NORAKSTS
Lieta Nr.A42490407
A904-10/25

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā, 2010.gada 1.jūlijā

Administratīvā rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese L.Piusa,

piedaloties pieteicējam *J.P.*, pieteicēja pārstāvim *V.G.*, atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes pārstāvei *V.Š.*
atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz *J.P.* (personas kods */personas kods/*) pieteikumu par Valsts policijas Rīgas rajona policijas pārvaldes Kārtības policijas biroja priekšnieka 2007.gada 4.aprīļa lēmuma Nr.035/PA16557/P-192 atcelšanu.

Aprakstošā daļa

[1] 2006.gada 22.novembrī Valsts policijas Rīgas rajona policijas pārvaldes Kārtības policijas biroja (turpmāk arī - atbildētājs) jaunākais inspektors *M.V.* sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA160557 (turpmāk arī - protokols), par to, ka *J.P.* (turpmāk arī – pieteicējs) 2006.gada 22.novembrī, plkst.17.35 Rīgas rajonā Jelgava ceļa 1.kilometrā, vadot transportlīdzekli Subaru Forester, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, veica kreisā pagrieziena manevru un nedeva ceļu transportlīdzeklim Honda Civic, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, kura vadītāja *L.K.* bija uzsākusi apdzīšanas manevru. Tā rezultātā notika transportlīdzekļu sadursme un bojājums. Ar minēto rīcību pietiecējs pārkāpa Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk – CSN) 10. un 151.punkta prasības, par ko atbildība paredzēta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – LAPK) 149.^{11}panta pirmajā daļā.

[1.1] Ar atbildētāja 2007.gada 22.februāra lēmumu Nr.035/PA160557 (turpmāk – sākotnējais lēmums) pieteicējs par CSN 10., 70. un 151.punkta prasību neievērošanu saukts pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{6}panta otro daļu un 149.^{11}panta pirmo daļu, nosakot naudas sodu Ls 20 apmērā. Par šo lēmumu pieteicējs iesniedza sūdzību.

[1.2] Ar atbildētāja 2007.gada 4.aprīļa lēmumu Nr.035/PA16557/P-192 (turpmāk arī – Lēmums) pieteicēja sūdzība noraidīta un sākotnējais lēmums atstāts negrozīts. Lēmumā konstatēts turpmāk minētais.

[1.2.1] 2006.gada 22.novembrī sastādīts protokols par to, ka 2006.gada 22.novembrī, plkst.17.35, Rīgas rajonā, Mārupes pagastā, autoceļa „vecā Jelgavas šoseja" 1.kilometrā pieteicējs, vadot transportlīdzekli Subaru Forester, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, nepārliecinājies par ceļu satiksmes drošību, veica kreiso pagrieziena manevru un nedeva ceļu transportlīdzeklim Honda Civic, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, kura vadītāja *L.K.* bija uzsākusi apdzīšanas manevru, kā rezultātā notika sadursme ar to.

[1.2.2] No 2007.gada 5.februāra eksperta atzinuma Nr.27 un citiem lietas materiāliem izriet, ka ceļu satiksmes negadījums (turpmāk arī - CSNg) noticis pēc šāda mehānisma. Automašīnas Subaru vadītājs uzsāka kreisā pagrieziena manevru, nepārliecinoties par kustības drošību un nedodot ceļu apdzīšanas manevru veicošajam automobilim Honda Civic, kā rezultātā notika abu automobiļu sadursme. Sadursmes laikā kontaktā atradās automašīnas Subaru kreisais priekšējais stūris un automašīnas Honda labais priekšējais stūris. Praktiski sadursmes brīdī automašīnas bija izlīdzinājušās, atrodoties blakus viena otrai. Pēc sadursmes

automašīna Honda ieguva tendenci pārvietoties uz ceļa labo pusi, savukārt automašīna Subaru tika sagriezta pulksteņrādītāja virzienā un aizsviesta uz ceļa labo nomali.

Lēmumā secināts, novērtējot pierādījumus, ir pierādīta pieteicēja vaina CSNg izraisīšanā, ko apstiprina CSNg shēma, eksperta atzinums un lietas materiāli to kopumā. Līdz ar to sākotnējais lēmums par pieteicēja saukšanu pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{6}panta otro daļu un 149.^{11}panta pirmo daļu ir pamatots.

