulksteņa laiks ir absolūti precīzs**.

Vienlaikus jāatzīst, ka par ceļu satiksmes negadījuma laiku ap pulksten astoņiem 2009.gada 9.decembra rītā liecina pietiekami precīzi un ticami, saistot ar dzirdētiem signāliem radio, pats apsūdzētais /pers. A/, kuram ir tiesības pret sevi neliecināt. Tāpat šādu laiku **ap** plkst.8.00 norāda lietā nopratinātie liecinieki /pers. I/, /pers. M/, /pers. C/, /pers. L/.

Iepriekš minētie pierādījumi kopsakarībā ar Latvijas Universitātes Astronomijas institūta 2009.gada 15.decembra izziņu apliecina, ka ceļu satiksmes negadījums 2009.gada 9.decembrī uz A6 74,3.kilometrā notika civilās krēslas laikā. Saskaņā ar minēto izziņu civilā krēsla 2009.gada 9.decembrī bija laikā no plkst.7.55 līdz plkst.8.43. Turklāt izziņā norādīts, ka civilā krēsla definēta tā, ka labos laika apstākļos civilās krēslas laikā vēl ir iespējams skaidri saskatīt apkārtnes objektus bez mākslīgā

apgaismojuma.

Precīzi ceļu satiksmes negadījuma laiks ekspertīzes ceļā šajā lietā nav prasīts noteikt un nav noteikts.

Ņemot vērā minēto, nav pamatota aizstāves iebilde tiesas debatēs, ka laika nenoteikšana jeb kļūda, norādot to ap plkst.8.05, dod pamatu apšaubīt lietā veikto ekspertīžu kvalitāti un pulksteņa laiks ietekmē ātruma vērtējumu.

Tiesa atkārtoti norāda, ka atbilstošu ātrumu izvēlās automašīnas vadītājs, ņemot vērā CSN 112.punktā prasīto, nevis, ņemot vērā astronomisko pulksteņa laiku.

Tā kā ekspertīzes ceļā nav noteikts precīzs ceļu satiksmes negadījuma laiks, nav pietiekami pamatota aizstāvības izvirzītā versija un Dokumentā Nr.32, kā arī /pers. V/ liecībās minētais sadursmes laiks plkst.7.47, kuru /pers. V/ noteica pēc automašīnas Scania tahogrammas, taču /pers. V/ pētījums un liecības šajā lietā nav spējušas pārliecināt tiesu par to pamatotību un ticamību.

Vizuāli tahogrammā, ja uzskatīt, ka tajā uzstādītais laiks bija absolūti astronomiski precīzs, par sadursmes laiku varētu runāt plkst.7.55, taču ne ātrāk.

Tiesas vērtējumā šo 10 minūšu intervāls (plkst.7.55 līdz plkst.8.05) neietekmē tiesas secinājumus par sadursmes mehānismu no tehniskā redzes viedokļa vai sadursmes iemeslu, kurā vainojams apsūdzētais.

Par automašīnas BMW apgaismojumu un to kā atpazīstamu objektu ceļu satiksmē, kā arī redzamību un to ietekmējošajiem apstākļiem tiesa jau norādīja spriedumā, tostarp, ka CSN prasības ievērojamas jebkādos redzamības apstākļos, neatkarīgi no diennakts laika iedalījuma gaišajā, tumšajā vai civilās krēslas laikā, t.i., neatkarīgi no astronomiskā pulksteņa laika.

Liecinieka/pers. G/ liecības kā tiešu pierādījumu apsūdzētā vainīgumam tiesa neizmanto, jo tās neapstiprinājās ar iztiesāšanā Kriminālprocesa likuma 501.panta 4.punkta kārtībā pārbaudītajām liecinieka /pers. P/ liecībām.

Liecinieka /pers. G/ liecības vērtēt kā nepatiesas vai maldinošas, uz ko debatēs norādīja aizstāve, neveicot konfrontēšanu ar liecinieku /pers. P/, nav pamata. Turklāt aizstāves norādītais debatēs, ka atbilstoši darba laika uzskaites tabelei /pers. P/ notikuma dienā bija atvaļinājumā, neizslēdz /pers. P/ iespēju atrasties degvielas uzpildes stacijā, kurā un tieši 2009.gada 9,.decembrī strādāja liecinieka sieva /pers. X/.

Vienlaikus tiesa atzīst, ka šo liecību neizmantošana **nerada defektu** ticamības, pieļaujamības un attiecināmības kritērijā tiem pierādījumiem, kurus tiesa atzīst par pietiekamiem un ar kuriem tiesa šajā spriedumā pamato savus secinājumus un atzinumus par apsūdzētā vainīgumu izvirzītajā apsūdzībā.

Ņemot vērā tiesas secinājumus un pierādījumu novērtējumu šajā spriedumā, nepamatots ir aizstāves apgalvojums, ka lietā nav pietiekamu, neapšaubāmu pierādījumu tam, ka apsūdzētā darbības atbilst Krimināllikuma 260.panta otrās daļas sastāvam, jo 2009.gada 9.decembra notikumus būtiski ietekmējuši citi faktori, kas nav atkarīgi no apsūdzētā un kurus viņš nevarējis paredzēt, kā notikuma vietas īpatnības, diennakts laiks tieši pirms civilās krēslas, gaismas, kas radīja situāciju, ka BMW nevarēja pamanīt laicīgi un izvairīties no sadursmes.

Atspēkojot apsūdzētā /pers. A/ versiju kā viņa aizstāvības pozīciju, tiesa atzīst, ka **ir atspēkots un noraidāms kā nepamatots un neatbilstošs tiem faktiskajiem apstākļiem**, **kurus tiesa atzīst par pierādītiem, aizstāvības iesniegtais Dokuments Nr.32**, kurā atspoguļots /pers. V/ pētījums, **kā arī fakti liecinieka /pers. V/ liecībās** par automašīnu BMW kā grūti atpazīstamu objektu pētāmajā ceļu satiksmes negadījumā un negadījuma apstākļiem diennakts tumšajā laikā.

Vienlaikus tiesa ir atspēkojusi tiesas debatēs aizstāves izteiktās šaubas par apsūdzētā vainu ar lūgumu apsūdzēto attaisnot, jo aizstāve savus argumentus pamatā balstīja uz liecinieka /pers. V/ liecināto un Dokumentu Nr.32.

Tiesas vērtējumā Dokumentā Nr.32 un liecinieka /pers. V/ liecībās iztiesāšanā faktiski, izmantojot autotehniskas zināšanas, **izpaudās mēģinājums, klaji ignorējot eksperta /pers. R/ atzinumu,** nostiprināt un padarīt ticamāku apsūdzētā versiju, ka automašīnai BMW nedega apgaismojums un tāpēc tā ir grūti atpazīstams objekts, dodoties vēl tālākā absurdā, ka nav pārkāpts CSN 113.punktā noteiktais, ja vadītājs nespēj pamanīt šķērsli.

Ņemot vērā tiesas secinājumu par automašīnas BMW apgaismojumu un atpazīstamību ceļu satiksmē, /pers. V/ pētījums ar aprēķināto automašīnas Toyota ātrumu un liecinātais par krāsu spilgtumu, kontrastainību u.tml. neietekmē tiesas secinājumus par apsūdzētā vainīgumu inkriminēto CSN prasību pārkāpšanā, jo pēc būtības arī Dokumentā Nr.32 ir secināts, ka apsūdzētajam kā automašīnas Toyota

vadītājam no kustības drošības viedokļa bija jāievēro CSN 4., 10., 112., 113.punkta prasības, t.i., tieši tās prasības, kuras /pers. A/ tiek inkriminētas kā pārkāptas.

Savukārt /pers. V/ pētījumā, t.i., Dokumentā Nr.32 minētais par automašīnas BMW vadītājas rīcības nepieciešamību no kustības drošības viedokļa atbilstoši CSN 4., 10., 175.1., 178.punkta prasībām, nav pamatots, jo tiesa atzina par pierādītu, ka automašīnai BMW apgaismojuma defekti nav konstatējami un viennozīmīgi dega bremzēšanas signālluktura kvēlspuldze un viena kreisās puses aizmugurējā gabarītu kvēlspuldze, kas kopsakarā ar secinājumiem par priekšējo lukturu kvēlspuldžu darbspēju eksperta /pers. R/ atzinumā, ar pietiekami augstu ticamības pakāpi ļauj uzskatīt, ka automašīnas BMW apgaismojums bija pietiekams, lai automašīnu saskatītu un identificētu uz ceļa kā transportlīdzekli, kurš piedalās ceļu satiksmē 2009.gada 9.decembra rītā.

Tāpat neatbilst lietā konstatētajiem un pierādītajiem faktiskajiem apstākļiem liecinieka /pers. V/ versija, ka automašīna BMW sadursmes brīdī atradās ceļa posmā, kurā nav atļauta nogriešanās pa kreisi.

Šo neatbilstību pierāda ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr. EZ 048975 un foto tabulā redzamais, kā arī autotehnikas speciālistu secinātais abās ekspertīzēs Nr.10-22 un Nr.14-658, kuru ticamību, pieļaujamību un attiecināmību kā pierādījumiem tiesa atzina šajā spriedumā.

2010.gada 17.februāra eksperta atzinumā Nr.10-22 norādīts, ka kustības organizācija dotajā ceļa posmā atļauj nogriešanos pa kreisi uz benzīntanku, automašīnas BMW vadītājas rīcībā, samazinot braukšanas ātrumu vai apstājoties kreisajā braukšanas joslā nolūkā palaist pretimbraucošo automobili un veikt kreiso pagriezienu, pretrunas CSN prasībām netiek saskatītas.

No eksperta atzinumā Nr.10-22 esošā notikuma vietas fotoattēla redzams, ka vietā, kur cietusī mēģināja izpildīt kreisā pagrieziena manevru, ir pārtraukums pretējā virziena plūsmas sadalošajā ceļa 920.horizontālajā apzīmējumā.

Arī 2014.gada 23.maija eksperta atzinums Nr.14-658 apstiprina to, ka automašīnas BMW vadītājas rīcība no tehniskā redzes viedokļa nav uzskatāma par ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemeslu. Automašīnas BMW vadītājas rīcība, samazinot braukšanas ātrumu vai apstājoties kreisajā braukšanas joslā nolūkā palaist pretimbraucošo automobili un veikt kreiso pagriezienu, nebija pretrunā ar satiksmes organizāciju dotajā ceļa posmā.

Tiesa atzīst, ka ar abiem ekspertu atzinumiem ir pierādīts, ka automašīnas BMW vadītājas rīcība, veicot kreiso pagriezienu, nav bijusi pretrunā ar ceļu satiksmes noteikumiem, līdz ar to speciālista /pers. V/ liecības, ka automašīnas BMW vadītāja mēģinājusi veikt kreiso pagriezienu neatļautā vietā, neatbilst patiesībai.

Turpmāk spriedumā vēl par cietušās /pers. B/ rīcību ceļu satiksmes negadījumā, uz ko tiesas debatēs norādīja aizstāve kontekstā ar kaitējuma kompensācijas jautājumu.

Iztiesāšanā pārbaudītie un novērtētie pierādījumi, kuri pilnībā atreferēti šajā spriedumā, ārpus saprātīgām šaubām dod pamatu tiesai secināt, ka cietusī /pers. B/ pirms kreisā pagrieziena manevra veikšanas bija atsprādzējusi drošības jostu.

Saskaņā ar CSN **4.punktu ceļu satiksmes dalībniekiem ir pienākums pildīt šo noteikumu prasības un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus. Savukārt CSN 34.punkts noteic, ka transportlīdzekļa vadītājam, braucot pa ceļiem, kā arī pa citām vietām, kurās iespējama transportlīdzekļu braukšana, jāievēro šo noteikumu un citu ceļu satiksmi reglamentējošu normatīvo aktu prasības, tātad jāievēro CSN 38.punktā noteiktie transportlīdzekļa vadītāja pienākumi, tostarp 38.5.apakšpunktā noteiktais, ka, braucot ar mehānisko transportlīdzekli, kura konstrukcijā paredzētas drošības jostas, būt piesprādzētam [..].**

Ņemot vērā minēto, tiesa secina, ka cietusī /pers. B/ pieļāva iepriekš minēto CSN punktu pārkāpumu, t.i., sadursmes brīdī, būdama transportlīdzekļa vadītāja un vadot to, nebija piesprādzējusies ar drošības jostu.

Cietušās pieļautais pārkāpums nebija ceļu satiksmes negadījuma iemesls no tehniskā redzes viedokļa, par ko jau detalizēti argumentēti tiesas secinājumi iepriekš spriedumā, pamatojoties uz autotehnisko ekspertīžu atzinumiem, eksperta /pers. R/ atzinumu, kā arī ekspertu /pers. S/ un /pers. R/ liecībām iztiesāšanā.

Ņemot vērā minēto, tiesa atzīst, ka cietušās pārkāpums neietekmē tiesas secinājumus par apsūdzētā /pers. A/ vainīgumu apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, jo apstāklis, ka /pers. A/ izraisīja sadursmi ar cietušās /pers. B/ vadīto automašīnu BMW, nav saistāms ar to, vai /pers. B/ tajā brīdī bija piesprādzējusies vai nē.

Tāpat nav pamata tiesiski izdarīt kādus secinājumus par to, kā piesprādzēšanās būtu ietekmējusi

miesas bojājumu raksturu un attiecīgi ietekmētu seku smagumu jeb raksturu šajā negadījumā, ko tiesas debatēs aizstāve izvirzīja kā iemeslu šaubām par cēloņsakarību ar konstatētajām sekām.

Tiesas vērtējumā nav objektīvi pamatots tiesas debatēs aizstāves izteiktais viedoklis, ka piesprādzēšanās gadījumā cietušās traumas būtu ievērojami mazākas vai to vispār nebūtu.

Aizstāves viedoklis ir tikai pieņēmums, kam nav objektīvu pētījumu un zinātniski pamatotu secinājumu. Turklāt iztiesāšanā nepārprotami tika noskaidrots, ka tāda veida pētījums nav iespējams un šādu jautājumu nerisina arī kompleksajā autotehnikas un tiesu medicīnas jomas speciālistu ekspertīzē.

