**Kustības bīstamības rašanās moments gadījumos, kad ceļu satiksmē iesaistītas personas, kuru rīcību transportlīdzekļa vadītājam ir objektīva iespēja novērtēt kā bīstamu**

Transportlīdzekļa vadītājam, ja viņam ir objektīva iespēja novērtēt gājēja rīcību kā bīstamu, nekavējoties jāveic nepieciešamās darbības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījuma rašanos, turklāt faktam, ir vai nav gājējs pārkāpis ceļu satiksmes noteikumus, nav būtiskas nozīmes. Ja gājējs ir mazgadīgs bērns, kura iespējamo tālāko rīcību nav iespējams prognozēt, transportlīdzekļa vadītājam ir jāparedz bīstamības rašanās iespēja.

Tādējādi līdz ar transportlīdzekļa vadītāja iespēju novērst ceļu satiksmes negadījumu no tehniskā redzes viedokļa, uz ko atbildi savas kompetences robežās var sniegt eksperts, ir jāizvērtē arī transportlīdzekļa vadītāja iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu no vispārējās kustības drošības viedokļa, un uz šo jautājumu atbilde ir jāsniedz tiesai, novērtējot visus lietā iegūtos pierādījumus to kopumā un savstarpējā sakarībā.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Krimināllietu departamenta**

**2022.gada [..]**

**LĒMUMS[[1]](#footnote-1)**

**Lieta Nr. [..], SKK‑[G]/2022**

ECLI:LV:AT:2022:[..]

Tiesa šādā sastāvā: senatores Inguna Radzeviča, Aija Branta, Anita Poļakova

izskatīja rakstveida procesā krimināllietu sakarā ar apsūdzētā [pers. A] aizstāvja Egona Rusanova kasācijas sūdzību par [..] apgabaltiesas 2020. gada [..] spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Ar [rajona (pilsētas)] tiesas 2016.gada [..] spriedumu

[pers. A], personas kods [..],

atzīts par vainīgu Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā un sodīts ar brīvības atņemšanu uz 1 gadu un transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz 3 gadiem.

[Pers. A] uzlikts par pienākumu samaksāt [pers. B] kompensāciju par morālo aizskārumu 5000 *euro* un materiālā kaitējuma kompensāciju par psihologa palīdzību 1200 *euro*.

[Pers. A] uzlikts par pienākumu samaksāt [pers. C] kompensāciju par morālo aizskārumu 5000 *euro* un materiālā kaitējuma kompensāciju par psihologa palīdzību 240 *euro*.

Pārējā daļā kaitējuma kompensācija nav noteikta.

[2] Ar pirmās instances tiesas spriedumu [pers. A] atzīts par vainīgu un sodīts pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas par to, ka viņš, vadot transportlīdzekli, pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, izraisot cilvēka nāvi.

[3] Ar [..] apgabaltiesas 2018.gada [..] spriedumu, iztiesājot lietu apelācijas kārtībā sakarā ar apsūdzētā [pers. A] aizstāvja Dzintara Kausa un cietušo [pers. B] un [pers. C] apelācijas sūdzībām, [rajona (pilsētas)] tiesas 2016.gada [..] spriedums atcelts pilnībā.

[Pers. A] atzīts par nevainīgu pret viņu celtajā apsūdzībā pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas un attaisnots.

[Pers. B] un [pers. C] kaitējuma kompensācijas pieteikumi atstāti bez izskatīšanas.

[4] Ar Senāta 2019.gada [..] lēmumu, izskatot lietu kasācijas kārtībā sakarā ar [..] prokuratūras prokurora Arta Zariņa kasācijas protestu un cietušās [pers. B] kasācijas sūdzību, [..] apgabaltiesas 2018.gada [..] spriedums atcelts pilnībā un lieta nosūtīta jaunai izskatīšanai [..] apgabaltiesā.

[5] Ar [..] apgabaltiesas 2020.gada [..] spriedumu, iztiesājot lietu no jauna apelācijas kārtībā sakarā ar apsūdzētā [pers. A] aizstāvja Dz. Kausa un cietušo [pers. B] un [pers. C] apelācijas sūdzībām, [rajona (pilsētas)] tiesas 2016.gada [..] spriedums atcelts daļā par [pers. A] noteikto sodu un daļā par [pers. B] un [pers. C] noteikto morālā un materiālā kaitējuma kompensāciju.

[Pers. A] par Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu sodīts, piemērojot Krimināllikuma 49.1panta pirmās daļas 1.punktu, ar brīvības atņemšanu uz 10 mēnešiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 3 gadiem.

No [pers. A] cietušās [pers. B] labā piedzīta materiālā kaitējuma kompensācija 1200 *euro* un morālā kaitējuma kompensācija 200 *euro*.

No [pers. A] cietušā [pers. C] labā piedzīta materiālā kaitējuma kompensācija 6542,71 *euro* un morālā kaitējuma kompensācija 200 *euro*.

Morālā kaitējuma kompensācija 4800 *euro* cietušās [pers. B] labā un 4800 *euro* cietušā [pers. C] labā nav noteikta.

Pārējā daļā pirmās instances tiesas spriedums atstāts negrozīts.

[6] Par [..] apgabaltiesas 2020.gada [..] spriedumu apsūdzētā [pers. A] aizstāvis E. Rusanovs iesniedzis kasācijas sūdzību, kurā lūdz atcelt tiesas spriedumu par [pers. A] atzīšanu par vainīgu Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai.

Kasācijas sūdzību aizstāvis pamatojis ar šādiem argumentiem.

[6.1] Apelācijas instances tiesa pārkāpusi Kriminālprocesa likuma 15.panta, 20.panta un 130.panta otrās daļas 2.punkta nosacījumus, jo privātā eksperta [pers. D] 2017.gada [..] atzinumā Nr. [..] ietvertās ziņas nepamatoti atzinusi par nepieļaujamām un pierādīšanā neizmantojamām.

Ekspertam [pers. D] ir derīgs Tieslietu ministrijas Tiesu eksperta sertifikāts, un pētījums veikts, izmantojot Tiesu ekspertu padomē reģistrētu metodiku. Ceļu satiksmes negadījuma modelēšana, izmantojot datorprogrammu *PC-Crash*, tika veikta, lai sagatavotu atbildi tikai uz vienu no ekspertam uzdotajiem jautājumiem, turklāt vienīgi tāpēc, lai papildinātu eksperta atzinumu ar ilustratīviem materiāliem. Šādas tiesības ekspertam noteic Kriminālprocesa likuma 203.panta ceturtā daļa. Turklāt ilustratīvie materiāli tika izgatavoti, ņemot vērā paša eksperta [pers. D] sniegtos datus, un visus secinājumus arī ir izdarījis pats eksperts savas kompetences ietvaros. Fakts, ka eksperta atzinumam pievienotos ilustratīvos attēlus ir izgatavojusi kriminālprocesā nenoskaidrota persona, varētu būt pamats secinājumam, ka atzinuma iegūšanas gaitā pieļauts nebūtisks procesuāls pārkāpums, kura dēļ iegūtās ziņas varētu atzīt par ierobežoti pieļaujamām, nevis par pilnībā nepieļaujamām. Turklāt atbildes uz pārējiem jautājumiem eksperts [pers. D] sniedzis, neizmantojot datorprogrammu *PC-Crash*, bet pamatojoties uz lietas materiāliem un notikuma videoierakstu. Šo atbilžu patiesumu apstiprina arī eksperta [pers. E] 2014.gada [..] atzinumā par autotehniskās ekspertīzes veikšanu norādītie secinājumi.

Turklāt Senāta 2015.gada 27.februāra lēmumā lietā Nr. SKK-15/2015 pausta atziņa, ka aizstāvība savā labā var izmantot arī procesuāli nekvalitatīvas (ar apšaubāmu pieļaujamību) ziņas, kuras nedrīkstētu izmantot apsūdzība.

[6.2] Apelācijas instances tiesa pārkāpusi Kriminālprocesa likuma 128.panta otrās daļas un 564.panta ceturtās daļas prasības, jo bez motivācijas noraidījusi aizstāvības apsvērumus par to, ka mazgadīgā [pers. F] rīcība bija pretrunā ar Ceļu satiksmes noteikumu 3., 6., 10., 154. un 224.punktā noteiktajiem pienākumiem.

