NORAKSTS
Lieta Nr. A42522106
(A-1149-08/2)

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2008.gada 21.aprīlī

Administratīvā rajona tiesa šādā sastāvā:
tiesnesis M.Mednis,
piedaloties pieteicējam *J.K.*, pieteicēja pārstāvim uz Administratīvā procesa likuma 38.apnta pirmajā daļā paredzētā mutvārdu pilnvarojuma pamata *R.A.*, Latvijas Republikas pusē pieaicinātās Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes pārstāvim Andrim Berkanam un trešai personai atbildētāja pusē *I.M.*,
atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc *J.K.* pieteikuma par Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2006.gada 13.septembra lēmuma Nr.1916 atcelšanu, un tiesa konstatēja sekojošo.

Aprakstošā daļa

[1] 2006.gada 10.oktobrī Administratīvajā rajona tiesā saņemts *J.K.* (turpmāk arī – pieteicējs) pieteikums (lietas 3.-4.lp.) par Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes (turpmāk arī - Pārvalde jeb atbildētājs) 2006.gada 13.septembra lēmuma Nr.1916 (turpmāk arī – Lēmums) atcelšanu un 2006.gada 11.oktobrī ierosināta administratīvā lieta. Ar Administratīvās rajona tiesas 2007.gada 12.februāra lēmumu lietā pieaicināta trešā persona atbildētāja pusē *I.M.*.
[2] Atbilstoši administratīvā pārkāpuma lietas materiāliem:
[2.1] 2006.gada 15.jūlijā, Rīgā, ap plkst. 9:55, Dzirciema ielā, pretī Dzirciema ielas ēkai Nr.1a notika ceļu satiksmes negadījums starp transportlīdzekļiem Škoda 15-TMR (turpmāk arī - trolejbuss), valsts reģistrācijas numurs (turpmāk – v.n.) */dzēsta valsts reģistrācijas numura zīme/*, ko vadīja *J.K.*, un Mercedes Benz 0530L (turpmāk arī - autobuss), v.n. */dzēsta valsts reģistrācijas numura zīme/*, ko vadīja *I.M.*.
[2.2] Pārvaldes Patruļpolicijas vienības 2. bataljona jaunākais inspektors ceļu satiksmes negadījuma vietā sastādīja apskates protokolu PK Nr.340834 un konstatēja, ka pieteicējs nav ievērojis Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk tekstā - CSN) 10. un 119.punkta prasības, kā arī sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA097371 (turpmāk arī – Protokols). Apskates protokolā aculiecinieki netika norādīti.
[2.3] 2006.gada 17.jūlijā Pārvaldes Ceļu policijas nodaļas (turpmāk tekstā - CPN) priekšnieka vietnieks, izskatot lietas materiālus, saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk tekstā - LAPK) 149.8.panta 25.daļu, pieņēma lēmumu Nr.050/PA097371 par pieteicēja saukšanu pie administratīvās atbildības, piemērojot viņam brīdinājumu.
[2.4] Iepriekš minēto lēmumu pieteicējs apstrīdēja Pārvaldē un Pārvaldes priekšnieka vietnieks ar Lēmumu nolēma atstāt negrozītu CPN priekšnieka vietnieka 2006.gada 17.jūlija lēmumu Nr.050/PA097371 un sūdzību noraidīt, norādot:

