Krimināllieta Nr.11520070521
Lietvedības Nr.KA03-0187-23
ECLI:LV:LAAT:2023:1122.11520070521.3.S

S P R I E D U M S
Latvijas Republikas vārdā

Rēzeknē 2023.gada 22.novembrī

Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija
šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētājs– A.Strauts,
tiesneši – D.Skudra un J.Vasiļkovskis
ar tiesas sēžu sekretāru – A.Ūzuliņu, tulci – /pers. E/,
piedaloties prokuroram Artim Zariņam, apsūdzētajam /pers. F/ un apsūdzētā aizstāvei Ligitai Pētersonei,
apelācijas kārtībā, atklātā tiesas sēdē, Rēzeknē, Atbrīvošanas alejā 95, izskatīja /pers. F/ apsūdzības krimināllietu sakarā ar apsūdzētā /pers. F/ aizstāves – zvērinātas advokātes Ligitas Pētersones apelācijas sūdzību par Rīgas rajona tiesas 2023.gada 6.februāra spriedumu, ar kuru

/pers. F/, personas kods /personas kods/, atzīts par vainīgu Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā un sodīts ar sabiedrisko darbu 150 (viens simts piecdesmit) stundu apmērā.

Atstāts negrozīts, līdz spriedums stājas spēkā, /pers. F/ piemērotais drošības līdzeklis – dzīvesvietas maiņas paziņošana.

Turklāt, nospriests nenoteikt cietušā /pers. H/ pieteikto kompensāciju par mantisko zaudējumu 1200 *euro* un kompensāciju par morālo aizskārumu 20 000 *euro*.

Aprakstošā daļa

Ar Rīgas rajona tiesas 2023.gada 6.februāra spriedumu /pers. F/ atzīts par vainīgu un sodīts par to, ka, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā diviem cietušajiem tika nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi, šādos pirmās instances tiesas konstatētajos apstākļos, un proti:

2021.gada 25.septembrī ap plkst.16.15 /pers. F/ vadīja transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuram bija ieslēgta bākuguns un speciālais skaņas signāls, un brauca /novada nosaukums/ pa autoceļu A4 /apdzīvotas vietas nosaukums/ no autoceļa A2 /maršruts, virziens/. Tuvojoties krustojumam ar /ielu nosaukumi/, /pers. F/, pārkāpjot Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas, 25.panta trešās daļas, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta, 45.4 punkta, 100.punkta, 102.punkta prasības, nerīkojās saskaņā ar šo likumu un noteikumiem, nepievērsa pietiekamu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, nedarīja visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki un tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība, neņemot vērā ceļa zīmes Nr.323 "Maksimālā ātruma ierobežojums līdz 70 km/h" ierobežojumu, brauca ar ātrumu apmēram 88 km/h, iebrauca krustojumā pie sarkanā luksofora signāla brīdī, kad krustojumā pa /ielas nosaukums/ no labās uz kreiso pusi iebrauca /pers. H/ vadītais transportlīdzeklis *"/transportlīdzekļa marka 2/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuram bija kustības priekšroka, savlaicīgi nesamazināja savu braukšanas ātrumu un pilnībā neapturēja transportlīdzekli, lai dotu ceļu, bet, turpinot kustību uz priekšu, nepamatoti mainīja kustības virzienu pa kreisi, lai apbrauktu šķērsli, kā rezultātā iebrauca pretējās kustības joslā, kur ar sava transportlīdzekļa priekšējo labo daļu ietriecās transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* kreisajā sānu daļā. Minēto normatīvo aktu prasību pārkāpumu un transportlīdzekļu sadursmes rezultātā /pers. F/ automašīnas *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājam /pers. H/ un savas vadītās automašīnas pasažierim /pers. K/ nodarīja vidēja smaguma miesas bojājumus, kas izraisīja ilgstošus veselības traucējumus uz laiku virs 21 dienas, attiecīgi – /pers. H/: galvas sasitums ar zemādas asinsizplūdumu paura labajā pusē, krūšu kurvja kreisās puses sasitums ar 4. un 5. ribas lūzumiem; /pers. K/: labā apakšdelma sasitums ar sistu brūci, krūšu kurvja sasitums ar brīva gaisa uzkrāšanos videnē, labās plaušas sasitumu, nelielu gaisa un šķidruma uzkrāšanos labajā pleirālajā telpā, labās puses 3. un 4. ribas lūzumiem un 2. ribas dubultlūzumu, kreisās puses 1., 2., 3. un 4. ribas lūzumiem, abu lāpstiņu lūzumiem.

Pirmās instances tiesa atzina, ka ar šādām darbībām /pers. F/ izdarīja noziedzīgu nodarījumu, atbildība par kuru paredzēta Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā, un piesprieda panta sankcijā paredzēto sodu.

Krimināllieta pirmās instances tiesā iztiesāta, veicot pierādījumu pārbaudi lietas iztiesāšanā, jo apsūdzētais neatzina savu vainu un cietušā /pers. H/ pieteikto kaitējuma kompensāciju. Apsūdzētais nevēlējās sniegt kādas papildus liecības, jo liecības jau sniedza pirmstiesas kriminālprocesā, tostarp, rakstveidā.

Par minēto Rīgas rajona tiesas spriedumu apsūdzētā /pers. F/ aizstāve – zvērināta advokāte Ligita Pētersone iesniedza apelācijas sūdzību.

Apsūdzētā aizstāve iesniegtajā apelācijas sūdzībā norādīja, ka pārsūdz spriedumu pilnā apjomā gan faktisku, gan juridisku iemeslu dēļ, jo tas nav tiesisks un pamatots un neatbilst Kriminālprocesa likuma 511.panta otrajai daļai un 512.pantam.

Konkrētajā gadījumā apsūdzētajam /pers. F/ inkriminētas darbības, ka viņš nerīkojās saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma un Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, nepievērsa pietiekamu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, nedarīja visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki un tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība. Taču, lietas iztiesāšanā netika objektīvi izvērtēts, vai apsūdzētais ir tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs, līdz ar to, vai minētās darbības ir attiecināmas uz apsūdzēto, kurš, pretēji apsūdzībā un tiesas spriedumā norādītajam, vadot Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta *(turpmāk arī – VUGD)* operatīvo transporta līdzekli */transportlīdzekļa marka 1/*, valsts reģistrācijas /reģistrācijas numurs/, rīkojās saskaņā ar minētā likuma un noteikumu prasībām, par ko apsūdzētais jau ir paskaidrojis.

Proti, apsūdzētais /pers. F/ savos rakstveida paskaidrojumos norādīja, ka notikuma brīdī, t.i., 2021.gada 25.septembrī, ap plkst.16.15, izbraucot uz izsaukumu un ar VUGD operatīvo transportlīdzekli pārvietojoties pa /novada nosaukums/ autoceļu A4 /apdzīvotas vietas nosaukums/ pie /ielas nosaukums/ krustojuma, operatīvajam transportlīdzeklim bija iedegta mirgojoši zilā bākuguns un ieslēgts speciālais skaņas signāls. Līdz ar to, saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 19.panta otrās daļas prasībām, citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, redzot tuvojamies operatīvo transportlīdzekli, tam bija jādod

ceļš, lai tas netraucēti varētu braukt, kas konkrētajā gadījumā attiecināms arī uz apsardzes kompānijas /Nosaukums/ automašīnas */transportlīdzekļa marka 2/*, valsts reģistrācijas /reģistrācijas numurs/, vadītāju (cietušo /pers. H/ lietā), kuram bija jāredz un jādzird tuvojošās VUGD operatīvā transportlīdzekļa iedegta mirgojoši zilā bākuguns un ieslēgts speciālais skaņas signāls. Apsūdzētais bija pārliecināts, ka automašīnas */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs ievēros minētā likuma, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu Nr.279 26.punkta prasības, dodot ceļu apsūdzētā vadītajam VUGD operatīvajam transportlīdzeklim. Ņemot vērā minēto, apsūdzētā ieskatā, konkrētajā gadījumā tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir apsardzes kompānijas /Nosaukums/ automašīnas */transportlīdzekļa marka 2/*, ar valsts reģistrācijas /reģistrācijas numurs/, vadītājs, t.i., cietušais lietā /pers. H/.

Turklāt, automašīnas */transportlīdzekļa marka 2/* vadītāja rīcība vispār nebija saprotama un paredzama, un tieši, vai, ieraugot operatīvo transporta līdzekli, */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs veiks kādu manevru vai arī bremzēs. Apsūdzētā ieskatā, konkrētajā situācijā tieši viņa vadītās VUGD automašīnas */transportlīdzekļa marka 1/* kustības virziena maiņas manevrs paglāba cietušā vadīto automašīnu */transportlīdzekļa marka 2/* no sānu trieciena, tādā veidā samazinot negadījuma sekas.

Papildus minētajam, apsūdzētā aizstāve iesniegtajā apelācijas sūdzībā vērsa uzmanību tam, ka nav saprotams, pamatojoties uz kādiem tieši eksperta rīcībā nodotajiem materiāliem tika veikta ceļu satiksmes negadījuma ekspertīze, ja pats eksperts tiesas sēdē nespēja identificēt, kādus materiālus uz 24 lapām viņš ir pētījis, lai varētu izdarīt savus secinājumus. Konkrētajā gadījumā, pretēji tiesas spriedumā norādītajam, ar lietā esošajiem materiāliem, tostarp, 2022.gada 8.marta lēmumu par ceļu satiksmes negadījuma ekspertīzes noteikšanu, arī neapstiprinās, ka eksperta rīcībā tika nodots kāds videoieraksts.

No pirmās instances tiesas sprieduma secināms, ka tas tiek pamatots ar 2022.gada 29.marta eksperta atzinumu /atzinuma numurs/. Taču, šajā atzinumā nav sniegtas atbildes uz 2022.gada 8.marta lēmumā par ceļu satiksmes negadījuma ekspertīzes noteikšanu norādītajiem diviem jautājumiem, kurus tā brīža procesa virzītājs bija uzskatījis par būtiskiem, un proti: 1) vai ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu vadītājiem bija tehniska iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu; 2) vai, bremzējot taisnvirzienā (nemainot kustības ātrumu), transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 1/* vadītājam būtu tehniska iespēja izvairīties no sadursmes?

Tāpat aizstāvība uzskata par nepamatotu un nesaprotamu minētajā atzinumā norādīto, ka: "Ņemot vērā sadursmes vietu un automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* garumu, tad automobiļa */transportlīdzekļa marka 1/* vadītājam, reaģējot uz kustības bīstamību, braucot pa labo kustības joslu un savlaicīgi uzsākot bremzēt, būtu tehniski iespējams pabraukt garām automobilim */transportlīdzekļa marka 2/*, jo automobilis */transportlīdzekļa marka 2/* būtu atbrīvojis automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* kustības joslu". Nav saprotams, kā eksperts nonāca pie secinājuma, ka tieši automašīnas */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs būtu turpinājis kustību, vai, ieraugot VUGD automašīnu ar ieslēgtiem skaņas un gaismas signāliem, būtu tomēr bremzējis. Bez tam, /pers. F/ nav pārdabisku spēju, lai 4 sekunžu laikā varētu paredzēt, kā rīkosies */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs, - turpinās kustību vai tomēr bremzēs. Līdz ar ko, nav secināms, ka automašīnas */transportlīdzekļa marka 1/* vadītājam būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no sadursmes.