Tiesas izmeklēšanā par šo jautājumu liecināja eksperts /pers. S/, kura liecības pilnībā atreferētas šajā spriedumā. Tiesai nav pamata apšaubīt eksperta liecināto, ka ekspertīze nepēta, kādas būtu sekas, ja automašīnas vadītājs būtu piesprādzējies, ka tas nav ekspertīzes priekšmets, jo nav tādas metodikas.

Tāpat tiesai nav pamata apšaubīt eksperta speciālās zināšanas autotehnikas jomā par to, ka, ņemot vērā sadursmes mehānismu, var spriest **tikai par ķermeņa pārvietošanās tendencēm**. Pateikt, ka tādā vai citādā sadursmes mehānismā iegūtu tādus vai citādus miesas bojājumus, nav iespējams. Turklāt šajā ceļu satiksmes negadījumā jāņem vērā, ka apsūdzētā /pers. A/ izraisītās sadursmes rezultātā cietušās vadīto automašīnu izsvieda pretējā braukšanas joslā, kurā notika sadursme ar citu automašīnu, sadursme, kurā bija sāna sitiens, bet drošības jostas vērstas uz seku mazināšanu frontālās sadursmēs, tostarp ne vienmēr, kā rāda prakse.

Tiesa jau norādīja, ka cietušās nepiesprādzēšanās **nav sadursmes** jeb ceļu satiksmes negadījuma **iemesls no tehniskā**, t.i., autotehnikas jomas speciālistu **redzes viedokļa**, kas pamatots ar veiktajiem pētījumiem autotehniskajās ekspertīzēs, pamatojoties uz kuriem kopsakarā ar citiem pierādījumiem šajā lietā ārpus saprātīgām šaubām tiesa izdarīja secinājumu par apsūdzētā vainīgumu izvirzītajā apsūdzībā.

Piesprādzēšanā vai nepiesprādzēšanās nevar novērst vai kā citādi ietekmēt apsūdzētā /pers. A/ neuzmanību sadursmes tehniskā izraisīšanā.

Tiesa atkārtoti norāda, ka lietā nav un nav iespējams šāds pētījums, kādus tieši miesas bojājumus (raksturs un smaguma pakāpe) cietusī iegūtu, ja būtu piesprādzējusies.

Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2012.gada 18.septembra lēmumā lietā Nr.SKK-406/2012 norādīja: „No Kriminālprocesa likuma 23.panta izriet, ka tiesa izlemj pret konkrētu personu atbilstoši Kriminālprocesa likumam celto apsūdzību un neizvirza apsūdzības citām personām. **Tiesai nav jāizvērtē visas iedomātas vai izdomājamās iespējas par notikuma gaitu.** Turklāt tiesa var konstatēt arī citu personu, tostarp cietušā prettiesisko rīcību, kas var ietekmēt vainīgā apsūdzētā sodu un kaitējuma kompensācijas apmēru."

Tiesas konstatētais cietušās pārkāpums, kurš nav ceļu satiksmes negadījuma iemesls no tehniskā redzes viedokļa, neatbrīvo apsūdzēto /pers. A/ ne no atbildības, ne no pienākuma kompensēt radīto kaitējumu.

Nolūkā taisnīgi noregulēt krimināltiesiskās attiecības tiesas konstatētais pārkāpums, kuru cietusī pieļāva, **ir vērā ņemams, lemjot par nosakāmo kaitējuma kompensācijas apmēru un sodu apsūdzētajam.**

Ņemot vērā tiesas pamatoto atzinumu par to, ka apsūdzētajam /pers. A/ inkriminētie CNS pārkāpumi pierādīti, kā arī, pamatojoties uz tiesas secinājumu un vērtējumu par cietušās pieļauto piesprādzēšanās pārkāpumu, tiesa atzīst, ka ārpus saprātīgām šaubām iztiesāšanā **pierādīts ir cēloniskais sakars** ar sekām (smags miesas bojājums), kuras iestājās ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, jo citi apstākļi (vieta, laiks) vai iemesli /pers. B/ miesas bojājumu iegūšanai nav konstatējami šajā lietā.

Tiesa atzīst, ka ārpus saprātīgām šaubām ar iztiesāšanā pārbaudītajiem pierādījumiem ir pilnībā pierādīts fakts, ka minētā ceļu satiksmes negadījuma, t.i., trīs automobiļu sadursmes **rezultātā ir iestājušās sekas,** kuras ir nepieciešamas un pietiekamas kā /pers. A/ krimināltiesiskās atbildības pamats pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas.

Saskaņā ar tiesmedicīniskajiem kritērijiem automašīnas BMW vadītāja /pers. B/ ieguva smagus miesas bojājumus, t.i., bojājumus, kas bīstami dzīvībai.

Minēto faktu pierāda tiesu medicīnas ekspertīzes gaitā dotais eksperta atzinums Nr.211 (lietas 1.sējuma 96.-99.lapa), kurš saturiski pilnībā atreferēts šajā spriedumā, par /pers. B/ konstatētajiem miesas bojājumiem, to lokalizāciju, izcelsmes mehānismu un raksturu jeb tiesmedicīnisko kritēriju smaguma pakāpes nozīmē.

Eksperts atzina, ka bojājumi radušies trulu priekšmetu traumatiskas iedarbības rezultātā un tie varēja rasties 2009.gada 9.decembra ceļa satiksmes negadījumā pie policijas lēmumā norādītajiem apstākļiem.

Krimināllikuma 10.panta pirmā daļa (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) noteica, ka noziedzīgais nodarījums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības, ja persona, kas to izdarījusi, ir paredzējusi savas darbības vai bezdarbības seku iestāšanās iespēju, tomēr vieglprātīgi paļāvusies, ka tās varēs novērst (noziedzīga pašpaļāvība), vai arī nav paredzējusi šādu seku iestāšanās iespēju, kaut gan pēc nodarījuma konkrētajiem apstākļiem tai vajadzēja un tā varēja tās paredzēt (noziedzīga nevērība).

Pēc pierādījumu novērtēšanas šajā spriedumā tiesa atzīst, ka apsūdzētais /pers. A/ noziedzīgu nodarījumu pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) izdarījis aiz neuzmanības, jo nav paredzējis šādu seku (kaitējums cietušās veselībai) iestāšanās iespēju, kaut gan pēc nodarījuma konkrētajiem apstākļiem, kādus tos tiesa atzina par pierādītiem šajā lietā, apsūdzētajam vajadzēja un viņš varēja tās (sekas) paredzēt – noziedzīga nevērība.

Atzīstot apsūdzētā /pers. A/ vainīgumu viņam izvirzītajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas **(likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) par pilnībā pierādītu, tiesa atzīst, ka apsūdzētā darbību kvalifikācija ir pareiza un par izdarīto noziedzīgo nodarījumu apsūdzētais ir sodāms.**

<u>Tiesas izvērtētais soda noteikšanā</u>.

Nosakot apsūdzētajam /pers. A/ soda veidu un mēru, tiesa ņem vērā Krimināllikuma 35. un 46.panta nosacījumus (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.), tas ir, ņem vērā likumā definēto soda mērķi un vērtē izdarītā noziedzīgā nodarījuma raksturu un radīto kaitējumu, vainīgā personību, atbildību mīkstinošus un pastiprinošus apstākļus.

Tiesa ņem vērā 2012.gada 13.decembra likuma „Grozījumi Krimināllikumā" pārejas noteikumu 4.punktā noteikto, 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 ir paredzēts pēc šā likuma spēkā stāšanās.

Noziedzīgā nodarījuma rakstura novērtējums.

Saskaņā ar Krimināllikuma 7.panta trešo daļu (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) apsūdzētā /pers. A/ izdarītais noziedzīgais nodarījums ir **jāklasificē kā mazāk smags noziegums aiz neuzmanības**. Minētajā likuma redakcijā par šādu noziedzīgu nodarījumu bija paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz desmit gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem vai bez tā.

Likuma redakcijā, kura ir spēkā no 2013.gada 1.aprīļa, par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz desmit gadiem, un saskaņā ar Krimināllikuma 7.panta ceturto daļu šāds noziedzīgais nodarījums klasificējas kā smags noziegums aiz neuzmanības.

Noziedzīgā nodarījuma rakstura novērtēšanā tiesa ņem vērā noziedzīgā nodarījuma klasifikāciju – **mazāk smags noziegums**, kāda tā bija noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas laikā, ņemot vērā Krimināllikuma 5.panta trešās daļas noteikumus par to, ka nelabvēlīgākiem likuma noteikumiem nav atpakaļejoša spēka, jo šajā daļā 2012.gada 13.decembra likuma „Grozījumi Krimināllikumā" pārejas noteikumos nav noteikts citādi.

Savukārt, soda sankcija ir vērtējama kā labvēlīgāka pašreiz spēkā esošajā likuma redakcijā, jo neparedz papildsoda piemērošanu.

Mazāk smags noziegums saskaņā ar klasifikāciju jāvērtē kā noziedzīgs nodarījums ar samērā nelielu sabiedrisko interešu apdraudējuma raksturu. Tomēr salīdzinājumā ar citiem mazāk smagiem noziegumiem, izskatāmajam ir būtiskāks apdraudējuma raksturs, jo apdraud apjoma ziņā plašākas intereses, par kādām uzskatāmas drošības intereses transportlīdzekļu kustības jomā.

Kaitējuma novērtējums.

Ar apsūdzētā neuzmanīgo rīcību ceļu satiksmē radīts kaitējums drošības interesēm transportlīdzekļu kustības drošības jomā un cēloniski radīts kaitējums vienas personas **veselībai,** t.i., smagi miesas bojājumi kā bojājumi, kas bīstami dzīvībai, cietušajai /pers. B/.

Atbildību ietekmējošie apstākļi.

Tiesai nav pamata konstatēt apsūdzētā /pers. A/ rīcībā kādu no Krimināllikuma 47.panta pirmajā daļā (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) paredzētajiem atbildību mīkstinošiem apstākļiem.

Tiesai nav pamata konstatēt apsūdzētā /pers. A/ rīcībā kādu no **Krimināllikuma 48.panta**

pirmajā daļā (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) izsmeļoši uzskaitītajiem atbildību pastiprinošiem apstākļiem.

Apsūdzētā personības novērtējums.

Vērtējot apsūdzētā /pers. A/ personību, tiesa ņem vērā iztiesāšanā noskaidroto raksturojošo informāciju par apsūdzētā personu. Tiesa vērtēja apsūdzētā attieksmi, kas ir paustā nožēla par to, ka negadījumam ir smagas sekas.

Par apsūdzētā personu noskaidrots, ka apsūdzētais /pers. A/ dzimis /datums/Tukumā, Latvijas pilsonis (lietas 1.sējuma 123.lapa), vidējā speciālā izglītība, automehāniķa specialitāte, precējies (lietas 1.sējuma 125.lapa), apgādībā divi nepilngadīgi bērni, kā arī apgādā, maksājot uzturlīdzekļus, vecāko dēlu, kurš mācās vidusskolā (lietas 1.sējuma 126.lapa), narkologa un psihiatra uzskaitē nav reģistrēts (lietas 1.sējuma 132., 134.lapa), automehāniķis, strādā SIA /Nosaukums V/ par pārdevēju konsultantu no 2013.gada 22.augusta (lietas 1.sējuma 181.lapa), **deklarētā dzīvesvieta /adrese A/** (lietas 1.sējuma 124.lapa), faktiski dzīvo pie tēva Lielvārdes novadā /adrese/.

Uz noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas laiku 2009.gada 9.decembrī /pers. A/ sodāmība par administratīvajiem pārkāpumiem atzīstama par dzēstu, 12 gadu laika periodā fiksēti seši pārkāpumi (lietas 1.sējuma 129.lapa) un trīs pārkāpumi 2009.gadā, kuri redzami pēc pārkāpumu uzskaites punktiem (lietas 1.sējuma 130.lapa), **agrāk nav tiesāts** (lietas 1.sējuma 128.lapa). Iztiesāšanas laikā neviena no procesā iesaistītajām personām nav izrādījusi procesuālu interesi par administratīvo pārkāpumu esamību vai neesamību laikā pēc ceļu satiksmes negadījuma līdz iztiesāšanas pabeigšanai, līdz ar ko tiesas rīcībā šādu ziņu nav, jo tiesa nav tiesīga pēc savas iniciatīvas vākt ziņas par apsūdzētā personību.

Engures novada domes 2010.gada 1.martā sniegtajā raksturojumā par /pers. A/ negatīvu ziņu nav. Dokumentā, kurš nosaukts par raksturojumu, ir ziņas par deklarēto dzīvesvietu, ģimenes stāvokli un to, ka Engures novada domē nav reģistrēti sabiedriskās kārtības pārkāpumi (lietas 1.sējuma 136.lapa).

Iztiesāšanā iesniegts ar 2010.gada 20.septembri datēts raksturojums no SIA /Nosaukums V/. No iesniegtā raksturojuma secināms, ka /pers. A/ strādāja /Nosaukums/ par komercdirektoru no 2008.gada 22.maija līdz 2009.gada 1.oktobrim, uzticētos pienākumus veica profesionāli, godprātīgi, ar augstu atbildības sajūtu, darba laikā alkoholu nelieto, darbu nekavē, augstas pamatiemaņas mazumtirdzniecības vadīšanā, spēj pieņemt patstāvīgus lēmumus, savstarpēji saistīt tos darba procesa izpildē un to veikt noteiktā secībā, ievērojot visus apkalpes noteikumus, spēj strādāt kolektīvā, brīvi kontaktēties ar cilvēkiem (lietas 1.sējuma 181.lapa).

Ņemot vērā informāciju par apsūdzēto, kopumā tiesa vērtē /pers. A/ kā likumpaklausīgi orientētu un sadzīvē pozitīvi tendētu indivīdu, nekonstatējot recidīva risku. Par apsūdzēto /pers. A/ nodarbinātības periodā SIA /Nosaukums V/ līdz ceļu satiksmes negadījumam iztiesāšanā iesniegtais raksturojums tiesas vērtējumā ir pozitīvs.

Tiesa novērtēja apsūdzētā attieksmi pret izdarīto noziedzīgo nodarījumu, par ko /pers. A/ izteica nožēlu seku nozīmē.

Negatīvi tiesa vērtē to, ka apsūdzētais nekādā veidā nav izrādījis savu nožēlu par smagajām sekām cietušajai un viņas ģimenei pēc ceļu satiksmes negadījuma, ne iztiesāšanas laikā un nekādā veidā nav mēģinājis palīdzēt cietušajai gandrīz 5 gadu laikā.

