NORAKSTS
Lieta Nr.142045510
(1-0373-11/2)

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2011.gada 21.decembrī

Administratīvā rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese S.Audzere,

piedaloties pieteicējam *D.K.*, pieteicēja pilnvarotajam pārstāvim *J.K.* un cietušajam administratīvā pārkāpuma lietā *E.Z.*,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc *D.K.*, personas kods */personas kods/*, pieteikuma par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 19.februāra lēmuma Nr.757 atcelšanu.

Aprakstošā daļa

[1] 2009.gada 31.jūlijā, plkst.18:13 Rīgā, Vējavas un Braslas ielas krustojumā notika ceļu satiksmes negadījums starp transportlīdzekļiem Mazda MPV, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* (turpmāk – Mazda), ko vadīja *D.K.*, un BMW 320, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* (turpmāk – BMW), ko vadīja *E.Z.*

Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes (turpmāk - Policijas pārvalde vai atbildētāja) Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona jaunākais inspektors par notikušo ceļu satiksmes negadījumu sastādīja ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ071756.

Policijas pārvaldes Satiksmes noziegumu izmeklēšanas biroja Administratīvās nodaļas vecākais inspektors 2009.gada 4.decembrī *D.K.* par Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk – Ceļu satiksmes noteikumi) 4., 10., 112., 113 un 147.punkta prasību neievērošanu sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA756053.

2010.gada 8.janvārī Policijas pārvaldes Satiksmes noziegumu izmeklēšanas biroja Administratīvās nodaļas vecākais inspektors, saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – LAPK) $149.^4$ panta četrpadsmitās daļas un $149.^{11}$ panta pirmās daļas nosacījumiem, pieņēma lēmumu Nr.050/PA456053 par *D.K.* saukšanu pie administratīvās atbildības, uzliekot viņam naudas sodu 10 latu apmērā.

2010.gada 19.februārī, izskatot *D.K.* apstrīdēšanas iesniegumu, Policijas pārvaldes priekšnieka vietniece pieņēma lēmumu Nr.757 (turpmāk – Lēmums), ar kuru nolēma pieteicēja iesniegumu noraidīt un lēmumu par piemēroto sodu atstāt negrozītu.

[2] 2010.gada 31.martā Administratīvajā rajona tiesā saņemts *D.K.* (turpmāk arī – pieteicējs) pieteikums ar lūgumu atcelt Lēmumu. Pieteikumā pieteicējs pamatojas uz turpmāk norādītajiem argumentiem.

[2.1] 2009.gada 31.jūlijā apmēram plkst.18:00, kad pieteicējs, braucot transportlīdzeklī Mazda Rīgā pa Vējavas ielu Braslas ielas virzienā un ieslēdzot labā pagrieziena signālu gatavojās veikt pagrieziena manevru pa labi, viņš ieraudzīja, ka uz krustojuma pie mājas Vējavas ielā l, izbraucot uz pieteicēja braukšanas joslu, pieteicējam aizšķērsoja ceļu transportlīdzeklis BMW, kuru vadīja *E.Z.* un ietriecās ar sava transportlīdzekļa kreiso priekšējo daļu pieteicēja transportlīdzeklī. No sadursmes izvairīties pieteicējam nebija tehniskas iespējas.

[2.2] Par notikušo ceļu satiksmes negadījumu sastādīja ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr. EZ071756, kurā fiksēts, kā vadītājs *E.Z.* izbrauca uz pretējo braukšanas joslu ne mazāk par 0.4 m.

2009.gada 18.augustā Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja vecākais inspektors konstatēja, ka transportlīdzekļa BMW vadītājs *E.Z.* Vējavas un Braslas ielu krustojumā radīja satiksmei bīstamu situāciju un veica kreisā pagrieziena manevra izpildi pa tādu trajektoriju, kas ir pretrunā Ceļu satiksmes noteikumu 86.punkta prasībām. Izbraucot no brauktuvju krustošanas vietas, viņa vadītais transportlīdzeklis daļēji atradās pretējā braukšanas virziena pusē. Par minētām darbībām *E.Z.* sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA630652.

2009.gada 25.augustā saskaņā ar LAPK 149.[4] panta četrpadsmitās daļas un 149.[6] panta sestās daļas nosacījumiem, pieņemts lēmums Nr.050/PA630652 par *E.Z.* saukšanu pie administratīvās atbildības, uzliekot viņam naudas sodu 20 latu apmērā.