Minētajā atzinumā arī norādīts, ka: "Veicot ekspertīzi, nav iespējams noteikt, vai automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi, jo nav zināms, kādā attālumā automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs spēja sadzirdēt, pamanīt, reaģēt uz automobiļa */transportlīdzekļa marka 1/* skaņas un gaismas signāliem". Taču, konkrētajā gadījumā eksperts nav devis vērtējumu situācijai, vai automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi, ja būtu konstatējams, ka */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs dzirdējis automobiļa */transportlīdzekļa marka 1/* skaņas signālu un redzējis gaismas signālu, taču, nepievērsa uzmanību? Tad secinājums būtu bijis cits?

Tiesa, atsaucoties uz tiesas izmeklēšanas laikā pārbaudītajiem pierādījumiem, spriedumā konstatēja, ka */transportlīdzekļa marka 2/*, valsts reģistrācijas Nr./reģistrācijas numurs/ videoreģistratora ierakstā un ieraksta apskates protokolā fiksēts, ka cietušais nevienu brīdi nevērsa skatienu "pa kreisi", nepārliecinājās un nepievērsa nekādu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, uzsāka kustību pie degoša "sarkanā" luksofora signāla. Tajā pat laikā, tiesa uzskatīja, ka šāda cietušā rīcība tādēļ vien neatbrīvo no atbildības apsūdzēto. Proti, tiesa norādīja, ka: "/pers. H/ tiesas sēdē paskaidroja, - lai arī kustību uzsāka pie sarkanās gaismas, bet viņš tajā brīdī atradās 3-4 metrus no krustojuma, un krustojumu šķērsoja pie zaļās gaismas.[...] Krimināllietā ir izvērtējama konkrētās lietas ietvaros celtās apsūdzības pamatotība. Apstāklis, ka /pers. H/ nav pilnībā rīkojies atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem, neatbrīvo apsūdzēto VUGD transportlīdzekļa vadītāju /pers. F/ no ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas".

Tiesa spriedumā nav sniegusi vērtējumu apstākļiem, kāpēc cietušais nav vērsis skatienu pa kreisi, ja viņam nebija nekādu objektīvu šķēršļu pagriezt galvu pa kreisi, lai tādējādi pievērstu uzmanību apkārtnei. Pretēji cietušā norādītajam par redzamības šķēršļu, – koku, krūmu, esamību, no videoieraksta redzams, ka cietušā redzamībai nekas netraucēja.

Tāpat tiesa spriedumā nav sniegusi vērtējumu apstākļiem, kāpēc cietušais uzsāka kustību pie aizliedzošajiem luksofora signāliem un kāpēc netiek ievērota "Stop" zīme. Šādi cietušā pieļautie pārkāpumi konstatēti arī aizstāvības iesniegtajā 2022.gada 27.jūlija eksperta konsultatīvajā atzinumā /atzinuma numurs/, uz kuru konkrētajā gadījumā atsaukusies arī tiesa, izdarot secinājumus spriedumā.

Minētajā eksperta atzinumā norādīts, ka no tehniskā redzes viedokļa automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam bija jāapstājas pie minētā staba, uz kā atrodas uzmontēta ceļa zīme *"Neapstājoties, tālāk braukt aizliegts"* un luksofors. Līdz ar to, ja minētā transportlīdzekļa vadītājs būtu uzsācis kustību un iebraucis ceļu krustojumā, kad to atļautu zaļais luksofora objekta signāls, tad speciālais operatīvais transportlīdzeklis jau atrastos salīdzinoši tuvu šķērsojamajai /ielas nosaukums/ vai pat to šķērsotu, kas radītu iespēju automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam pamanīt kravas automobili, jo dotajā vietā nekas neierobežoja automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītāja redzamību pa kreisi. Izvērtējot minētos apstākļus kopumā, eksperts secinājis, ka no tehniskā redzes viedokļa /transportlīdzekļa marka 2/vadītāja rīcība arī ir jāsaista ar dotā notikuma rašanos, jo minētā persona nedrīkstēja braukt garām uzstādītajai ceļa zīmei *"Neapstājoties, tālāk braukt aizliegts"*, kad luksofora objektā dega kustību aizliedzošais sarkanais un dzeltenais signāls.[..]

Tāpat minētajā eksperta atzinumā norādīts, - kad no eksperta iesniegtā videofaila ieraksta sākuma ir pagājis laika sprīdis 00:00:38.416 un laiks uzrādās 16:13:38.497, minētā automobiļa vadītājs beidzot sāk skatīties pa kreisi, t.i., virzienā, no kurienes tuvojas operatīvais transportlīdzeklis. Līdz tam automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs nepievērsa nekādu uzmanību satiksmes kustībai ne pa labi, ne pa kreisi no sava transportlīdzekļa. Savukārt, kad no ieraksta sākuma ir pagājis laika sprīdis 00:00:59.910 un laiks ierakstā uzrādās 16:13:59.188, automobiļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs izslēdz mūzikas atskaņotāju, kad transportlīdzeklis jau kādu laiku ir apstājies pēc notikuma, kas liecina, ka automobiļa vadītājs dienesta transportlīdzeklī nav bijis pietiekami uzmanīgs pret apkārtējo ceļu satiksmes situāciju un ir izklaidējies, klausoties mūziku, jo, pamatojoties uz savu ilggadējo eksperta praksi, ziņu klausīšanās parasti neierobežo transportlīdzekļu vadītājiem saklausīt operatīvo transportlīdzekļu speciālos skaņas signālus.

Gan Ceļu satiksmes likuma, gan Ceļu satiksmes noteikumu normas noteic, ka citiem ceļu satiksmes dalībniekiem ir jādod ceļš operatīvajam transportlīdzeklim, ko konkrētajā gadījumā nevar attiecināt uz cietušo /pers. H/, jo viņš šīs normas nav ievērojis. Tiesa, kaut arī minēto konstatēja, spriedumā nav devusi vērtējumu tam, ka cietušā rīcība ir jāsaista ar dotā notikuma rašanos un ka tieši viņa rīcībai ir konstatējams cēloniskais sakars starp Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu un sekām.

Aizstāve apelācijas sūdzībā arī citējusi Augstākās tiesas Senāta nolēmumos izdarītās atziņas par Krimināllikuma 260.panta $1.^1$ daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvu, pierādījumu vērtēšanu, tostarp, pierādījumu pietiekamību personas vainīguma pierādīšanā.

Ņemot vērā apelācijas sūdzībā norādītos argumentus, apsūdzētā aizstāve lūdza tiesu: iztiesāt lietu mutvārdu procesā; atcelt Rīgas rajona tiesas

2023.gada 6.februāra spriedumu un taisīt jaunu, /pers. F/ attaisnojošu spriedumu.

Papildus minētajam, apsūdzētā aizstāve apelācijas sūdzībā norādīja, ka, lai objektīvi izvērtētu visus apstākļus, apelācijas instances tiesai tiks pieteikts lūgums noteikt atkārtotu autotehnisko ekspertīzi. Ekspertam uzdodamie jautājumi pievienoti pielikumā pie apelācijas sūdzības.

Apelācijas instances tiesas sēdē apsūdzētā aizstāve – zvērināta advokāte Ligita Pētersone pilnā apjomā uzturēja savu iesniegto apelācijas sūdzību, lūdzot to apmierināt, taisot /pers. F/ attaisnojošu spriedumu. Papildus sūdzībā norādītajiem argumentiem, aizstāve lūdza ņemt vērā un izvērtēt to, ka pirmās instances tiesa, vērtējot pierādījumus, ir pieļāvusi Kriminālprocesa likuma 128.panta otrajā daļā noteikto pierādījumu ticamības izvērtēšanas pārkāpumu, jo bez jebkādas motivācijas noraidīja aizstāvības argumentus par to, ka cietušā /pers. H/rīcība ir jāsaista ar dotā notikuma rašanos, jo tieši cietušais nav rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām. Pirmās instances tiesas spriedumā ir norādīti argumenti, kāpēc tiesa par patiesībai atbilstošiem atzīst tikai tos pierādījumus, kas apstiprina apsūdzētā vainīgumu tādā apjomā, kā norādīts tiesas spriedumā, bet neargumentē viedokli, kāpēc noraida pierādījumus, kas atspēko apsūdzētā vainīgumu.

Pirmās instances tiesa nolēmumā nav pamatojusi, kādēļ transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* būtu atzīstams par satiksmei bīstamu šķērsli, sevišķi, ņemot vērā, ka a/m */transportlīdzekļa marka 2/* luksofora signālā dega sarkanais, tad dzeltenais kustību aizliedzošais signāls, kas dega kopā ar kustību aizliedzošo sarkano signālu, un bija ceļa zīme Nr.207 «Neapstājoties tālāk braukt aizliegts».

Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkts, kura pārkāpums /pers. F/ inkriminēts, noteic pienākumu samazināt braukšanas ātrumu vai pilnīgi apturēt transportlīdzekli vienīgi tajā brīdī, kad izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt. Tehniska iespēja vadītājam novērst ceļu satiksmes negadījumu ir iespēja izvairīties no uzbraukuma, sadursmes, apgāšanās, laikus samazinot braukšanas ātrumu, apturot transportlīdzekli vai manevrējot. Papildus apstāklis, kas skaidrojams, vai automobiļa /transportlīdzekļa marka 1/vadītājam pastāvēja tehniska iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu bremzēšanas ceļā, vai, bremzējot, viņam bija tehniska iespēja apturēt transportlīdzekli pirms sadursmes. Bīstama situācija ir tāda ceļu satiksmes situācija, kurā vadītājam atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktam laikus nepieciešams veikt darbības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu vai samazinātu nelabvēlīgu seku smaguma pakāpi. Obligāts priekšnoteikums vadītāja darbībām bīstamā situācijā ir bīstamības atklāšanas brīdis, kas saistīts ar vadītāja objektīvo iespēju uztvert informāciju par bīstamības rašanos. Bīstama situācija veidojas tikai tad, kad vadītāja rīcībā paliek minimālais attālums, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu, ja viņam vispār ir tehniska iespēja to izdarīt. Bīstamas situācijas izveidošanās momentu raksturo nepieciešamība vadītājam nekavējoši veikt vajadzīgās darbības. Kustības bīstamības rašanās brīža noteikšanai ir būtiska nozīme ne tikai, lai noskaidrotu, vai /pers. F/ laikus bija izpildījis Ceļu satiksmes noteikumu prasības, bet arī lai noskaidrotu vēl citas Krimināllikuma 260.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu objektīvās puses obligātās pazīmes - cēloņsakarības - esību. Pamatojoties uz atziņu par cēloņsakarību, jāpierāda, ka kaitīgās sekas ir attiecīgās personas darbības vai bezdarbības rezultāts, ka iestājušos kaitīgo seku cēlonis ir tieši šī darbība vai bezdarbība.

Analizējot Krimināllikuma 260.panta $1.^1$ daļas sastāvu, aizstāvība uzskata, ka tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir apsardzes kompānijas /Nosaukums/ */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs /pers. H/. Krimināllietā iegūtie pierādījumi apstiprina, ka */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs /pers. H/ uzsāka kustību pie aizliedzošā sarkanā signāla, turpināja kustību laikā, kad luksofora objektā iedegas dzeltenais kustību aizliedzošais signāls, kas dega kopā ar kustību aizliedzošo sarkano signālu, ignorēja ceļa zīmi Nr.207 «Neapstājoties, tālāk braukt aizliegts!", nepievērsa uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, nedarīja visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki un tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība. Minētie fakti pierāda cēlonisko sakaru starp /pers. H/ rīcību un sekām, un tādējādi viņa rīcībā konstatējamas Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva pazīmes.