Apelācijas instances tiesa atzinusi, ka minētie Ceļu satiksmes noteikumu punkti nav attiecināmi uz konkrēto situāciju, jo kultūras un atpūtas parka „[Nosaukums]” teritorijā darbojas arī cits normatīvais akts – Rīgas domes 2014.gada [..] saistošie noteikumi Nr. [..] „[..]”. Vienlaikus tiesa nav norādījusi nevienu šo saistošo noteikumu punktu, kas atspēkotu aizstāvības argumentus, turklāt nav ņēmusi vērā, ka šie saistošie noteikumi ceļu satiksmes negadījuma dienā – 2014.gada [..] – nebija spēkā. Savukārt, atsaucoties uz SIA „Rīgas meži” 2012.gada [..] noteikumiem „[..]”, apelācijas instances tiesa ignorējusi šo noteikumu 7.punktu, kas noteic, ka transportlīdzekļu kustību Parka teritorijā nosaka Ceļu satiksmes likums, Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumi Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi”, Parka teritorijā izvietoto horizontālo un vertikālo ceļa apzīmējumu regulējums, šie noteikumi un citi saistošie akti.

Ievērojot minēto, atzīstams, ka Ceļu satiksmes noteikumu prasības ir attiecināmas arī uz kultūras un atpūtas parka „[Nosaukums]” teritoriju.

Kultūras un atpūtas parkā „[Nosaukums]” [Nosaukums] alejā brauktuves labajā pusē ar horizontālo apzīmējumu palīdzību bija noteikta velosipēdistiem atvēlēta brauktuves daļa, taču mazgadīgais [pers. F] ceļu satiksmes negadījuma brīdī ar velosipēdu brauca pa brauktuves kreiso pusi un tādējādi radīja nepamatotu transportlīdzekļu kustības traucējumu. Ne pirmās instances tiesa, ne apelācijas instances tiesa nav argumentējušas, kādēļ tās noraida eksperta [pers. E] 2014.gada [..] atzinumā [Nr. 1] norādīto, ka par negadījuma rašanās iemeslu uzskatāma velosipēdista strauja kustības virziena maiņa no ceļa malas uz vidusdaļas pusi tuvu braucošajam ceļa vilcienam. Šāds secinājums atbilst arī privātā tiesu eksperta [pers. D] 2017.gada [..] atzinumā izdarītajam secinājumam, ka par negadījuma rašanās iemeslu uzskatāma velosipēdista strauja kustības virziena maiņa.

Turklāt privātais tiesu eksperts [pers. D] savā atzinumā norādījis, ka norādītajā situācijā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva vadītājam no mirkļa, kad velosipēda vadītājs uzsāka kustību minētā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva virzienā, nebija tehniskas iespējas novērst uzbraukumu velosipēdistam.

Arī no Nastasjas Frīdmanes grāmatā „Uzbraukums gājējam. Metodiskas rekomendācijas izziņas, prokuratūras un tiesas darbiniekiem” veiktās gājēju rīcības un ceļu satiksmes negadījuma rašanās sakarību analīzes izriet, ka par ceļu satiksmes negadījuma rašanās iemeslu var uzskatīt gājēju vai – šajā gadījumā – velosipēdistu, ja tiek konstatēts, ka transportlīdzekļa vadītājam nav bijusi tehniska iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu.

Tādējādi pretēji pirmās instances tiesas un apelācijas instances tiesas nolēmumos norādītajam kriminālprocesā ir iegūtas ziņas, kas norāda uz mazgadīgā [pers. F] rīcības neatbilstību Ceļu satiksmes noteikumu prasībām.

Turklāt, nosakot ceļu satiksmes negadījuma cēloni, ir jāņem vērā arī Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodiskie norādījumi „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana”, kas izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.pantu. Šo metodisko norādījumu 21.4 punktā ir atspoguļota ceļu satiksmes situācija – transportlīdzekļa uzbraukums velosipēdistam dzīvojamā zonā –, kad velosipēdists šķērso transportlīdzekļa trajektoriju un rada nepamatotu transportlīdzekļa kustības traucējumu. Šī situācija pilnībā atbilst šajā kriminālprocesā izskatāmajam ceļu satiksmes negadījumam, un šādos apstākļos atbilstoši metodiskajiem norādījumiem atbildība simtprocentīgi jāuzņemas tieši velosipēda vadītājam, lai arī šis ceļu satiksmes negadījums noticis dzīvojamā zonā, kurā saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem velosipēdu vadītājiem ir priekšroka attiecībā pret transportlīdzekli.

Apelācijas instances tiesa pārsūdzētajā spriedumā nav norādījusi, kādēļ tā noraida šos aizstāvības argumentus.

[6.3] Apelācijas instances tiesa pārkāpusi Kriminālprocesa likuma 128.panta otrās daļas un 564.panta ceturtās daļas prasības, jo atzinusi par pamatotu pirmās instances tiesas secinājumu, ka [pers. A], redzot pretī uz velosipēda braucošu bērnu, nesamazināja braukšanas ātrumu un pilnībā neapturēja autovilcienu, bet turpināja kustību uz priekšu, lai gan no ceļu satiksmes drošības viedokļa bija acīmredzama nepieciešamība un iespēja laikus vismaz samazināt braukšanas ātrumu un pārliecināties par kustības drošību.

Apelācijas instances tiesa nav taisnīgi, vispusīgi un objektīvi izmeklējusi visus lietas apstākļus un objektīvi novērtējusi visus pierādījumus to kopumā un savstarpējā sakarībā. Tiesa ir motivējusi, kādēļ tā tic pierādījumiem, kas apstiprina apsūdzētā vainīgumu tādā apjomā, kā norādīts tiesas spriedumā, taču vienlaikus nav motivējusi, kādēļ tā noraida citus pierādījumus, kas ir pretrunā ar šiem tiesas secinājumiem. Pirmās instances tiesas atzinums par to, ka [pers. A], redzot pretī uz velosipēda braucošu bērnu, nesamazināja braukšanas ātrumu un pilnībā neapturēja autovilcienu, bet turpināja kustību uz priekšu, lai gan bija acīmredzama nepieciešamība vismaz samazināt braukšanas ātrumu, ir pamatots tikai ar tiesas sēdē apskatīto ceļu satiksmes negadījuma videoierakstu. Savukārt Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkts, kura pārkāpums [pers. A] inkriminēts, noteic pienākumu samazināt braukšanas ātrumu vai pilnīgi apturēt transportlīdzekli vienīgi tajā brīdī, kad izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītāj spēj pamanīt. Ne pirmās instances tiesa, ne apelācijas instances tiesa nolēmumā nav pamatojušas, kādēļ bērns uz velosipēda, kurš atradās ievērojamā attālumā no [pers. A] vadītā autovilciena, būtu atzīstams par satiksmei bīstamu šķērsli. Izdarot šādu atzinumu, abu zemāko instanču tiesas ignorējušas eksperta [pers. E] secinājumu, ka par satiksmes bīstamības rašanās momentu uzskatāms brīdis, kad velosipēdists, atrodoties pie brauktuves labās malas, strauji mainīja kustības virzienu uz brauktuves vidusdaļas pusi. Abu zemāko instanču tiesas nav pamatojušas, kādēļ tās noraida eksperta [pers. E] atzinumā norādīto secinājumu par satiksmes bīstamības rašanās momentu un kādēļ atzīst, ka [pers. A] bija pienākums samazināt braukšanas ātrumu pirms satiksmes bīstamības momenta rašanās.

Turklāt apelācijas instances tiesa nav pamatojusi, kādēļ tiek noraidīti aizstāvja tiesas debašu runā detalizēti izklāstītie argumenti par satiksmes bīstamības momentu, kas pamatoti ar N. Frīdmanes grāmatā „Uzbraukums gājējam. Metodiskās rekomendācijas izziņas, prokuratūras un tiesas darbiniekiem” izteiktajām atziņām. Šajā grāmatā norādīts, ka tehniska iespēja vadītājam novērst ceļu satiksmes negadījumu ir iespēja izvairīties no uzbraukuma, sadursmes, apgāšanās, laikus samazinot braukšanas ātrumu, apturot transportlīdzekli vai manevrējot. Ceļu satiksmes noteikumu 71.punkta prasības viennozīmīgi reglamentē vadītāja rīcību, nosakot bremzēšanas prioritāti pār manevra pielietošanu. Vadītājam pastāvēja tehniska iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu bremzēšanas ceļā, ja bremzējot viņam bija tehniska iespēja apturēt transportlīdzekli pirms sadursmes, uzbraukuma vietas vai, samazinot ātrumu, dot kustīgajam šķērslim (transportlīdzeklim, gājējam) iespēju atstāt braucamo zonu. Bīstama situācija ir tāda ceļu satiksmes situācija, kurā vadītājam atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 71.punktam laikus nepieciešams veikt darbības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu vai samazinātu nelabvēlīgo seku smaguma pakāpi. Obligāts priekšnoteikums vadītāja adekvātajām darbībām bīstamā situācijā ir bīstamības savlaicīga atklāšana, kas saistīta ar vadītāja objektīvo iespēju uztvert informāciju par bīstamības rašanos, viņa psihofizioloģisko stāvokli un profesionālās sagatavotības pakāpi. 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, proti, uzsākt strauju bremzēšanu.