[2.4.1] Notikuma vietā sniegtajā paskaidrojumā autobusa vadītājs *I.M.* norāda, ka vadījis autobusu pa Dzirciema ielu. Šķērsojis krustojumu ar Jūrmalas gatvi. Tad pa otro joslu braucošā trolejbusa vadītājs sācis veikt pārkārtošanās manevru uz pirmo braukšanas joslu. Lai izvairītos no transportlīdzekļu sadursmes ieņēmis malējo stāvokli un bremzējis līdz pilnīgai autobusa apturēšanai. Tomēr ar aizmugurējo labo sānu trolejbuss aizķēris viņa vadītā autobusa kreiso sānu skata spoguli.
[2.4.2] Notikuma vietā sniegtajā paskaidrojumā trolejbusa vadītājs *J.K.* norādīja, ka vadījis trolejbusu pa Dzirciema ielu pilsētas centra virzienā. Pārbraucot krustojumu ar Jūrmalas gatvi braucis pa otro joslu. Aizmugurē pa pirmo braukšanas joslu braucis autobuss. Autobusa vadītājs braucis ar lielu ātrumu un nav devis viņam iespēju veikt pārkārtošanās manevru uz pirmo braukšanas joslu, lai piebrauktu pie pieturvietas. Rezultātā trolejbusa labās puses sāns saskāries ar autobusa kreiso sānu skata spoguli.
[2.4.3] Izvērtējot apskates protokolu un abu vadītāju paskaidrojumus, atbildētājs secināja, ka ceļu satiksmes negadījums noticis, brīdī, kad trolejbusa vadītājs *J.K.*, nedodot ceļu autobusa vadītājam, kas, nemainot kustības virzienu, braucis pa pirmo braukšanas joslu, neievērojot drošu sānu intervālu, veicis pārkārtošanās manevru pa labi. Līdz ar ko secināms, ka trolejbusa vadītājs *J.K.* dotajā gadījumā nebija ievērojis CSN 10., 70. un 119.punkta prasības.
[2.4.5] Trolejbusa vadītāja apgalvojums, ka ceļu satiksmes negadījums noticis tādēļ, ka autobusa vadītājs pirms sadursmes palielinājis ātrumu un nav darījis visu iespējamo, lai izvairītos no sadursmes, nav ņemams vērā, jo neatbilst lietā esošajiem faktiem, kas uzskatāmi par pierādījumiem lietā. Autobusa izvietojums uz brauktuves pēc notikušā negadījuma liecina par tā vadītāja mēģinājumu izvairīties no transportlīdzekļu sadursmes, jo autobuss ieņēmis stāvokli pēc iespējas tuvāk labajai brauktuves malai.
[3] Pieteikumā (lietas 3.-4.lp.) pieteicējs Lēmumam nepiekrīt, norādot:
[3.1] Pieteicējs nepiekrīt Lēmuma secinājumam, ka nav rīkojies saskaņā ar CSN 10., 70. un 119. punkta prasībām. Kā jau minēts paskaidrojumā, jau uzsākot pārkārtošanās manevru un pirms tam ieslēdzot gaismas virzienrādītāju, pieteicējs bija jau daļēji atradies uz labās malējās braukšanas joslas, bet autobusa vadītājs, kurš brauca tajā pašā virzienā, pa labo malējo joslu palielināja braukšanas ātrumu, kā rezultātā strauji samazinājās intervāls un distance, un autobusa vadītājs ar autobusa atpakaļskata spoguli aizķēra pieteicēja vadītā trolejbusa aizmugurējo daļu. Šīs situācijas rašanās iniciators nebija pieteicējs, kas pirms veica pārkārtošanās manevru, ievēroja visus nosacījumus, kas minēti CSN 70. punktā.
[3.2] Autobusa vadītājs nebija rīkojies atbilstoši CSN 10. punktu prasībām, t.i. ceļu satiksmes dalībniekiem jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas, jo laikā, kad pieteicējs veica pārkārtošanās manevru autobusa vadītājs strauji paātrināja ātrumu, neļaujot pabeigt manevru, neņemot vērā to, ka trolejbusa garums ir aptuveni 15 metri.
[4] Atbildētājs paskaidrojumā (lietas 11.-12.lp.) norāda, ka Lēmums pieņemts, nepārkāpjot tiesību normas, ir likumīgs un pamatots, papildus paskaidrojot:
[4.1] No vietas apskates protokola redzams, ka trolejbusa vadītājs, nedodot ceļu autobusa vadītājam, kas, nemainot kustības virzienu, braucis pa pirmo braukšanas joslu, neievērojot drošu sānu intervālu, veicis pārkārtošanās manevru pa labi. Minēto faktu pierāda spoguļa lauskas, kas pēc negadījuma palika pirmajā braukšanās joslā un, ņemot vērā to izvietojumu attiecība pret autobusu, liecina par sitienu no aizmugures