Vel līdz *E.Z.* sūdzības iesniegšanai, Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja darbinieku uzskati negaidīti mainījās un 2009.gada 31.augustā Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Meklēšanas nodaļas vecākais inspektors konstatēja, ka pieteicējs, tuvojoties vienādas nozīmes ceļu krustojumam, it kā neizvēlējās braukšanas ātrumu, kas dod iespēju pārliecināties par satiksmes drošību. Tā rezultātā, brīdī, kad brauktuvju krustošanas vietā parādījies transportlīdzeklis BMW, kas tuvojoties no labās puses, nespēja samazināt braukšanas ātrumu, vai neradot bīstamību apbraukt šķērsli, tādējādi notika transportlīdzekļu sadursme. Par šiem izdomātiem motīviem, pieteicējam sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA630663

E.Z. iesniedza sūdzību, apstrīdot 2009.gada 25.augustā pieņemto lēmumu Nr.050/PA630652 par saukšanu pie administratīvās atbildības.

[2.3] Pēc pieteicēja mutiskas sūdzības bija noteikta teoloģiskā - autotehniskā ekspertīze, bet ekspertīzes atzinuma vietā, tika saņemts konsultatīvais atzinums Nr.09-1587. Tajā nebrīdināts par kriminālu atbildību par nepatiesu ziņu sniegšanu, eksperts 6.punktā izdarīja secinājumu - „izejot no a/m Mazda MPV braukšanas ātruma, kā arī kustības trajektorijas pirms sadursmes var secināt, ka automobiļa vadītājs, visticamāk, gribēja šķērsot minēto krustojumu taisnā virzienā". Uz šā pieņēmuma tiek balstīti visi turpmākie eksperta slēdzieni. Šis pieņēmums ir pretrunā ar visiem administratīvas lietas materiāliem, tajā skaitā pieteicēja liecībām. Administratīvajā lietā nav neviena pierādījuma, ka pieteicējs gribēja šķērsot krustojumu taisnā virzienā. Kā notikuma vietā, tā vairākas reizes pratināšanas laikā pieteicējs nepārprotami apgalvoja, ka taisījās nogriezties pa labi un neveica manevru tikai tādēļ, ka viņa braukšanas joslā atradās transportlīdzeklis BMW, nedodot iespēju pagriezties pa labi. Dotais eksperta apgalvojums nav pamatots ne ar faktiem, ne ar aprēķiniem, un ir tikai pieņēmums, uz kā likums aizliedz saukt personu pie administratīvās atbildības.

Eksperts konsultatīvā atzinuma 3.punktā noteica, ka pieteicēja transportlīdzekļa Mazda braukšanas ātrums bija 45-50 km/h, kas ir saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem, bet 9.punktā noskaidroja, ka pieteicēja transportlīdzekļa ātrums bija ne mazāk par 33m līdz krustojumam. Pilnīgi acīmredzami, ka par 33 metriem līdz krustojumam var samazināt ātrumu no 45-50 km/h līdz 20-30 km/h, ko arī izdarīja pieteicējs, ņemot vērā abu pieteicēja transportlīdzekļu bojājumus.

[2.4] 2009.gada 4.decembrī, izskatot *E.Z.* sūdzību, nesaskatot *E.Z.* rīcībā administratīvā pārkāpuma sastāvu, nelikumīgi un nepamatoti pieņemts lēmumu atcelt administratīvo aktu Nr.050/PA630652, ar kuru *E.Z.* bija uzlikts administratīvais sods un izbeigt lietu.

Policijas pārvaldes darbinieki oficiālajos dokumentos konstatēja, ka pieteicējam „rādījās šķērslis". Kā varēja rasties šķērslis, ja pieteicējs veica pagriezienu pa labi. Tikai, ja

transportlīdzekļa BMW vadītājs izbrauca uz pretējo braukšanas joslu – pieteicēja transportlīdzekļa braukšanas joslu, aizšķērsojot ceļu pieteicēja transportlīdzeklim.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 6.punktu katram ceļu satiksmes dalībniekam ir tiesības uzskatīt, ka arī citas personas ceļu satiksmes norisē izpildīs noteiktas prasības.

Pieteicējs, veicot pagriezienu pa labi, nevarēja un viņam arī nevajadzēja pieņemt, ka transportlīdzekļa BMW vadītājs *E.Z.* pārkāps Ceļu satiksmes noteikumu 3.punktu - brauks pa pretējo braukšanas joslu, tādējādi izraisot šķērsli pieteicēja transportlīdzekļa kustībai.

Pie kļūdaina risinājuma, Policijas pārvalde nonāca tādēļ, ka kļūdaini uzskatīja, ka pieteicējs veica pagriezienu pa kreisi. Īstenībā pieteicējs ieslēdza labā pagrieziena signālu un veica pagriezienu pa labi.