No Kriminālprocesa likuma 124.panta piektās daļas un 19.panta trešās daļas izriet, ka pierādīšana jāveic atbilstoši attiecīgajam standartam, ja pierādīšanas subjekts ir pārliecināts par izteikto apgalvojumu un ja par tā patiesumu viņam nav saglabājušās saprātīgas šaubas. Vienlaikus šādas pārliecības rašanās nevar būt patvaļīga, bet tai jābūt balstītai uz ticamiem, attiecināmiem un pieļaujamiem pierādījumiem.

Pirmās instances tiesas spriedumā veiktais pierādījumu novērtējums nerada pārliecību, ka /pers. F/ vainīgums tiek pierādīts ārpus saprātīgām šaubām, jo pierādījumi nav izvērtēti, ievērojot Kriminālprocesa likuma 128.panta otrās daļas prasības. Līdz ar to, pirmās instances tiesas spriedums jāatceļ un jātaisa jauns /pers. F/ attaisnojošs spriedums.

Apsūdzētais/pers. F/ pievienojās savas aizstāves apelācijas sūdzībā norādītajiem argumentiem un izteiktajam lūgumam. Apsūdzētais, atbildot uz tiesas uzdotajiem jautājumiem, paskaidroja, ka viņam līdz šim brīdim nav saprotama transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītāja uzvedība un rīcība pirms sadursmes ar viņa vadīto transportlīdzekli. Pirms iebraukt krustojumā pie transportlīdzekļa kustību aizliedzošā sarkanā luksofora signāla viņš redzēja, ka transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* stāvēja pie krustojuma un nekas neliecināja, ka tas turpinās kustību. Viņš uzskatīja, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs viņus redz un dzird, tāpēc neuzsāks nekādu manevru, bet rīkosies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 26.punkta prasībām, dodot ceļu viņa vadītajam VUGD operatīvajam transportlīdzeklim. Turklāt, visi citi autovadītāji, kuriem dega kustību atļaujošais zaļais luksofora signāls, viņa vadīto transportlīdzekli redzēja un dzirdēja, tāpēc stāvēja, dodot ceļu. Tikko viņš sāka iebraukt krustojumā, ieraudzīja, ka transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* uzsāk kustību, šķērsojot krustojumu. Sajūta viņam bija tāda, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs šādi rīkojās apzināti, lai notiktu sadursme, bet viņš vienalga cerēja, ka, ieraugot operatīvo transporta līdzekli, */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs veiks kādu manevru vai arī bremzēs, lai dotu ceļu viņa vadītajam transportlīdzeklim. Kad viņš aptvēra, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītāja rīcība vispār nav saprotama un paredzama, viņš savu vadīto transportlīdzekli pavirzīja uz kreiso brauktuves pusi, cerot, ka paspēs apbraukt no labās puses tuvojošos */transportlīdzekļa marka 2/*. Tā kā */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs ne uz ko nereaģēja, viņš sāka piebremzēt paša vadīto transportlīdzekli un pavirzīja to vēl vairāk uz kreiso pusi, bet sadursme vienalga notika. Viņa ieskatā, konkrētajā situācijā tieši viņa vadītās VUGD automašīnas */transportlīdzekļa marka 1/* kustības virziena maiņas manevrs paglāba cietušā vadīto automašīnu */transportlīdzekļa marka 2/* no sānu trieciena, tādā veidā samazinot negadījuma sekas. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā arī pats guva traumas.

Daudznozaru specializētās prokuratūras prokurors Artis Zariņš lūdza apsūdzētā aizstāves iesniegto apelācijas sūdzību noraidīt, atstājot negrozītu pirmās instances tiesas spriedumu. Papildus norādīja, ka valsts apsūdzība nepiekrīt aizstāves apelācijas sūdzībā izteiktajam viedoklim par autotehniskās ekspertīzes veikšanas kārtību, jo nesaskata, ka būtu pieļauti kādi pārkāpumi ekspertīzes veikšanas gaitā, tāpēc eksperta atzinums ir attiecināms un pieļaujams pierādījums šajā kriminālprocesā. Apelācijas sūdzībā norādīts, ka pats cietušais ir vainīgs ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā, jo Ceļu satiksmes noteikumi uzliek transportlīdzekļu vadītājiem par pienākumu dot ceļu operatīvajiem transportlīdzekļiem. Konkrētajā gadījumā nepastāv strīds par to, ka /pers. F/ vadīja operatīvo transportlīdzekli, bet apsūdzēts viņš tiek par to, ka pārkāpa atļauto braukšanas ātrumu par 18 km/h un iebrauca krustojumā, degot sarkanajam luksofora signālam. Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkts ļauj operatīvajam transportlīdzekļa vadītājam atkāpties no Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, taču, vadītājam šajā gadījumā ir jāgarantē satiksmes kustības drošība. Konkrētajā gadījumā būtiski ir tas, kā /pers. F/ reaģēja uz šķērsli, proti, uz krustojumā iebraucošo transportlīdzekli */transportlīdzekļa marka 2/*, kura vadīja cietušais. Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkts uzliek transportlīdzekļu vadītājam pienākumu reaģēt uz šķērsli vai citu ceļu satiksmes apdraudējumu. Minētā prasība attiecas arī uz operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem. Tāpēc /pers. F/, redzot, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* iebrauc krustojumā pie zaļā luksofora signāla un turpina šķērsot brauktuvi, nevajadzēja domāt, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs redzēs operatīvo transportlīdzekli un

bremzēs, bet vajadzēja rīkoties atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasībām. Arī autotehniskās ekspertīzes atzinumā eksperts secinājis, ka, ja operatīvā transportlīdzekļa vadītājs, reaģējot uz kustības bīstamību, braucot pa labo brauktuves joslu, savlaicīgi uzsāktu bremzēt, viņam būtu tehniska iespēja pabraukt garām automašīnai */transportlīdzekļa marka 2/*, jo transportlīdzekļu trajektorijas nekrustotos. Ņemot vērā iepriekš minēto, valsts apsūdzība uzskata, ka /pers. F/ nepareizā rīcība, reaģējot uz satiksmes drošības apdraudējumu, bija ceļu satiksmes negadījuma iemesls ar atbilstošām sekām. Tāpēc apsūdzība tika izvirzīta /pers. F/, nevis transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam /pers. H/. Sakarā ar apsūdzētā aizstāves iesniegto apelācijas sūdzību tiesai ir jāizvērtē, vai apsūdzētais /pers. F/ pārkāpis vai nav pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumus, nevis cietušā /pers. H/ rīcība, kuram apsūdzība netika izvirzīta. Valsts apsūdzība uzskata, ka pirmās instances tiesas spriedumā ir sniegtas visas atbildes uz aizstāvības iebildumiem un argumentiem, tāpēc nav pamata atcelt pirmās instances tiesas spriedumu.

Motīvu daļa

Noklausoties apsūdzētā aizstāves argumentus, apsūdzētā paskaidrojumus un valsts apsūdzības uzturētāja viedokli, pārbaudot apelācijas sūdzībā norādītos argumentus attiecināmībā pirmās instances tiesas sēdē pārbaudītajiem pierādījumiem un pirmās instances tiesas spriedumā izdarītajiem atzinumiem, apelācijas instances tiesa nonāk pie slēdziena, ka apsūdzētā aizstāves iesniegtā apelācijas sūdzība daļēji ir pamatota, bet tajā izteiktais lūgums nav apmierināms.

Kriminālprocesa likuma 23.pantā ir noteikts tiesas pienākums tiesas sēdē izskatīt un izlemt pret personu celto apsūdzību pamatotību, attaisnot nevainīgas personas vai arī atzīt personas par vainīgām noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā un noteikt valsts institūcijām un personām obligāti izpildāmu krimināltiesisko attiecību noregulējumu. No minētā izriet, ka tiesa, tiesas sēdē pārbaudījusi valsts apsūdzības iesniegtos pierādījumus un novērtējusi tos, sniedz savu atzinumu par personas vainīgumu vai nevainīgumu uzturētajā apsūdzībā, kā arī izlemj jautājumu par soda piemērošanu vai nepiemērošanu. Kārtību, kādā notiek pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo apstākļu pārbaude noteic Kriminālprocesa likuma 9.nodaļa un minētā likuma 500.-503.pants.

Iztiesājot izskatāmo lietu, pirmās instances tiesa atzinusi, ka 2021.gada 25.septembrī ap plkst.16.15 /pers. F/, vadot operatīvo transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, pārkāpis Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas, 25.panta trešās daļas, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta, 45.4 punkta, 100.punkta, 102.punkta prasības, kā rezultātā notika viņa vadītā transportlīdzekļa sadursme ar transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 2/"*. Sadursmes rezultātā transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs /pers. H/ un /pers. F/ vadītā operatīvā transportlīdzekļa pasažieris /pers. K/ guva vidēja smaguma miesas bojājumus.

Pirmās instances tiesa spriedumā norādījusi, ka šāds atzinums izdarīts, saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 128., 129., 130.pantu pārbaudot un novērtējot lietā esošos pierādījumus, un, pamatojoties uz pārbaudītajiem un novērtētajiem pierādījumiem, secinot, ka apsūdzētā vainīgums celtajā apsūdzībā ir pierādīts pilnībā ar ticamiem, attiecināmiem un pieļaujamiem pierādījumiem.

Bez tam, pirmās instances tiesa, izvērtējot lietas ietvaros /pers. F/ celtās apsūdzības pamatotību, atzinusi, ka tas, ka cietušais /pers. H/ nav pilnībā rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, neatbrīvo VUGD transportlīdzekļa vadītāju /pers. F/ no ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas. /pers. H/ rīcība konkrētajā gadījumā nav saistāma ar ceļu satiksmes negadījuma rašanos un nodarītajiem miesas bojājumiem.

Pārbaudot minētos pirmās instances tiesas atzinumus, apelācijas instances tiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa pierādījumus lietā ir novērtējusi vienpusēji un tendenciozi, neizvērtējot kopsakarībās iztiesāšanas laikā noskaidrotos ceļu satiksmes negadījuma rašanās apstākļus.

Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punkts noteic, ka ceļu satiksmes negadījums ir ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī zaudējumi fiziskas vai juridiskas personas mantai videi {..}.

Izskatāmajā nelaimes gadījumā ir iesaistīti divi transportlīdzekļi, kā rezultātā trīs cilvēki guvuši vidēja smaguma miesas bojājumus. Tādējādi, lai izlemtu jautājumu par vainu un atbildību, taisnīgi noregulētu radušās tiesiskās attiecības, par kurām paredzēta kriminālatbildība, ir jāizvērtē abu ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju rīcība un attieksme pret Ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, jo ceļu satiksmes negadījums ar no tā izrietošām sekām bija divu transportlīdzekļu mijiedarbības rezultāts. Arī eksperts /pers. O/ pirmās instances tiesā norādījis, ka, ja tiek ievērotas ceļu satiksmes noteikumu prasības, negadījumi nenotiek. Negadījumi notiek, kad viens vai divi ceļu satiksmes dalībnieki neievēro ceļu satiksmes noteikumu prasības. Tātad, tiesas pienākums ir ne tikai pārbaudīt negadījuma sekas, bet arī noskaidrot negadījuma rašanās cēloņus.

Krimināllikuma 260.panta dispozīcija ir blanketa. Tātad, lai personu atzītu par vainīgu Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, ir jāpierāda, ka pastāv cēloniskais sakars starp personas, kura vada transportlīdzekli, darbību vai bezdarbību Ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu neievērošanā - pārkāpšanā un pantā paredzētajām sekām. Līdz ar to, noteicošais personas vainīgumam ir cēloņsakarība starp konkrētu Ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu un panta dispozīcijā norādītajām kaitīgajām sekām.