autobusam no kreisās priekšējas daļas puses. Trolejbusa fiksēto bojājumu raksturs (noskrāpēts aizmugurējais stikls) liecina par to, ka trolejbuss negadījuma brīdī ir braucis ar lielāko kustības ātrumu, nekā otrā negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis.
[4.2] Trolejbusa vadītāja apgalvojums, ka ceļu satiksmes negadījums noticis tādēļ, ka autobusa vadītājs pirms sadursmes palielinājis ātrumu un nav darījis visu iespējamo, lai izvairītos no sadursmes, nav ņemams vērā, jo neatbilst lietā esošajiem faktiem, kas uzskatāmi par pierādījumiem lietā. Autobusa izvietojums uz brauktuves pēc notikušā negadījuma, lausku atrašanas vieta, kā arī bojājumu raksturs, liecina par tā vadītāja mēģinājumu izvairīties no transportlīdzekļu sadursmes, bremzējot, ka arī ieņemot stāvokli pēc iespējas tuvāk labajai brauktuves malai.
[5] Tiesas sēdē pieteicēja pārstāvis pieteikuma prasījumu uzturēja, lietas materiāliem lūdza pievienot fotogrāfijas un papildinājumus (lietas 38.-42.lp.), paskaidrojot:
[5.1] Apskates protokola PK 340834 ceļu satiksmes negadījuma shēma sastādīta nepareizi, uz tās nav atainota reālā ielas situācija. No shēmas izriet, ka Dzirciema ielas platums attālumā no krustojuma līdz sabiedriskā transporta pieturai ir visā garumā vienāds, 12,0 metri, mērījums veikts sabiedriskā transporta pieturas vietā (kabatā). Tas neatbilst īstenībai, jo tieši negadījuma vietā, uz shēmas punkts, kur atradās spoguļa lauskas, ir ielas sašaurinājums. Veikts mērījums no apmales līdz spoguļa lauskām, nav veikts ielas platuma mērījums dotajā vietā, kas norādītu uz ielas platuma sašaurinājumu.
[5.2] Trolejbuss šķērsoja Dzirciema un Jūrmalas gatves ielu krustojumu pa otro braukšanas joslu (kreiso malējo), bet autobuss pa pirmo (labo malējo) un mazliet aiz trolejbusa. Uz Dzirciema ielas pirms krustojuma ar Jūrmalas gatvi ir divas braukšanas joslas, bet aiz krustojuma uz Dzirciema ielas nav joslu sadalījuma un aptuveni pēc 100 metriem no krustojuma ir Dzirciema ielas sašaurinājums. Ja šķērsojot Dzirciema un Jūrmalas gatves ielu krustojumu blakus brauc divi transporta līdzekļi, tad sašaurinājuma vietā transporta līdzeklis, kurš brauca pa labo malējo stāvokli ir spiests mainīt kustības virzienu, jo viņa kustības josla izzūd. CSN 81.punkts nosaka, ka pārkārtojoties transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzekļiem, kas, nemainot braukšanas virzienu, brauc blakus. Vienā virzienā braucošiem transportlīdzekļiem pārkārtojoties vienlaikus, transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš transportlīdzeklim, kas atrodas pa labi. Minētajā situācijā pārkārtojās autobuss, jo viņa braukšanas josla beidzās.
[5.3] Saskaņā ar LAPK 248.panta 1.daļu, administratīvā pārkāpuma protokola saturs – „Protokolā par administratīvo pārkāpumu norāda protokola sastādīšanas laiku un vietu, protokola sastādītāja vārdu, uzvārdu, institūciju, kuru viņš pārstāv, amatu; ziņas par pārkāpēja personu; administratīvā pārkāpuma izdarīšanas vietu, laiku, pārkāpuma būtību, normatīvo aktu un normu, kas paredz atbildību par šo pārkāpumu; citas ziņas, kas nepieciešamas lietas izlemšanai.”, no kā izriet, ka administratīvā pārkāpuma protokola Nr. PA097371 apskates protokola PK 340834 ceļu satiksmes negadījuma shēma ir neatņemama administratīvā pārkāpuma protokola Nr. PA097371 sastāvdaļa. Tā kā administratīvā pārkāpuma protokola Nr. PA097371 apskates protokola PK 340834 ceļu satiksmes negadījuma shēma neatbilst reālajai situācijai dabā, tas ir par pamatu administratīvā akta par pieteicējam uzlikto sodu atcelšanu.
[6] Tiesas sēdē atbildētājs prasību neatzina un papildus paskaidroja, ka no Jūrmalas gatves puses krustojuma iebraucot Dzirciema ielā, vienā virzienā braucošajiem transportlīdzekļiem ne atbilstoši ceļa zīmēm, ne horizontālajiem apzīmējumiem nav norādītas vairākas joslas, taču paši transportlīdzekļu vadītāji izvēlas joslu skaitu