[2.5] Lēmumā nepareizi tulkots Ceļu satiksmes noteikumu 147.punkts. Uz vienādas nozīmes ceļu krustojuma transportlīdzekļa vadītājam, veicot pagriezienu pa labi, nav jādod ceļš pat tā transportlīdzekļa vadītājam, kurš tuvojas no labās puses.

[2.6] Pēc tam, kad radās avārijas situācija (transportlīdzekļa BMW vadītāja izbraukšana uz pretējo braukšanas joslu), lai novērstu frontālu sadursmi ar transportlīdzekli BMW, pieteicējs nevarēja pagriezties pa labi un uzbraukt uz trotuāru, tāpēc ka uz trotuāra atradās gājēji un tas bija bīstami gājēju dzīvībām, pēdējā brīdī pieteicējs novirzīja transportlīdzekli Mazda pa kreisi.

[2.7] Nav saprotams, ar kādu motīvu vadījās Policijas pārvaldes priekšnieka vietniece, apgalvojot, ka transportlīdzekļu sadursmes fakts liecina par to, ka pieteicējs nav devis ceļu transportlīdzekļa BMW vadītājam. Transportlīdzekļu sadursmes fakts liecina tikai par to, ka transportlīdzekļa BMW vadītājs izbrauca pretējā braukšanas joslā, tā kā sadursme notika 0,4 m attālumā no sadalošās joslas līnijas automašīnas Mazdas braukšanas joslā.

[2.8] Pieteicēju nevar saukt pie administratīvās atbildības pēc LAPK 149.^{4} panta četrpadsmitās daļas, jo pēc eksperta konsultatīvā atzinuma Nr.09-1587 5.punkta, braucot ar izvēlēto braukšanas ātrumu, kas nepārsniedz atļauto braukšanas ātrumu, pieteicējam no momenta, kad viņš ierauga transportlīdzekli BMW, nebija tehniska iespēja novērst sadursmi. Transportlīdzekļa BMW 320 vadītājs aizšķērsoja ceļu pieteicēja labam pagriezienam, tādējādi, tikai transportlīdzekļa BMW vadītajā rīcība nedeva pieteicējam tehnisko iespēju izvairīties no sadursmes.

Pie šādiem apstākļiem, braucot ar braukšanas ātrumu ne vairāk par 50 km/h un ar iespēju pirms pagrieziena pa labi samazināt ātrumu, pieteicējs nepieļautu neviena Ceļu satiksmes noteikuma pārkāpšanu. Ja transportlīdzekļa BMW vadītājs neizbrauktu uz pretējo braukšanas joslu un neaizšķērsotu pieteicējam ceļu, nedodot pieteicējam iespēju veikt pagriezienu pa labi, sadursme nenotiktu. Kā norādīts eksperta konsultatīvā atzinuma 5.punktā, pieteicējam nebija tehniskas iespējas novērst sadursmi. Tādējādi transportlīdzekļa BMW vadītāja darbības ir tiešā cēloniskā sakarā ar iestājušajām sekām.

[3] Ar Administratīvās rajona tiesas tiesneses 2010.gada 6.aprīļa lēmumu pieņemts pieteicēja pieteikums.

[4] 2010.gada 29.aprīlī Administratīvajā rajona tiesā saņemts Policijas pārvaldes paskaidrojums. Policijas pārvalde pieteikumu neatzīst un norāda, ka ir izvērtējusi lietas materiālus un transportlīdzekļu uz brauktuves izvietojuma shēmu, kas fiksēta ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr.EZ071756, kā arī lietas dalībnieku paskaidrojumus. Policijas pārvalde secinājusi, ka pieteicējs vadījis transportlīdzekli Mazda pa Vējavas ielu Braslas ielas virzienā un tuvojies krustojumam, kur nav uzstādītas priekšrocības ceļa zīmes. Saskaņā Ceļu satiksmes noteikumu 147.punktu priekšroka bijusi transportlīdzekļa BMW vadītājam, kurš dotajai vietai tuvojies no labās puses. Pieteicējs nepārliecinājies par kustības drošību un par to, ka no labās puses netuvojas kāds transportlīdzeklis, rezultātā notika ceļu satiksmes negadījums ar transportlīdzekli BMW, kā vadītājam dotajā gadījumā bijusi