Pirmās instances tiesa atzinusi, ka cietušie /pers. H/ un /pers. K/ guvuši vidēja smaguma miesas bojājumus, jo apsūdzētais /pers. F/ vadīja operatīvo transportlīdzekli, pārkāpjot Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas, 25.panta trešās daļas, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta, 45.4 punkta, 100.punkta, 102.punkta prasības, un tā rezultātā izraisīja ceļu satiksmes negadījumu.

Tātad, no minētā jāsecina, ka cēloņsakarību starp cietušo gūtajiem miesas bojājumiem veido /pers. F/ faktiskā rīcība, kas izpaudās Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas, 25.panta trešās daļas, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta, 45.4 punkta, 100.punkta, 102.punkta prasību neievērošanā.

Apelācijas instances tiesa iepriekš norādīja, ka pirmās instances tiesa pierādījumus lietā novērtējusi vienpusēji un tendenciozi, neizvērtējot kopsakarībās iztiesāšanas laikā noskaidrotos ceļu satiksmes negadījuma rašanās apstākļus, attiecināmībā pret /pers. F/ inkriminētajiem Ceļu satiksmes likuma normu un Ceļu satiksmes punktu pārkāpumiem. Tāpēc, pārbaudot un novērtējot pirmās instances tiesā pārbaudītos pierādījumus kopsakarībās, apelācijas instances tiesa atzīst, ka apsūdzētā aizstāves apelācijas sūdzībā norādītais arguments par to, ka /pers. F/ nepamatoti inkriminētas darbības, ka viņš nerīkojās saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma un Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, nepievērsa pietiekamu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, nedarīja visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki un tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība, ir pamatots. Tāpat sūdzībā pamatoti norādīts, ka lietas iztiesāšanā netika objektīvi izvērtēts, vai apsūdzētais ir tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs un vai apsūdzībā minētās darbības ir attiecināmas tikai uz apsūdzēto, kurš, pretēji apsūdzībā un tiesas spriedumā norādītajam, vadot Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta operatīvo transporta līdzekli */transportlīdzekļa marka 1/*, valsts reģistrācijas Nr./reģistrācijas numurs/, rīkojās saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma un Ceļu satiksmes noteikumu prasībām.

Minētā sakarā apelācijas instances tiesa norāda, ka pirmās instances tiesā konstatēts un pierādījumi lietā apstiprina, ka 2021.gada 25.septembrī ap plkst.16.15 /pers. F/ vadījis operatīvo transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, kuram bija ieslēgta bākuguns un speciālais skaņas signāls. Pirms, šķērsot krustojumu ar /ielu nosaukumi/, iedegoties luksoforā kustību aizliedzošajam sarkanajam signālam, operatīvais transportlīdzeklis pielietoja papildus skaņas signālu un iebrauca krustojumā pie sarkanā luksofora signāla brīdī, kad krustojumu pa /ielas nosaukums/ no labās uz kreiso pusi sāka šķērsot /pers. H/ vadītais transportlīdzeklis *"/transportlīdzekļa marka 2/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/.

Pirmās instances tiesa atzinusi par pierādītu, ka konkrētajā situācijā /pers. H/ vadītajam transportlīdzeklim *"/transportlīdzekļa marka 2/"* bija kustības priekšroka attiecībā pret /pers. F/ vadīto operatīvo transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*.

Apelācijas instances tiesa norāda, ka šāds pirmās instances tiesas atzinums ir kļūdains, jo ir pretrunā ar Ceļu satiksmes likuma, Ceļu satiksmes

noteikumu prasībām un tiesas izmeklēšanā noskaidrotajiem faktiskajiem ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem.

Ceļu satiksmes likuma 19.pantā ir noteikti ceļu satiksmes dalībnieku vispārīgie pienākumi un tiesības un minētā likuma pirmā daļa noteic, ka Ceļu satiksmes dalībniekam ir jāizpilda šā likuma, Ceļu satiksmes noteikumu un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus. Savukārt, minētā likuma otrā daļa noteic, - ja tuvojas operatīvais transportlīdzeklis, citiem ceļu satiksmes dalībniekiem tam jādod ceļš, lai operatīvais transportlīdzeklis un transportlīdzekļi, kurus tas pavada, varētu braukt netraucēti. Tāpat minētā likuma ceturtā daļa noteic, ka katram ceļu satiksmes dalībniekam ir tiesības uzskatīt, ka arī citas personas ceļu satiksmes norisē izpildīs noteiktās prasības.

Savukārt, Ceļu satiksmes noteikumu ceturtajā sadaļā ir noteikti transportlīdzekļu vadītāju pienākumi tieši īpašos gadījumos, un Ceļu satiksmes noteikumu 26.punkts noteic, - ja tuvojas operatīvais transportlīdzeklis ar iedegtu mirgojošu zilu bākuguni un ieslēgtu speciālo skaņas signālu, citiem ceļu satiksmes dalībniekiem jādod tam ceļš. Tas nozīmē, ka pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem jārīkojas tā, lai operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem nenāktos mainīt kustības virzienu vai ātrumu.

No minēto noteikumu 27.punkta otrā teikuma ieriet, ka, ja tuvojas operatīvais transportlīdzeklis, transportlīdzekļu vadītājiem, kas tuvojas krustojumam (ceļam) no cita virziena ceļiem, jāaptur transportlīdzeklis pirms šķērsojamās brauktuves. Uzsākt (turpināt) braukt drīkst tikai pēc tam, kad garām ir pabraucis operatīvais transportlīdzeklis.

Izskatāmajā lietā konstatēts, ka /pers. F/ vadītais operatīvais transportlīdzeklis "/transportlīdzekļa marka 1/", ceļu satiksmē piedaloties, pildot neatliekamus dienesta uzdevumus, lai, atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 29.panta 29.1.punktā noteiktajam, glābtu cilvēka dzīvību, materiālās vērtības vai novērstu personai smagus veselības traucējumus un kaitējumu videi.

Līdz ar to, /pers. F/ atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 30.punktā paredzētajām tiesībām bija tiesības neievērot Ceļu satiksmes noteikumu prasības, izņemot prasības, kas tiek noteiktas ar satiksmes regulētāja signāliem. Proti, Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkts noteic, ka šo noteikumu 29.punktā minētajos gadījumos operatīvo transportlīdzekļu vadītāji drīkst neievērot šo noteikumu prasības, izņemot prasības, kas tiek noteiktas ar satiksmes regulētāja signāliem.

Izņemot Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta pirmajā teikumā paredzētās tiesības, minētā punkta otrais teikums noteic pienākumu, proti, operatīvā transportlīdzekļa vadītājam jādara viss iespējamais, lai tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība.

Pirmās instances tiesā un apelācijas instances tiesā pārbaudītie pierādījumi apstiprina, ka /pers. F/ vadīja operatīvo transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, kuram bija ieslēgta bākuguns un speciālais skaņas signāls, bet, pirms šķērsot krustojumu ar /ielu nosaukumi/, iedegoties luksoforā kustību aizliedzošajam sarkanajam signālam, papildus tika ieslēgts papildus skaņas signāls. Turklāt, iebraucot krustojumā, tika samazināts līdz 88 km/h viņa vadītā operatīvā transportlīdzekļa ātrums.

Mirgojošo bākuguņu un skaņas signālu izmantošana ir veids kā operatīvo transportlīdzekļu vadītāji komunicē ar citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, lai garantētu ceļu satiksmes drošību un citi ceļu satiksmes dalībnieki izpildītu Ceļu satiksmes likuma 19.panta otrajā daļā un Ceļu satiksmes noteikumu 26.punktā noteikto pienākumu "Dot ceļu!", kas nosaka, ka ceļu satiksmes dalībnieks nedrīkst sākt braukt (iet), turpināt braukt (iet) vai izdarīt jebkādu manevru, ja tādējādi citiem ceļu satiksmes dalībniekiem tiek radīti traucējumi braukšanai (iešanai) vai viņi spiesti samazināt braukšanas (iešanas) virzienu vai ātrumu. Operatīvā transportlīdzekļa mirgojošos bākuguņu un skaņas signālu izmantošana citiem ceļu satiksmes dalībniekiem uzliek pienākumu mainīt ierasto stāvokli, izpildīt prasību "Dot ceļu!" un pievērst pastiprinātu uzmanību izmaiņām apkārtējā vidē.

Tādējādi, novērtējot iepriekš minēto normatīvo aktu prasības kopsakarībās ar pirmās instances tiesā un apelācijas instances tiesā pārbaudītiem pierādījumiem, apelācijas instances tiesa atzīst, ka /pers. F/, vadot operatīvo transportlīdzekli, nebija pienākums zināt, ka transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs nezina Ceļu satiksmes noteikumus vai atļausies tos pārkāpt, bet bija tiesības uzskatīt, ka šī transportlīdzekļa vadītājs ievēros Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās daļas prasības, izpildīs minētā likuma otrajā daļā un Ceļu satiksmes noteikumu 26.–27.punktā noteikto pienākumu. Tāpat /pers. F/, izraugoties nepareizu manevru, darīja visu iespējamo, lai mazinātu iespējamā negadījuma sekas. Tātad, /pers. F/ pildīja Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta otrajā teikumā noteikto pienākumu.

Tāpēc, pamatojoties uz iepriekš minēto, apelācijas instances tiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa nepamatoti atzinusi par pierādītu, ka 2021.gada 25.septembrī, ap plkst.16.15 /pers. F/ vadījis operatīvo transportlīdzekli, pārkāpjot Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas, 25.panta trešās daļas, kā arī Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta, 45.4 punkta, 102.punkta prasības, un izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kā rezultātā cietušie /pers. H/ un /pers. K/ guvuši vidēja smaguma miesas bojājumus. Līdz ar to, apelācijas instances tiesa atzīst par nepierādītu atzinumu, ka /pers. F/, vadot operatīvo transportlīdzekli, nav ievērojis un ir pārkāpis minēto normatīvo aktu pantu un punktu prasības.

Apelācijas instances tiesa par pamatotu un atbilstošu noskaidrotajiem faktiskajiem apstākļiem atzīst apsūdzētā aizstāves apelācijas sūdzībā norādīto argumentu, ka, aizstāvības un apsūdzētā ieskatā, konkrētajā gadījumā tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir apsardzes kompānijas /Nosaukums/transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/*, ar valsts reģistrācijas Nr./reģistrācijas numurs/, vadītājs, t.i., cietušais lietā /pers. H/.

Analizējot un izvērtējot kopsakarībās abu transportlīdzekļu vadītāju faktisko rīcību pirms ceļu satiksmes negadījuma, apelācijas instances tiesa konstatē, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs nav ievērojis Ceļu satiksmes likuma 19.panta pirmās un trešās daļas prasības, kas noteic, ka ceļu satiksmes dalībniekiem ir jāizpilda šā likuma, Ceļu satiksmes noteikumu un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus; ceļu satiksmes dalībniekam un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas sekas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus. Tāpat transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs nav ievērojis Ceļu satiksmes noteikumu 12.sadaļā noteikto braukšanas kārtību regulējamos krustojumos. Ceļu satiksmes noteikumu 130.punkts noteic, ka tad, kad luksoforā iedegas atļaujošais signāls, transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš to transportlīdzekļu vadītājiem, kas iebraukuši krustojumā, kad viņiem to atļāva luksofora signāls, kā arī gājējiem, kas nav paguvuši šķērsot brauktuvi. No minētā izriet, ja iededzies zaļais luksofora signāls, transportlīdzekļa vadītājam pirms iebraukt krustojumā, ir jāpārliecinās, vai visi citos virzienos braucošie, kuri tur iepriekš iebrauca krustojumā pie sava virziena atļaujošā signāla, vai iebrauca krustojumā, dodot ceļu pretī braucošajiem, vai tiem, kuri, izvairoties no straujas bremzēšanas, iebrauca krustojumā pie dzeltenā luksofora signāla, ir šķērsojuši krustojumu, bet gājēji ir beiguši šķērsot izraudzītā virziena brauktuvi. Turklāt, /pers. H/, ieraugot operatīvo transportlīdzekli, kurš centās apbraukt viņa vadīto transportlīdzekli, nebremzēja, bet, kā pats liecinājis, uzdeva gāzi un notika transportlīdzekļu sadursme.