Tiesas motīvi soda veida un apmēra noteikšanā.

Nosakot soda veidu un apmēru apsūdzētajam /pers. A/, tiesa izvērtēja valsts apsūdzētājas viedokli par brīvības atņemšanas soda noteikšanu uz vienu gadu un saskaņā ar Krimināllikuma 44.panta trešo daļu prokurore lūdz piemērot papildsodu – transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz diviem gadiem. Cietušās advokāts piekrita prokurores viedoklim par soda veidu un apmēru, uzskatot, ka nav lietderīga Krimināllikuma 55.panta nosacījumu piemērošana apsūdzētajam. Savukārt aizstāve I.Skaistkalne lūdza /pers. A/ attaisnot.

Izvērtējot visu iepriekš minēto, kas noskaidrots par apsūdzētā personu un pārējiem apstākļiem, kas ņemami vērā pie soda noteikšanas, tiesa uzskata, lai sasniegtu likumā definēto soda mērķi, kurš noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas laikā bija sodīt vainīgo personu par izdarīto noziedzīgo nodarījumu, kā arī panākt, lai notiesātais un citas personas pildītu likumus un atturētos no noziedzīgu nodarījumu izdarīšanas, savukārt sprieduma taisīšanas laikā soda mērķis bez minētā ir arī aizsargāt sabiedrības drošību, atjaunot taisnīgumu, resocializēt sodīto personu, šajā kriminālprocesā apsūdzētajam /pers. A/ pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) nosakāms soda

sankcijā paredzētais sods – brīvības atņemšana, piemērojot Krimināllikuma 55.panta pirmās, otrās, trešās daļas noteikumus soda noteikšanā.

Tiesa atzīst, ka šajā kriminālprocesā nav nodrošināta saprātīgu termiņu ievērošana lietas iztiesāšanā. No tiesas slodzes pozīcijām tam ir objektīvi iemesli, taču lietas iztiesāšanas laiks vairāk kā četri gadi (saņemta tiesā 2010.gada 2.augustā, spriedums 2014.gada 28.augustā, pilna sprieduma gatavošana) un no noziedzīgā nodarījuma vairāk kā pieci gadi nav pietiekami saprātīgs termiņš Kriminālprocesa likuma 14.panta izpratnē, raugoties no procesā iesaistīto apsūdzētā, arī cietušās kā indivīdu tiesībām uz kriminālprocesa pabeigšanu saprātīgā termiņā. Pats apsūdzētais savus kriminālprocesuālos pienākumus bija ievērojis, un viņa rīcība nekādā veidā neietekmēja iztiesāšanas ilgumu, jo aizstāvības pozīcija un ar to saistītās procesuālās darbības iztiesāšanā ir apsūdzētā tiesība, tostarp arī tiesība uz taisnīgu un objektīvu lietas iztiesāšanu, kur visām iesaistītajām personām ir vienādas tiesības pierādījumu iesniegšanā u.c. procesuālo tiesību īstenošanā.

Ņemot vērā saprātīgo termiņu ietekmi un vienlaikus arī sekas, t.i., apsūdzētā neuzmanīgās rīcības dēļ ir smagi, dzīvībai bīstami miesas bojājumi vienai personai, tiesa atzīst, ka brīvības atņemšanas sods ir nosakāms soda sankcijas ietvaros uz vienu gadu un nosacīti.

Izvērtējot izdarītā noziedzīgā nodarījuma aiz neuzmanības raksturu, ceļu satiksmes negadījuma faktiskos apstākļus, radīto kaitējumu vienai personai, kas ir smagi miesas bojājumi, arī cietušās rīcību notikumā, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumus par drošības jostas lietošanu (par šo apstākli detalizēts vērtējums sniegts iepriekš spriedumā pie pierādījumu novērtēšanas), apsūdzētā /pers. A/ personību, kuras novērtējumu tiesa norādīja spriedumā (agrāk nesodīts, apgādībā divi mazgadīgi bērni), laiku, kāds ir pagājis no noziedzīgā nodarījuma un kurā /pers. A/ turpinājis īstenot likumpaklausību, t.i., saprātīgo termiņu ietekmi, tiesa konstatē pamatu pārliecības iegūšanai, ka apsūdzētais, sodu neizciešot, turpmāk neizdarīs likumpārkāpumus.

Tiesa atzīst par iespējamu pie soda noteikšanas /pers. A/ piemērot Krimināllikuma 55.panta pirmās, otrās, trešās daļas nosacījumus (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.) un brīvības atņemšanas sodu noteikt nosacīti ar pārbaudes laiku uz vienu gadu un sešiem mēnešiem.

Nosacītas notiesāšanas pārliecības iegūšanai nevar būt šķērslis apsūdzētā attieksme pret apsūdzību, t.i., vainas neatzīšana. Tā ir apsūdzētā aizstāvības pozīcija un tiesas vērtējumā subjektīva pārliecība pret izvirzītās apsūdzības juridisko konstrukciju, pietiekami neizprotot neuzmanību kā krimināalatbildības pamatu ceļu satiksmes negadījumā, jo sadursmes izraisīšanu kā faktu apsūdzētais nenoliedza, bet savā subjektīvajā izpratnē saskatīja tajā it kā attaisnojošus iemeslus.

Tiesa nolemj šajā spriedumā noteikto brīvības atņemšanas sodu neizpildīt, ja tiesas noteiktajā pārbaudes laikā notiesātais neizdarīs jaunu noziedzīgu nodarījumu, nepārkāps sabiedrisko kārtību un izpildīs krimināalsodu izpildi reglamentējošā likumā noteiktos pienākumus, kurus papildus uzlikt ar spriedumu nav nepieciešams. Šādu pienākumu obligāta izpilde izriet no Latvijas Sodu izpildes kodeksa devītās sadaļas „Nosacīti notiesāto uzraudzība" 30.nodaļas „Nosacīti notiesātā uzraudzības noteikumi" 153.panta.

Latvijas Sodu izpildes kodeksa 155.panta pirmajā daļā uzskaitītie pienākumi atbilstoši minētā panta trešās daļas noteikumiem nosacīti notiesātajām personām ir obligāti līdz ar pārbaudes termiņa sākumu. Minētais izriet no Krimināllikuma 55.panta otrās daļas par nosacījumiem, kuru ievērošanas un izpildes gadījumā tiesa nolemj sodu neizpildīt, starp kuriem norādīts arī par krimināalsodu izpildi reglamentējošā likumā noteikto pienākumu izpildes nepieciešamību.

Pārbaudes laika apmēru tiesa atzīst par nosakāmu viena gada un sešu mēnešu apmērā, ņemot vērā laiku, kas ir pagājis no noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas brīža un kurā apsūdzētais nav pieļāvis nekāda rakstura prettiesisku rīcību, katrā ziņā pretēji fakti tiesas vērtēšanai nav iesniegti.

Notiesājot nosacīti ar pārbaudes laiku par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu aiz neuzmanības, tiesas ieskatā papildus uzlikt vēl pienākumus ar spriedumu nav nepieciešams, ņemot vērā arī apsūdzētā personības raksturojumu. Tiesa atzīst par pietiekamu pārbaudes laikā /pers. A/ pakļaut tikai obligātajiem nosacīti notiesātas personas pienākumiem, kas izriet no Latvijas Sodu izpildes kodeksa 155.panta.

Soda veida un apmēra noteikšanā, kā arī Krimināllikuma 55.panta pirmās, otrās, trešās daļas nosacījumu piemērošanā tiesa ņem vērā arī analogas kvalifikācijas lietās piespriesto sodu apmērus (piemēram, lieta Nr.11310092111, izskatīta arī apelācijas instancē, viens gads seši mēneši nosacīti ar pārbaudes laiku uz vienu gadu sešiem mēnešiem par analogi kvalificētu nodarījumu, kurā sekas bija smagākas – vienas personas nāve un vienai personai vidējas smaguma pakāpes miesas bojājumi, tika konstatēti arī cietušās personas pārkāpumi ceļu satiksmē).

Valsts apsūdzētājas prasīto papildsodu – transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana – tiesa nolemj nepiemērot.

Primāri valsts apsūdzība nepamatoja šāda papildsoda piemērošanu, tikai atsaucās uz Krimināllikuma 44.panta trešo daļu, nerunājot par atsauci uz likuma redakciju.

Tiesa jau norādīja šajā spriedumā, ka soda noteikšanā /pers. A/ tiesa ņem vērā 2012.gada 13.decembra likuma „Grozījumi Krimināllikumā" pārejas noteikumu 4.punktā noteikto.

Krimināllikuma 260.panta otrās daļas soda sankcija (likuma redakcijā līdz 01.04.2013.) paredzēja tiesību ierobežošanas papildsoda – transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana – piemērošanā izvēles tiesības, t.i., piemērot vai nepiemērot. Šādos gadījumos, kad papildsods soda sankcijā nav paredzēts kā obligāts vai nav citi likumā paredzēti izņēmumi, vienmēr jāmotivē kā piemērošana, tā nepiemērošana, kā arī papildsoda piemērošanas laika pamatojums.

Ņemot vērā, ka soda sankcija paredzēja papildsoda piemērošanu, šajā gadījumā likumam neatbilstoša ir prokurores atsauce uz Krimināllikuma 44.panta trešo daļu, kura paredz tiesību ierobežošanas soda piemērošanu gadījumos, kad tāds nav paredzēts sevišķās daļas pantos, ja noziedzīgais nodarījums tieši saistīts ar vainīgā uzņēmējdarbību vai nodarbošanos vai izdarīts, ļaunprātīgi izmantojot viņam izsniegto speciālo atļauju vai piešķirtās tiesības (likuma redakcijā, kura bija spēkā līdz 01.04.2013.).

Papildsoda nepiemērošanu tiesa pamato ar to, ka no noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas pagājis ievērojams laiks (četri gadi un astoņi mēneši uz sprieduma pasludināšanas laiku), tiesas rīcībā nav informācijas, ka apsūdzētais šajā laikā pēc noziedzīgā nodarījuma būtu pieļāvis kādus administratīvi sodāmus pārkāpumus, lai gan visu šo laiku viņam bija iespēja un nodarbinātības periodā arī nepieciešamība vadīt transportlīdzekli, izdarītais noziedzīgais nodarījums nav saistāms ar šo tiesību ļaunprātīgu izmantošanu.

Lemjot jautājumu par tiesību ierobežošanu, tiesa ņem vērā kā papildu apstākli, ka arī likumdevējs izvērtējis Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma kaitīgumu un nācis pie pārliecības, ka sodīšanai par šāda veida noziedzīgo nodarījumu nav nepieciešams piemērot papildsodu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas veidā, jo 2013.gada 1.aprīlī stājās spēkā 2012.gada 13.decembra likums „Grozījumi Krimināllikumā", atbilstoši kuram Krimināllikuma 260.panta otrās daļas soda sankcijā vairs nav paredzēts tiesību ierobežošanas papildsods – transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, atstājot vien pamatu tāda piemērošanai ar īpašu motivāciju Krimināllikuma 44.panta trešās daļas izpratnē.

<u>Kaitējuma kompensācija</u>.

Cietušās/pers. B/ pārstāvis /pers. D/ iztiesāšanā **līdz tiesas izmeklēšanas uzsākšanai** pieteica kaitējuma kompensāciju 1245,41 Ls (uz sprieduma laiku konvertējot 1772,06 EUR) apmērā par mantisko zaudējumu un 350 000 Ls (uz sprieduma laiku konvertējot 498 005,13 EUR) apmērā par morālo kaitējumu (lietas 1.sējuma 175.lapa).

Mantiskā zaudējuma apmērs pamatots ar to, ka atbilstoši SIA „LUKoil Baltija R" izziņai /pers. B/ mēneša vidējā izpeļņa bija 310,28 Ls (441,49 EUR) un mēneša vidējā izmaksātā darba alga bija 254,44 Ls (362,04 EUR).

Savukārt Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras Jēkabpils reģionālā nodaļa izmaksāja /pers. B/ slimības pabalstu 1286,57 Ls (1830,62 EUR) apmērā, t.i., vidēji 183,79 Ls (261,51 EUR) mēnesī. Pieteikumā norādīts, ka /pers. B/ nav izmaksāta darba alga 1003,41 Ls (1427,72 EUR) apmērā.

Pieteikumā norādīts, ka mantisko zaudējumu veido izdevumi par zvērināta advokāta Z.Berezovska pakalpojumiem 242 Ls (344,33 EUR) apmērā (lietas 1.sējuma 178.lapa).

Pieteiktais morālais kaitējums pamatots, ņemot vērā /pers. B/ ārkārtīgi smagās 09.12.2009. ceļu satiksmes negadījuma sekas (politrauma – galvas sasitums, galvas smadzeņu kontūzija ar daudziem kontūzijas perēkļiem smadzenēs, asiņošanu zem **mīkstajiem smadzeņu apvalkiem; krūšu kurvja sasitums – krūšu skriemeļu lūzums ar muguras smadzeņu kontūziju un to funkciju traucējumu, 3.krūšu skriemeļa smailā izauguma lūzums, plaušu kontūzija ar asiņu un gaisa ieplūšanu plaušu plēves dobumos, labās puses 9. un 10.ribu lūzumi, kreisās puses 1., 2., 5., 6., 7., 8., 9. un 10.ribu lūzumi; kreisā apakšstilba sasitums ar lielā un mazā lielu kaulu dislocētiem lūzumiem).**

No SIA „LUKoil Baltija R" 2010.gada 17.jūlija izziņas secināms, ka /pers. B/ neto ienākumi par laika periodu no 2009.gada jūlija līdz 2009.gada decembrim bija 1526,66 Ls (2172,24 EUR) un izziņā aprēķināta mēneša vidējā izmaksātā darba alga (362,04 EUR) 254,44 Ls (lietas 1.sējuma 176.lapa).

No Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras Jēkabpils reģionālās nodaļas 2010.gada 17.septembra izziņas secināms, ka /pers. B/ saņēmusi slimības/maternitātes/paternitātes pabalstu no 2009.gada 9.decembra līdz 2010.gada 17.septembrim 1286,57 Ls (1830,62 EUR) apmērā (lietas 1.sējuma 177.lapa).