priekšroka. Līdz ar to, pieteicējs pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 147.punkta prasības. No Valsts tiesu ekspertīžu biroja atzinuma izriet, ka pieteicējs sadursmes brīdī braucis ar braukšanas ātrumu 45-50km/h, kas ir pārāk liels, lai, ņemot vērā pārredzamības rādītājus dotajā vietā savlaicīgi pamanīt transportlīdzekļa BMW tuvošanos. Tādējādi secināms, ka pieteicējs pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 112.punkta prasības. Nav pamatots pieteikumā norādītais apgalvojums, ka pieteicējs būtu izvairījies no transportlīdzekļu sadursmes gadījumā, ja transportlīdzekļa BMW vadītājs veicot manevru nebūtu iebraucis pretējā virziena braukšanas joslā, jo pieteicēja vadītais transportlīdzeklis radīja šķērsli transportlīdzeklim, kuram bijusi priekšroka neatkarīgi no tā atrašanas vietas krustojumā.

[5] Tiesas sēdē pieteicēja pārstāvis prasību uzturēja, balstoties uz pieteikumā norādītajiem apsvērumiem. Pārstāvis papildus norādīja, ka mašīnu sadursme notika joslā, pa kuru pārvietojās automašīna Mazda. Ne shēmā, ne pirmajā protokolā, ne cietušā liecībās nav neviena vārda, ka Mazdas autovadītājs virzījies taisni. Mazdas vadītājs izskaidroja pirmajā protokolā uz vietas un tā līdz beigām vairākkārt paskaidroja, ka viņš netaisījās braukt taisni. Ekspertīzē ir tāds punkts par ceļu satiksmes negadījuma iemeslu: „Kustības organizācija minētajā ceļa posmā atrodas pretrunā ar kustības drošību un bija minētās sadrusmes veicinošs faktors". Turklāt datorprogrammā ievada automašīnu ātrumu, ja ievada nepareizo ātrumu, tad iznāk pavisam cits rezultāts. Eksperta atzinumā norādīts: „Braucot ar noteikto braukšanas ātrumu veikt labo pagriezienu dotajā krustojumā bija praktiski neiespējams." Pareizi – ir neiespējams, ja minēts 70° leņķis, bet bija 130° leņķis. Eksperts kļūdījās. Jurisprudencē nav tāda jēdziena „visticamāk". Ir nevainīguma prezumpcija.

Tiesas sēdē cietušais prasību neatzina. Papildus cietušais norādīja, ka pieteicējs griezās pa kreisi, jo cietušā automašīnai bija sasists kreisais priekšējais spārns. Pieteicēja automašīnai bija liels ātrums, jo mašīna bija apgriezta pavisam otrādi. Cietušais uzskata, ka vienādas nozīmes ceļu krustojumā bija jāvadās pēc „labās rokas likuma". Mazda varēja apstāties. Cietušais neredzēja, ka Mazda būtu rādījusi labo pagriezienu.

Atbildētāja pārstāvis uz tiesas sēdi nebija ieradies. Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 214.panta pirmajai daļai tiesa var sākt lietas izskatīšanu, ja vien saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 268. vai 269.pantu nav pamats to atlikt. Tiesa nekonstatē pamatu, lai atliktu lietas skatīšanu, un nolemj izskatīt lietu bez atbildētāja klātbūtnes.

Motīvu daļa

[6] Noklausoties lietas dalībnieku paskaidrojumus, izvērtējot lietas apstākļus un lietā esošos pierādījumus, tiesa secina, ka pieteikums ir noraidāms.

[7] LAPK 272.pants nosaka, ka institūcijai (amatpersonai), izskatot administratīvā pārkāpuma lietu, jānoskaidro, vai ir izdarīts administratīvais pārkāpums, vai attiecīgā persona ir vainīga tā izdarīšanā, vai šo personu var saukt pie administratīvās atbildības, vai ir atbildību mīkstinoši un pastiprinoši apstākļi, vai ir nodarīts mantisks zaudējums, kā arī jānoskaidro citi apstākļi, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

Lēmumā norādīts, ka pieteicējs pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 112., 113 un 147.punktu.

Ceļu satiksmes noteikumu 4.punkts noteic, ka ceļu satiksmes dalībniekiem jāizpilda šo noteikumu un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus, jāizpilda policijas darbinieku un to personu norādījumi, kuras pilnvarotas regulēt satiksmi, kā arī jāievēro luksoforu signālu, ceļa zīmju un ceļa apzīmējumu prasības.

Ceļu satiksmes noteikumu 10.punkts noteic, ka ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus.

Ceļu satiksmes noteikumu 112.punkts noteic, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, transportlīdzekļa un kravas īpatnības un stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus (īpaši redzamību braukšanas virzienā).

Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkts noteic, ka, ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc.

Ceļu satiksmes noteikumu 147.punkts noteic, ka vienādas nozīmes ceļu krustojumā transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš tā transportlīdzekļa vadītājam, kas tuvojas no labās puses.

Lēmumā pieteicējs ir saukts pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{4} panta četrpadsmito daļu un 149.^{11} panta pirmo daļu.

LAPK 149.^{4} panta četrpadsmitā daļa paredz: par citu šajā kodeksā neminētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam piecu latu apmērā.

LAPK 149.^{11} panta pirmā daļa paredz: par ceļa nedošanu gājējiem vai transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir priekšroka, uzliek naudas sodu [..] transportlīdzekļa vadītājam no desmit līdz piecdesmit latiem.

Tātad šajā lietā tiesai ir jānoskaidro, vai *D.K.,* 2009.gada 31.jūlijā, plkst.18:13 Rīgā, vadot automašīnu Mazda MPV, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* pa Vējavas ielu vienādas nozīme ceļu krustojumā ar Braslas ielu nedeva ceļu *E.Z.* vadītajai automašīnai BMW 320, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, kurai bija priekšroka.

[8] Saskaņā ar LAPK 243.pantu pierādījumi administratīvā pārkāpuma lietā ir jebkuri fakti, uz kuru pamata institūcijas (amatpersonas) likumā noteiktajā kārtībā nosaka administratīvā pārkāpuma esamību vai neesamību, pie administratīvās atbildības sauktās personas vainu un citus apstākļus, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

Šos faktus konstatē ar šādiem līdzekļiem: ar protokolu par administratīvo pārkāpumu, ar tās personas paskaidrojumiem, kuru sauc pie administratīvās atbildības, ar cietušā un liecinieku liecībām, eksperta atzinumu, lietiskajiem pierādījumiem, protokolu par priekšmetu un dokumentu izņemšanu, citiem dokumentiem, kā arī pārkāpumus fiksējošiem tehniskiem līdzekļiem (braukšanas ātruma noteikšanas mērierīces, mērierīces alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpotajā gaisā, foto, video u.tml.).

[9] Tiesa konstatē lietā turpmāk minētos pierādījumus:

[9.1] Policijas pārvaldes Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona 9.rotas jaunākais inspektors ceļu satiksmes negadījuma vietā sastādīja ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ 071756 *(lietas 28.lapa)*. Ceļu satiksmes negadījums reģistrēts Rīgā, Braslas un Vējavas ielas krustojumā. Vietas apskate sākta 2009.gada 31.jūlijā plkst.18.15 un pabeigta plkst.20.15. Protokolā norādīts, ka pieteicējs vadīja transportlīdzekli Mazda pa Vējavas ielu virzienā no Staiceles ielas krustojumā ar Braslas ielu sadūrās ar transportlīdzekli BMW, kas virzījās pa Braslas ielu virzienā no Dzelzavas ielas uz Vestienas ielu un krustojumā ar Vējavas ielu veica kreiso pagriezienu uz Vējavas ielu.

[9.2] Ceļus satiksmes negadījuma vietā uzņemtās fotogrāfijas *(lietas 29.-39.lapa).*

[9.3] Pieteicējs notikuma vietā sniedza paskaidrojumu *(lietas 42.-43. un 84.lapa)*, kurā norādīja, ka braucot pa Vējavas ielu pirms Braslas ielas gatavojies veikt labo pagriezienu uz galveno ceļu. Nesasniedzot krustojumu, negaidīti „izlidoja" BMW, un ietriecās pieteicēja transportlīdzekļa Mazda priekšējā labajā stūrī. Izvairoties no frontālas sadursmes, instinktīvi virzījies pa kreisi, jo no labās puses bija koks un ceļa apmale. Pieteicējs ir uzzīmējis sava transportlīdzekļa kustības shēmu un sadursmes shēmu. Pagriezienu pa labi pieteicējam

neizdevās pabeigt, jo BMW atradās pieteicēja braukšanas joslā un nācās aiziet pa kreisi, lai izvairītos no frontālās sadursmes. Transportlīdzeklī pieteicējs atradās viens pats, alkoholu nav lietojis, no medicīniskās palīdzības uz vietas atteicies.

[9.4] *E.Z.* notikuma vietā sniedzis paskaidrojumu *(lietas 45.lapa)*, kurā norādīja, ka vadījis transportlīdzekli BMW, no Braslas ielas nogriezies uz Vējavas ielu, braucot pa galveno ceļu saskrējies ar transportlīdzekli Mazda. Veicis kreiso pagriezienu no Braslas ielas uz Vējavas ielu un griežoties ārā saskrējies ar transportlīdzekli Mazda. Transportlīdzeklī atradās viens.