Šāds apelācijas instances tiesas atzinums apstiprinās ar paša cietušā /pers. H/ liecībām par to, ka viņš, sagaidījis luksofora zaļo gaismu, uzsāka kustību pāri /šosejas nosaukums/. Bija pārbraucis jau pāri vairāk nekā pusei /šosejas nosaukums/ krustojumam, kad pamanīja pār kreiso plecu no kreisās puses kaut kādu mirgošanu (iespējams ar lukturiem). Nekādas skaņas nedzirdēja. Uzspieda uz gāzes pedāļa, lai ātrāk pabeigtu manevru un atbrīvotu krustojumu.

Tāpat minētais apelācijas instances tiesas atzinums apstiprinās ar apsūdzētā /pers. F/ un liecinieka /pers. S/ liecībām par to, ka, piebraucot pie krustojuma, bija redzams, ka apsardzes firmas automašīna sakarā ar to, ka tai ieslēdzās atļaujošā zaļā gaisma, lēnām tuvojās brauktuvei, pa kuru viņi brauca. Operatīvajam transportlīdzeklim mirgoja bākugunis, skanēja skaņas signāls un papildus skanēja gaisa skaņas signāls. Uzskata, ka operatīvo transportlīdzekli nevarēja neredzēt un nedzirdēt, jo jau speciālais skaņas signāls ir skaļš, bet gaisa skaņas signāls ir vēl skaļāks. Bija redzams, ka apsardzes firmas automašīna lēnām turpina braukt uz priekšu un vadītājs neskatījās uz viņu pusi, bet skatījās uz otru pusi. /pers. F/ centās pārkārtoties pa kreisi uz blakus braukšanas joslu, cerot, ka apsardzes firmas automašīnas vadītājs viņus pamanīs un uzreiz nobremzēs, bet viņš turpināja kustību.

Šādas cietušā, liecinieka un apsūdzētā liecības objektīvi apstiprinās ar abu transportlīdzekļu videoreģistratoros apskatīto informāciju.

/pers. H/ izskatāmajā lietā nav izvirzīta apsūdzība un kriminālprocess pret viņu nav izbeigts uz nereabilitējoša pamata, tāpēc apelācijas instances tiesa turpmāk nevērtēs viņa attieksmi pret Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, bet pārbaudīs pirmās instances spriedumā par pierādītiem atzīto /pers. F/ uzturētajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļas norādīto noziedzīgā nodarījuma apstākļu pamatotību attiecināmībā apsūdzētā aizstāves apelācijas sūdzībā norādītajiem argumentiem un izteiktajam lūgumam.

Apsūdzētā aizstāve iesniegtajā sūdzībā lūdza attaisnot aizstāvamo, jo uzskata, ka ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs /pers. H/ un tieši viņa attieksme pret satiksmes drošību un Ceļu satiksmes noteikumu prasību ievērošanu veido cēlonisko sakaru ar radušos ceļu satiksmes negadījumu, bet aizstāvamais ir darījis visu iespējamo, lai ceļu satiksmes negadījums nenotiktu.

Minētā sakarā apelācijas instances tiesa norāda, ka apsūdzētā aizstāve šādu viedokli un lūgumu pamato ar savu subjektīvo pirmās instances tiesā pārbaudīto pierādījumu novērtējumu, tāpēc minēto aizstāves argumentu atzīst par nepamatotu un kļūdainu.

Apelācijas instances tiesa konstatē, ka pirmās instances tiesa, pamatojoties uz tiesas sēdē pārbaudītiem pierādījumiem, pamatoti atzinusi, ka apsūdzētais /pers. F/, vadot operatīvo transportlīdzekli un redzot, ka veidojas ceļu satiksmes drošību apdraudošs moments, nav rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasībām, bet izvēlējies veikt manevru, kas neattaisnojās, kā rezultātā ceļu satiksmes negadījums notika un iestājās sekas, par kādām paredzēta atbildība Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā.

Ņemot vērā, ka apelācijas instances tiesa konstatē atšķirīgus /pers. F/ par pierādītiem atzītos noziedzīgā nodarījuma apstākļus, nekā tos par pierādītiem atzinusi pirmās instances tiesa, apelācijas instances tiesa, ievērojot Kriminālprocesa likuma 564.panta piektās daļas prasības, sniedz jaunu noziedzīgā nodarījuma aprakstu.

Pamatojoties uz pirmās instances tiesas sēdē pārbaudītiem un apelācijas instances tiesā novērtētiem pierādījumiem, apelācijas instances tiesa konstatē, ka 2021.gada 25.septembrī ap plkst.16.15, /pers. F/, vadot operatīvo transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuram bija ieslēgta bākuguns un speciālais skaņas signāls, brauca /novada nosaukums/pa autoceļu A4 /apdzīvotas vietas nosaukums/ no autoceļa A2 /braukšanas maršruts, virziens/. Iebraucot krustojumā ar /ielu nosaukumi/, /pers. F/, redzot, ka pa /ielas nosaukums/, no labās uz kreiso pusi, krustojumu šķērso transportlīdzeklis *"/transportlīdzekļa marka 2/",* valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. H/, un *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītāja rīcība nav saprotama un prognozējama, jo vadītājs neskatījās uz operatīvā transportlīdzekļa pusi, neapstājas, lai dotu ceļu operatīvajam transportlīdzeklim un turpināja šķērsot krustojumu izvēlētajā virzienā, nerīkojās atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktā noteiktajai rīcībai, t.i., nesamazināja braukšanas ātrumu un neveica darbības, lai pilnīgi apturētu viņa vadīto transportlīdzekli, bet pieņēma lēmumu, nesamazinot braukšanas ātrumu, apbraukt *"/transportlīdzekļa marka 2/"*, veicot manevru pa kreisi, kā rezultātā iebrauca pretējās kustības joslā, kur ar sava transportlīdzekļa priekšējo labo daļu ietriecās transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* kreisajā sānu daļā. Lielā ātruma un straujā manevra pa kreisi rezultātā operatīvais transportlīdzeklis sasvērās un centrbēdzes spēku iedarbībās rezultātā apgāzās. /pers. F/, neizpildot Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasības, notika ceļu satiksmes negadījums, kura rezultātā transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs /pers. H/ guva vidēja smaguma miesas bojājumus - galvas sasitumu ar zemādas asinsizplūdumu paura labajā pusē, krūšu kurvja kreisās puses sasitumu ar 4. un 5. ribas lūzumiem, kā arī vidēja smaguma miesas bojājumus - labā apakšdelma sasitumu ar sistu brūci, krūšu kurvja sasitumu ar brīva gaisa uzkrāšanos videnē, labās plaušas sasitumu, nelielu gaisa un šķidruma uzkrāšanos labajā pleirālajā telpā, labās puses 3. un 4. ribas lūzumu un 2. ribas dubultlūzumu, kreisās puses 1., 2., 3. un 4. ribas lūzumus, abu lāpstiņu lūzumus - guva operatīvā transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 1/"* pasažieris /pers. K/.

Tādā veidā ar savu rīcību /pers. F/ izdarīja Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu.

Apsūdzētais/pers. F/ neatzina vainīgumu viņam uzturētajā apsūdzībā par Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu un atteicās sniegt liecības par uzturētās apsūdzības būtību. Sakarā ar minēto, pirmās instances tiesa, pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 503.panta ceturto daļu, pārbaudījusi pirmstiesas kriminālprocesā sniegtās /pers. F/ liecības.

Nopratināts 2022.gada 20.aprīlī kā aizdomās turētais /pers. F/ liecinājis (lietas 1.sējuma 89.-90.lapa), ka ieņem Valsts ugunsdzēsības un glābšanas /nodaļas//amata nosaukums/. Darba pienākumos ietilpst ugunsgrēku dzēšanas un glābšanas darbu veikšana, kā arī dienesta automašīnas vadīšana, dodoties uz izsaukumiem. 2021.gada 25.septembrī uzsāka pildīt dienesta pienākumus. Ap plkst.16.00 saņemts izsaukums, ka deg vieglā automašīna, kaut kur /apdzīvotas vietas nosaukums/ virzienā. Uz notikuma vietu no viņu daļas devās divas VUGD autocisternas. Viņš vadīja automašīnu *"/transportlīdzekļa marka 1/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ un viņa vadītā automašīna bija pirmā kolonnā. Viņam blakus sēdēja vada komandieris /pers. S/, aizmugurē sēdēja trīs ugunsdzēsēji - /pers. T/, /pers. U/ un /pers. K/. Uz notikuma vietu brauca ar ieslēgtām bākugunīm un speciālo skaņas signālu. Nevar apgalvot, kāda konkrēti gaisma dega luksoforā pie krustojuma, bet tam ir jābūt redzamam automašīnas videoreģistratorā. No labās puses bija redzama pelēka vieglā automašīna, kura stāvēja pie krustojuma vai pie luksofora. Vēlāk konstatēja, ka tā ir apsardzes firmas /Nosaukums/ automašīna. Vēl pirms piebraukšanas krustojumam, /pers. S/ ieslēdza gaisa skaņas signālu (ieslēdzās manuāli), lai būtu papildus drošība un pievērstu uzmanību VUGD automašīnai. Viss notika ļoti ātri, dažas sekundes. Piebraucot krustojumam, pamanīja, ka automašīna, kura bija stāvējusi, ļoti lēni sāka kustēties šķērsām VUGD automašīnai, vēloties pārbraukt krustojumu taisnā virzienā. Automašīna var teikt, ka "centās palīst zem viņu automašīnas", nedz apstājās, nedz uzņēma ātrumu. Viņš bija pilnīgi pārliecināts, ka automašīnas vadītājs viņus pamanīs un uzreiz apstāsies, līdz ar to, pieņēma lēmumu pārkārtoties pa kreisi un apbraukt šo automašīnu no kreisās puses. Pretī un krustojumā neviena cita automašīna neatradās. No kreisās puses stāvēja pelēka/automašīnas marka/ automašīna, kura, cik saprata, redzēja viņu automašīnu, tādēļ neizbrauca krustojumā. Viņš nevar pateikt VUGD automašīnas ātrumu, iebraucot krustojumā, bet tam jābūt fiksētam videoreģistratorā. Automašīna, kas šķērsoja viņu ceļu, lēnām virzījās uz priekšu, tādēļ viņš vēl vairāk pārkārtojās pa kreisi. Tajā brīdī notika sadursme. Sadursme bija ar VUGD automašīnas priekšpuses labo stūri, savukārt, vieglai automašīnai sadursme bija aptuveni pa vidu durvju rajonā. Trieciens nebija liels. Vieglā automašīna tika pastumta pa labi un apstājās pēc kādiem 20-30 metriem zaļajā zonā pie krūmiem, bet VUGD automašīna uz kreiso pusi, uz blakus esošo /ielas nosaukums/, blakus automašīnai /automašīnas marka/. VUGD automašīnu pāris sekundes sāka mētāt, pēc kā apgāzās uz labā sāna un palika. Visi izkļuva no dienesta automašīnas, izņemot /pers. K/, kurš bija iespiests automašīnas aizmugurē. Savu vainu inkriminētajā noziedzīgā nodarījumā atzīst daļēji, jo uzskata, ka apsardzes firmas automašīnas vadītājs arī pieļāva ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu, nedodot ceļu operatīvajam transportlīdzeklim.