Apelācijas instances tiesai bija jāizvērtē šie [pers. A] aizstāvja tiesas debašu runā norādītie argumenti, kuri atspēko tiesas atzinumu, ka izskatāmajā lietā kustības bīstamības moments radās jau tajā brīdī, kad transportlīdzekļa vadītājs spēja pamanīt pretim braucošo velosipēdistu. Pretējā gadījumā tiesības uz aizstāvības runu kļūst deklaratīvas.

[6.4] Apelācijas instances tiesa pieļāvusi Kriminālprocesa likuma 352.panta un 564.panta ceturtās daļas pārkāpumu, jo nepamatoti piedzinusi no [pers. A] [pers. B] un [pers. C] labā morālā kaitējuma kompensāciju.

Senāta 2020.gada 21.janvāra lēmumā lietā Nr. SKK-1/2020 norādīts, ka kaitējuma kompensācijas saņemšanas kārtības regulējums cietušajiem, kas par tādiem atzīti noziedzīgā nodarījumā, kas saistīts ar ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu (Krimināllikuma 260.pants), būtiski atšķiras no vispārējās Kriminālprocesa likumā noteiktās kārtības, jo šajos gadījumos kaitējuma kompensācijas veidu, apmēru un saņemšanas kārtību regulē arī speciālais likums – Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums – un saskaņā ar to izdotie Ministru kabineta noteikumi. 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. Pārējos gadījumos kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā nenoteic.

Saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 9.panta trešo daļu apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem un nemateriālajiem zaudējumiem nosaka Ministru kabinets.

Laikā, kad notika ceļu satiksmes negadījums, spēkā bija Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumi Nr. 331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem”. Šo noteikumu 7.punkts noteica, ka apdrošināšanas atlīdzības apmērs par sāpēm un garīgajām ciešanām apgādnieka, apgādājamā vai laulātā nāves dēļ ir 150 *euro* katram apdrošināšanas atlīdzības pieprasītājam atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 23.panta pirmajā daļā minētajam personu skaitam.

Satversmes tiesa 2014.gada 29.decembra spriedumā lietā Nr. 2014-06-03 norādījusi, ka, lai aizsargātu to personu pamattiesības, kuru prasības par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas atlīdzības apmēru tiek izskatītas vispārējās jurisdikcijas tiesā un kurām piemērojams Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumu Nr. 331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem” 3.2.apakšpunkts un 7.punkts, šīs noteikumu normas atzīstamas par spēkā neesošām no to spēkā stāšanās brīža, proti, no 2005.gada 21.maija. Tādējādi vispārējās jurisdikcijas tiesām būs iespējams noteikt šīm personām izmaksājamo apdrošināšanas atlīdzību atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma un ES direktīvu prasībām.

Apelācijas instances tiesa, nosakot morālā kaitējuma kompensāciju apmēru, atsaukusies uz Ministru kabineta 2014.gada 17.jūnija noteikumiem Nr. 340 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem”, proti, vadījusies no noteikumiem, kuri laikā, kad notika ceļu satiksmes negadījums, nebija spēkā.

Likumdevējs, pieņemot šos noteikumus, nav paredzējis pārejas noteikumus, kuros būtu atrunāts, ka noteikumi piemērojami arī attiecībā uz tām tiesiskajām attiecībām, kuras radušās pirms šī normatīvā akta spēkā stāšanās. Turklāt Krimināllikuma 26.nodaļas normas, tajā skaitā 352.pants, pēc savas būtības ir materiālo tiesību normas, tāpēc uz tām nav attiecināms arī Kriminālprocesa likuma 4.pants, kas noteic, ka Kriminālprocesa kārtību nosaka tā kriminālprocesa tiesību norma, kura ir spēkā procesuālo darbību izdarīšanas brīdī. Līdz ar to tiesiskajās attiecībās piemērojamas tās materiālo tiesību normas, kas attiecīgajā brīdī bija spēkā.

Apelācijas instances tiesa, atsaucoties uz materiālo tiesību normu, kas notikuma dienā – 2014.gada [..] – nebija spēkā, nav pamatojusi, ka konstatētajos faktiskajos apstākļos apdrošinātāja aprēķinātā iespējamā apdrošināšanas atlīdzība par morālo aizskārumu un fiziskajām ciešanām būtu nosakāma 9600 *euro* apmērā.

[6.5] Apelācijas instances tiesa ir nepareizi piemērojusi Krimināllikuma 260.panta otro

daļu.

Senāts 2007.gada 21.februāra lēmumā lietā Nr. SKK-7/2007 norādījis, ka Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma dispozīcija ir blanketa, tāpēc, kvalificējot nodarījumu pēc šī panta, precīzi jānorāda, kādi tieši Ceļu satiksmes noteikumi vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi ir pārkāpti vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā.

Savukārt Senāta 2009.gada 6.novembra lēmumā lietā Nr. SKK-601/2009 norādīts, ka, lai iestātos kriminālatbildība pēc Krimināllikuma 260.panta, ir jākonstatē noziedzīgā nodarījuma sastāva obligātās pazīmes, tajā skaitā 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 negadījumā un seku izraisīšanā.

[Pers. A] inkriminēts Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 38.4., 113., 153. un 154. punktā noteikto prasību pārkāpums.

Pirmās instances tiesa, kuras spriedumu apelācijas instances tiesa atzinusi par tiesisku, nepamatoti atsaukusies uz SIA „Rīgas meži” 2012.gada [..] noteikumiem „[..]”, jo tie nav norādīti [pers. A] celtajā apsūdzībā. Turklāt Krimināllikuma komentāros noteikts, ka ceļu satiksmi – attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem, –, reglamentē 1997.gada 1.oktobra Ceļu satiksmes likums un Ministru Kabineta 2016.gada 2.jūnija noteikumi Nr. 279 „Ceļu satiksmes noteikumi”. SIA „Rīgas meži” pieņemtie noteikumi šajā uzskaitījumā neietilpst. Tādējādi neatkarīgi no tā, ka SIA „Rīgas meži” izdoto noteikumu 12.punkts paredz, ka, pārvietojoties pa Parka teritoriju, transporta līdzekļa vadītājam jāievēro Parka teritorijā izvietoto horizontālo un vertikālo ceļa apzīmējumu regulējums un vienmēr jādod priekšroka Parka apmeklētājiem, kas pārvietojas ar kājām un transporta līdzekļiem bez motora, [pers. A] atbildība viņam celtajā apsūdzībā jānosaka atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumiem. Tādējādi arī [pers. A] pienākums dot priekšroku gājējiem un velosipēdistiem arī ir jāinterpretē atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumiem.

Ceļu satiksmes noteikumu 154.punkts, kura pārkāpums [pers. A] inkriminēts, noteica, ka dzīvojamā zonā, degvielas uzpildes staciju un stāvvietu teritorijā gājējiem un velosipēdu vadītājiem ir priekšroka, taču viņiem aizliegts nepamatoti traucēt citu transportlīdzekļu braukšanu. Savukārt Ceļu satiksmes noteikumu 1.37.punkts noteica, ka priekšroka ir tiesības braukt (iet) iecerētajā virzienā pirmajam attiecībā pret citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Atzīstot, ka [pers. A] ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 154.punktu, apelācijas instances tiesa nav norādījusi, kurā brīdī [pers. A] iestājās pienākums dot priekšroku mazgadīgajam [pers. F]. Ceļu satiksmes noteikumu prasības neuzliek transportlīdzekļa vadītājam pienākumu kaut ko paredzēt, bet rīkoties konkrētajā ceļu satiksmes situācijā. Atbilstoši ekspertu [pers. E] un [pers. D] atzinumiem [pers. A] pēc tam, kad [pers. F] bija strauji mainījis braukšanas virzienu, vairs nebija tehniskas iespējas novērst uzbraukumu velosipēdistam, proti, nebija tehniskas iespējas apstāties, lai dotu velosipēdistam ceļu. [Pers. A] nevar tikt sodīts par to, ka viņš neparedzēja, ka [pers. F] strauji mainīs braukšanas virzienu.

Tāpat ne pirmās instances tiesa, ne apelācijas instances tiesa nav norādījušas, kā izpaudies Ceļu satiksmes noteikumu 38.4.punktā un 113.punktā norādīto prasību pārkāpums. Pienākumu samazināt braukšanas ātrumu vai apturēt transportlīdzekli reglamentē Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkts, taču ar atrunu – ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt. Lemjot par brīdi, kurā [pers. A] bija jāsamazina braukšanas ātrums vai jāaptur viņa vadītais transportlīdzeklis, apelācijas instances tiesa atstājusi bez ievērības ekspertu [pers. E] un [pers. D] atzinumos norādītos secinājumus par kustības bīstamības rašanās brīdi. Savukārt kustības bīstamības rašanās brīža noteikšanai ir būtiska nozīme ne tikai, lai noskaidrotu, vai [pers. A] 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.