ievērojot transportlīdzekļu gabarītus. Atbildētāja pārstāvis atzina, ka pieteicēja pārstāvja iesniegtās fotogrāfijas ataino reālo situāciju pārkāpuma vietā.
[7] Tiesas sēdē trešā persona *I.M.* paskaidroja, ka no krustojuma Dzirciema ielā autobuss un trolejbuss iebraukuši kopā, bet vēlāk viņš bremzējis.

Motīvu daļa

[8] Uzklausot dalībniekus un pārbaudot lietas materiālus, atbilstoši APL 103.panta otrajai daļai objektīvi noskaidrojot lietas apstākļus un dodot tiem juridisku vērtējumu, tiesa secina, ka pieteikums ir pamatots un apmierināms turpmāk minēto iemeslu dēļ.
[9] Lietā nav strīda par to, ka 2006.gada 15.jūlijā, Rīgā, ap plkst. 9:55, Dzirciema ielā, pretī Dzirciema ielas ēkai Nr.1a notika ceļu satiksmes negadījums pieteicēja vadīto trolejbusu un trešās personas vadīto autobusu, ka lietā esošo dokumentu kopijas atbilst oriģinālajiem dokumentiem, kā arī par to, ka administratīvā pārkāpuma lieta par LAPK 149.8.panta divdesmit piektajā daļā paredzēto pārkāpumu atbildētājam bija piekritība.

Lietā ir strīds par to, vai pieteicējs, veicot pārkārtošanās manevru, neievēroja CSN 10., 70. un 119.punktu un vai pieteicējam pamatoti piemērots LAPK 149.8.panta divdesmit piektajā daļā paredzētais sods administratīvā pārkāpuma lietā – brīdinājums.
[10] LAPK 149.8.panta divdesmit piektā daļa 2006.gada 15.jūlijā paredzēja, ka par drošas distances vai intervāla neievērošanu izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam desmit latu apmērā.
[11] Tāpēc tiesa, lai objektīvi noskaidrotu lietas apstākļus, pārbauda administratīvā pārkāpuma lietā esošos pierādījumus, ko šajā lietā atbilstoši LAPK 243.pantam vērtējusi iestāde - Protokols lietas 18.lp., apskates protokols PK Nr.340834 (lietas 19.-23.lp.), pieteicēja un trešās personas paskaidrojumi (lietas 24.-25.lp.); kā arī pieteicēja pārstāvja iesniegtās fotogrāfijas (lietas 40.-42.lp.).

APL 110.panta otrā daļa gan paredz, ka dokumentus svešvalodā administratīvā procesa dalībnieki iesniedz, pievienojuši tiem noteiktā kārtībā apliecinātu tulkojumu valsts valodā, taču šī paša panta trešā daļa paredz, ka tiesa var pieļaut atsevišķas procesuālās darbības arī citā valodā. Attiecībā uz *I.M.* (lietas 25.lp.) paskaidrojumu pārbaudi citi procesa dalībnieki nav iebilduši, ka tā notiek citā valodā.
[12.1] Apskates protokola PK 340834 shēmā (lietas 22.lp.) redzams, ka ceļu satiksmes negadījuma vietā Dzirciema iela visur ir 12 m plata, tajā ir divas braukšanas joslas pretējos virzienos. Bez tam, ievērojot shēmas mērogu, braukšanas josla tajā virzienā, kurā brauca autobuss un trolejbuss, pie autobusa aizmugurējās daļas negadījuma vietas apskates brīdī ir 6,8 m plata, bet pie trolejbusa vidusdaļas – 6,2 m plata. Attiecīgi, pretējā braukšanas josla – attiecīgi 5,2 m un 5,8 m plata.