2022.gada 8.jūnijā pēc apsūdzības izvirzīšanas /pers. F/ iesniedzis rakstveida liecības, kurās norādījis (lietas 1.sējuma 105.-106.lapa), ka tikai tiešajam ceļu satiksmes negadījuma izraisītājam būtu bijis tiesisks pamats inkriminēt darbības, par kurām paredzēta krimināatbildība Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā. 2021.gada 25.septembrī, izbraucot uz izsaukumu ap plkst.16.15, pārvietojoties pa autoceļu pie /ielas nosaukums/ krustojuma, trafarētajam VUGD transportlīdzeklim bija iedegta mirgojoša zilā bākuguns un ieslēgts speciālas skaņas signāls. Apsardzes kompānijas /Nosaukums/transportlīdzeklim *"/transportlīdzekļa marka 2/"* bija jāievēro Ceļu satiksmes likuma 19.panta otrā daļa un jādod ceļš. Viņam nav saprotami iemesli, kāpēc apsardzes kompānijas transportlīdzekļa vadītājs ir vai nav kaut ko redzējis vai dzirdējis, jo uzskata, ka bija jāredz un jādzird, ka VUGD transportlīdzeklim bija iedegta mirgojoši zilā bākuguns un ieslēgts speciālas skaņas signāls. Uzskata, ka tiešais ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs.

2022.gada 13.jūnijā /pers. F/ rakstveidā iesniedzis papildinājumus liecībām, norādot (lietas 1.sējuma 113.lapa), ka nepiekrīt apsūdzībai, ka viņš nav pievērsis pietiekamu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, nav darījis visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki un tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība. Tieši otrādi, bija pievērsis uzmanību apkārtnei un bija pārliecināts, ka *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs redz un dzird, ka VUGD transportlīdzeklis brauc ar ieslēgtiem speciālajiem gaismas un skaņas signāliem. Uzskatīja, ka "*/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs ceļu satiksmes norisē izpildīs Ceļu satiksmes noteikumos noteiktās prasības un dos ceļu operatīvajam transportlīdzeklim. Viņam vispār nebija saprotama un paredzama transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītāja rīcība. Viņš uzskata, ka viņa vadītā VUGD transportlīdzekļa kustības virziena maiņas manevrs bija pamatots un paglāba transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 2/"* no sānu trieciena, tādā veidā samazinot negadījuma sekas.

No 2021.gada 15.novembra eksperta atzinuma /atzinuma numurs/ redzams (lietas 1.sējuma 77.lapa), ka /pers. F/ konstatēts vidēja smaguma miesas bojājums: labās pēdas sasitums ar laivveida kaula lūzumu.

Apelācijas instances tiesa atzīst, ka apsūdzētā /pers. F/ nevainīgums Krimināllikuma 260.panta 1.[1] daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā tiek atspēkots ar paša apsūdzētā liecībām, ar cietušā /pers. H/ liecībām, cietušā /pers. K/ liecībām, liecinieku /pers. S/, /pers. T/, /pers. U/ liecībām un rakstveida pierādījumiem, kādi norādīti lēmumā par krimināllietas nodošanu tiesai.

Cietušais/pers. H/ pirmās instances tiesā liecinājis, ka negadījuma dienā sagaidījis zaļo gaismu un uzsāka braukt. Noliedz, ka būtu sācis braukt pie sarkanās gaismas. Salonā skanēja mūzika, bet ne skaļi, lai dzirdētu rāciju. Nezina, kāpēc nedzirdēja skaņas signālu. Izbrauca un tad pamanīja mašīnu, ar kreiso aci redzēja mirgojošu signālu un sadzirdēja skaņu. Lai izvairītos no sadursmes, uzspieda gāzi. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas transportlīdzekli ieraudzīja tikai tad, kad izbrauca krustojumā. Ja būtu to redzējis, dotu ceļu. Brīdī, kad iebrauca krustojumā, dega zaļā gaisma. Labajā pusē augšā /braukšanas virziens/ redzēja luksoforā sarkano gaismu uz šosejas A4.

Nopratināts pirmstiesas kriminālprocesā cietušais /pers. H/ liecinājis (lietas 1.sējuma 37.-38.lapa), ka 2021.gada 25.septembrī nelietoja nedz alkoholu, nedz medikamentus, bija izgulējies un nekas netraucēja automašīnas vadīšanu. Piebrauca pie krustojuma ar /šosejas nosaukums/, luksoforā dega sarkanā gaisma. Pirms viņa citas automašīnas neatradās. Automašīnas salonā skanēja mūzika, bet ne skaļi, jo bija jādzird izsaukumi pa rāciju. Sagaidīja luksofora zaļo gaismu un uzsāka kustību pāri /šosejas nosaukums/. Bija pārbraucis jau pāri vairāk nekā pusei /šosejas nosaukums/ krustojuma, kad pār kreiso plecu no kreisās puses pamanīja kaut kādu mirgošanu (iespējams, ar lukturiem). Nekādas skaņas nedzirdēja. Uzspieda uz gāzes pedāļa, lai ātrāk pabeigtu manevru un atbrīvotu krustojumu. Kad jau bija pabeidzis manevru, sajuta no kreisās puses pa automašīnas sānu spēcīgu triecienu, automašīnai tika izsisti sānu stikli. Pēc šī trieciena atradās šoka stāvoklī un uz brīdi, iespējams, zaudēja samaņu, jo neko neatceras. Bija grūti elpot, bija sāpes krūtīs, kreisā puse bija nedaudz nejūtīga, nevarēja uz augšu pacelt rokas. Kad viņu izcēla no automašīnas, viņš redzēja, ka uz ceļa blakus /šosejas nosaukums/ ir apgāzusies VUGD automašīna un saprata, ka sadursme ir bijusi tieši ar šo automašīnu.

2021.gada 15.novembra eksperta atzinumā /atzinuma numurs/secināts (lietas 1.sējuma 73.-73.lapa), ka /pers. H/ tiek konstatēti vidēja smaguma miesas bojājumi: galvas sasitums ar zemādas asinsizplūdumu paura labajā pusē; krūšu kurvja kreisās puses sasitums ar 4. un 5. ribas lūzumiem.

No 2022.gada 1.aprīļa eksperta atzinuma /atzinuma numurs/ redzams (lietas 1.sējuma 75.lapa), ka, veicot iesniegtā videoieraksta (no /pers. H/ vadītā transportlīdzekļa) negadījuma aplūkošanu, var secināt, ka šajā gadījumā, neatkarīgi no tā, vai /pers. H/ būtu bijis piesprādzējies vai nebūtu piesprādzējies, iegūtie miesas bojājumi būtu pilnīgi vienādi, jo trieciens ir pa automašīnas kreiso virsmu un šajā brīdī, saņemot triecienu pa automašīnas kreisajiem sāniem, tiek vienlaicīgi iegūts gan krūšu kurvja sasitums, gan galvas sasitums, un, neatkarīgi no tā, vai ir bijis piesprādzējies vai nē, miesas bojājumi būtu iegūti tieši tādi, kādi tie ir norādīti eksperta atzinumā, un nebūtu ne mazāk smagi, ne arī vieglāki.

Cietušais/pers. K/ liecinājis (lietas 1.sējuma 63.-65.lapa), ka 2021.gada 25.septembrī uzsāka pildīt dienesta pienākumus. Dienas vidū, pēcpusdienā tika saņemts izsaukums, ka deg automašīna, kaut kur uz /apdzīvotas vietas nosaukums/ pusi. Uz notikuma vietu devās divas VUGD autocisternas. Viņu automašīna izbrauca pirmā. Viņu automašīnas /transportlīdzekļa marka 1/ autovadītājs bija /pers. F/, blakus viņam sēdēja vada komandieris /pers. S/. Viņš kopā ar /pers. T/, /pers. U/ sēdēja aizmugurē. Tuvojoties kaut kādam krustojumam, kāds no ekipāžas sāka kliegt un lamāties. Automašīnu sadursmi viņš neredzēja. Viss notika ļoti ātri. Sākotnēji viņš nesaprata notiekošo, jo automašīna apgāzās uz labā sāna un viņš tika iesprostots starp automašīnas durvīm un automašīnas korpusu. Turklāt, vēl kolēģi /pers. T/ un /pers. U/ uzkrita virsū. Virsū sakrita ekipējums: baloni, instrumenti, laužņi, cirvji un citi ekipējuma priekšmeti. Pats atbrīvoties nevarēja, jo bija iesprostots, bija nejūtīgas rokas. No automašīnas salona viņu izvilka kolēģi, pēc kā viņš tika nogādāts slimnīcā. Pēc tam no kolēģiem uzzināja, ka ceļu satiksmes negadījuma iemesls bija apsardzes firmas automašīna, kuras vadītājs izbrauca priekšā viņu dienesta automašīnai, nepārliecinoties par satiksmes drošību, proti, ignorēja tuvojošos operatīvo transportlīdzekli ar ieslēgtu speciālo skaņas un gaismas signālu, kurš tika ieslēgts krietnu gabalu vēl pirms krustojuma. Papildus vēl bija ieslēgts gaisa signāls (taure), ko parasti ieslēdz vada komandieris, kurš atrodas blakus autovadītājam, kas pastiprina pie krustojuma esošo autovadītāju uzmanību, ka krustojumam tuvojas operatīvais transportlīdzeklis. /pers. F/ pazīst vairākus gadus un raksturo viņu kā profesionālu autovadītāju.

No 2021.gada 9.novembra eksperta atzinuma /atzinuma numurs/ redzams (lietas 1.sējuma 79.-80.lapa), ka /pers. K/ konstatēti vidēja smaguma miesas bojājumi: labā apakšdelma sasitums ar sistu brūci, krūšu kurvja sasitums ar brīva gaisa uzkrāšanos videnē, labās plaušas sasitumu, nelielu gaisa un šķidruma uzkrāšanos labajā pleirālajā telpā, labās puses 3. un 4. ribas lūzumiem un 2. ribas dubultlūzumu, kreisās puses 1., 2., 3. un 4. ribas lūzumiem, abu lāpstiņu lūzumiem.