Māris Leja grāmatā „Krimināltiesību aktuālie jautājumi un to risinājumi Latvijā, Austrijā, Šveicē, Vācijā. Noziedzīga nodarījuma uzbūve; cēloņsakarība; vaina; krimināltiesību normu interpretācija un spēks laikā” norādījis, ka mācības par objektīvo pieskaitīšanu izejas punkts ir atziņa, ka pēc ekvivalences teorijas iespējama pārlieku plaša seku pieskaitīšana (konkrētas personas atbildības sfērai), tāpēc jau objektīvās puses ietvaros nepieciešami papildu kritēriji atbildības ierobežošanai. Līdz ar to seku objektīvai pieskaitīšanai (noziedzīga nodarījuma objektīvajam sastāvam) tiek prasīts, lai starp nodarījumu un sekām ir ne tikai cēloņsakarība (ekvivalences teorijas izpratnē), bet arī specifiska normatīva saikne. Ja šādas saiknes nav, neraugoties uz cēloņsakarību, nav noziedzīga nodarījuma objektīvā sastāva, līdz ar to subjektīvās puses pārbaude ir lieka.

Riska jeb apdraudējuma sakars ir izšķirošais kritērijs seku objektīvai pieskaitīšanai (noziedzīga nodarījuma sastāvam).

Riska sakars ir konstatējams, un līdz ar to sekas, kas radītas ar cilvēka rīcību, pieskaitāmas noziedzīga nodarījuma sastāvam, ja 1) konkrētā rīcība radījusi seku iestāšanās risku un 2) šis risks faktiski realizējies, sekām iestājoties.

No pirmās instances tiesas un apelācijas instances tiesas nolēmumiem secināms, ka [pers. A], neizpildot viņam inkriminēto Ceļu satiksmes noteikumu punktu prasības, ar autovilciena priekšējo daļu notrieca velosipēdistu, bet pēc tam pārbrauca viņam pāri. Tādējādi abu instanču tiesas ir atzinušas, ka [pers. A] pieļāvis aizliegtu (neatļautu) apdraudējumu (risku). Tomēr, pat atzīstot, ka [pers. A] rīcība radījusi neatļautu (aizliegtu) apdraudējumu, tas nav pietiekami, lai atzītu cēloņsakarības esību. Jākonstatē arī tas, ka šis [pers. A] pieļautais risks faktiski realizējies, sekām iestājoties. Netiek atzīts, ka personas radītais neatļautais apdraudējums realizējies konkrētajās sekās, ja persona radījusi nozīmīgu neatļautu apdraudējumu, tomēr konkrētās sekas nav šī apdraudējuma rezultāts (sekas beigās nejauši radījis pavisam cits apdraudējums).

Viens no ietekmīgākajiem Vācijas krimināltiesību dogmatiķiem – Klauss Roksins – ir norādījis trīs gadījumus, kad netiek konstatēta otrā objektīvās pieskaitīšanas pazīme – personas radītais neatļautais apdraudējums realizējies konkrētajās sekās. Šī pazīme netiek konstatēta arī atsevišķos gadījumos, kad aizliegtais risks ir realizējies. Šādos gadījumos nodarījums nevar tikt pieskaitīts konstatētajām sekām, ja persona radījusi nozīmīgu apdraudējumu, ignorējot nepieciešamo rūpību, tomēr arī tad, ja tā būtu ievērojusi šo rūpību, sekas nebūtu novērstas.

Šis objektīvo pieskaitīšanu noziedzīgā nodarījuma sastāvam izslēdzošais gadījums ir attiecināms arī uz apsūdzēto [pers. A]. Pat ja apelācijas instances tiesa spriedumā būtu motivēti secinājusi, ka [pers. F] nav pārkāpis [pers. A] aizstāvja apelācijas sūdzībā norādītās Ceļu satiksmes noteikumu prasības, arī tas vēl nenorādītu uz [pers. A] vainīgumu inkriminētajā noziedzīgajā nodarījumā, jo jānoskaidro, vai arī tajā gadījumā, ja [pers. A] būtu ievērojis visas Ceļu satiksmes noteikumu prasības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu, traģiskais ceļu satiksmes negadījums tāpat būtu noticis. Savukārt, lai atbildētu uz jautājumu, vai [pers. A] rīcība ir cēloniskā sakarā ar kaitīgajām sekām, būtiska nozīme ir kriminālprocesa ietvaros veiktajām autotehniskajām ekspertīzēm.

N. Frīdmanes grāmatā „Uzbraukums gājējam. Metodiskas rekomendācijas izziņas, prokuratūras un tiesas darbiniekiem” norādīts, ka, veicot pētījumu un nosakot cēlonisku sakarību starp atsevišķiem notikuma apstākļiem, var tikt izdarīts secinājums par konkrētā ceļu satiksmes negadījuma rašanās cēloni un nepieciešamajiem un pietiekamajiem apstākļiem (nosacījumiem), lai ceļu satiksmes negadījums rastos.

Ceļu satiksmes negadījuma cēlonis ir apstāklis (nosacījums) vai apstākļi (nosacījumi), kas rada notikumu, tā neizbēgamību.

Gājējam šķērsojot transportlīdzekļa braukšanas joslu attālumā, kurā vadītājam nav iespējas uzsākt bremzēšanu, ceļu satiksmes negadījuma cēlonis ir tikai kustības drošības garantēšanai neatbilstoša gājēja rīcība, radot gan nepieciešamos, gan pietiekamos notikuma rašanās apstākļus (nosacījumus). Gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājam pastāv tehniska iespēja novērst uzbraukumu gājējam, bet uzbraukums tomēr notiek, cēloniskā sakarā ar uzbraukuma rašanos atrodas kā gājēja rīcība, radot kustības bīstamību, tā arī vadītāja rīcība, nenovēršot uzbraukumu. Gājēja rīcība šādā situācijā bija nepieciešamais apstāklis jeb nepieciešamais nosacījums, lai uzbraukums varētu notikt, bet vadītāja rīcība bija pietiekamais apstāklis jeb pietiekamais nosacījums (ceļu satiksmes situācijā, kuru radīja gājējs), lai uzbraukums gājējam notiktu.

Eksperts [pers. E] 2014.gada [..] eksperta atzinumā [Nr. 2] norādījis, ka ņemot vērā to, ka ceļa vilciena apstāšanās laiks (1,8–2,1 sekunde) ir aptuveni vienāds ar laiku, kas bija vadītāja rīcībā no ceļu satiksmes bīstamības rašanās momenta (2 sekundes pēc videoieraksta datiem), no tehniskās redzes viedokļa nav pamata uzskatīt, ka ceļa vilciena vadītājam bija tehniska iespēja novērst uzbraukumu velosipēdistam.

No šī eksperta atzinuma izriet, ka [pers. A] rīcība neatrodas cēloniskā sakarā ar kaitīgajām sekām – [pers. F] nāvi –, jo šis ceļu satiksmes negadījums būtu noticis, pat ja [pers. A] būtu uzsācis bremzēt brīdī, kad radās kustības bīstamība.

Vienlaikus eksperts [pers. E] 2014.gada [..] eksperta atzinumā [Nr. 1] norādījis, ka par negadījuma rašanās iemeslu uzskatāma velosipēdista strauja kustības virziena maiņa no ceļa malas uz vidusdaļas pusi tuvu braucošajam ceļa vilcienam. Krimināllietā esošie objektīvie dati tiešā mērā neliecina par to, ka ceļa vilciena vadītāja rīcība bija uzbraukuma rašanās iemesls, jo nav iespējams viennozīmīgi izvērtēt vadītāja tehnisko iespēju novērst uzbraukumu.

Šāds eksperta atzinums norāda uz saprātīgu šaubu esību.

Savukārt privātais tiesu eksperts [pers. D] savā 2017.gada [..] atzinumā sniedzis kategorisku atbildi, norādot, ka dotajā situācijā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva vadītājam no mirkļa, kad velosipēda vadītājs uzsāka kustību minētā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva virzienā, nebija tehniska iespēja novērst uzbraukumu velosipēdistam.

Apelācijas instances tiesa nevarēja taisīt [pers. A] notiesājošu spriedumu, nesaņemot kategorisku atbildi par to, ka [pers. A] bija tehniska iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu.

Taisot notiesājošu spriedumu, apelācijas instances tiesa nav ievērojusi Kriminālprocesa likuma 19.panta trešās daļas nosacījumus par to, ka visas saprātīgās šaubas par vainu, kuras nav iespējams novērst, jāvērtē par labu personai, kurai ir tiesības uz aizstāvību. Pieļautais pārkāpums atzīstams par Kriminālprocesa likuma būtisku pārkāpumu šā likuma 575.panta trešās daļas izpratnē, kas novedis pie nelikumīga nolēmuma.