Tiesas debatēs kompensāciju par morālo kaitējumu zvērināts advokāts Aldis Gēcis kā cietušās /pers. B/ advokāts prasīja atlīdzināt **vismaz 20 000 EUR apmērā, vienlaikus lūdzot ņemt vērā cietušās pārstāvja prasīto atlīdzību.** Par materiālajiem zaudējumiem uzturēja pieteiktajā 1245,41 Ls jeb 1772,06 EUR apmērā.

Daļā par mantiskajiem zaudējumiem iztiesāšanā noskaidrots, ka „**BTA Insurance Company" SE izmaksāja apdrošināšanas atlīdzību** /pers. B/ un viņas pārstāvim /pers. D/: 1) par bojāto transportlīdzekli 1920 Ls (2731,91 EUR) apmērā, kas atbilst transportlīdzekļa vērtībai pirms ceļu satiksmes negadījuma, minētā apdrošināšanas atlīdzība izmaksāta transportlīdzekļa īpašniekam, t.i., SIA Swedbank Līzings; 2) saistībā ar cietušās personas /pers. B/ veselībai nodarīto zaudējumu /pers. D/ izmaksāta apdrošināšanas atlīdzība par cietušās personas ārstēšanu 3228,15 Ls (4593,24 EUR) apmērā; Rīgas Austrumu slimnīcai apmaksāta /pers. B/ pacienta daļa par ārstēšanos klīnikā „Gaiļezers" 3055 Ls (4346,87 EUR) apmērā; /pers. D/ atlīdzināti zaudējumi par cietušās personas pārejošu darbnespēju laika periodā no 2009.gada 9.decembra līdz 2010.gada 8.jūnijam 216,93 Ls (308,66 EUR) apmērā; /pers. D/ tika atlīdzināti zaudējumi par cietušās personas darbspēju zaudējumu laika periodā no 2010.gada 25.augusta līdz 2011.gada 31.decembrim 39,83 Ls (56,67 EUR) apmērā; /pers. D/ atlīdzināti nemateriālie zaudējumi par cietušās personas sāpēm un garīgām ciešanām fiziskas traumas dēļ 400 Ls (569,15 EUR) apmērā un par cietušās personas sāpēm un garīgām ciešanām 1.grupas invaliditātes dēļ 175 Ls (249 EUR) apmērā (lietas 1.sējuma 222., 229.lapa).

„BTA Insurance Company" SE 2011.gada 9.novembra informācija papildus minētajām atlīdzībām apliecina, ka /pers. D/ tika atlīdzināti zaudējumi par cietušās personas ārstēšanu 5153,62 Ls (7332,94 EUR) apmērā un Nacionālajam veselības dienestam tiks atlīdzināti pieprasītie zaudējumi 20 357,33 Ls (28 965,87 EUR) apmērā par /pers. B/ ārstēšanu (lietas 2.sējuma 2.-3.lapa).

Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras Jēkabpils reģionālās nodaļas 2012.gada 2.novembra izziņa Nr.2/2794037 apliecina (lietas 2.sējuma 4.-5.lapa), ka /pers. B/ saņēmusi pakalpojumus no 2009.gada janvāra līdz 2012.gada novembrim kopā 7774,57 Ls (11 062,22 EUR) apmērā, tostarp izmaksas, kuras saistītas ar invaliditāti 7192,68 Ls (10 234,26 EUR) apmērā (atskaitot ģimenes valsts pabalstu, t.i., par bērniem 581,89 Ls (827,95 EUR)).

Izvērtējot lietā cietušās pārstāvja pieteikto materiālā un morālā kaitējuma kompensācijas apmēru, turpmāk sprieduma tekstā tiks atspoguļoti uz cietušās pārstāvja pieteikumu attiecinātie tiesas motīvi pieteikumu pamatotības konstatēšanai un arī apmēra noteikšanas kritēriji un pamatprincipi.

Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētais noziedzīgais nodarījums, kura izdarīšanā ar šo spriedumu par vainīgu tiek atzīts /pers. A/, ietverts Krimināllikuma XXI nodaļā „Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību". Minētās Krimināllikuma nodaļas vispārējais apdraudējuma objekts ir sabiedriskās drošības intereses dažāda veida transportlīdzekļu kustības drošības un ekspluatācijas jomā, kam tiešais papildu objekts var būt personas dzīvība un veselība, fizisku un juridisku personu mantiskās intereses. Krimināllikuma 260.panta otrās daļas dispozīcija ir blanketā dispozīcija, kas neapraksta noziedzīga nodarījuma visas objektīvās pazīmes, bet norāda uz citu normatīvo aktu, kur tās paredzētas, t.i., šajā izskatāmajā gadījumā atsauce ir konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem. Virkni jautājumu, kas saistās ar ceļu satiksmi, reglamentē arī citi normatīvie akti, kuri jāņem vērā, izskatot lietas par šajā Krimināllikuma nodaļā paredzētajiem noziedzīgajiem nodarījumiem, ievērojot judikatūru Latvijā.

Ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu, kas ir jebkura fiziskā vai juridiskā persona, kurai ceļu satiksmes negadījuma dēļ ir nodarīti zaudējumi un pienākas apdrošināšanas atlīdzība, intereses un tiesiskās attiecības starp transportlīdzekļu īpašniekiem, tiesīgajiem lietotājiem un apdrošinātājiem sakarā ar transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu reglamentē Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (turpmāk sprieduma tekstā **saīsināti OCTA likums**).

Iepriekš minētais par reglamentācijas objektu ir OCTA likuma mērķis, kurš noteikts 2.pantā. Turklāt minētā OCTA likuma būtība un jēga, kura izriet no OCTA likuma 3.panta, ir tā, ka obligātās apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība (saīsināti – īpašnieka civiltiesiskā atbildība) par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai un īpašnieka civiltiesiskā atbildība ir obligāti apdrošināma par katru ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekli,

un **tas kopumā nozīmē, ka nodarītais zaudējums ir apdrošināts un, iestājoties apdrošināšanas gadījumam, zaudējumu segšana ir iespējama OCTA likuma kārtībā, un konkrētu zaudējumu atlīdzināšanas pienākums ar minēto likumu uzlikts apdrošinātājam**.

OCTA likuma 15.panta pirmā daļa paredz apdrošinātāja atlīdzināmo zaudējumu maksimālās robežas jeb limitu un otrā daļa noteic, ka zaudējumus, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar OCTA likumu vai kuri pārsniedz noteikto apdrošinātāja atbildības limitu, trešā persona ir tiesīga pieprasīt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. No minētā arī nepārprotami izriet, ka ceļu satiksmes negadījumā cietušajiem ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību ne tikai OCTA likuma kārtībā.

Saskaņā ar OCTA likuma 19.pantu ceļu satiksmes negadījumā **personai nodarītie zaudējumi iedalās materiālos zaudējumos un nemateriālos zaudējumos.**

Ceļu satiksmes negadījumā personai nodarītie **materiālie zaudējumi** ir zaudējumi sakarā ar ārstēšanu, pārejošu darbnespēju, darbspēju zaudējumu, nāvi – OCTA likuma 19.panta pirmā daļa, bet turpmākajās likuma normās definēti šie zaudējumi.

Saskaņā ar OCTA likuma 21.panta pirmo daļu zaudējumi sakarā ar cietušās personas pārejošu darbnespēju ir nesaņemtie ienākumi par ārstniecības iestādes apliecināto darbnespējas laiku. Saskaņā ar minētā likuma 21.panta otrās daļas 1.punktu **nesaņemtos ienākumus veido** cietušajai personai, kura ceļu satiksmes negadījuma brīdī uzskatāma par darba ņēmēju, Darba likumā noteiktajā kārtībā aprēķinātā cietušās personas vidējā izpeļņa, no kuras atskaitīta pēc veselības kaitējuma nodarīšanas cietušajai personai piešķirtā slimības nauda un slimības pabalsti.

Savukārt saskaņā ar OCTA likuma 22.panta pirmo daļu zaudējumi sakarā ar cietušās personas darbspēju zaudējumu ir ienākumu starpība, ko nosaka no šā likuma 21.panta otrajā daļā noteiktajā kārtībā aprēķinātajiem nesaņemtajiem ienākumiem atskaitot saņemtos darba ienākumus (ja tādi ir) un no valsts sociālās apdrošināšanas budžeta piešķirtās pensijas vai no valsts un pašvaldību budžeta saņemtos pabalstus.

No „BTA Insurance Company" SE dokumentiem (lietas 1.sējuma 222., 225., 229.lapa) nepārprotami redzams, ka **apdrošinātājs ir atlīdzinājis** šāda veida mantisko zaudējumu, kurš saistīts ar cietušās personas **pārejošu darbnespēju** laika periodā no 2009.gada 9.decembra līdz 2010.gada 8.jūnijam 216,93 Ls (308,66 EUR) apmērā (t.i., pirmie seši mēneši pēc negadījuma) un zaudējumu par cietušās personas **darbspēju zaudējumu** laika periodā no 2010.gada 25.augusta līdz 2011.gada 31.martam 17,96 Ls (25,55 EUR) apmērā, no 2011.gada 1.aprīļa līdz 2011.gada 31.decembrim 21,87 Ls (31,12 EUR) apmērā (kopā 39,83 Ls (56,67 EUR)).

Ņemot vērā minētos dokumentus par saņemtajām atlīdzībām, tiesa uzskata, ka nav pamatots jeb pierādīts pieteiktais mantiskā jeb materiālā zaudējuma prasījums 1003,41 Ls (1427,72 EUR) apmērā, t.i., starpība starp izmaksāto vidējo darba algu un Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras izmaksāto slimības pabalstu.

Ņemot vērā cietušās pārstāvja iesniegtos un iztiesāšanā pieprasītos un iegūtos „BTA Insurance Company" SE dokumentus, kuri pierāda konkrētas apdrošinātāja izmaksas, tiesai nav pamata uzskatīt, ka šajā materiālo zaudējumu daļā apdrošinātājs, aprēķinot un izmaksājot kopā 256,76 Ls (365,34 EUR) par abu veidu materiālajiem zaudējumiem OCTA likuma 21.panta pirmās daļas, otrās daļas 1.punkta un 22.panta pirmās daļas izpratnē, nav atlīdzinājis normatīvajos aktos paredzēto kompensējamo apmēru.

Ņemot vērā minēto, tiesa uzskata, ka cietušās pārstāvja pieteikto kaitējuma kompensāciju daļā par mantisko jeb materiālo zaudējumu 1003,41 Ls jeb 1427,72 EUR apmērā šajā krimināprocesā noteikt nav pamata.

Tiesa atstāj tiesības risināt šo jautājumu ar apdrošinātāju civiltiesiskā kārtībā, ja apdrošinātājs nav pareizi aprēķinājis vai nav vispār aprēķinājis kādu daļu, kura pienākas cietušajai personai sakarā ar darbspēju zaudējumu, jo pārejošā darbnespēja beigusies 2010.gada 8.jūnijā.

Krimināprocesa likuma 97.panta sestā daļa noteic, ka cietušais vai viņa pārstāvis tiesību īstenošanas nodrošināšanai var uzaicināt šā likuma 79.panta otrajā daļā minēto personu juridiskās palīdzības sniegšanai, t.i., nolīgt zvērinātu advokātu.

Tiesa konstatē, ka **materiālo izmaksu apmērs 242 Ls jeb 344,33 EUR** (trīs simti četrdesmit četri *euro* un 33 centi) par zvērināta advokāta **Zigfrīda Berezovska** sniegto juridisko palīdzību cietušajai krimināprocesā pirmās instances tiesā līdz tiesas izmeklēšanas uzsākšanai pierādīts ar **2010.gada 22.septembra kvīti AV Nr.78922 par cietušās pārstāvja veikto samaksu advokātam (lietas 1.sējuma 178.lapa). Šādi izdevumi cietušajai radās apsūdzētā noziedzīgās rīcības dēļ, līdz ar ko šis materiālais kaitējums ir pierādīts un piedzenams cietušās labā no apsūdzētā.**

OCTA likuma izpratnē ceļu satiksmes negadījumā personai nodarītie **nemateriālie zaudējumi (nemantiskais kaitējums)** ir zaudējumi, kas **saistīti ar sāpēm un garīgām ciešanām** sakarā ar cietušās personas fizisku traumu, cietušās personas sakropļojumu, invaliditāti, apgādnieka, apgādājamā vai laulātā nāvi, apgādnieka, apgādājamā vai laulātā 1.grupas invaliditāti – 19.panta otrā daļa. Savukārt 19.panta trešā daļa noteic, ka apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem un nemateriālajiem zaudējumiem nosaka Ministru kabinets.

Ministru kabineta 2005.gada 17.maija **noteikumi Nr.331** „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem **nemateriālajiem zaudējumiem**" (turpmāk - **MK noteikumi Nr.331**) nosaka apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā par ceļu satiksmes negadījumā personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem, kas saistīti ar sāpēm un garīgām ciešanām cietušās personas fiziskas traumas un citu gadījumu dēļ. MK noteikumi Nr.331 ierobežo cietušo personu tiesības saņemt OCTA likuma 15.panta pirmajā daļā paredzētos atlīdzības apmērus, tomēr vienmēr iespējama strīdu risināšana par zaudējumu atlīdzību civiltiesiskā kārtībā.

Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta (turpmāk **Senāts**) 2007.gada 2.augusta lēmumā lietā SKK-401/2007 izteikts viedoklis, ka, **nosakot morālā kaitējuma apmēru, tiesai ir jāņem vērā apdrošinātāja izmaksātā vai iespējamā apdrošināšanas atlīdzība, lai arī cietušajam nav pienākums vērsties pie apdrošinātāja,** kas atbilst virknei citu Senāta lēmumu būtībai, piemēram, Senāta 2008.gada 29.oktobra lēmums lietā Nr.SKK-586/08; 2009.gada 29.janvāra lēmums lietā Nr.SKK-65/2009; 2009.gada 3.jūnija lēmums lietā Nr.SKK-308/2009; 2011.gada 29.augusta lēmums lietā Nr.SKK-296/2011, tostarp 2008.gada 28.aprīļa lēmuma lietā Nr.SKK-181/2008 būtībai, kur Senāts sniedza precīzāku un detalizētāku pamatojumu morālā kaitējuma noteikšanai.