Liecinieks/pers. S/ liecinājis (lietas 1.sējuma 66.lapa), ka 2021.gada 25.septembrī uzsāka pildīt dienesta pienākumus. Pēc plkst.14.00 tika saņemts izsaukums, ka deg vieglā automašīna kaut kur uz /apdzīvotas vietas nosaukums/ pusi. Uz notikuma vietu no daļas devās divas VUGD autocisternas. Viņu automašīna *"/transportlīdzekļa marka 1/"* kolonnā bija pirmā, autovadītājs bija /pers. F/. Viņš sēdēja blakus autovadītājam, bet aiz viņa sēdēja trīs ugunsdzēsēji /pers. T/, /pers. U/ un /pers. K/. Tuvojoties krustojumam ar /ielas nosaukums/, ieslēdza speciālo skaņas signālu, kaut arī dega vēl zaļā gaisma. Piebraucot tuvāk krustojumam, viņu braukšanas virzienā iedegās sarkanā gaisma. No labās puses bija redzama apsardzes firmas/Nosaukums/ automašīna, kura sākotnēji stāvēja pie krustojuma. Vēl pirms piebraukšanas krustojumam, viņš ieslēdza manuāli gaisa skaņas signālu, lai būtu papildus drošība un pievērstu uzmanību VUGD automašīnai. Piebraucot pie krustojuma, bija redzams, ka apsardzes firmas automašīna, sakarā ar to, ka tai ieslēdzās atļaujošā zaļā gaisma, lēnām tuvojās brauktuvei, pa kuru viņi brauca. Gaisa skaņas signāls skanēja, jo viņš turēja piespiestu pogu. Uzskata, ka viņu automašīnu nevarēja nedzirdēt, jo speciālais skaņas signāls ir skaļš, bet gaisa skaņas signāls ir vēl skaļāks. Bija redzams, ka apsardzes firmas automašīna lēnām turpina braukt uz priekšu un vadītājs neskatījās uz viņu pusi, bet skatījās uz otru pusi. /pers. F/ centās pārkārtoties pa kreisi uz blakus braukšanas joslu, cerot, ka apsardzes firmas automašīnas vadītājs viņus pamanīs un nobremzēs, bet viņš turpināja kustību. /pers. F/ centās izvairīties no sadursmes un veica straujāku manevru pa kreisi, cenšoties uzbraukt uz /ielas nosaukums/, bet, ņemot vērā mazo distanci, notika sadursme ar priekšā braucošo automašīnu un pagriezienā automašīna sasvērās un apgāzās uz labā sāna.

Liecinieki/pers. T/ un /pers. U/ liecinājuši (lietas 1.sējuma 67.-68.lapa; 69.-70.lapa), ka 2021.gada 25.septembrī uzsāka pildīt dienesta pienākumus. Dienas vidū tika saņemts izsaukums, ka deg vieglā automašīna. Uz notikuma vietu devās divas VUGD autocisternas. Viņu automašīnu vadīja /pers. F/. Uz izsaukumu brauca ar ieslēgtām bākugunīm un speciālo skaņas signālu. Tuvojoties krustojumam, /pers. F/ kaut ko skaļi sāka kliegt. Abi pamanījuši, ka apsardzes firmas automašīna lēni ieripo krustojumā un nebija saprotams, vai vadītājs vispār redz un dzird viņu automašīnu. Automašīna ripoja lēni tieši pāri krustojumam, tieši priekšā VUGD automašīnai. Nebija saprotams, vai tās autovadītājs apstāsies, vai strauji uzņems gaitu. Līdz ar to, nebija saprotams, kā un no kuras puses apbraukt šo automašīnu, jo, VUGD automašīnai neveicot nekādus manevrus, automašīna taisnvirzienā uzskrietu

virsū apsardzes firmas automašīnai un tad sekas būtu letālas. Automašīnas vadītājs /pers. F/, cenšoties šai apsardzes firmas automašīnai apbraukt no priekšpuses, pagrieza stūri pa kreisi, taču, distance strauji samazinājās un ar automašīnas priekšējo daļu notika sadursme. Pēc tam VUGD automašīna apgāzās uz labo pusi, viņi nokrita, kopā ar skābekļa baloniem, aprīkojumu un instrumentiem. Abiem nav saprotams, kā varēja nedzirdēt un nepamanīt tuvojošos VUGD automašīnu, jo pirms krustojuma, papildus speciālajiem skaņas signāliem, tika ieslēgts arī gaisa skaņas signāls, lai pievērstu pastiprinātāku vadītāju uzmanību. Parasti automašīnu vadītāji savlaicīgi pamana un dzird tuvojošos operatīvo transportlīdzekli.

No 2022.gada 29.marta autotehniskās ekspertīzes atzinuma redzams (lietas 1.sējuma 82.-86.lapa), ka sadursme notika pretējās braukšanas joslas iedomātajā pagarinājumā, skatoties transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 1/* kustības virzienā. Transportlīdzeklis /transportlīdzekļa marka 1/tuvojas krustojumam, kad luksoforā spīd sarkanā gaisma un transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* uzsāk kustību no krustojuma. Transportlīdzeklim /transportlīdzekļa marka 1/, tuvojoties luksoforam, transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs turpina kustību un transportlīdzeklis /transportlīdzekļa marka 1/novirzās pa kreisi un daļēji iebrauc joslā, kas paredzēta pagrieziena manevram pa kreisi. Pēc kā transportlīdzeklis /transportlīdzekļa marka 1/strauji maina kustības trajektoriju pa kreisi, savukārt, transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* šajā laikā turpina kustību savā sākotnējā virzienā. Sadursmes laikā izslīdošā kontaktā nonāca transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 1/* virsbūves priekšējais labais stūris un transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* kreiso sānu daļa. Sadursme notika pretējās braukšanas joslas iedomātajā pagarinājumā, skatoties transportlīdzekļa /transportlīdzekļa marka 1/kustības virzienā. Pēc sadursmes transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 1/* pārvietojās sānslīdē un apgāzās, savukārt, transportlīdzeklis */transportlīdzekļa marka 2/* nobrauca no ceļa. /transportlīdzekļa marka 1/kustības ātrums tajā brīdī ir 88 km/h. Veicot ekspertīzi, nav iespējams noteikt transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* ātrumu. Veicot ekspertīzi, nav iespējams noteikt, vai transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājam bija tehniska iespēja novērst sadursmi. */transportlīdzekļa marka 1/* vadītājam, reaģējot uz kustības bīstamību, braucot pa labo kustības joslu un savlaicīgi uzsākot bremzēt, būtu tehniski iespējams pabraukt garām transportlīdzeklim */transportlīdzekļa marka 2/.*

Eksperts /pers. O/ tiesas sēdē liecinājis, ka nevar atbildēt, vai bija objektīvi iemesli, kāpēc nav fiksētas transportlīdzekļu bremzēšanas pēdas. Eksperta kompetencē neietilpst noteikt, kurš bija ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs. Eksperts nevar vērtēt, vai /transportlīdzekļa marka 1/kustības maiņas manevrs bija pamatots, tas ir juridiskas dabas jautājums. Ja tiek ievērotas ceļu satiksmes noteikumu prasības, negadījumi nenotiek. Negadījumi notiek, kad viens vai divi ceļu satiksmes dalībnieki neievēro ceļu satiksmes noteikumu prasības.

No ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola /reģistrācijas numurs/ redzams (lietas 1.sējuma 2.lapa), ka 2021.gada 25.septembrī uz autoceļa A4 un /ielas nosaukums/ krustojuma /novada nosaukums/ notika sadursme starp transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 2/"*, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, un transportlīdzekli *"/transportlīdzekļa marka 1/",* valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/. Sadursmes rezultātā cietušas sešas personas un nogādātas medicīnas iestādē. Abi transportlīdzekļi aprīkoti ar video kamerām un GPS. Negadījums noticis dienā, skaidrā laikā, ar luksoforu regulējamā krustojumā. Luksofors darbojās, ceļš bez krituma, pagrieziens pa labi, asfaltbetona segums, brauktuve sausa. *"/transportlīdzekļa marka 1/"* sānslīdes pēdas 48,8 metru garumā. Bremzēšanas pēdas nav.

No 2022.gada 21.aprīļa apskates protokolā VUGD videoreģistratora videoierakstā fiksētās informācijas redzams (lietas 1.sējuma 9.-15.lapa), ka transportlīdzeklis pārvietojas plkst.16.12.37 pa ceļu ar divām joslām, pa vienai katrā virzienā. Braukšanas ātrums ir virs 100 km/h. Plkst.16.13.15 redzama priekšā braucoša vieglā automašīna. Īslaicīgi tiek ieslēgts gaisa skaņas signāls (taure). Plkst.16.13.20 tiek ieslēgts speciālais skaņas signāls. Pie ceļu zīmes par esošo krustojumu un ātruma ierobežošanas zīmes 70 km/h (plkst. 16.13.28) VUGD transportlīdzekļa ātrums ir 100 km/h, priekšā braucošā automašīna samazina braukšanas ātrumu un pārkārtojas vairāk pa labi, arī pretī braucošas automašīnas pārkārtojas tuvāk ceļa nomalei un VUGD transportlīdzeklis pa ceļa vidusdaļu apdzen priekšā braucošu automašīnu. Plkst.16.13.32 apdzīšanas manevrs pabeigts un VUGD transportlīdzeklis atgriežas savā braukšanas joslā (aptuveni pretī ceļa zīmei, kas norāda, ka pirms krustojuma būs papildus josla, lai nogrieztos pa kreisi). Transportlīdzekļa ātrums ir 88 km/h. Tobrīd paralēli speciālajam skaņas signālam tiek ieslēgts gaisa skaņas signāls. Priekšā redzams krustojums, kurā VUGD transportlīdzekļa virzienā deg sarkanā gaisma. Pie krustojuma no abām pusēm redzamas stāvošas automašīnas. Redzams, ka automašīna, kas atradās labajā pusē, uzsāka šķērsot krustojumu ar autoceļu, pa kuru pārvietojas VUGD transportlīdzeklis. Plkst.16.13.36 VUGD transportlīdzeklis pārkārtojas vairāk pa kreisi, uz blakus esošo joslu, no kuras paredzēta nogriešanās pa kreisi. Vieglā automašīna turpina šķērsot ceļu, VUGD transportlīdzeklis pārvietojas vēl vairāk pa kreisi, braukšanas ātrums 88 km/h. Plkst.16.13.39 pretējā braukšanas joslā notiek sadursme ar vieglās automašīnas kreiso pusi, VUGD transportlīdzeklim atstumjot no sevis projām vieglo automašīnu. Redzams, ka VUGD transportlīdzeklis sasveras uz labo pusi, turpina strauji pārvietoties pa kreisi un apgāžas uz labā sāna, dzirdams blīkšķis un plīstošu stiklu skaņa.

No 2022.gada 9.marta apskates protokolā SIA /Nosaukums/ transportlīdzekļa videoreģistratorā fiksētās informācijas redzams (lietas 1.sējuma 18.lapa), ka transportlīdzeklis plkst.16.13.00 stāv pie krustojuma, pie luksofora aizliedzošā signāla. Transportlīdzekļa salonā redzams vadītājs-vīrietis, nav piesprādzējies. Stāvot pie krustojuma, transportlīdzekļa vadītājs labo roku tur uz ātruma pārslēdzēja sviras, bet ar kreiso roku turas pie stūres, vēro priekšā esošo satiksmi. Plkst. 16.13.30 vadītājs ātruma pārslēdzēja sviru pārvieto uz priekšu, pēc kā transportlīdzeklis uzsāk kustību uz priekšu, tuvojoties krustojumam. Redzams, ka tobrīd transportlīdzekļa virzienā deg vēl sarkanā luksofora gaisma. Transportlīdzeklis lēni ripo krustojuma virzienā. Plkst.16.13.34 luksoforā iedegas papildus dzeltenā gaisma. Transportlīdzeklis lēni turpina ripot krustojuma virzienā, tuvojoties šķērsojamās brauktuves labai malai. Plkst.16.13.36 luksoforā iedegas zaļais signāls un automašīna tajā brīdī ir piebraukusi pie šķērsojamā ceļa un iebrauc krustojumā. Transportlīdzekļa vadītājs ir mierīgs, skatiens vērsts uz priekšu, nedaudz pa labi. Plkst.16.13.37 transportlīdzekļa vadītājs, atrodoties uz šķērsojamā ceļa labās joslas, ar labo roku pārslēdz ātruma pārslēdzēja sviru, pēc kā paskatās uz leju, sviras un blakus esošā mobilā telefona virzienā. Plkst.16.13.38 transportlīdzekļa vadītājs atlaiž pārslēdzēja sviru un skatās uz priekšu, transportlīdzeklis sasniedz šķērsojamās brauktuves vidu. Plkst.16.13.39 transportlīdzekļa vadītājs pagriež galvu uz kreiso pusi un tajā brīdī no kreisās puses redzams VUGD transportlīdzeklis, pēc kā transportlīdzeklis kļūst grūti vadāms un, pārbraucot pāri šķērsojamam ceļam, nogriežas pa labi un apstājas zaļajā zonā.