[Pers. A] inkriminētā noziedzīgā nodarījuma sastāvam nav pieskaitāma [pers. F] nāve, jo [pers. A] nav pārkāpis likumdevēja atļautā riska (apdraudējuma) robežu – bīstamu šķēršļu vai citu briesmu, kuras vadītājs spēj pamanīt, esību. [Pers. A] nebija pārkāpis maksimāli atļautā braukšanas ātruma ierobežojumu un atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 119.punkta prasībām centās ievērot satiksmei drošu intervālu starp brauktuves malā braucošo [pers. F].

Pretēji minētajam gan pirmās instances tiesa, gan apelācijas instances tiesa atzinušas, ka [pers. A] bija pienākums vismaz samazināt braukšanas ātrumu, ja ne pilnībā apstādināt transportlīdzekli, vēl pirms radās Ceļu satiksmes noteikumu 113.punktā noteiktā kustības bīstamība, tādējādi faktiski atzīstot, ka [pers. A] bija jāparedz kustības bīstamības rašanās iespējamība, proti, [pers. A] bija jāparedz, ka [pers. F] pārkāps Ceļu satiksmes noteikumu 10.punkta prasības, lai arī viņam atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 6. un 10.punktam bija tiesības paļauties, ka citi satiksmes dalībnieki ievēros Ceļu satiksmes noteikumus un neradīs satiksmei bīstamas vai traucējošas situācijas.

Profesors Pauls Mincs grāmatā „Krimināltiesību kurss: vispārējā daļa. 2.pārstrādātais un papildinātais izdevums” norādījis, ka vēl 19.gadsimtā krimināltiesību doktrīna atmeta noziedznieka atbildības principu par visām viņa uzvedības sekām, neskatoties uz mehāniskā cēloniskā sakara esamību, ja nav vainīguma nosacījumu, proti, atbildība iestājas nevis par visām sekām, bet par tādām sekām, kuras var paredzēt, par normālām, tipiskām, t.s. „adekvātām” sekām, no kā izveidojās adekvātās cēlonības teorija.

Otras personas neuzmanīga klātnākoša darbība neaptver iepriekšējo darbību, par šīm sekām cilvēks atbild par tik, par cik viņš varēja un viņam vajadzēja tās paredzēt.

Minētās starpkaru Latvijas krimināltiesību doktrīnas atziņas par cēloņsakarību ir bijušas aprobētas arī Latvijas Senāta judikatūrā, piemēram, 1927.gada 29.aprīļa spriedumā Nr. 96 norādīts, ka saskaņā ar Sodu likuma 43.pantu apsūdzētais neatbild par tādu blakus faktoru iedarbošanās rezultātiem, kurus viņš nevarēja ne paredzēt, ne novērst. Tīša un apzināta trešo personu noziedzīga darbība, kura ikdienišķā dzīvē nav paredzama un kura kā blakus faktors iejaukusies apsūdzētā rīcībā un bijusi par noziedzīgā rezultāta tiešo cēloni, pārtrauc cēloņsakarību starp apsūdzētā rīcību un noziedzīgo rezultātu, pie kam katrs atbild tikai par savas darbības rezultātiem.

Arī Latvijas mūsdienu krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka apstākļi, ko noziedzīga nodarījuma izdarītājs nav spējis paredzēt, nevar kļūt par nepieciešamību, lai iestātos konkrētas kaitīgās sekas. Krimināllikuma 10.panta ceturtā daļa noteic, ka nodarījums nav krimināli sodāms, ja persona neparedzēja, tai nevajadzēja un tā nevarēja paredzēt savas darbības vai bezdarbības kaitīgo seku iestāšanos. Tādējādi saskaņā ar Krimināllikuma 10.panta ceturto daļu tiesai bija jākonstatē, vai [pers. A] vēl pirms kustības bīstamības brīža rašanās vajadzēja un viņš objektīvi varēja paredzēt kaitīgo seku iestāšanās iespēju, ievērojot to, ka Ceļu satiksmes noteikumu prasības neuzliek par pienākumu transportlīdzekļu vadītājiem kaut ko paredzēt.

[7] Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 578.panta otro daļu cietušo [pers. C] un [pers. B]

pārstāvis [pers. G] iesniedzis iebildumus par apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzību, kuros lūdz atteikt ierosināt kasācijas tiesvedību, bet kasācijas tiesvedības ierosināšanas gadījumā – kasācijas sūdzību noraidīt.

Motivējot lūgumu, cietušo pārstāvis norādījis, ka apelācijas instances tiesas argumenti par morālā kaitējuma kompensācijas apmēru un aprēķināšanas kārtību ir pamatoti un atbilst Senāta 2020.gada 21.janvāra spriedumā lietā Nr. SKK-1/2020 ietvertajām atziņām, savukārt aizstāvja kasācijas sūdzība neatbilst Kriminālprocesa likuma prasībām, jo pamatota ar aizstāvja subjektīvo viedokli par lietā iegūto pierādījumu vērtējumu un iesniegta nolūkā panākt apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanu faktisku iemeslu dēļ, kas ir pretrunā ar Kriminālprocesa likuma 569.pantu.

**Motīvu daļa**

[8] Senāts atzīst, ka [..] apgabaltiesas 2020.gada [..] spriedums ir grozāms daļā par cietušo [pers. C] un [pers. B] labā piedzīto morālā kaitējuma kompensāciju, un morālā kaitējuma kompensācija cietušo [pers. C] un [pers. B] labā kriminālprocesā nav nosakāma, bet pārējā daļā apelācijas instances tiesas spriedums atstājams negrozīts.

[8.1] Cietušie [pers. C] un [pers. B] lūguši atlīdzināt viņiem nodarīto morālo kaitējumu 5000 *euro* apmērā katram (*2.sējuma 23.lapa*).

[8.2] Ar apelācijas instances tiesas spriedumu no apsūdzētā [pers. A] cietušo [pers. C] un [pers. B] labā piedzīta morālā kaitējuma kompensācija 200 *euro* apmērā katram, bet morālā kaitējuma kompensācija 4800 *euro* katra cietušā labā nav noteikta.

Pamatojot savu atzinumu par morālā kaitējuma kompensācijas piedziņu no apsūdzētā cietušo labā, apelācijas instances tiesa norādījusi, ka saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās apdrošināšanas atlīdzības likumu un Ministru kabineta 2014.gada 17.jūnija noteikumu Nr. 340 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem” 5.punktu (domājams – šo noteikumu pielikuma „Prasības apdrošināšanas atlīdzības aprēķināšanai” 5.punktu) apdrošināšanas atlīdzību par sāpēm un garīgajām ciešanām apgādnieka, apgādājamā vai laulātā nāves dēļ nosaka 30 minimālo mēnešalgu apmērā. Ievērojot to, ka ceļu satiksmes negadījuma dienā – 2014.gada [..] – Latvijas Republikā noteiktā minimālā mēnešalga bija 320 *euro*, atzīstams, ka apdrošināšanas atlīdzība cietušo labā tiks noteikta 9600 *euro* apmērā. Līdz ar to kriminālprocesa ietvaros katra cietušā labā piedzenama morālā kaitējuma kompensācija 200 *euro* apmērā.

[8.3] Kriminālprocesa likuma 22.pants garantē personai, kurai ar noziedzīgu nodarījumu radīts kaitējums, procesuālās iespējas materiālās un morālās kompensācijas pieprasīšanai un saņemšanai. Savukārt šajā pantā noteiktā pamatprincipa praktisku realizāciju reglamentē Kriminālprocesa likuma 26.nodaļā „Ar noziedzīgu nodarījumu radītā kaitējuma atlīdzināšana” ietvertās normas. Atbilstoši Kriminālprocesa likuma 350.panta pirmajā un otrajā daļā noteiktajam 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, tā ir krimināltiesisko attiecību noregulējuma elements. Kriminālprocesa likuma 353.panta pirmajā daļā norādītas personas, kurām var uzlikt kompensācijas samaksāšanas pienākumu. Atbilstoši šā panta pirmās daļas 1.punktam pienākumu samaksāt kompensāciju var uzlikt pilngadīgam apsūdzētajam, kas atzīts par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā. Savukārt šā panta otrā daļa noteic, ka citos gadījumos kompensāciju nenosaka, bet kaitējuma atlīdzināšana notiek civiltiesiskā kārtībā.

Kaitējuma kompensācijas saņemšanas kārtības regulējums cietušajiem, kas par tādiem atzīti noziedzīgajā nodarījumā, kas saistīts ar ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, būtiski atšķiras no vispārējās Kriminālprocesa likumā noteiktās kārtības, jo šajos gadījumos kaitējuma kompensācijas veidu, apmēru un saņemšanas kārtību regulē speciālais likums – Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (turpmāk – OCTA likums) – un saskaņā ar to izdotie Ministru kabineta noteikumi. Līdz ar to, izlemjot jautājumu par kaitējuma kompensāciju šīs kategorijas lietās, Kriminālprocesa likuma normas piemērojamas tiktāl, ciktāl tās neierobežo OCTA likumā ietvertās speciālās tiesību normas.