Prasība ņemt vērā izmaksāto, aprēķināto vai iespējamo apdrošināšanas atlīdzību pamatojas ar Eiropas konvencijās par kompensācijas piešķiršanu vardarbīgu noziegumu upuriem 9.pantā noteikto. Lai izvairītos no divkāršas kompensācijas, valsts vai attiecīgā iestāde var atskaitīt no piešķirtās kompensācijas vai atprasīt no personas, kam izmaksājama kompensācija, jebkuru naudas līdzekļu summu, kas saistībā ar ievainojumu vai nāvi saņemta no vainīgās personas, sociālās nodrošināšanas vai apdrošināšanas vai no jebkura avota.

Šāds princips jāievēro arī citos noziedzīgos nodarījumos, kuros vainas forma neuzmanība un tiek risināti kompensācijas jautājumi.

Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008.gada 28.aprīļa lēmuma lietā Nr.SKK-181/2008 **tēzes**: no Krimināllikuma 260.panta dispozīcijas izriet noziedzīgā nodarījuma divi objekti. Šis noziegums **apdraud** ne vien satiksmes drošību, kas ir uzskatāms par šā noziedzīgā nodarījuma tiešo objektu, **bet arī cilvēka dzīvību un veselību**, kas ir šā noziedzīgā nodarījuma otrs objekts. Tāpēc, lemjot jautājumu par radītā kaitējuma atlīdzināšanu, **ir piemērojams Civillikuma 1635.pants**, kas dod tiesības cietušajam prasīt morālā kaitējuma atlīdzināšanu no personas, kura ar noziedzīgo nodarījumu to radījusi; 2.tēze: ņemot vērā tikai un vienīgi OCTA likumu un MK 2005.gada 17.maija noteikumus Nr.331, cietusī persona pēc Krimināllikuma 260.panta **tiktu ierobežota** ar normatīvajos aktos noteiktiem kaitējuma kompensācijas apmēriem, kas ir pretrunā ar Kriminālprocesa likuma 350.pantu, pirmkārt, ar pirmo daļu, kurā likums nosaka kompensāciju kā gandarījumu par morālo kaitējumu, un otrkārt, ar trešo daļu, kas paredz cietušā tiesības nepiekrist kompensācijas apmēriem, ja uzskata, ka ar to nav atlīdzināts viss radītais kaitējums. Lietā, kurā pieņemts minētais Senāta lēmums un atreferētās tēzes, Senāta ieskatā tiesas bija ievērojušas Civillikuma 1635.panta nosacījumus, ka atlīdzības apmēru par morālo kaitējumu nosaka tiesa pēc sava ieskata, ņemot vērā morālā kaitējuma smaguma sekas.

Tiesas vērtējumā Senāta 2008.gada 28.aprīļa lēmumā lietā SKK-181/2008 ir konstatējama vēl kāda svarīga atziņa par morālo kaitējumu, t.i., **morālais kaitējums viena notikuma, precīzāk konkrētas cietušās personas gadījumā ir vienots veselums. Šāda atziņa, kura izriet no kompensācijas apmēra kā vienota veseluma, judikatūrā rodama arī citā kontekstā, kad vienas personas nāves dēļ par cietušajiem atzītas vairākas personas. Senāts 2013.gada 18.decembra lēmumā lietā Nr.SKK-514/2013 izteica judikatūrā vērā ņemamu atziņu, ja ir vairāki cietušie, vispirms jālemj, vai jānosaka kompensācija par morālo aizskārumu un jānosaka tās apmērs, un tikai tad jālemj kādās daļā un kuram no cietušajiem atlīdzība pienākas.**

Turklāt no Senāta lēmuma lietā SKK-181/2008 izriet, ka apdrošinātājam ir pienākums izmaksāt atlīdzību par nemateriālajiem zaudējumiem, jo Senāta izskatītajā lietā cietusī persona bija saņēmusi apdrošināšanas atlīdzību, kuras apmērs rēķināts, ņemot vērā MK noteikumus Nr.331, bet cietušās

personas ieskatā nekompensēja visu viņai nodarīto fizisko sāpju un ciešanu rezultātā radīto kaitējumu, kuru viņa novērtēja naudas izteiksmē jeb materiālā aspektā, tāpēc kaitējuma kompensācija tika pieprasīta un risināta kriminālprocesa ietvaros. Senāts ar šo lēmumu akcentējis likumā noteikto, ka cietušajam **ir tiesības nepiekrist** noteiktajam kompensējamajam apmēram, cita starpā tas izriet arī no OCTA likuma 15.panta otrās daļas, 39.panta sestās daļas. Nepiekrītot noteiktajam atlīdzināmo vai atlīdzināto zaudējumu vai kompensācijas apmēram, izriet cietušā tiesība prasīt katrā konkrētā lietā morālā kaitējuma atlīdzību arī kriminālprocesa ietvaros. Turklāt, nepiekrītot kriminālprocesā tiesas noteiktajam kaitējuma kompensācijas apmēram, pastāv vēl arī cietušā tiesība prasīt radītā kaitējuma atlīdzināšanu Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā. Tas noteikts Kriminālprocesa likuma 350.panta trešajā daļā, uz kuru ir atsauce Senāta 2.tēzē un motivācija Senāta lēmumā.

Kaitējuma kompensāciju pamatotības un apmēra noteikšanā šajā spriedumā tiesa ņem vērā šos pamatprincipus, kas izteikti minētajos un arī citos līdzīgos nolēmumos judikatūrā, kā arī tiesa **ņem vērā akcentētās vadlīnijas, kritērijus, ieteikumus,** kuri izteikti Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta Judikatūras nodaļas **2010/2011 apkopojumā „Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā”** (Dr.jur.prof. V.Liholaja).

Tiesa pievienojas Senāta 2008.gada 28.aprīļa lēmumā lietā Nr.SKK-181/2008 paustajam ieskatam, ka **ar katru noziedzīgu nodarījumu personai tiek nodarīts arī morāls kaitējums. Tas ir saistīts ar morālo gandarījumu, proti, kad par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu vainīgā persona saņem likumā paredzēto sodu.**

Vai personai ir tiesības uz materiālu atlīdzinājumu, kompensējot morālo kaitējumu, ir vērtējams jautājums katrā konkrētā kriminālprocesā.

Lai konstatētu cietušās personas tiesības uz materiālu atlīdzinājumu, nepieciešams konstatēt cēloņsakarību starp noziedzīgajām darbībām, to smagumu un radušos morālo kaitējumu, **proti, vai nodarīts tāds kaitējums, par kuru pienākas saņemt materiālo atlīdzību.**

Civillikuma 1635.panta pirmā daļa noteic, ka katrs tiesību aizskārums, tas ir, katra pati par sevi neatļauta darbība, kuras rezultātā nodarīts kaitējums (arī morālais kaitējums), dod tiesības cietušajam prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Savukārt Civillikuma 1635.panta otrā daļa noteic, ka ar morālo kaitējumu jāsaprot fiziskas vai garīgas ciešanas, kas izraisītas ar neatļautas darbības rezultātā nodarītu cietušā nemantisko labumu aizskārumu. Atlīdzības apmēru par morālo kaitējumu nosaka tiesa pēc sava ieskata, ņemot vērā morālā kaitējuma smagumu un sekas. Civillikuma 1635.panta trešā daļa noteic, ja šā panta otrajā daļā minētā neatļautā darbība izpaudusies kā noziedzīgs nodarījums pret personas dzīvību, veselību, tikumību, dzimumneaizskaramību, brīvību, godu, cieņu vai pret ģimeni, vai nepilngadīgo, pieņemams, ka cietušajam šādas darbības rezultātā ir nodarīts morālais kaitējums. Citos gadījumos morālais kaitējums cietušajam jāpierāda.

Tiesas ieskatā šajā izskatāmajā lietā un vispār nepastāv strīds, ka Krimināllikuma 260.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu rezultātā, tātad arī /pers. A/ apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, kas atbilst Civillikuma 1635.pantā norādītajai **neatļautajai darbībai, kura izpaudusies kā noziedzīgs nodarījums aiz neuzmanības un cēloniski ir ietekmējis cietušās personas veselību, vienmēr tiek nodarīts morāls kaitējums**.

Saskaņā ar Civillikuma 1635.panta noteikumiem tāda rakstura neatļautas darbības, t.i., noziedzīgā nodarījuma pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas rezultātā nodarīts morālais kaitējums cietušajam **nav jāpierāda**, bet atbilstoši Kriminālprocesa likuma 351.panta pirmajā daļā noteiktajam **jānorāda** pieprasītās kompensācijas **apmērs**, **kas tiesai jāizvērtē, un tiesai jānosaka** kaitējuma kompensācijas apmērs naudas izteiksmē atbilstoši Kriminālprocesa likuma 352.pantā izvirzītajām prasībām.

Šajā lietā uz morālā kaitējuma esamību norāda arī OCTA likuma 19.panta otrās daļas 1., 2.punkts – cietušās personas fiziskas traumas esamība, kas ir konstatētie miesas bojājumi, kurus /pers. B/ guva apsūdzētā /pers. A/ izraisītajā ceļu satiksmes negadījumā, kā arī invaliditāte, un to iegūšanas cēloņsakarība tiek atzīta par pierādītu ar šo spriedumu izvirzītās apsūdzības apjomā.

Ar morālo kaitējumu ir jāsaprot fiziskas un/vai garīgas ciešanas, kas izraisītas ar neatļautas darbības rezultātā nodarītu cietušā nemantisku tiesību vai nemantisku labumu aizskārumu.

Fiziskas ciešanas jeb sāpes tiek saistītas ar ķermeņa sāpēm, ko izraisa vardarbības pielietošana, dažāda veida fiziskas traumas, ievainojumi u.tml., un kas izpaužas kā negatīvas fiziskas sajūtas un citi slimīgi simptomi. Uz šo morālā kaitējuma elementu ir jāattiecina arī tās fiziskās ciešanas jeb sāpes, ko cietušais izjūt iegūto traumu un ievainojumu seku novēršanas procesā, atveseļošanās un rehabilitācijas gaitā. Uz šādu izpratnes apjomu norādīts 2010/2011 apkopojumā „Tiesu prakse par morālā kaitējuma

kompensāciju kriminālprocesā" (Dr.jur.prof. V.Liholaja).

Garīgas ciešanas tiek saistītas ar psiholoģisku diskomfortu un dažādām negatīvām emocijām, kas var izpausties kā bailes, pazemojums, kauns, dusmas, riebums, zaudējuma sajūta un skumjas, citas negatīvas emocijas vai nelabvēlīgs psiholoģiskais stāvoklis, vai arī kā nopietnākas sekas – neirozes vai citas neirotiskas reakcijas, kuras, ņemot vērā to raksturu un dziļumu, var tikt vērtētas jau arī kā psihiskas traumas. Fizisks un arī psihiskas dabas kaitējums – miesas bojājumi, sakropļošana, psihiskas dabas traucējumi – pakļaujas pierādīšanai ar medicīnisko dokumentu, dažādu ekspertīžu palīdzību. Uz šādu izpratnes apjomu norādīts 2010/2011 apkopojumā „Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā" (Dr.jur.prof. V.Liholaja).

Ceļu satiksmes negadījumu lietās ar cietušajiem, arī šajā kriminālprocesā, tas pēc būtības tiek konstatēts izvirzītās apsūdzības apjomā ar faktiem par konkrētas smaguma pakāpes miesas bojājumiem, kuri konstatēti cietušajai /pers. B/ un viennozīmīgi miesas bojājumi ir kaitējums cietušās personas veselībai un rada fiziskas sāpes un garīgas ciešanas, kuras veido morālā kaitējuma pamatu šo kategoriju lietās. Turklāt, jēdzienus – „morāls aizskārums jeb garīgas ciešanas" un „fiziskas ciešanas" – ir jānorobežo, uz ko ir norādījis arī Senāts 2009.gada 16.jūnija lēmumā lietā Nr.SKK-307/09 ar akcentu uz to, ka Kriminālprocesa likumā fiziskas ciešanas ir īpaši izceltas no morālā aizskāruma (kaitējuma).

Kriminālprocesā kompensācija ir naudas izteiksmē noteikta samaksa, ko persona, kura ar noziedzīgu nodarījumu radījusi kaitējumu, samaksā cietušajam kā gandarījumu par morālo aizskārumu, fiziskajām ciešanām un mantisko zaudējumu saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 350.panta pirmajā daļā noteikto, un kompensācija ir krimināltiesisko attiecību noregulējuma elements, ko apsūdzētais samaksā brīvprātīgi vai uz tiesas nolēmuma pamata atbilstoši minētā panta otrajā daļā noteiktajam.

Vienlaikus jāatzīmē, ka tiesas nosakāmā kaitējuma kompensācija nav uzskatāma par sodu Krimināllikuma 35.panta izpratnē, bet tā ir mantisko jautājumu risināšana Kriminālprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 352.panta pirmo daļu kompensācijas apmēru nosaka tiesa, izvērtējot cietušā pieteikumu un ņemot vērā 1) radīto mantisko zaudējumu apmēru; 2) noziedzīgā nodarījuma smagumu un izdarīšanas raksturu; 3) nodarītās fiziskās ciešanas, paliekošus sakropļojumus un darbspēju zudumu; 4) morālā aizskāruma dziļumu un publiskumu; 5) psihiskas traumas.

Šie visi minētie motīvi, pamatprincipi un Kriminālprocesa likumā noteiktais kopumā tiek attiecināts uz šajā lietā cietušās /pers. B/ pārstāvja pieteiktās kaitējuma kompensācijas pamatotības novērtējumu, kā arī tiesu prakses apkopojuma vadlīnijas un citi kritēriji tiks izmantoti kompensācijas apmēra noteikšanai šajā spriedumā.

Fakts, ka ceļu satiksmes negadījuma rezultātā cietusī /pers. B/ ieguva miesas bojājumus, atbilstoši spriedumā minētajam ir neapstrīdams morālā kaitējuma esamības pamats jeb kaitējumu veidojošais elements. Miesas bojājumi radīja fiziskas ciešanas, kuras nenoliedzami un viennozīmīgi saistītas ar garīgām ciešanām jeb pārdzīvojumiem kā morālas dabas aizskārumu.