[2] 2007.gada 3.maijā Administratīvajā rajona tiesā saņemts pieteicēja pieteikums par Lēmuma atcelšanu. Pieteicējs Lēmumu uzskata par nepamatotu turpmāk norādīto apsvērumu dēļ.

[2.1] Pieteicējs neapstrīd notikuma vietu un laiku, tomēr lietas apstākļi nav pilnībā izvērtēti. No fotogrāfijām redzams, ka vadītāja *L.K.* ietriecās pieteicēja vadītajā automašīnas priekšējā kreisajā ritenī, praktiski perpendikulāri. To apliecina apskates materiāli. *L.K.* neietriecās „slīdoši", kā to secināja atbildētājs.

[2.2] Ekspertīzes atzinums Nr.27 ir nepareizs, jo, aprēķinot automašīnas Honda braukšanas ātrumu, ņemts vērā bremzēšanas pēdas 31m garumā. Tajā pat laikā nav ņemts vērā attālums, ko šī automašīna veikusi kopš sadursmes brīža, kas ir 19,3m, kā arī automašīnas garumu – 3,7m (kopā 23m). Šie attālumi norādīti shēmā.

[2.3] Veicot matemātisku aprēķinu, redzams, ka automašīnas Honda braukšanas ātrums ievērojami pārsniedz eksperta secinātos apmēram 90km/h.

[2.4] Neskatoties uz pieteicēja lūgumiem, atbildētājs nenopratināja liecinieku, kas varētu liecināt par sadursmes apstākļiem.

[3] Atbildētājs rakstveida paskaidrojumos tiesai, pamatojoties uz Lēmumā minētajiem apsvērumiem, norāda, ka Lēmums atstājams negrozāms, savukārt pieteicēja pieteikums noraidāms.

[4] Pieteicējs tiesas sēdē pieteikumu uzturēja pamatojoties uz pieteikumā tiesai norādītajiem argumentiem.

Atbildētāja pārstāve tiesas sēdē pieteikumu neatzina, pamatojoties uz Lēmumā un rakstveida paskaidrojumos minēto.

Motīvu daļa

[5] Izvērtējusi lietas materiālus kopsakarā ar tiesību normām, tiesa nonāk pie secinājuma, ka pieteikums ir nepamatots un noraidāms.

[6] Ar lietas materiāliem tiesa konstatē turpmāk norādītos faktiskos apstākļus:

[6.1] 2006.gada 22.novembrī sastādīts protokols (*lietas 20.lapa*) par to, ka *J.P.* 2006.gada 22.novembrī, plkst.17.35, Rīgas rajonā, Jelgava ceļa 1.kilometrā, vadot transportlīdzekli Subaru Forester, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, veica kreiso pagrieziena manevru un nedeva ceļu transportlīdzeklim Honda Civic, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, kura vadītāja *L.K.* bija uzsākusi apdzīšanas manevru. Tā rezultātā notika transportlīdzekļu sadursme un bojājums.

[6.2] Protokolam pievienots 2006.gada 22.novembra apskates protokols par satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kuru rezultātā noticis ceļu satiksmes negadījums PK Nr.365206 (*lietas 33.-37.lapa*), kurā norādīts šāds notikuma apraksts:

„2006.gada 22.novembrī ap plkst.17.35 Rīgas rajona Mārupes pagasta Jelgavas ceļa 1.kilometrā Rīgas virzienā *J.P.*, vadot automašīnu Subaru Forester ar valsts reģistrācijas numuru */reģistrācijas numurs/*, veicot kreiso pagrieziena manevru uz Tīraines ielas pusi, nedeva ceļu Honda Civic ar valsts reģistrācijas numuru */reģistrācijas numurs/* vadītājai *L.K.*, kura bija uzsākusi apdzīšanas manevru, kā rezultātā notika sadursme. Tika bojāti transportlīdzekļi."

Par iepazīšanos bez iebildumiem ar šo protokola daļu parakstījušies pieteicējs un *L.K.* Vienlaikus protokola 33.punktā „Apskatē piedalījušos personu, to skaitā vadītāju, iesniegumi un piezīmes par apskati, protokola shēmas sastādīšanu, kā arī par transportlīdzekļa

tehniskajiem bojājumiem" atrodama pieteicēja piezīme: „Apskates protokols nav aizpildīts pilnīgi". Minēto piezīmi pieteicējs nav paskaidrojis un nav norādījis uz konkrētām nepilnībām apskates protokolā.