Atbilstoši OCTA likuma 19.panta otrās daļas 3.punktam kompensāciju par ceļu satiksmes negadījumā personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem, kas saistīti ar sāpēm un garīgām ciešanām (morālā kaitējuma kompensāciju), var saņemt apgādnieks, apgādājamais vai laulātais.

Savukārt saskaņā ar OCTA likuma 15.panta pirmās daļas 1.punktu un šā likuma pārejas noteikumu 19.punktu, iestājoties apdrošināšanas gadījumam par ceļu satiksmes negadījumiem, kuri notikuši no 2012.gada 1.jūnija līdz 2018.gada 31.decembrim, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda) sedz personai nodarītos zaudējumus, nepārsniedzot noteikto apdrošinātāja atbildības limitu – līdz 5 000 000 *euro* –*,* neatkarīgi no cietušo personu skaita. OCTA likuma 15.panta otrā daļa noteic, ka zaudējumus, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar šo likumu vai kuri pārsniedz noteikto apdrošinātāja atbildības limitu, trešā persona ir tiesīga pieprasīt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Senāts jau iepriekš vairākkārt ir norādījis, ka kriminālprocesā no vainīgās personas var tikt piedzīti tie zaudējumi, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar OCTA likumu, vai kuri pārsniedz OCTA likumā vai saskaņā ar to izdotajos normatīvajos aktos noteikto apdrošinātāja atbildības limitu. Pārējos gadījumos kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā nenoteic (*Augstākās tiesas 2020.gada 21.janvāra lēmums lietā Nr. SKK-1/2020 (11181142713), Augstākās tiesas 2020.gada 18.februāra lēmums lietā Nr. SKK-93/2020 (11210010018), Augstākās tiesas 2021.gada 28.jūlija lēmums lietā Nr. SKK-432/2021 (11520001720)*.

Pamatojot šādu atziņu, Senāts norādījis, ka iespēja cietušajam saņemt kompensāciju no apdrošinātāja, nevis no vainīgās personas, ir labvēlīga ne tikai vainīgajai personai, kuras civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta, bet arī cietušajam, jo zaudējumu piedziņa no vainīgās personas, nevis no apdrošinātāja, var būt apgrūtināta, ņemot vērā iespējamo vainīgās personas maksātspēju, piedziņas procesa sarežģītību un ilgumu. 2009.gada 16.septembra Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK preambulas 30.punktā ir tieši norādīts, ka tiesības atsaukties uz apdrošināšanas līgumu un izvirzīt tiešu prasību pret apdrošināšanas sabiedrību ir ļoti nozīmīgs faktors jebkurā transportlīdzekļa negadījumā cietušo personu aizsardzībai. Lai veicinātu efektīvu un ātru prasījumu nokārtošanu un lai pēc iespējas izvairītos no dārgiem juridiskiem procesiem, tiesības izvirzīt tiešu prasību pret apdrošināšanas sabiedrību, kas sedz atbildīgās personas civiltiesisko atbildību, būtu jāparedz jebkuros mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušajiem.

Ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas norādīto OCTA sistēmas mērķi – aizsargāt negadījumos cietušos pret transportlīdzekļu izraisītiem zaudējumiem (*Eiropas Savienības Tiesas 2018.gada 15.novembra sprieduma lietā „BTA Baltic Insurance Company”, C-684/17,* [*ECLI:EU:C:2018:917,*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/eclinolemumi/ECLI%3AEU%3AC%3A2018%3A917%2C) *33.punkts*) –, kas tiek īstenots, izveidojot tam īpaši paredzēto kompensācijas mehānismu – iespēju saņemt kompensāciju no apdrošinātāja vai Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja (*Eiropas Savienības Tiesas 2018.gada 4.septembra sprieduma lietā “Juliana”, C-80/17,* [*ECLI:EU:C:2018:661,*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/eclinolemumi/ECLI%3AEU%3AC%3A2018%3A661%2C) *47.punkts*) –, domājams, ka ceļu satiksmes negadījumā cietušajai personai nodarīto zaudējumu pilnīga vai daļēja piedziņa no ceļu satiksmes negadījumā vainīgās personas, nenodrošina šī mērķa sasniegšanu (*Augstākās tiesas 2020.gada 21.janvāra lēmums lietā Nr. SKK-1/2020 (11181142713)*).

Tādējādi visos OCTA likuma 19.panta otrajā daļā paredzētajos gadījumos zaudējumu atlīdzība ceļu satiksmes negadījumā cietušajai personai ir jāizmaksā apdrošinātājam vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojam. Turklāt OCTA likuma 15.pants attiecas gan uz personai nodarītajiem mantiskajiem zaudējumiem, gan nemantisko kaitējumu.

No lietas materiāliem pievienotā Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2015.gada [..] paziņojuma redzams, ka cietušie bija vērsušies birojā ar iesniegumu par apdrošināšanas atlīdzību sakarā ar ceļu satiksmes negadījumu, taču apdrošināšanas atlīdzība cietušajiem nav izmaksāta, norādot, ka lēmums par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu sakarā ar cietušās personas nāvi var tikt pieņemts, ja ceļu satiksmes negadījuma zaudējumu nodarījušās personas vaina ir noskaidrota vai ir zināma zaudējumu nodarījusī persona (*2.sējums, lietas lapa 19*).

Pamatojot savus atzinumus par morālā kaitējuma kompensācijas piedziņu cietušo labā, apelācijas instances tiesa nepamatoti atsaukusies uz Ministru kabineta 2014.gada 17.jūnija noteikumu Nr. 340 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem” pielikuma „Prasības apdrošināšanas atlīdzības aprēķināšanai” 5.punktu, jo šie noteikumi stājušies spēkā 2014.gada 11.jūlijā, proti, pēc inkriminētā ceļu satiksmes negadījuma. Šiem noteikumiem nav pievienoti pārejas noteikumi, kuros būtu atrunāts, ka noteikumi piemērojami arī attiecībā uz tām tiesiskajām attiecībām, kuras radušās pirms šī normatīvā akta spēkā stāšanās. Tāpat nav pamata morālā kaitējuma kompensācijas noteikšanai arī atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 17.maija noteikumiem Nr. 331 „Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem”, kas bija spēkā inkriminētā ceļu satiksmes negadījuma laikā, jo ar Satversmes tiesas 2014.gada 29.decembra spriedumu lietā Nr. 2014-06-03 šo noteikumu 3.2.apakšpunkts un 7.punkts attiecībā uz personām, kuru prasības par atbilstošu apdrošināšanas atlīdzības apmēru tiek izskatītas vispārējās jurisdikcijas tiesā, atzīti par neatbilstošiem OCTA likuma 15.panta pirmās daļas 1.punktam un par spēkā neesošiem no to spēkā stāšanās brīža, proti, no 2005.gada 21.maija.

Pamatojot šādu atzinumu, Satversmes tiesa norādījusi, ka tādējādi vispārējās jurisdikcijas tiesām būs iespējams noteikt šīm personām izmaksājamo apdrošināšanas atlīdzību atbilstoši OCTA likuma un ES direktīvu prasībām.

Turklāt atbilstoši OCTA likuma 19.panta ceturtajai daļai, ja persona uzskata, ka tai nodarītie zaudējumi, kas minēti šā panta pirmajā un otrajā daļā, naudas izteiksmē ir lielāki nekā atbilstoši šā panta trešajai daļai aprēķinātā apdrošināšanas atlīdzība, tai ir tiesības vērsties pie apdrošinātāja vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda) ar lūgumu pārskatīt pieņemto lēmumu par apdrošināšanas atlīdzību un gadījumā, ja apdrošināšanas aprēķinātā atlīdzība nesniedz gandarījumu par morālo aizskārumu, cietušais var celt prasību pret apdrošinātāju vispārējās jurisdikcijas tiesā.

Ievērojot to, ka kaitējuma kompensācijas pienākums cietušajiem, kas par tādiem atzīti noziedzīgajā nodarījumā, kas saistīts ar ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, noteikts apdrošinātājam, apelācijas instances tiesa, piedzenot no apsūdzētā [pers. A] cietušo [pers. C] un [pers. B] labā morālā kaitējuma kompensāciju 200 *euro* apmērā katram cietušajam, ir pārkāpusi Kriminālprocesa likuma 353.panta otrās daļas prasības. Pieļautais pārkāpums atzīstams par Kriminālprocesa likuma būtisku pārkāpumu šā likuma 575.panta trešās daļas izpratnē, kas novedis pie nelikumīga nolēmuma daļā par morālā kaitējuma kompensācijas piedziņu.

[9] Senāts atzīst, ka pārējā daļā apelācijas instances tiesas spriedums atstājams negrozīts, bet apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzība noraidāma.