Tiesu praksē nav precīzu instrumentu, lai noteiktu šāda aizskāruma izraisīto ciešanu apjomu un to pārvērstu naudas izteiksmē, jo cilvēka sāpes un iekšējos pārdzīvojumus izmērīt nevar, tomēr likums ir uzlicis tiesai pienākumu lemt, kādā apmērā naudas izteiksmē nosakāma samaksa, kura saskaņā ar likumā definēto dotu gandarījumu par morālo aizskārumu jeb sāpēm un ciešanām.

Šajā lietā tiesai pienākums lemt, kādā apmērā kompensēt fiziskās un garīgās ciešanas cietušajai /pers. B/ negadījumā iegūto miesas bojājumu dēļ, kuru iegūšanā tiesa konstatē tiešu cēloņsakarību ar /pers. A/ neuzmanības dēļ izraisīto ceļu satiksmes negadījumu.

Ņemot vērā šajā jautājumā izpratni kopumā, tiesas ieskatā jāakcentē, ka naudas izteiksmē nosakāmā samaksa kriminālprocesā **nav un nevar būt** noziedzīga nodarījuma rezultātā cietušās /pers. B/ veselības vērtējums šajā lietā. Izpratne, kura izpaužas iztiesāšanā izteiktajos debašu runu pamatojumos, ir samērā nepietiekama un virspusēja ar to, ka šāda rakstura lietās tiesu noteiktās kaitējuma kompensācijas nereti uztver un traktē kā vērtējumu cilvēka dzīvībai, ja ceļu satiksmes negadījuma sekas ir letālas, vai traktē kā cilvēka veselības vērtējumu.

Nosakot kaitējuma kompensācijas apmēru jeb samaksu naudas izteiksmē, ar tās apmēru netiek samērota cilvēka dzīvība vai veselība, jo tas vispār nav iespējams. Kā jau minēts spriedumā, cilvēka iekšējos pārdzīvojumus un fiziskas sāpes un ciešanas faktiski izmērīt nevar. Turklāt morālā kaitējuma kompensācija ir tikai viens no kompensācijas veidiem **un neaizstāj cietušā mantai un veselībai nodarīto kaitējumu**, uz ko norādīja Senāts 2010.gada 4.februāra lēmumā lietā Nr.SKK-8/2010.

Ņemot vērā šo precīzo instrumentu neesamību, lai izmērītu cilvēka iekšējos pārdzīvojumus un

noteiktu ciešanu apjomu un to pārvērstu naudas izteiksmē, novērtējumam un izpratnes apjomam tiesa izmantoja tiesību teorētiķes Dr.jur.prof. V.Liholajas pētījuma „Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā" 18.3.tēzi par morālā aizskārumu dziļuma un publiskuma vērtējumā izmantojamajiem kritērijiem no juridiskās literatūras avotiem.

Pētījumā profesore norādījusi juridiskajā literatūrā izdalītās piecas pakāpes morālā aizskāruma dziļumam jeb garīgām ciešanām, ņemot vērā šo ciešanu raksturu: 1) vieglas ciešanas – īslaicīgas, bez paliekošām sekām; 2) vidēja smaguma ciešanas – raksturojas ar ietekmi uz indivīda psihisko un fizisko labklājību; 3) smagas ciešanas – raksturojas ar simptomātiku, kuras novēršanai nepieciešama profesionāla iejaukšanās; 4) sevišķi smagas ciešanas – noved pie personības transformācijas (psihiskas saslimšanas); 5) ciešanas, kuras izraisa pilnīgu personas sabrukumu – pēdējos divos gadījumos izvērtējams jautājums par cietušā gūto psihisko traumu (18.3.tēze 2010/2011 apkopojums „Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā").

Ņemot vērā šādus kritērijus un lietā objektīvi konstatētos apstākļus, cietušās /pers. B/ morālā aizskāruma dziļumu tiesa novērtē kā pamatu **smagām garīgām ciešanām**, ņemot vērā iegūto fizisko traumu jeb miesas bojājumu smagumu. Ceļu satiksmes negadījumā iegūtie miesas bojājumi bija tik smagi, ka bija bīstami cietušās dzīvības interesēm.

Vienlaikus šo garīgo ciešanu smagumu /pers. B/ **būtiski ietekmē un papildina smagas fiziskas sāpes** iegūto smago miesas bojājumu dēļ.

Fiziskās ciešanas jeb sāpes nenoliedzami ir tieši un cieši saistītas ar garīgām ciešanām jeb morālo aizskārumu, ko fizisko sāpju procesi izraisa un rada psiholoģisko diskomfortu un dažādas negatīvas emocijas, tostarp dusmas, atkarības sajūtas no aprūpētājiem, agrākās labsajūtas, komforta, fiziskā veseluma neatgriezeniskā zaudējuma izjūtas, arī savas vainas sajūtas.

Izvērtējot cietušās /pers. B/ pārstāvja pieteikto kaitējumu par morālo aizskārumu, kurš pamatots ar cietušās smagajām fiziskajām ciešanām, lai noteiktu kompensāciju naudas izteiksmē, primāri par atskaites punktu tiek ņemti miesas bojājumi, to tiesmedicīniskais kritērijs smaguma pakāpes aspektā, kas secināms no eksperta atzinuma, iegūto traumu un ievainojumu seku novēršanas procesa raksturs un tā novērtējums, ārstnieciskās manipulācijas un fiziskās ciešanas jeb sāpes to gaitā, atveseļošanās procesā un rehabilitācijas laikā, cik tas ir izsecināms no tiesas vērtēšanā esošajiem dokumentiem šajā apjomā.

Negatīvās emocijas un psiholoģiskais diskomforts kā fizisku ciešanu radītas smagas garīgas ciešanas jeb morālais aizskārums tiesas ieskatā izriet no cietušajai konstatēto miesas bojājumu tiesmedicīniskā kritērija, kas ir smagi miesas bojājumi un bīstami dzīvībai un pakļaujas pierādīšanai.

Pierādījums smagu fizisku ciešanu raksturam kā smagu garīgo ciešanu pamatam (morālais kaitējums) ir eksperta atzinums Nr.211 (lietas 1.sējuma 96.-99.lapa), no kura konstatējami ne tikai smagie un dzīvībai bīstamie miesas bojājumi kā politrauma, bet arī cietušās vispārējais smagais stāvoklis un stacionēšana reanimācijas nodaļā, kurā ārstēta līdz 2010.gada 25.janvārim, fakts, ka ārstēšanās periodā kopsummā veiktas 14 operācijas, kuras palielina fiziskās ciešanas un līdz ar tām paaugstina garīgo ciešanu līmeni, un ārstēšanās stacionārā bija līdz 2010.gada 22.jūnijam, kas nedaudz pārsniedz sešus mēnešus (195 stacionāra gultu dienas). Turklāt, izrakstoties no stacionāra, /pers. B/ saglabājušies augstākās nervu darbības traucējumi, lai gan kontakts adekvāts, orientēta (atzinuma Nr.211 trešajā lapā, lietas 1.sējuma 98.lapa).

Pierādījums fiziskām ciešanām kā morālā kaitējuma pamatam ir cietušās pārstāvja liecinātais 2011.gada 19.oktobra tiesas sēdē par to, ka bijuši divi rehabilitācijas kursi, gaidāms trešais (dokumenti par tiem gan netika iesniegti). Tāpat cietušās pārstāvja iesniegtie izraksti liecina par sekām cietušās /pers. B/ veselībai, t.i., divi rehabilitācijas kursi Valsts SIA „Nacionālais rehabilitācijas centrs „Vaivari"" no 2012.gada 17.septembra līdz 2012.gada 5.oktobrim (lietas 2.sējuma 44.lapa), no 2014.gada 22.aprīļa līdz 2014.gada 9.maijam (lietas 2.sējuma 101.lapa). No iesniegtajiem izrakstiem redzams, ka rehabilitācija ir tiešā cēloņsakarībā ar 2009.gada 9.decembrī iegūto galvas smadzeņu un muguras traumu, dziļu kreisās kājas spastisku parēzi.

Salīdzinot abus izrakstus, var secināt par veselības stāvokļa pakāpenisku uzlabošanos, uz ko norāda katrā izrakstā atzīmēto traucējumu raksturs un to samazināšanās, izvērtējot hronoloģiskā secībā abus izrakstus, kā arī no pēdējās rehabilitācijas dokumenta neizriet tehnisko palīgierīču nepieciešamība ikdienā, nav vairs atzīmēti kognitīvie traucējumi. Pēdējās rehabilitācijas mērķi: mazināt sāpes, paaugstināt vispārējo fizisko noturību, apmācīt ārstnieciskās vingrošanas kompleksam (vingrojumi stājas uzlabošanai, korsetes nostiprināšanai). Taču jāatzīmē, ka ārstēšanās jāturpina ģimenes ārsta kontrolē, jāturpina ārstnieciskā vingrošana pēc apmācītās tehnikas, vēlams apmeklēt nodarbības baseinā ambulatori

(lietas 2.sējuma 101.lapa)

Smagu fizisku ciešanu faktu /pers. B/ apliecina arī piešķirtā pirmā invaliditātes grupa no 2010.gada 25.augusta (lietas 1.sējuma 187.-188.lapa). Pirmā invaliditātes grupa noteikta līdz 2018.gada 22.septembrim (lietas 2.sējuma 66.lapa). Ārpus saprātīgām šaubām secināms, ka invaliditātes pamats ir ceļu satiksmes negadījumā iegūtie smagie, dzīvībai bīstamie miesas bojājumi. 1.invaliditātes grupa nozīmē augstu procentuālo darbspēju zaudējumu, diemžēl precīzākas ziņas šajā daļā no cietušās puses netika iesniegtas tiesai vērtēšanai.

Juridiskajā literatūrā izdalīto garīgo ciešanu 4., 5.pakāpi konstatēt nav pamata, jo tiesas rīcībā nav tādu faktu, kas liecinātu par cietušās /pers. B/ personības transformāciju, t.i., nav ziņu un pierādījumu par psihisku saslimšanu vai pilnīgu personas sabrukumu kā psihisku traumu, kuras cēlonis būtu 2009.gada 9.decembrī ceļu satiksmes negadījumā iegūtie smagie, dzīvībai bīstamie miesas bojājumi.

Publiskuma elementu, ko paredz vērtēt Krimināprocesa likuma 352.panta pirmās daļas 4.punkts, morālajā aizskārumā kā nemantiskā kaitējuma noteikšanas vienu no kritērijiem tiesa nekonstatē šajā kriminālprocesā, jo nav tādu apstākļu vai faktu, kas liecinātu par šāda elementa esamību.

Tiesas ieskatā publiskuma elements var būt tikai tādā nodarījumā, kad garīgas ciešanas indivīdam tiek radītas tiešā veidā un publiski. Šajā kriminālprocesā iztiesātais ceļu satiksmes negadījums nav tāda veida noziedzīgais nodarījums.

Izvērtējot kompensācijas pieteikumu un ziņas par cietušās fiziskajām traumām, cietušajai /pers. B/ **tiesa nekonstatē psihisku traumu** kā morālo aizskārumu veidojošo elementu. Psiholoģiskie un emocionālie pārdzīvojumi nav vienādojami ar psihisku traumu, kas pakļaujas pierādīšanai, bet tādu pierādījumu tiesas rīcībā nav.

Izvērtējot cietušās /pers. B/ pārstāvja pieteikto kaitējuma kompensāciju un lemjot par nosakāmo apmēru, saskaņā ar Krimināprocesa likuma 352.panta pirmās daļas 2.punktu tiesa ņem vērā, ka izdarītais noziedzīgais nodarījums tiek klasificēts kā mazāk smags noziegums, kurā vainas forma ir neuzmanība.

Vērtējot lietā pieteikto kaitējuma kompensāciju un to, kādā apmērā tā nosakāma, tiesa nevar ignorēt visus notikuma apstākļus, tostarp arī tādus, kas nav patīkami un, iespējams, ir sāpīgi cietušajai personai. Tiesas pienākums saglabāt objektivitāti pret jebkuru procesā iesaistīto personu neatkarīgi no to procesuālā statusa un izspriest lietu taisnīgi.

Tiesa piekrīt un šīs krimināllietas iztiesāšanā ņem vērā judikatūrā nostiprināto viedokli, ka **nodarījuma smagums un raksturs ietver sevī arī cietušā rīcību notikumā**. Šāds atzinums nostiprināts Senāta 2012.gada 18.septembra lēmums lietā Nr.SKK-406/2012, kur izteikta arī atziņa, ka tiesas nosaka atbilstoši kompensācijas apmēru gan attiecībā uz materiālo, gan morālo kaitējumu, izvērtējot Krimināprocesa likuma 352.pantā noteiktos kritērijus un nevienam no šiem kritērijiem nav lielāka svara kā citiem, tie vērtējami kopsakarā viens ar otru.

Iztiesāšanā pārbaudītie un novērtētie pierādījumi, kuri pilnībā atreferēti šajā spriedumā, ārpus saprātīgām šaubām deva pamatu tiesai secināt, ka cietusī /pers. B/ pirms kreisā pagrieziena manevra veikšanas bija atsprādzējusi drošības jostu.

Šajā spriedumā, novērtējot pierādījumus, tiesa sniedza detalizētu pamatojumu iepriekš minētajam secinājumam un konstatēja, ka cietusī pārkāpa CSN **38.5.apakšpunktā noteikto, ka, braucot ar mehānisko transportlīdzekli, kura konstrukcijā paredzētas drošības jostas, būt piesprādzētam [..], un pakārtoti pārkāpa CSN** 4., 34.punkta prasības.

Tiesa secināja, ka cietusī /pers. B/ pieļāva iepriekš minēto CSN punktu pārkāpumu, t.i., sadursmes brīdī, būdama transportlīdzekļa vadītāja un vadot to, nebija piesprādzējusies ar drošības jostu.

Vienlaikus tiesa secināja, ka cietušās pārkāpums neietekmē tiesas secinājumus par apsūdzētā /pers. A/ vainīgumu apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, jo apstāklis, ka /pers. A/ izraisīja sadursmi ar cietušās /pers. B/ vadīto automašīnu BMW, nav saistāms ar to, vai /pers. B/ tajā brīdī bija piesprādzējusies vai nē.

Cietušās pieļautais pārkāpums nebija ceļu satiksmes negadījuma iemesls no tehniskā redzes viedokļa.