[9.5] Pieteicējs 2009.gada 12.augustā sniedza paskaidrojumu *(lietas 49. un 83.lapa),* kurā norādīja, ka pie iepriekš sniegtajiem paskaidrojumiem vēlas precizēt, ka virzoties pa savu braukšanas joslu, tuvojoties krustošanās vietai, kur notika sadursme, apmēram pirms 10 m, pieteicējs ieraudzīja, ka no labās puses braucot pa pretējā virziena braukšanas joslu, kā tas norādīts shēmā, kas bija pievienota pie pieteicēja paskaidrojumiem, tuvojās transportlīdzeklis BMW. Pieteicēja vadītā transportlīdzekļa ātrums bija apmēram 40 km/h. Apzinoties, ka transportlīdzeklis atrodas pieteicēja braukšanas joslā un sadursme ir neizbēgama, pieteicējs paņēmis pa „kreisi", lai izvairītos no frontālas sadursmes. „Aiziet" pa labi nebija iespējams, jo uz ietves bija gājēji.

[9.6] *E.Z.* 2009.gada 12.augustā sniedza paskaidrojumu *(lietas 50.-51.lapa)*, kurā norādīja, ka bija braucis ar transportlīdzekli BMW, pa Braslas ielu veicis kreiso pagriezienu uz Vējavas ielu kā norādīts uz shēmas. Piebraucis pie nākamās krustojuma vietas ar ātrumu 30 km/h, nepārtraukto ceļa apzīmējumu nešķērsojis, drusku piebremzējot iebraucis krustojumā paskatīties, ka no labās puses nav transportlīdzekļi. Izgriežoties ārā ieraudzījis, ka no kreisās puses tuvojas transportlīdzeklis Mazda, kurš ar priekšējo daļu ietriecās pieteicēja transportlīdzekļa kreisajā stūrī un no sitiena abus transportlīdzekļus sagrieza un apstājās kā norādīts shēmā.

[9.7] 2009.gada 18.augustā Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja vecākais inspektors *E.Z.* sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu PA 630652 *(lietas 52.lapa)*. Protokolā norādīts, ka 2009.gada 31.jūlijā plkst.18.33 Rīgā, *E.Z.* vadījis transportlīdzekli BMW, Rīgā pa Braslas ielu, un veicot kreiso pagrieziena manevru uz Vējavas ielu, izbraucot no brauktuvju krustošanās vietas daļēji iebrauca pretējā braukšanas virziena pusē, pēc kā notika sadursme ar transportlīdzekli Mazda.

[9.8] 2009.gada 31.augustā Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja vecākais inspektors *S.K.* pieteicējam sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu PA 630663 *(lietas 55.lapa)*.

2009.gada 20.novembrī Policijas pārvaldes Satiksmes Administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas priekšnieks saskaņa ar LAPK 214.panta otrās daļas 1.punktu pieņēma lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr.050/PA630663 *(lietas 57.-58.lapa)* saskaņā ar LAPK 246.panta nosacījumiem sastādīt pieteicējam vienu administratīvā pārkāpuma protokolu, kvalificējot viņa izdarīto administratīvo pārkāpumu pēc LAPK $149.^{4}$ panta četrpadsmitās daļas un $149.^{11}$ panta pirmās daļas. Pieteicējam sastādīto administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA630663 atcelt.

[9.9] 2009.gada 4.decembrī Policijas pārvaldes Satiksmes noziegumu izmeklēšanas biroja Administratīvās nodaļas vecākais inspektors pieteicējam sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu PA 756053 *(lietas 58.lapas otra puse)*. Protokolā norādīts, ka 2009.gada 31.jūlijā plkst.18.13 Rīgā pieteicējs vadīja transportlīdzekli MAZDA pa Vējavas ielu Braslas ielas virzienā un tuvojoties vienādas nozīmes ceļu krustojumam neizvēlējās braukšanas ātrumu, kas dod iespēju pārliecināties par satiksmes drošību, kā rezultātā, kad izveidojās šķērslis (transportlīdzeklis, kas tuvojās no labās puses) nespēja samazināt braukšanas ātrumu vai apbraukt šķērsli neradot bīstamību, pēc kā notika sadursme ar transportlīdzekli BMW. Pēc sadursmes transportlīdzeklis BMW ietriecās pie ceļa augošā kokā. Protokols sastādīts bez pieteicēja klātbūtnes, jo viņš neieradās iepazīties ar

administratīvā pārkāpuma protokolu. Atbildība par pieteicēja izdarīto pārkāpumu paredzēta LAPK 149.[4] panta četrpadsmitajā daļā un 149.[11] panta pirmajā daļā.