Apsūdzētais [pers. A] tiesiski un pamatoti atzīts par vainīgu inkriminētajā noziedzīgajā nodarījumā, un viņa darbības pareizi kvalificētas pēc Krimināllikuma 260.panta otrās daļas. Par izdarīto noziedzīgo nodarījumu apsūdzētajam noteikts tiesisks, pamatots un taisnīgs sods, ievērojot Krimināllikuma 35.pantā noteikto soda mērķi un Krimināllikuma 46.pantā norādītos soda noteikšanas vispārīgos principus. Iztiesājot lietu šajā daļā, apelācijas instances tiesa nav pieļāvusi Krimināllikuma pārkāpumus vai Kriminālprocesa likuma būtiskus pārkāpumus, kas varētu būt par pamatu apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanai vai grozīšanai.

[9.1] Apsūdzētajam [pers. A] inkriminēts, ka viņš, pārkāpjot Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi”, kas bija spēkā ceļu satiksmes negadījuma laikā, 4., 10., 38.4., 113., 153. un 154. punkta prasības, laikus nepamanīja, ka pretimbraucošais [mazgadīgais] velosipēdists [pers. F], kuram bija kustības priekšroka un atļauts pārvietoties pa visu brauktuves platumu, netika galā ar velosipēda vadību un mainīja kustības virzienu uz viņa pusi, laikus nesamazināja braukšanas ātrumu un pilnībā neapturēja transportlīdzekli, bet turpināja kustību uz priekšu un ar autovilciena priekšējo daļu notrieca mazgadīgo velosipēdistu, proti, izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kurā iestājās [pers. F] nāve.

Apelācijas instances tiesa, pamatojoties uz lietā iegūtajiem pierādījumiem, konstatējusi, ka ceļu satiksmes negadījuma vieta atradās ceļa zīmes „Dzīvojamā zona” darbības zonā. Šo faktu kasācijas sūdzībā nav apstrīdējis arī apsūdzētā [pers. A] aizstāvis. Savukārt ceļu satiksmes kārtību šajās zonās noteica Ceļu satiksmes noteikumu 13.sadaļā „Ceļu satiksme dzīvojamās zonās” ietvertās normas, tajā skaitā 153.punkts, kas noteica, ka dzīvojamā zonā gājējiem un velosipēdu vadītājiem atļauts pārvietoties pa ietvēm un pa brauktuvi visā tās platumā, un 154.punkts, kas noteica, ka dzīvojamā zonā gājējiem un velosipēdu vadītājiem ir priekšroka, taču viņiem aizliegts nepamatoti traucēt citu transportlīdzekļu braukšanu.

Tas nozīmē, ka transportlīdzekļu vadītājiem, pārvietojoties dzīvojamās zonas teritorijā, ir jāievēro īpaša piesardzība.

[9.2] No apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzības kopējā satura izriet, ka aizstāvības pozīcijas pamatā ir eksperta [pers. E] 2014.gada [..] atzinumā Nr. [..] [Nr. 1] sniegtie secinājumi par to, ka: 1) par negadījuma rašanās iemeslu uzskatāma velosipēdista strauja kustības virziena maiņa no ceļa malas uz vidusdaļas pusi tuvu braucošajam autovilcienam; 2) no tehniskā redzes viedokļa nav pamata uzskatīt, ka autovilciena vadītājam bija iespēja novērst uzbraukumu velosipēdistam.

Senāts atzīst, ka šādi eksperta secinājumi paši par sevi nevar būt par pamatu apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanai, jo pastāv nosacījumi, kad kustības bīstamības rašanās moments, izvērtējot to no vispārējās kustības drošības viedokļa, var atšķirties no ekspertu atzinumos norādītā. Tādējādi līdz ar transportlīdzekļa vadītāja iespēju novērst ceļu satiksmes negadījumu no tehniskā redzes viedokļa, uz ko atbildi savas kompetences robežās var sniegt eksperts, ir jāizvērtē arī transportlīdzekļa vadītāja iespēja novērst ceļu satiksmes negadījumu no vispārējās kustības drošības viedokļa, un uz šo jautājumu atbilde ir jāsniedz tiesai, novērtējot visus lietā iegūtos pierādījumus to kopumā un savstarpējā sakarībā.

Apelācijas instances tiesa pamatoti norādījusi uz inkriminētā ceļu satiksmes negadījuma īpašajiem apstākļiem – to, ka viens no ceļu satiksmes negadījuma dalībniekiem bija [mazgadīgs] bērns, kurš ceļu satiksmes negadījuma brīdī ar velosipēdu pārvietojās pa dzīvojamās zonas teritoriju.

Latvijas Tiesu ekspertīžu zinātniskās pētniecības laboratorijas autores N. Frīdmanes izstrādātajās metodiskajās rekomendācijās darbā „Uzbraukums gājējam”, uz kurām savā kasācijas sūdzībā plaši atsaucies apsūdzētā [pers. A] aizstāvis, norādīts, ka bērni ir bīstamākā gājēju kategorija, jo viņu uzmanība biežāk novēršas no ceļu satiksmes situācijas. Bērnu bīstamības uztvere atšķiras no pieaugušo, un reakcija uz bīstamības rašanos var būt neadekvāta objektīvai ceļu satiksmes situācijai. Mazgadīgie bērni vispār nav spējīgi pareizi novērtēt bīstamību un, arī koncentrējot savu uzmanību uz transportlīdzekli, var izdarīt darbības, kuru rezultātā notiks ceļu satiksmes negadījums.

Nepastāvot iespējai transportlīdzekļa vadītājam precīzi noteikt gājēja vecumu, tā iespējamo tālāko rīcību, rodoties šaubām, no kustības drošības viedokļa, vadītājam būtu jāparedz iespējamā bīstamības rašanās.

Vērtējot iepriekš minēto, var secināt, ka kustības bīstamība rodas momentā, kad, no vienas puses, vadītājam ir objektīva iespēja novērtēt gājēja rīcību kā bīstamu, ja tā netiks mainīta, neatkarīgi no tā, vai gājēja rīcība ir pretrunā ar Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, vai nav, un, no otras puses, vadītājam nekavējoši jāveic nepieciešamās darbības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījuma rašanos (*Frīdmane N. Uzbraukums gājējam. Metodiskās rekomendācijas izziņas, prokuratūras un tiesas darbiniekiem. LTEZPL autotehnisko ekspertīžu daļa. Rīga, 1996., 24.*– *25.lpp*.).

No minētajām atziņām izriet, ka transportlīdzekļa vadītājam, ja viņam ir objektīva iespēja novērtēt gājēja rīcību kā bīstamu, nekavējoties jāveic nepieciešanās darbības, lai novērstu ceļu satiksmes negadījuma rašanos, turklāt faktam, ir vai nav gājējs pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumus, nav būtiskas nozīmes. Ja gājējs ir mazgadīgs bērns, kura iespējamo tālāko rīcību nav iespējams prognozēt, transportlīdzekļa vadītājam ir jāparedz iespējamā bīstamības rašanās.

Apelācijas instances tiesa, pamatojoties uz lietā iegūtajiem pierādījumiem, tajā skaitā paša apsūdzētā [pers. A] pirmstiesas kriminālprocesā sniegtajām liecībām un notikuma vietā izvietotās videokameras ierakstā fiksēto, secinājusi, ka, uzsākot braukt ar velosipēdu, mazgadīgais [pers. F] brauca nestabili, nedaudz grīļojoties, bet autovilciena tuvumā pamazām sasvērās un ripoja uz autovilciena pusi, līdz, krītot no velosipēda, pakļuva zem autovilciena priekšējā riteņa. Savukārt autovilciena vadītājs, kura redzeslokā [pers. F] neapšaubāmi atradās, tuvojoties mazgadīgajam velosipēdistam, nesamazināja braukšanas ātrumu.

Ievērojot minēto, apelācijas instances tiesa pamatoti secinājusi, ka kustības bīstamība, kuru radīja mazgadīgā [pers. F] rīcība, radās no brīža, kad mazgadīgais velosipēdists [pers. F] nokļuva autovilciena vadītāja redzeslokā, savukārt autovilciena vadītājs [pers. A], pastāvot no ceļu satiksmes drošības viedokļa acīmredzamai nepieciešamībai un iespējai samazināt braukšanas ātrumu vai apturēt autovilcienu, nesamazinot braukšanas ātrumu, turpināja kustību uz priekšu un ar autovilciena priekšējo daļu notrieca velosipēdistu. Apelācijas instances tiesa pamatoti atzinusi, ka inkriminētajos apstākļos autovilciena vadītājs [pers. A], ievērojot mazgadīgā velosipēdista [pers. F] rīcību, varēja un viņam vajadzēja paredzēt ceļu satiksmes negadījuma iespējamību un atbilstoši rīkoties, lai to novērstu.