Tātad, atbilstoši Apskates protokola PK 340834 shēmai, braukšanas josla tajā virzienā, kurā brauca autobuss un trolejbuss, ir platāka nekā pretējā braukšanas josla.
[12.2] Apskates protokola PK 340834 shēmā (lietas 22.lp.) redzams, ka ceļu satiksmes negadījuma vietā autobusa platums ir 4 m, bet trolejbusa – 3,4 m.
[12.3] CSN 1.7.punkts paredz, ka **braukšanas josla** - jebkura brauktuves garenvirziena josla (var būt apzīmēta ar ceļa apzīmējumiem), kura ir pietiekami plata, lai pa to vienā rindā varētu braukt automobiļi
[12.4] Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiesa secina, ka atbilstoši Apskates protokola PK 340834 shēmai, pat platākajā shēmā attēlotajā vietā braukšanas josla tajā virzienā,

kurā brauca autobuss un trolejbuss, nav pietiekami plata, lai pa to vienā rindā varētu braukt gan autobuss, gan trolejbuss – trolejbusa un autobusa platums kopā ir 7,4 m, bet konkrētās braukšanas joslas platums – ne vairāk kā 6,8 m.

[12.5] Ņemot vērā lietas dalībnieku paskaidrojumus, tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma trolejbuss un autobuss no krustojuma pa Dzirciema ielu braukuši blakus, pie tam trolejbuss apmēram par pusi korpusa bija izvirzījies priekšā autobusam.

Šādu izvietojumu – trolejbusa priekšgals atradies priekšā autobusam pat pie nosacījuma, ka autobusa vadītājs pirms sadursmes bremzējis – apstiprina arī sadursmē gūto bojājumu raksturs un Apskates protokolā norādīto spoguļa lausku izvietojums.

[12.6] Apskatot pieteicēja pārstāvja iesniegtās fotogrāfijas, tiesa atzīst par pamatotu pieteicēja pārstāvja norādīto, ka patiesībā Dzirciema ielas platums no krustojuma līdz sabiedriskā transporta pieturai nav visā garumā vienāds, nav visā garumā 12,0 metri (t.i., Apskates protokola PK 340834 shēmā norādītais ielas platums nav pareizs).

Nav gan nepārprotami konstatējams, ka tieši negadījuma vietā, kur atradās spoguļa lauskas, ir ielas sašaurinājums. Tomēr fotogrāfijā skaidri redzams, ka pirms sabiedriskā transporta pieturvietas ir brauktuves paplašinājums, kas shēmā nav redzams.

[12.7] Ņemot vērā iepriekš minēto tiesa secina, ka pamatots ir pieteicēja pārstāvja arguments, ka apskates protokola PK 340834 ceļu satiksmes negadījuma shēma sastādīta nepareizi, jo uz tās nav atainota reālā ielas situācija – nav pareizi norādīti ielas platumi dažādās vietās.

Pēc tiesas ieskata, ir divi alternatīvi skaidrojumi transportlīdzekļu gabarītu un ielas platuma neatbilstībai iespējai braukt divās joslās vienā virzienā ceļu satiksmes negadījuma vietā - vai nu apskates protokola PK 340834 shēmā nepareizi norādīti negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu platumi, vai arī negadījuma vietā katrā virzienā ir tikai viena brauktuves garenvirziena josla, kura ir pietiekami plata, lai pa to vienā rindā varētu braukt automobiļi.

[13] Tādēļ tiesa uzskata, ka atbilstoši APL 150.panta pirmajai un otrajai daļai, un LAPK 243.pantam atbildētājs nav pierādījis, ka konstatējama tieši un vienīgi pieteicēja vaina administratīvā pārkāpuma izdarīšanā. T.sk., lietā nav pārliecinoši pierādīts, ka tieši un vienīgi pieteicējs nevis trešā persona pārkāpa CSN 10., 70. un 119.punkta prasības – vai pieteicējs sāka veikt pārkārtošanās manevru no otrās uz pirmo braukšanas joslu, vai arī pārkārtošanos vienas braukšanas joslas ietvaros; vai arī autobusa vadītājs nebija pārkāpis CSN 119.punkta prasības, u.c.

[14] Tiesa konstatē, ka Apskates protokola shēmā norādītie apstākļi nav precīzi un nepierāda pieteicēja vainu pārkāpuma izdarīšanā.