Tāpat tiesa atzina, ka nav pamata tiesiski izdarīt kādus secinājumus par to, kā piesprādzēšanās būtu ietekmējusi miesas bojājumu raksturu un attiecīgi ietekmētu seku smagumu jeb raksturu šajā negadījumā, ko tiesas debatēs aizstāve izvirzīja kā iemeslu šaubām par cēloņsakarību ar konstatētajām sekām.

Tiesa noraidīja kā nepamatotu tiesas debatēs aizstāves izteikto viedokli, ka piesprādzēšanās gadījumā cietušās traumas būtu ievērojami mazākas vai to vispār nebūtu.

Tiesa novērtēja aizstāves viedokli kā pieņēmumu, kam nav objektīvu pētījumu un zinātniski pamatotu secinājumu. Turklāt iztiesāšanā nepārprotami tika noskaidrots, ka tāda veida pētījums nav iespējams un šādu jautājumu nerisina arī kompleksajā autotehnikas un tiesu medicīnas jomas speciālistu ekspertīzē.

Tiesas vērtējums tika pamatots ar eksperta /pers. S/ liecināto tiesas izmeklēšanā, kas detalizēti izklāstīts iepriekš šajā spriedumā, vērtējot pierādījumus.

Tiesa jau norādīja spriedumā, ka cietušās nepiesprādzēšanās **nav sadursmes** jeb ceļu satiksmes negadījuma **iemesls no tehniskā**, t.i., autotehnikas jomas speciālistu **redzes viedokļa**, kas pamatots ar veiktajiem pētījumiem autotehniskajās ekspertīzēs, pamatojoties uz kuriem kopsakarā ar citiem pierādījumiem šajā lietā ārpus saprātīgām šaubām tiesa izdarīja secinājumu par apsūdzētā vainīgumu izvirzītajā apsūdzībā.

Piesprādzēšanās nevar novērst vai kā citādi ietekmēt apsūdzētā /pers. A/ neuzmanību sadursmes tehniskā izraisīšanā, **līdz ar ko nevar apgalvot, ka cietušajai pilnīgi nav tiesību prasīt atlīdzību kaitējuma kompensācijas ietvaros šajā krimināprocesā.**

Ņemot vērā minēto, tiesa noraida kā nepamatotu aizstāves apgalvojumu, ka šajā lietā piesprādzēšanās pienākumam, kuru nosaka CSN, pakārtots Civillikuma 1776.pants, t.i., cietušais nevar prasīt atlīdzību, ja viņš pats varēja novērst zaudējumu, ievērojot pienācīgo rūpību.

Tāpat, ņemot vērā minēto tiesas vērtējumu cietušās pārkāpumam, tiesa noraida kā neatbilstošu arī aizstāves atsauci uz Eiropas tiesu praksi, konkrēti lietu C-300/10, kurā bijis prejudiciāls nolēmums saistībā ar apdrošināšanas atlīdzību ceļu satiksmes negadījumā un norādīts uz cietušās personas atbildību – paša cietušā vainu, kas liedz tiesības uz atlīdzību, kas izriet no tā, vai persona ir piesprādzējusies vai nav. Pētījumā norādīti dati no Komisijas pasūtītā pētījuma un secināts, ka ar pienākuma piesprādzēties pastiprināšanas pasākumiem Eiropas Savienībā ik gadu varētu izglābt līdz pat 7300 dzīvībām.

Tiesa atkārtoti uzsver, ka lietā nav un nav iespējams šāds pētījums, kādus tieši miesas bojājumus (raksturs un smaguma pakāpe) cietusī iegūtu, ja būtu piesprādzējusies.

Šajā spriedumā jau pieminētajā 2012.gada 18.septembra lēmumā lietā Nr.SKK-406/2012 Senāts norādīja: „No Krimināprocesa likuma 23.panta izriet, ka tiesa izlemj pret konkrētu personu atbilstoši Krimināprocesa likumam celto apsūdzību un neizvirza apsūdzības citām personām. **Tiesai nav jāizvērtē visas iedomātas vai izdomājamās iespējas par notikuma gaitu.** Turklāt tiesa var konstatēt arī citu personu, tostarp cietušā prettiesisko rīcību, kas var ietekmēt vainīgā apsūdzētā sodu un kaitējuma kompensācijas apmēru."

Nolūkā taisnīgi noregulēt krimināltiesiskās attiecības, kurās kaitējuma kompensācija ir tikai viens no attiecību noregulējuma elementiem, šajā krimināprocesā tiesas konstatētais pārkāpums, kuru cietusī pieļāva, tika ņemts vērā, lemjot par sodu apsūdzētajam, un **jāņem vērā, lemjot par nosakāmo kaitējuma kompensācijas apmēru.**

Vienlaikus tiesa uzsver, ka tiesas konstatētais cietušās pārkāpums, kurš nav ceļu satiksmes negadījuma iemesls no tehniskā redzes viedokļa, neatbrīvo apsūdzēto /pers. A/ ne no atbildības, ne no pienākuma kompensēt radīto kaitējumu, kādu to novērtē un nosaka tiesa kaitējuma kompensācijas ietvaros.

Turpmāk spriedumā par to, kādā apmērā nosakāms naudas izteiksmē tiesas izvērtētais, konstatētais morālais aizskārums un fiziskās ciešanas kā vienots veselums nemantiskā kaitējuma kompensēšanai cietušajai /pers. B/.

Tiesa uzskata, ka izskatāmajā procesā šā nemantiskā zaudējuma apmēra noteikšanai naudas izteiksmē, t.i., par morālo aizskārumu un fiziskām ciešanām, izvērtējot cietušās pārstāvja pieteikumu, ir izmantojami, **bet tikai samērošanas aspektā,** kritēriji no likuma „Par valsts kompensāciju cietušajiem", kas noteic, ka fiziskai personai ir tiesības saņemt valsts kompensāciju *par vardarbīga* noziedzīga nodarījuma rezultātā radīto morālo aizskārumu, fiziskajām ciešanām vai mantisko zaudējumu.

Minētajā likumā noteikts, ka valsts kompensācijas maksimālais apmērs 2014.gadā ir Latvijas Republikā noteiktās 5 minimālās mēnešalgas (1600 EUR). Turklāt izmaksājamās kompensācijas apmēru aprēķina, ņemot vērā minimālās mēnešalgas apmēru, kāds noteikts brīdī, kad persona atzīta par cietušo. Valsts kompensāciju vardarbīgo jeb tīšu noziedzīgu nodarījumu gadījumā izmaksā 100 procentu apmērā, ja sekas ir cietušās personas nāve.

Saskaņā ar likuma „Par valsts kompensāciju cietušajiem" 7.panta otrās daļas 2.punktu, ja cietušajam nodarīti *smagi miesas bojājumi tīša nozieguma rezultātā*, valsts kompensācija ir paredzēta 70% apmērā no maksimālās kompensācijas, t.i., 5 minimālās mēnešalgas, kas iztiesāšanas brīdī ir 320

EUR, un pilns valsts kompensācijas apmērs tādā gadījumā (tīšā noziegumā) būtu 1600 EUR, bet 70 procenti no šā apmēra, ja cietušajam nodarīti smagi miesas bojājumi, 2014.gadā atbilst 1120 EUR.

Līdz 2014.gada 1.janvārim maksimālais apmērs bija 4 minimālās mēnešalgas, bet vēl iepriekš – 3 minimālās algas, no kurām attiecīgi 70 procenti 2013.gadā – 560 Ls (796,81 EUR) un 2012.gadā un agrāk – 420 Ls (597,61 EUR).

Jāatzīmē, ka pirmajā likuma „Par valsts kompensāciju cietušajiem" redakcijā, t.i., tā pieņemšanas 18.05.2006. un spēkā stāšanās laikā 20.06.2006. bija paredzēts maksimālais kompensācijas apmērs 10 minimālo mēnešalgu apmērā, lai gan tā arī nekad kopš likuma darbības šāds pilns kompensācijas apmērs nebija izmaksāts ar turpmāk pieņemtiem grozījumiem šajā likumā.

Ņemot vērā, ka **valsts vienmēr ir noteikusi minimālos apmērus** tāpat kā minimālās algas apmēru un tamlīdzīgi, tiesas ieskatā saskaņā ar likuma „Par valsts kompensāciju cietušajiem" noteikumiem valsts izmaksātā kompensācija, kura ir piesaistīta valstī noteiktajai minimālajai algai, var tikt ņemta, bet **tikai salīdzināšanai** izmantojams kritērijs, izvērtējot katrā konkrētā gadījumā cietušā paša noteikto vērtējumu naudas izteiksmē un izmantojot piesaisti valstī noteiktajai minimālajai algai.

Tiesa viennozīmīgi uzskata un prezumē to, ka valsts kompensācija ir minimāls apmērs un tikai daļa no tās kompensācijas, kas cietušajam pienākas par aizskārumu, un saņemta valsts kompensācija neliedz un neierobežo cietušā tiesības savas fiziskās ciešanas un ar tām saistīto morālo aizskārumu novērtēt lielākā apmērā naudas izteiksmē kriminālprocesā.

Tiesa izmanto minētā likuma kompensāciju apmēru <u>tikai salīdzināšanai</u>, lai papildus pamatotu šajā lietā ar citu vainas formu noteiktās kompensācijas apmēra atbilstību un samērību.

Lemjot par kompensācijas apmēru, tiesa izvērtēja arī Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta Judikatūras nodaļas **2010/2011 apkopojumā „Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā"** (Dr.jur.prof. V.Liholaja) **ieteiktās morālā kaitējuma novērtējuma summas** par atsevišķiem noziedzīgiem nodarījumiem virs speciālajos likumos paredzētajām summām, ņemot vērā tiesu praksi un **samērojamību**.

Par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu, ja sekas ir smagi miesas bojājumi, minētajā tiesu prakses **apkopojumā ieteiktās morālā kaitējuma robežas** varētu būt no 2000 Ls jeb 2845,74 EUR līdz 5000 Ls jeb 7114,36 EUR.

Minētais apkopojums jeb ieteikumi vienveidīgas tiesu prakses veidošanai par nosakāmo morālā kaitējuma kompensācijas apmēru nav tiesām saistoši, taču tie ir izstrādāti, ievērojot Kriminālprocesa likuma 352.panta nosacījumus un tiesu praksi, uz ko vairākkārt norādīts Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta lēmumos, piemēram, 2012.gada 18.septembra lēmums lietā Nr.SKK-406/2012, kur cita starpā norādīts, ka, lemjot par kaitējuma kompensācijas apmēru, **jāievēro samērīguma princips**.

Turklāt kaitējuma kompensācijas apmēra noteikšanā cietušajai tiesa apsvēra arī apsūdzētā mantisko stāvokli, uz ko norāda /pers. A/ kā bezdarbnieka pabalsta saņēmēja no 2009.gada 29.oktobra līdz 2010.gada 28.jūlijam ienākumu apmērs zem valstī noteiktās minimālās mēnešalgas apmēra kā noziedzīgā nodarījuma laikā, tā lietas iztiesāšanas laikā, ņemot vērā lietā esošās ziņas par 2009., 2010.gadu, bezdarbnieka statusu no 2011.gada 10.oktobra, 2013.gadu (lietas 1.sējuma 179., 180.lapa, 2.sējuma 102.lapa), par 2011.gadu līdz 10.oktobrim, 2012., 2014.gadu tiesas rīcībā ziņu nav.

Minētie apstākļi nav vienīgais noteicošais vai izšķirošais motīvs, bet papildu fakultatīvs kritērijs samērīgas un arī taisnīgas atlīdzības apmēra noteikšanai.

Materiālās atlīdzības apmēra noteikšanā nevar prevalēt tikai cietušo personu tiesības un intereses, tiesas pienākums un arī tiesība ir izvērtēt un pamatot nosakāmās un piedzenamās kompensācijas apmēru, novērtējot maksimāli visus konstatētos apstākļus minētā jautājuma izlemšanā, tostarp arī apsūdzētā mantisko stāvokli.

Tiesa uzskata, ka papildus ir jāvērtē minētie apstākļi, lemjot par nosakāmo atlīdzības apmēru kriminālprocesā, jo kompensācijas maksātājam zināmā veidā sevi jāuztur darbspējīgā stāvoklī, lai samaksātu tiesas noteikto kompensāciju cietušā labā, pretējā gadījumā astronomiski aprēķini paliek tikai dokumentos un nekāds gandarījums cietušajam ar nereālu, no valsts reālā dzīves līmeņa, ekonomiskās situācijas un minimālās mēnešalgas apmēra atrautu vai pārspīlētu kompensācijas apmēru netiks panākts.

Tiesa ņem vērā, ka apsūdzētā apgādībā ir divi nepilngadīgi bērni (lietas 1.sējuma 183., 184.lapa) un pilngadīgajam bērnam, kurš mācās vidusskolā, no pirmās laulības /pers. A/ maksā uzturlīdzekļus 96 EUR.

Ņemot vērā šajā spriedumā izanalizētos morālā kaitējuma noteikšanas kritērijus kopsakarā,

nepiešķirot nevienam no kritērijiem lielāku svaru kā citiem morālā kaitējuma kompensācijas apmēra noteikšanā, tiesa atzīst, ka nemantiskā kaitējuma kompensācija par morālo aizskārumu un fiziskajām ciešanām, kuras radušās apsūdzētā /pers. A/ neuzmanīgās rīcības rezultātā, cietušajai /pers. B/ **ir samērojama** ar materiālo atlīdzību 5700 EUR apmērā.

Tiesas noteiktais morālā kaitējuma apmērs naudas izteiksmē 5700 EUR jeb 4005,98 Ls apmērā ir tuvāk vienotas tiesu prakses ieteikumos minētajai maksimālajai robežai 5000 Ls jeb 7114,36 EUR, bet nesasniedz to, jo tiesa ņem vērā arī cietušās rīcību, atsprādzējot drošības jostu, kas ir CSN pārkāpums.

Noteiktā morālā kaitējuma kompensācijas apmēra samērojamību tiesa papildus pamato ar to, ka tiesas noteiktais apmērs atbilst 22,26 minimālajām mēnešalgām noziedzīgā nodarījuma laikā, kad minimālā mēnešalga valstī bija 180 Ls jeb 256,12 EUR.