Senāts atzīst, ka apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzības argumenti, ar kuriem apstrīdēti šie apelācijas instances tiesas atzinumi, pamatoti ar atšķirīgu pierādījumu vērtējumu, savukārt lietā iegūto pierādījumu ticamības un pietiekamības izvērtējumu atbilstoši Kriminālprocesa likuma 569.pantam veic tā tiesa, kas iztiesā lietu pēc būtības.

[9.3] Senāts norāda, ka aizstāvja kasācijas sūdzībā ietvertās atsauces uz iepriekš minētajā Latvijas Tiesu ekspertīžu zinātniskās pētniecības laboratorijas autores N. Frīdmanes darbā „Uzbraukums gājējam”, kā arī Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodiskajos norādījumos „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana” sniegtajām atziņām nav attiecināmas uz izskatāmo kriminālprocesu, kura īpašā pazīme ir apstāklis, ka viens no inkriminētā ceļu satiksmes negadījuma dalībniekiem ir [mazgadīgs] bērns.

[9.4] Senāts atzīst, ka apelācijas instances tiesa spriedumā nepamatoti atsaukusies uz Rīgas domes 2014.gada [..] saistošajiem noteikumiem Nr. [..] „[..]”, jo uz inkriminētā ceļu satiksmes negadījuma brīdi šie noteikumi vēl nebija pieņemti. Vienlaikus Senāts atzīst, ka šī kļūdainā atsauce nevar būt par pamatu apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanai, jo nav novedusi pie nelikumīga nolēmuma. Pretēji kasācijas sūdzībā norādītajam apelācijas instances tiesa savus atzinumus par to, ka mazgadīgais velosipēdists [pers. F] nav pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumus, ir pamatojusi nevis ar atsauci uz minētajiem pašvaldības saistošajiem noteikumiem, bet atzinusi par pareiziem pirmās instances tiesas secinājumus šajā daļā.

Tāpat nav pamata apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanai arī tā iemesla dēļ, ka apelācijas instances tiesa spriedumā atsaukusies uz SIA „Rīgas meži” 2012.gada [..] noteikumiem „[..]”, kuru pārkāpums apsūdzētajam nav inkriminēts. No lietas materiāliem redzams, ka apelācijas instances tiesa spriedumā ir pamatojusies uz šo noteikumu 4.punktu, kurā norādīts noteikumu mērķis, un uz 12.punktu, kurā ietverts Ceļu satiksmes noteikumu 154.punktam analoģisks nosacījums par to, ka parka teritorijā transportlīdzekļa vadītajiem vienmēr jādod priekšroka parka apmeklētājiem, kas pārvietojas ar kājām un transporta līdzekļiem bez motora. Turklāt šo noteikumu teksts ir pievienots kriminālprocesa materiāliem kopš pirmstiesas izmeklēšanas pabeigšanas brīža, līdz ar to, apsūdzētais, īstenojot savu aizstāvību, jebkurā iztiesāšanas stadijā varēja paust savu attieksmi pret šo normatīvo aktu.

[9.5] Apelācijas instances tiesa, atsaucoties uz Kriminālprocesa likuma 130.panta otrās daļas 2.punktu, ir atzinusi par nepieļaujamām eksperta [pers. D] 2017.gada [..] atzinumā Nr. [..] ietvertās ziņas, konstatējot, ka eksperta pētījumu ir veikusi persona, kuras identitāti nav iespējams noskaidrot. Šāds apelācijas instances tiesas secinājums ir saistīts ar specializēto datorprogrammu *PC-Crash*, kuru eksperta atzinuma sagatavošanā izmantojusi nezināma persona Maskavā, ievadot modelētajā situācijā eksperta [pers. D] nosūtītos datus. Šī iemesla dēļ apelācijas instances tiesa ir prezumējusi, ka ekspertīzes rezultātā ziņas par faktiem ir ieguvusi persona, kurai saskaņā ar Kriminālprocesa likumu nebija tiesības veikt ekspertīzi.

Pamatojot savus atzinumus šajā daļā, apelācijas instances tiesa atsaukusies eksperta [pers. D] liecībām par to, ka viņa rīcībā nav licencētas datorprogrammas *PC-Crash*, tāpēc viņš datu kopu ar negadījuma modelēšanai nepieciešamo lielumu mērījumiem ir nosūtījis sadarbības iestādei Maskavā un ir saņēmis atbildi, kuras rezultātus iekļāvis sagatavotajā atzinumā. Tieši kurš speciālists ir sagatavojis šo atbildi, viņam nav zināms.

Senāts atzīst, ka apelācijas instances tiesa eksperta [pers. D] atzinumā Nr. [..] iekļautās ziņas par nepieļaujamām un pierādīšanā neizmantojamām pilnā apjomā atzinusi bez pietiekoša pamatojuma.

No eksperta atzinuma Nr. [..] rezolutīvās daļas izriet, ka eksperts [pers. D] norādījis tajā trīs secinājumus: 1) dotajā gadījumā no tehniskā redzes viedokļa par kustības bīstamības rašanās brīdi būtu uzskatāms moments, kad velosipēdists no brauktuves malas uzsāka kustību uz brauktuves vidusdaļu izklaides ceļu vilcieniņa sastāva virzienā; 2) dotajā situācijā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva vadītājam no mirkļa, kad velosipēda vadītājs uzsāka kustību minētā izklaides ceļu vilcieniņa sastāva virzienā, nebija tehniskas iespējas novērst uzbraukumu velosipēdistam; 3) dotajā ceļu transporta situācijā no tehniskā redzes viedokļa var secināt, ka reāli pastāvēja iespēja, ka izklaides ceļu vilcieniņa sastāva vadītājam tehniski varēja nebūt iespējas laikus pamanīt brīdi, kad velosipēdists uzsāka kustības virziena maiņu uz brauktuves vidu, jo vilcēja un tā kabīnes tehniskā konstrukcija ievērojami ierobežoja vadītājam iespēju redzēt transportlīdzekļa tuvumā zemus objektus, it sevišķi pa labi no sastāva.

Savukārt eksperta atzinuma pētījumu daļa liecina par to, ka specializētā datorprogramma *PC-Crash* ir izmantota, lai pamatotu vienīgi trešo secinājumu. Savukārt pirmo un otro secinājumu eksperts [pers. D] ir izdarījis, izmantojot viņa rīcībā nodotās krimināllietas Nr. [..] materiālu kopijas un notikuma videoierakstu.

Lai arī apelācijas instances tiesa, uzskatot eksperta [pers. D] atzinumā Nr. [..] iekļautās ziņas par nepieļaujamām pilnā apjomā, šī eksperta atzinuma pirmo un otro secinājumu nav vērtējusi, Senāts atzīst, ka šis apstāklis nevar būt par pamatu apelācijas instances tiesas sprieduma atcelšanai, jo nav novedis pie nelikumīga nolēmuma. No lietas materiāliem redzams, ka eksperts [pers. E] 2014.gada [..] atzinumā Nr. [..] [Nr. 1] izdarījis secinājums, kas pēc būtības atbilst eksperta [pers. D] 2017.gada [..] atzinuma Nr. [..] pirmajam un otrajam secinājumiem, savukārt eksperta [pers. E] atzinumā ietverto ziņu pieļaujamību un ticamību apelācijas instances tiesa nav apšaubījusi.

[10] Ievērojot minēto, Senāts atzīst, ka apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzībā norādītie motīvi apelācijas instances tiesas nolēmuma atcelšanai daļā par apsūdzētā vainīgumu nav guvuši apstiprinājumu. Apelācijas instances tiesas spriedums gan daļā par apsūdzētā vainīgumu, gan daļā par viņam noteikto sodu atbilst Kriminālprocesa likuma 511., 512. un 564.panta prasībām. Iztiesājot lietu šajā daļā, apelācijas instances tiesa nav pieļāvusi Krimināllikuma pārkāpumus vai Kriminālprocesa likuma būtiskus pārkāpumus šā likuma 575.panta trešās daļas izpratnē, tādēļ apelācijas instances tiesas nolēmums šajā daļā atstājams negrozīts.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 585.panta, 587.panta pirmās daļas 4.punktu,

tiesa

**nolēma:**

grozīt [..] apgabaltiesas 2020.gada [..] spriedumu daļā par morālā kaitējuma kompensācijas piedziņu no apsūdzētā [pers. A] cietušo [pers. C] un [pers. B] labā 200 *euro* apmērā katram cietušajam. Morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā nenoteikt.

Pārējā daļā apelācijas instances tiesas spriedumu atstāt negrozītu, bet apsūdzētā [pers. A] aizstāvja kasācijas sūdzību noraidīt.

Lēmums nav pārsūdzams.

1. Slēgtas lietas statuss. Publicēti izvilkumi no nolēmuma. [↑](#footnote-ref-1)