Lai gan Apskates protokolam sākotnēji piekrita abi ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu vadītāji, to apstiprinot ar saviem parakstiem, tomēr Apskates protokols pats par sevi nekonstatē nekādas tiesiskās attiecības un pārbaudāms kopā ar administratīvo aktu administratīvā pārkāpuma lietā. Pēc tiesas ieskata, Apskates protokolā ir vismaz tādi iepriekš norādīti trūkumi, kas apgrūtina pierādījumu vērtēšanu administratīvā pārkāpuma lietā.

[15.1] Administratīvā apgabaltiesa 2005.gada 9.martā lēmumā lietā AA43-0824-05 norādījusi, ka saskaņā ar APL 5.pantu administratīvajā procesā (..) tiesa piemērojamo tiesību normu ietvaros veicina privātpersonas tiesību un tiesisko interešu aizsardzību.

[15.2] Tiesa šajā lietā, tiesību normu ietvaros veicinot privātpersonas tiesību un tiesisko interešu aizsardzību, atbilstoši APL 250.panta pirmajai un otrajai daļai nodibina, ka

Lēmums administratīvā pārkāpuma lietā nav tiesisks un ir atceļams, jo apstākļi administratīvo aktu pamatojumā, uz kuriem atsaucies atbildētājs, neattaisno pieteicējam uzlikto pienākumu; pārsūdzētais lēmums neatbilst LAPK 272.pantam - izskatot administratīvā pārkāpuma lietu, nav noskaidrots, vai ir izdarīts administratīvais pārkāpums, vai attiecīgā persona ir vainīga tā izdarīšanā, vai ir nodarīts mantisks zaudējums, nav noskaidroti citi apstākļi, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

[16] Lai gan APL 253.panta trešā daļa dod iespēju tiesai likumā paredzētajos gadījumos grozīt administratīvo aktu un noteikt konkrētu tā saturu, tomēr Administratīvā apgabaltiesa 2006.gada 25.maija lēmumā lietā Nr.A42274405, 11.punktā norādījusi, ka „(n)av iedomājama situācija, kurā tiesas uzlikto pienākumu iestādei (..), varētu izpildīt, pārkāpjot APL prasības par administratīvā akta obligātajām satura sastāvdaļām. Savukārt konkrēts pamatojuma saturs jeb iestādes apsvērumi par to, kādēļ ir jāizdod noteikts administratīvais akts, kā jau iepriekš norādīts, ir iestādes, nevis tiesas kompetencē."

Tāpēc tiesa secina, ka tikai iestādes kompetencē ir noskaidrot iepriekš norādītos šajā lietā būtiskos apstākļus. Tai skaitā, vai konkrētajā vietā pie konkrētajām ceļa zīmēm un ceļa horizontālajiem apzīmējumiem transportlīdzekļu vadītāji varēja un vai tiem vajadzēja varēt noteikt, cik joslas ir transportlīdzekļu kustībai vienā virzienā.

Tā kā lēmums ir atceļams, tad lieta būtu nosūtāma jaunai izskatīšanai, tomēr ir pagājis LAPK 239.panta 7.punkta un 37.panta noteiktais četru mēnešu termiņš no pārkāpuma izdarīšanas dienas, tāpēc administratīvā pārkāpuma lieta ir izbeidzama.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 253.panta pirmo daļu, Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.panta pirmās daļas 3.punktu, Administratīvā rajona tiesa

nosprieda:

Apmierināt *J.K.*, pk. */dzēsts personas kods/* pieteikumu.

Atcelt Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2006.gada 13.septembra lēmumu Nr.1916 un izbeigt administratīvā pārkāpuma lietu ar šī tiesas sprieduma spēkā stāšanās dienu.

Spriedumu var pārsūdzēt 20 dienu laikā no sprieduma sastādīšanas dienas Administratīvajā apgabaltiesā, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvajā rajona tiesā.

Spriedums sastādīts 2008.gada 21.aprīlī.

Tiesnesis (paraksts) M.Mednis
NORAKSTS PAREIZS
Administratīvās rajona tiesas tiesnesis M.Mednis
Rīgā, 2008.gada 21.aprīlī.