Novērtējot pierādījumus kopumā un savstarpējās sakarībās, apelācijas instances tiesa atzīst, ka cēloņsakarību starp radušos ceļu satiksmes negadījumu un cietušo iegūtajiem miesas bojājumiem veido /pers. F/ rīcība, kas izpaudās Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktā noteikto prasību nepildīšanā un neattaisnota manevra izvēlē.

Ceļu satiksmes noteikumu 100.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.

Neskatoties uz to, ka Ceļus satiksmes noteikumu 29.-30.punkts dod iespēju operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem neievērot Ceļu satiksmes noteikumu prasības, saskaņā Ceļu satiksmes noteikumu 30.punkta otrajā teikumā noteikto pienākumu, minēto noteikumu 100.punkta prasība ir obligāta gan operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem, gan visiem pārējiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas piedalās ceļu satiksmē.

No apsūdzētā /pers. F/ un liecinieka /pers. S/ liecībām, kuras objektīvi apstiprinās ar abu transportlīdzekļu videoreģistratoros fiksēto informāciju, redzams, ka /pers. F/, iebraucot krustojumā, kad ieslēdzās sarkanais kustību aizliedzošais luksofora signāls, redzēja, ka transportlīdzekļa *"/transportlīdzekļa marka 2/"* vadītājs nekādi nereaģē uz operatīvā transportlīdzekļa bākugunīm un ieslēgtajiem skaņu signāliem un uzsāk šķērsot krustojumu, jo šim vadītājam luksoforā bija ieslēdzies zaļais kustību atļaujošais signāls.

No minētajiem pierādījumiem izriet, ka operatīvā transportlīdzekļa vadītājam ceļu satiksmes drošības apdraudējuma brīdis radās no brīža, kad transportlīdzeklis *"/transportlīdzekļa marka 2/"* sāka iebraukt krustojumā un transportlīdzekļa vadītājs nekādā veidā nereaģēja uz izmaiņām ceļu satiksmes situācijā. Līdz ar to, operatīvā transportlīdzekļa vadītājam /pers. F/, redzot situāciju, bija jārīkojas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasībām, t.i., jāuzsāk transportlīdzekļa bremzēšana, lai samazinātu ātrumu un apturētu transportlīdzekli. No tehniskā viedokļa ir saprotams, ka 18 tonnas smago, ar 88 km/h braucošo transportlīdzekli nobremzēt ātri nav iespējams, toties, vadītāja rīcība atbilstu normatīvo aktu prasībām, vai, kā norādīts autotehniskās ekspertīzes atzinumā – pastāvēja iespēja izvairīties no sadursmes.

Apsūdzētais/pers. F/ savās liecībās pirmstiesas kriminālprocesā un apelācijas instances tiesā liecināja, ka viņš bija pilnīgi pārliecināts, ka automašīnas vadītājs viņus pamanīs un uzreiz apstāsies, līdz ar to, pieņēma lēmumu pārkārtoties pa kreisi un apbraukt šo automašīnu no kreisās puses. Savukārt, cietušais /pers. H/ liecinājis, ka bija pārbraucis jau pāri vairāk nekā pusei /šosejas nosaukums/krustojuma, kad pār kreiso plecu no kreisās puses pamanīja kaut kādu mirgošanu (iespējams, ar lukturiem). Nekādas skaņas nedzirdēja. Uzspieda uz gāzes pedāļa, lai ātrāk pabeigtu manevru un atbrīvotu krustojumu.

Izvērtējot apsūdzētā un cietušā liecības savstarpējā attiecināmībā, apelācijas instances tiesa atzīst, ka pie liecībās norādītajiem apstākļiem abu transportlīdzekļu sadursme bija neizbēgama, jo transportlīdzekļu virzienu trajektorijas krustotos. Tāpēc apelācijas instances tiesa atzīst par pareizu un pilnībā pievienojas valsts apsūdzības uzturētāja atzinumam, ka /pers. F/, redzot, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs iebrauc krustojumā pie zaļā luksofora signāla un turpina šķērsot brauktuvi, nevajadzēja domāt, ka transportlīdzekļa */transportlīdzekļa marka 2/* vadītājs redzēs operatīvo transportlīdzekli un bremzēs, bet vajadzēja rīkoties atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 100.punkta prasībām.

Bez tam, no autotehniskās ekspertīzes atzinuma redzams, ka eksperts, izpētot ceļa satiksmes negadījuma apstākļus, secinājis, /transportlīdzekļa marka 1/ vadītājam, reaģējot uz kustības bīstamību, braucot pa labo kustības joslu un savlaicīgi uzsākot bremzēt, būtu tehniski iespējams pabraukt garām transportlīdzeklim /transportlīdzekļa marka 2/(lietas 1.sējuma 82.-86.lapa).

Ņemot vērā iepriekš minēto, apelācijas instances tiesa, tāpat kā pirmās instances tiesa, atzīst, ka ārpus saprātīgām šaubām tiek pierādīts, ka /pers. F/ nepareizā rīcība, reaģējot uz satiksmes drošības apdraudējumu un Ceļu satiksmes noteikumu 100.punktā paredzēto prasību neizpildīšana radīja sekas, ka /pers. H/ un /pers. K/ guva vidēja smaguma miesas bojājumus. Līdz ar to, /pers. F/ pamatoti atzīts par vainīgu Krimināllikuma 260.panta 1.^{1} daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā.

Ņemot vērā, ka apsūdzētā /pers. F/ nevainīgums tiek atspēkots ar iepriekš norādītajiem pierādījumiem, pārējos apsūdzētā aizstāves apelācijas sūdzībā norādītos argumentus par autotehniskās ekspertīzes norises kārtību un izdarītajiem secinājumiem, privātā tiesu eksperta /pers. AC/ atzinumā izdarītajiem secinājumiem, apelācijas instances tiesa neanalizēs un nevērtēs, jo atzinumus par tiem spriedumā ir sniegusi pirmās instances tiesa, veicot pierādījumu novērtēšanu. Apelācijas instances tiesa pirmās instances tiesas atzinumus par minētajiem argumentiem atzīst par pareiziem, jo tie atbilst lietas iztiesāšanas gaitā konstatētajiem apstākļiem, tāpēc tiem pievienojas.

Pārbaudot pirmās instances tiesas spriedumu daļā par apsūdzētajam /pers. F/ noteikto sodu, apelācijas instances tiesa atzīst, ka, izraugoties soda veidu un soda mēru, pirmās instances tiesa ir vērtējusi Krimināllikuma 46.pantā paredzētos soda noteikšanas vispārīgos principus, bet nav vērtējusi un ņēmusi vērā cietušā /pers. H/ lomu ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā, kas zināmā mērā būtiski ietekmē taisnīga soda noteikšanu. Apelācijas instances tiesa ņem vērā, ka ceļu satiksmes negadījuma izraisīšana izskatāmajā lietā ir saistīta ar cietušā /pers. H/ attieksmi pret Ceļu satiksmes noteiktumu prasībām, līdz ar to, /pers. F/ ar pirmās instances tiesas spriedumu piespriestais soda mērs ir jāsamazina. Bez tam, /pers. F/ piespriestais soda mērs ir jāsamazina, jo apelācijas instances tiesa atzina par nepierādītiem vairākus noziedzīgā nodarījuma faktiskos apstākļus, kādus bija atzinusi par pierādītiem pirmās instances tiesa, tādējādi, padarot vieglākus inkriminētā noziedzīgā nodarījuma faktiskos apstākļus. Līdz ar to, pirmās instances tiesas sprieduma daļā par /pers. F/ noteikto sodu jāatceļ un soda mērs jāsamazina.

Pārbaudot pirmās instances tiesas spriedumu daļā par cietušā pieteikto mantiskā un morālā kaitējuma kompensāciju, apelācijas instances tiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa pamatoti nav noteikusi cietušajam kompensāciju, pamatojot atteikumu ar atšķirīgu tiesisko regulējumu starp cietušajiem, kas par tādiem atzīti Ceļu satiksmes negadījumu kriminālprocesos un kuri atzīti par cietušajiem vispārējā kriminālprocesā. Tiesa pamatoti norādījusi, ka ceļu satiksmes negadījumu kriminālprocesos cietušajiem kaitējuma kompensācijas veidu, apmēru un saņemšanas kārtību regulē Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums *(turpmāk arī – OCTA likums)*, kas ir speciālais likums, un saskaņā ar to izdotie Ministru kabineta noteikumi. Bez tam, atsaucoties uz Senāta Krimināllietu departamenta 2020.gada 21.janvāra lēmumu lietā SKK-1/2020, tiesa izskaidrojusi, ka kriminālprocesā no vainīgā var tikt piedzīti tie zaudējumi, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu vai kuri pārsniedz šajā likumā un saskaņā ar to izdotajos normatīvajos aktos noteikto apdrošinātāja atbildības limitu. Līdz ar to, apelācijas instances tiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa izskatījusi cietušā kompensāciju pieteikumu saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā noteikto kārtību un valstī ieviesto tiesu praksi.

Pieņemot /pers. F/ notiesājošu spriedumu, pirmās instances tiesa atstāja negrozītu /pers. F/ pirmstiesas kriminālprocesā piemēroto drošības līdzekli – dzīvesvietas maiņas paziņošana. Iztiesājot krimināllietu apelācijas instances tiesā, apelācijas instances tiesa nekonstatē apstākļus, kas būtu par pamatu piemērotā drošības līdzekļa grozīšanai vai atcelšanai. Līdz ar to, /pers. F/ piemēroto drošības līdzekli jāturpina piemērot līdz spriedums stāsies spēkā.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 563.panta pirmās daļas 3.punktu, Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija

n o s p r i e d a

atcelt Rīgas rajona tiesas 2023.gada 6.februāra spriedumu daļā par /pers. F/ piespriesto sodu par Krimināllikuma 260.panta 1.^{1} daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu un atceltajā daļā, pieņemot jaunu spriedumu, /pers. F/ par Krimināllikuma 260.panta 1.^{1} daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanu sodīt ar sabiedrisko darbu - 100 (viens simts) stundām.

Pārējā daļā Rīgas rajona tiesas 2023.gada 6.februāra spriedumu atstāt negrozītu.

Argumentēts apelācijas instances tiesas nolēmums būs pieejams 2023.gada 19.decembrī.

Apelācijas instances tiesas nolēmumu 10 dienu laikā no tā pieejamības dienas var pārsūdzēt vai noprotestēt Augstākajā tiesā par kasācijas iemesliem, kas paredzēti Kriminālprocesa likuma 574. un 575.pantā, sūdzību vai protestu iesniedzot Latgales apgabaltiesā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs (*paraksts) A.Strauts

Tiesnese (*paraksts) D.Skudra

Tiesnesis (*paraksts) J.Vasiļkovskis

**Dokuments parakstīts elektroniski ar drošiem elektroniskiem parakstiem un satur laika zīmogu.*