Apskates protokolā arī norādīts, ka CSNg noticis šādos laika apstākļos – apmācies, tumsa, apgaismojuma nav.

[6.3] 2006.gada 22.novembra paskaidrojumā pieteicējs (*lietas 24.lapa*) norāda, ka 2006.gada 22.novembrī plkst.17.15 vadījis automašīnu Subaru Forester ar valsts reģistrācijas Nr. */reģistrācijas numurs/* Rīgas rajonā pa Jelgavas ceļu no Tīraines puses dzelzceļa pārbrauktuves virzienā. Pieteicējs gribēja veikt kreiso pagriezienu uz Tīraines ielu. Novietoja automašīnu tuvu brauktuves vidusdaļai, palaida pretī braucošo transportlīdzekli, sāna spogulī pārliecinājās, ka neviens viņu neapdzen un pie ieslēgta pagrieziena radītāja veica manevru, kad automašīna Honda Civic ar valsts reģistrācijas Nr./*reģistrācijas numurs/* no aizmugures, kreisajā pusē uzbrauca pieteicēja vadītajai automašīnai. Pieteicēja automašīnai bojāts priekšējais kreisais lukturis, pagrieziena rādītājs, kreisais spārns un buferis.

[6.4] 2006.gada 22.novembra paskaidrojumā *L.K.* (*lietas 22.lapa*) norāda, ka 2006.gada 22.novembrī, plkst.17.15 vadīja savu automašīnu Honda Civic ar valsts reģistrācijas numuru */reģistrācijas numurs/* virzienā no Tīraines uz Rīgu. Brauca ar ātrumu apmēram 70km/h. 300m pirms dzelzceļa pārbrauktuves ceļa labajā pusē stāvēja automašīna Subaru ar valsts reģistrācijas numuru EN1176. *L.K.* pa priekšu brauca automašīna, kuru automašīna Subaru palaida garām. Kad *L.K.* brauca garām automašīnai Subaru, tā veica apkārtgriešanās manevru pa kreisi un iznāca sadursme. Pirms automašīnas Subaru apbraukšanas *L.K.* bija ieslēgusi kreisā pagrieziena rādītāju. *L.K.* automašīnai bojāts priekšējais vējstikls, labās durvis, motora pārsegs un priekšējais labais lukturis u.c.

[6.5] Ar atbildētāja 2007.gada 2.janvāra lēmumu administratīvajā lietā nozīmēta autotehniskā ekspertīze (*lietas 32.lapa*).

[6.6] 2007.gada 5.februārī sniegts Valsts tiešu ekspertīžu biroja eksperta atzinums Nr.27 (*lietas 30.-31.lapa*), kura secinājumu daļā norādīti šādi secinājumi:

[6.6.1] Lietas materiāli kopumā liecina, ka CSNg noticis pēc sekojoša CSNg mehānisma: automašīnas Subaru vadītājs uzsāka kreisā pagrieziena manevru, nepārliecinoties par kustības drošību un nedodot ceļu apdzīšanas manevru veicošajam automobilim Honda, kā rezultātā notika abu automobiļu sadursme. Sadursmes laikā kontaktā atradās automašīnas Subaru kreisais priekšējais stūris un automašīnas Honda labais priekšējais stūris. Pēc sadursmes automašīna Honda ieguva tendenci pārvietoties uz ceļa labo pusi, savukārt automašīna Subaru tika sagriezta pulksteņrādītāja virzienā un aizsviesta uz ceļa labo nomali.

[6.6.2] Automobiļa Subaru vadītāja rīcība bija pretrunā CSN 4.,10., 70. un 151.punkta prasībām, kas bija par iemeslu notikušajam CSNg un tā sekām. Automobiļa Subaru vadītājam lietas materiālos aprakstītajā situācijā bija jārīkojas atbilstoši iepriekšminēto CSN punktu prasībām.

Automobiļa Honda vadītājam rodoties kustības bīstamībai bija jārīkojas atbilstoši CSN 113.punkta prasībām. Automobiļa Honda vadītāja rīcībā pretrunas CSN prasībām, kas būtu saistāmas ar notikuši CSNg un tā sekām, nav saskatītas.