[9.10] Ar Policijas pārvaldes 2009.gada 4.decembra lēmumu Nr.4381 *(lietas 60.-62.lapa)* administratīvā pārkāpuma lietvedība pret *E.Z.* izbeigta.

[9.12] Lietas materiālos ir eksperta 2009.gada 10.novembra konsultatīvais atzinums Nr.09-1587 *(lietas 65.-69.lapa)*. Ekspertīzi veicis Valsts tiesu ekspertīžu biroja kriminālistisko un tehnisko ekspertīžu departamenta Autotehnisko ekspertīžu nodaļas vecākais eksperts *A.K.* Atzinumā norādīts, ka, lai noteiktu sadursmes mehānismu tika veikta ceļu satiksmes negadījuma rekonstrukcija ar datorprogrammas PC Crash palīdzību. Atzinumā norādīts, ka notiekot ceļu satiksmes negadījumam Mazda braukšanas ātrums bija aptuveni 45 līdz 50 km/h, bet BMW braukšanas ātrums bija aptuveni 20 līdz 30 km/h (pētījuma 3.punkts, secinājumu 3.punkts). Automobiļa BMW vadītājam bija kustības priekšrocība un viņam nebija tehnisku iespēju novērst sadursmi (pētījuma 4.punkts). Braucot ar izvēlēto braukšanas ātrumu, kas nepārsniedz atļauto braukšanas ātrumu, automobiļa Mazda vadītājam, no momenta, kad viņš ierauga BMW, nebija tehniska iespēja novērst sadursmi (pētījuma 5.punkts, secinājumu 5.punkts). Izejot no automobiļa Mazda braukšanas ātruma, kā arī kustības trajektorijas pirms sadursmes, var secināt ka automobiļa vadītājs, visticamāk gribēja šķērsot minēto krustojumu taisnā virzienā. Rodoties kustības bīstamībai no labās puses automobiļa Mazda vadītājs instinktīvi izmantoja kustības virzienu pa kreisi. Braucot ar noteikto braukšanas ātrumu, veikt labo pagriezienu dotajā krustojumā bija praktiski neiespējams (pētījuma 6.punkts, secinājumu 6.punkts). Izejot no noteiktā sadursmes mehānisma redzams, ka sadursme notiktu arī pie nosacījuma, ja automobiļa Mazda vadītājs nebūtu izdarījis kustības virziena maiņu pa kreisi. Kustības virziena maiņa nav saistāma ar sadursmes rašanos (pētījuma 7.punkts, secinājumu 7.punkts). Minētajā situācijā noteikt precīzu sadursmes vietu nav iespējams (pētījuma 8.punkts). Pat pieļaujot iespēju, ka BMW vadītājs, veicot kreiso pagriezienu, automobilis izbraucot no brauktuvju krustošanās vietas atradās dažu desmitu centimetru pretējā braukšanas virzienā, šis apstāklis nav saistāms ar minētās sadursmes rašanos. Dotā automobiļu sadursme notiktu vienalga, vai BMW atradās šai momentā iebraucis pretējā brauktuves pusē, vai nē. Automobiļa BMW vadītāja rīcībā pretrunas ceļu satiksmes noteikumu prasībām, kas saistāmas ar minētās sadursmes rašanos nav (pētījuma 8.punkts). Dotajā situācijā Mazda vadītāja rīcība formāli atradās pretrunā ceļu satiksmes noteikumu prasībām, jo vienādas nozīmes ceļu krustojumā, viņam bija jādod ceļš BMW, kas tuvojās no labās puses. Minētajā ceļa posmā Mazda vadītājs bija tiesīgs braukt ar apdzīvotā vietā atļauto braukšanas ātrumu 50 km/h. Mazda apstāšanās ceļš, braucot ar šo ātrumu, minētajos apstākļos bija apmēram 33 m (pētījuma 9.punkts, secinājumu 9.punkts). Kustības organizācija minētajā ceļu posmā bija pretrunā elementārām kustības drošības prasībām (pētījuma 9.punkts). Kustības organizācija minētajā ceļa posmā atrodas pretrunā ar kustības drošību un bija minētās sadursmes veicinošs faktors. Ekspertīzes ceļā nevar novērtēt, vai Mazda vadītājam, atrodoties apstāšanās ceļa attālumā aptuveni 33 m no minētā krustojuma, bija iespēja novērtēt to kā vienādas nozīmes krustojumu, ja nedaudz tālāk redzamības zonā atrodas vieta, kur vadītājam būs jādod ceļš (pētījuma 9.punkts).