Noteiktā morālā kaitējuma kompensācijas apmēra samērojamību tiesa papildus pamato ar to, ka tiesas noteiktais apmērs atbilst 17,8 minimālajām mēnešalgām sprieduma taisīšanas laikā.

Tiesas ieskatā, ja tīšā noziegumā valsts kompensācija par smagu, dzīvībai bīstamu miesas bojājumu nodarīšanu 2014.gadā ir 1120 EUR (70 % no 5 minimālajām mēnešalgām), ko tiesa novērtē kā minimālu atlīdzinājumu, tad **noziedzīgā nodarījumā aiz neuzmanības** un, respektējot arī citus tiesas secinājumus par šā iztiesātā noziedzīgā nodarījuma faktiskajiem apstākļiem, tostarp cietušās pārkāpumu ar atsprādzētu drošības jostu, turpinot piedalīties ceļu satiksmē, tiesas noteikto kaitējuma kompensāciju 5700 EUR apmērā, kas nedaudz vairāk kā piecas reizes lielāka par salīdzināšanai izraudzīto 1120 EUR valsts kompensāciju smagākā noziegumā, bet ar salīdzināmām sekām, ir pamats vērtēt kā taisnīgu un samērīgu atlīdzību naudas izteiksmē šajā kriminālprocesā cietušajai /pers. B/.

Ar šo salīdzinājumu arī tiesa papildus pamato noteiktā morālā kaitējuma kompensācijas apmēra samērojamību.

Tiesa uzskata, ka cietušajai izlemtais nosakāmās kaitējuma kompensācijas apmērs 5700 EUR ir samērojams ar cietušās garīgajām ciešanām un pārdzīvojumiem, ņemot vērā šajā spriedumā izklāstītos argumentus un kritērijus morālā aizskāruma izvērtēšanā, un adekvāts radītajam nemantiskajam kaitējumam, kādu to konstatēja un novērtēja tiesa šajā spriedumā, apmērs naudas izteiksmē ir saprātīgs un taisnīgs, izvērtējot kopsakarā maksimāli visus iespējamos salīdzināmos, samērojamos un ietekmējošos apstākļus un kritērijus šā atlīdzības apmēra noteikšanā, nepiešķirot nevienam no kritērijiem lielāku svaru kā citiem.

Nenosakot kaitējuma kompensāciju par morālo aizskārumu un fiziskajām ciešanām debatēs advokāta **prasītajā 20 000 EUR apmērā, ne pieteikumā norādītajā 350 000 Ls jeb 498 005,13 EUR apmērā, bet mazākā apmērā, tiesa atstāj cietušajai tiesības** neapmierinātajā kaitējuma pieteikuma daļā risināt un prasīt kaitējuma atlīdzību Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

Lemjot par piedzenamās kompensācijas apmēru cietušajai /pers. B/, tiesa ņem vērā apdrošinātāja izmaksāto atlīdzību 575 Ls jeb 818,15 EUR apmērā, ko veido apdrošinātāja kompensācija par cietušās sāpēm un garīgām ciešanām fiziskas traumas dēļ 400 Ls jeb 569,15 EUR un par cietušās personas sāpēm un garīgām ciešanām pirmās invaliditātes grupas dēļ 175 Ls jeb 249 EUR apmērā.

Minēto atlīdzību apmēru tiesa **atskaita** no kriminālprocesā noteiktās kaitējuma kompensācijas apmēra kā vienota veseluma 6044,33 EUR apmērā (šajā spriedumā kopā noteiktais mantiskais un nemantiskais kaitējums naudas izteiksmē). Tiesa ir ievērojusi prasību ņemt vērā izmaksāto, aprēķināto vai iespējamo apdrošināšanas atlīdzību, lai izvairītos no divkāršas kompensācijas.

Ņemot vērā minēto un saskaņā ar Krimināprocesa likuma 353.panta pirmās daļas 1.punktu, no tiesas noteiktās kaitējuma kompensācijas 6044,33 EUR apmērā nekompensēto daļu 5226,18 EUR (pieci tūkstoši divi simti divdesmit seši *euro* un 18 centi) **apmērā /pers. B/ labā jāpiedzen no /pers. A/, kurš tiek atzīst par vainīgu ar šo spriedumu noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas, ar kuru nodarīts tiesas konstatētais un naudas izteiksmē novērtētais kaitējums.**

<u>Lietiskie pierādījumi.</u>

Automašīnas BMW, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, seši lukturi – kreisais un labais priekšējie lukturi, kreisais un labais aizmugurējais lukturis, labais un kreisais priekšējais miglas lukturis; 3 gab. lukturu kvēlspuldzes, kas nodotas tiesai kopā ar kriminālprocesa materiāliem, saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 240.panta pirmās daļas 1.punktu pēc sprieduma stāšanās spēkā ir jāatdod cietušās /pers. B/ pilnvarotam pārstāvim /pers. D/ kā likumīgās valdītājas pārstāvim.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 240.panta otro daļu, izlemjot par lietiskā pierādījuma atdošanu tā īpašniekam vai likumīgajam valdītājam, vienlaikus tiek noteikta rīcība ar lietisko pierādījumu, ja

īpašnieks vai likumīgais valdītājs divu mēnešu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas attiecīgo lietisko pierādījumu nebūs izņēmis.

Ņemot vērā minēto, p**aziņot** 14 (četrpadsmit) dienu laikā pēc sprieduma stāšanās spēkā /pers. D/ **par pienākumu** 2 (divu) mēnešu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas **izņemt lietiskos pierādījumus** Ogres rajona tiesas kancelejā, Ogrē, Brīvības ielā 6, 301.kabinets.

Ja 2 (divu) mēnešu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas /pers. D/ **neizņem** lietiskos pierādījumus, tad automašīnas BMW, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, sešus lukturus – kreiso un labo priekšējo lukturi, kreiso un labo aizmugurējo lukturi, labo un kreiso priekšējo miglas lukturi; 3 gab. lukturu kvēlspuldzes **iznīcināt.**

Procesuālie izdevumi.

Tiesa saņēma informāciju no Tiesu administrācijas par **ceļa izdevumu** 6,50 Ls jeb 9,25 EUR apmērā atlīdzināšanu ekspertam /pers. S/ (lietas 2.sējuma 38.-39.lapa).

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 367.panta pirmās daļas 1.punktu procesuālie izdevumi ir summas, ko izmaksā [..], ekspertiem [..], lai segtu ceļa izdevumus, kas saistīti ar ierašanos procesuālās darbības izdarīšanas vietā un atgriešanos dzīvesvietā, [..].

Šajā kriminālprocesā ekspertam izmaksāto ceļa izdevumu atlīdzību 9,25 EUR apmērā tiesa nolemj piedzīt valsts labā no apsūdzētā /pers. A/, ņemot vērā Kriminālprocesa likuma 368.panta pirmajā daļā paredzēto, jo tiesa nekonstatē pamatu apsūdzētā atbrīvošanai no pienākuma atlīdzināt procesuālos izdevumus, kuri radušies kriminālprocesā un tika segti no valsts līdzekļiem.

Daļā par procesuālo izdevumu piedziņu saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 529.panta 2.punktu tiesa noteic procesuālo izdevumu atlīdzināšanai apsūdzētajam /pers. A/ labprātīgas izpildes termiņu 30 (trīsdesmit) dienas no sprieduma spēkā stāšanās dienas.

Drošības līdzeklis.

Pirmstiesas procesā apsūdzētajam /pers. A/ bija piemērots drošības līdzeklis – aizliegums izbraukt no valsts. Drošības līdzekli jāatceļ ar sprieduma pasludināšanas dienu, jo tiesa nekonstatē pamatu tā turpmākai saglabāšanai vai cita piemērošanai.

Šā kriminālprocesa iztiesāšanas laikā tiesa uzskata, ka saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 533.panta otro daļu ir pamats pieņemt tiesas blakus lēmumu par atzinības izteikšanu Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas Nacionālo bruņoto spēku karavīriem /pers. I/, personas kods /personas kods/, **/pers. K/**, personas kods /personas kods/, **/pers. M/**, personas kods /personas kods/, **/pers. L/**, personas kods /personas kods/, **par pilsonisku un profesionālu rīcību ceļu satiksmes negadījumā 2009.gada 9.decembrī uz autoceļa Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā pretim SIA „LUKoil Baltija R" degvielas uzpildes stacijai „Jumprava", sniedzot profesionālu pirmo palīdzību cietušajai /pers. B/.**

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 511.-514., 520.panta pirmo daļu, 523.-524., 527., 528.panta pirmo, otro daļu, 529., 530.panta pirmo, otro daļu

tiesa nosprieda

/pers. A/ atzīt par vainīgu Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā (likuma redakcijā, kas bija spēkā līdz 01.04.2013.) un sodīt ar brīvības atņemšanu uz 1 (vienu) gadu.

Saskaņā ar Krimināllikuma 55.panta pirmo, otro, trešo daļu ar šo spriedumu noteikto brīvības atņemšanas sodu /pers. A/ noteikt nosacīti ar pārbaudes laiku uz 1 (vienu) gadu 6 (sešiem) mēnešiem.

Drošības līdzekli /pers. A/ – aizliegums izbraukt no valsts – atcelt ar sprieduma pasludināšanas dienu.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 528.panta otro daļu /pers. A/ kā nosacīti notiesātā pārraudzību, ņemot vērā viņa dzīvesvietu (/adrese/), **uzdot** Valsts probācijas dienesta **Tukuma** teritoriālajai struktūrvienībai (Pils iela 14, Tukums), kurā /pers. A/ ir pienākums ierasties un reģistrēties 10 (desmit) darbdienu laikā pēc sprieduma stāšanās spēkā kā nosacīti notiesātajam, ņemot vērā Latvijas Sodu izpildes kodeksa 155.panta pirmās daļas 1.punktā noteikto.

/pers. B/ kaitējuma kompensāciju par materiālajiem un nemateriālajiem zaudējumiem

noteikt EUR 6044,33 (seši tūkstoši četrdesmit četri *euro* un 33 centi) **apmērā, ko veido materiālie zaudējumi (Ls 242) EUR 344,33** (trīs simti četrdesmit četri *euro* un 33 centi) **apmērā par advokāta Zigfrīda Berezovska juridisko palīdzību kriminālprocesā un nemateriālie zaudējumi par fiziskām ciešanām un morālo aizskārumu EUR 5700** (pieci tūkstoši septiņi simti *euro*) **apmērā.**

Pārējā pieteiktās materiālā un nemateriālā kaitējuma kompensācijas daļā kompensējamo apmēru nenoteikt, atstājot /pers. B/ tiesības prasīt kaitējuma atlīdzināšanu Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā.

No tiesas noteiktās kaitējuma kompensācijas apmēra nekompensēto daļu EUR 5226,18 (pieci tūkstoši divi simti divdesmit seši *euro* un 18 centi) **/pers. B/ labā piedzīt no /pers. A/.**

Piedzīt valsts labā no /pers. A/ procesuālos izdevumus EUR 9,25 (deviņi *euro* un 25 centi) **apmērā.**

Sprieduma izpildei daļā par procesuālo izdevumu piedziņu noteikt /pers. A/ procesuālo izdevumu atlīdzināšanai labprātīgas izpildes termiņu 30 (trīsdesmit) dienas no sprieduma spēkā stāšanās dienas.

Procesuālos izdevumus kriminālprocesā Nr.11314003909 /pers. A/ labprātīgi atlīdzināt un EUR 9,25 (deviņi *euro*un 25 centi) **iemaksāt Valsts kasē NMR 90001672316, BIC kods TRELLV22, konta Nr.LV51TREL2190458019000 un iesniegt vai nosūtīt samaksu apliecinošu dokumentu** Ogres rajona tiesas kancelejai, Ogre, Brīvības iela 6, 301.kabinets.

Lietiskos pierādījumus – automašīnas BMW, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, sešus lukturus – kreiso un labo priekšējo lukturi, kreiso un labo aizmugurējo lukturi, labo un kreiso priekšējo miglas lukturi; 3 gab. lukturu kvēlspuldzes, kas nodotas tiesai kopā ar kriminālprocesa materiāliem, pēc sprieduma stāšanās spēkā **atdot** cietušās /pers. B/ pilnvarotam pārstāvim /pers. D/.

Paziņot 14 (četrpadsmit) dienu laikā pēc sprieduma stāšanās spēkā /pers. D/ **par pienākumu** 2 (divu) mēnešu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas **izņemt lietiskos pierādījumus** Ogres rajona tiesas kancelejā, Ogrē, Brīvības ielā 6, 301.kabinets.

Ja 2 (divu) mēnešu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas /pers. D/ **neizņem** lietiskos pierādījumus, tad automašīnas BMW, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, sešus lukturus – kreiso un labo priekšējo lukturi, kreiso un labo aizmugurējo lukturi, labo un kreiso priekšējo miglas lukturi; 3 gab. lukturu kvēlspuldzes **iznīcināt.**

Pieņemt tiesas blakus lēmumu par atzinības izteikšanu Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas Nacionālo bruņoto spēku karavīriem /pers. I/, personas kods /personas kods/, **/pers. K/**, personas kods /personas kods/, **/pers. M/**, personas kods /personas kods/, **/pers. L/**, personas kods /personas kods/, **par pilsonisku un profesionālu rīcību ceļu satiksmes negadījumā 2009.gada 9.decembrī uz autoceļa Rīga-Daugavpils 74,3.kilometrā pretim SIA „LUKoil Baltija R" degvielas uzpildes stacijai „Jumprava", sniedzot profesionālu pirmo palīdzību cietušajai /pers. B/.**

Spriedumu var pārsūdzēt 10 (desmit) dienu laikā, kuru tiesa pagarina vēl par 10 (desmit) dienām kriminālprocesa sarežģītības un apjoma dēļ, t.i., 20 (divdesmit) dienu laikā pēc pilna sprieduma pieejamības dienas apelācijas kārtībā Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijā, iesniedzot apelācijas sūdzību vai protestu Ogres rajona tiesā.

Pilna sprieduma pieejamības diena – 2014.gada 11.septembris.

Pilna sprieduma pieejamības dienas grozītais datums – 2015.gada 19.janvāris.

Tiesnese (personiskais paraksts) Z.Kusiņa

PILNA SPRIEDUMA
NORAKSTS PAREIZS
Ogres rajona tiesas tiesnese Z.Kusiņa
Ogrē 19.01.2015.