[10] Pieteicējs uzskata, ka veicis pagriezienu no Vējavas ielas pa labi un tam nav bijis nolūka braukt taisnā virzienā. Sadursme radusies tādēļ, ka cietušais, veicot kreiso pagriezienu, ir iebraucis pieteicēja joslā.

No lietas materiāliem izriet, ka pieteicējs 2009.gada 12.augusta paskaidrojumos norāda, ka pieteicēja vadītā transportlīdzekļa ātrums bija apmēram 40 km/h. Savukārt cietušais 2009.gada 12.augusta paskaidrojumos norādījis, ka piebraucis pie krustojuma vietas ar ātrumu 30 km/h. Eksperta atzinumā norādīts, ka notiekot ceļu satiksmes negadījumam Mazda braukšanas ātrums bija aptuveni 45 līdz 50 km/h, bet BMW braukšanas ātrums bija aptuveni 20 līdz 30 km/h. Eksperts modelējis situāciju ar dotajiem rādītājiem un arī ņemot

vērā sadursmes sekas. Izvērtējot eksperta pētījumu un tā izdarītos secinājumus, tiesa piešķir eksperta atzinumam ticamību un izšķirošu nozīmi. Tiesa vērtē eksperta izteiktos secinājumus kopsakarā ar citiem lietā esošajiem pierādījumiem - ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ 071756, ceļus satiksmes negadījuma vietā uzņemtām fotogrāfijām, pieteicēja un cietušā paskaidrojumiem, 2009.gada 4.decembrī sastādīto administratīvā pārkāpuma protokolu PA 756053 – un piekrīt eksperta izdarītajiem secinājumiem. Tiesa atzīst, ka automobiļa BMW vadītājam bija kustības priekšrocība un viņam nebija tehnisku iespēju novērst sadursmi. Pat pieļaujot iespēju, ka BMW vadītājs, veicot kreiso pagriezienu, automobilis izbraucot no brauktuvju krustošanās vietas atradās dažu desmitu centimetru pretējā braukšanas virzienā, šis apstāklis nav saistāms ar minētās sadursmes rašanos. Dotā automobiļu sadursme notiktu vienalga, vai BMW atradās šai momentā iebraucis pretējā brauktuves pusē, vai nē.

Kaut arī eksperta atzinumā norādīts: „Izejot no automobiļa Mazda braukšanas ātruma, kā arī kustības trajektorijas pirms sadursmes, var secināt ka automobiļa vadītājs, *visticamāk* gribēja šķērsot minēto krustojumu taisnā virzienā", tiesa vērtē visus lietā esošos pierādījumus to kopsakarā. Tāpēc eksperts var izteikt atzinumā savus apsvērumus, tomēr tiesa tam piešķir pierādījuma svaru.

Tiesa arī atzīt, ka minētajā ceļu posmā ir jāuzlabo kustības organizācija, lai neradītu apgrūtinājumu ceļu satiksmes dalībniekiem ievērot ceļu organizācijas kārtību. Tomēr konkrētā lietā apgrūtinātā ceļu satiksmes organizācijas izpratne nevar attaisnot pieteicēju ievērot Ceļu satiksmes noteikumus.

[11] Apkopojot minēto, tiesa, balstoties uz lietā esošajiem pierādījumiem, atzīst, ka *D.K.*, 2009.gada 31.jūlijā, plkst.18:13 Rīgā, vadot automašīnu Mazda MPV, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* pa Vējavas ielu vienādas nozīme ceļu krustojumā ar Braslas ielu nedeva ceļu *E.Z.* vadītajai automašīnai BMW 320, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, kurai bija priekšroka. Līdz ar to Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 19.februāra lēmums Nr.757 ir pamatots un tiesisks, bet *D.K.* pieteikums noraidāms.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.panta pirmās daļas 1.punktu, Administratīvā procesa likuma 246.-251.pantu un 289.-291.pantu, Administratīvā rajona tiesa

nosprieda:

atstāt negrozītu Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 19.februāra lēmumu Nr.757, bet *D.K.* pieteikumu noraidīt.

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā divdesmit dienu laikā no sprieduma sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.

Tiesnese *(paraksts)* S.Audzere

NORAKSTS PAREIZS
Administratīvās rajona tiesas tiesnese S.Audzere
Rīgā, 2011.gada 21.decembrī