[6.6.3] Automobiļa Honda kustības ātrums tieši pirms sadursmes ar automobili Subaru bija aptuveni 90km/h, savukārt automobiļa Subaru kustības ātrums bija aptuveni 15-20km/h.

[6.7] 2007.gada 22.februārī pieņemts sākotnējais lēmums, ar kuru pieteicējs par CSN 10., 70. un 151.punkta prasību neievērošanu saukts pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{6}panta otro daļu un 149.^{11}panta pirmo daļu, nosakot naudas sodu Ls 20 apmērā (*lietas 19.lapa*). Par šo lēmumu pieteicējs iesniedza sūdzību (*lietas 27.lapa*).

[6.8] 2007.gada 3.aprīlī atbildētājs pieņēmis paskaidrojumu no liecinieka *J.P.* (*lietas 38.lapa*), kurā norādīts, ka *J.P.* strādāja par sargu autostāvvietā brīdī, kad uz Jelgavas ceļa un Tīraines ielas krustojuma notika sadursme. *J.P.* atradies pie vārtiem stāvvietā un redzējis, ka no Jelgavas puses pa Jelgavas ceļu Rīgas virzienā brauca vieglā automašīna. Piebraucot pie Tīraines ielas mašīna apstājās, jo veicot kreiso pagriezienu laida garām pretī braucošās

mašīnas. Tajā brīdī Rīgas virzienā braucošās mašīnas viņu apbrauca pa labo pusi. Kad pretim braucošu mašīnu vairs nebija, stāvošais auto uzsāka kreiso pagriezienu un tajā brīdī viņu apdzina Rīgas virzienā braucošs vieglais auto, kā rezultātā notika sadursme. Pēc sitiena apbraucošā automašīna turpināja braukt apmēram kādus 20 metrus kamēr apstājās, nebremzējot. Automašīnu vadīja sieviete. Brīdī, kad automašīna Subaru uzsāka kreisā pagrieziena manevru, automašīna Honda atradās brauktuves pretējā kustības joslā, paralēli. Hondai tika bojāts priekšējais labais stūris, Subaru – priekšējais kreisais stūris. Pagrieziena signālam *J.P.* nepievērsa uzmanību.

[6.9] 2007.gada 4.aprīlī pieņemts Lēmums, ar kuru pieteicēja sūdzība noraidīta un sākotnējais lēmums atstāts negrozīts (*lietas 25.-26.lapa*).

[6.10] Ar Administratīvās rajona tiesas tiesneses 2009.gada 19.augusta lēmumu lietā nozīmēta atkārtota ekspertīze (*lietas 66.lapa*).

[6.11] 2009.gada 7.oktobrī Valsts tiešu ekspertīžu biroja eksperts sniedzis atzinumu Nr.09-1392 (*lietas 72.-74.lapa*), kura secinājumu daļā norādīti šādi secinājumi.

[6.11.1] No automobiļu deformācijām var secināt, ka sadursmes brīdī pirmatnējā kontaktā atradās automobiļa Subaru kreisais priekšējais sāns (priekšējais spārns, ritenis un atdurstienis) ar automobiļa Honda priekšējo labo stūri. Izejot no stiklu plastmasas lausku dislokācijas zonas var viennozīmīgi secināt, ka sadursme notika brauktuves pretējā pusē, skatoties automobiļu braukšanas virzienā. Sadursmes rezultātā automobilim Honda tika deformēts priekšējais labais spārns un ritenis. Automobiļa Honda priekšējais labais ritenis sadursmes rezultātā zaudēja gaisa spiedienu un tā riepa tika atbortēta no diska, kā rezultātā automobiļa labajam priekšējam atbalsta punktam pret ceļa virsmu radās ievērojama pretestība. Šīs pretestības ietekmē automobilim Honda bija tendence pārvietoties pa labi no sadursmes vietas un uz brauktuves parādījās fiksētā labā priekšējā riteņa atstātā pēda. Pēc sadursmes automobilis Subaru, pieliktā spēka iedarbības rezultātā, tika pagriezts pulksteņrādītāja virzienā un daļēji arī savas kinētiskās enerģijas dēļ pārvietojās līdz shēmā fiksētam stāvoklim. Sadursmes brīdī automobiļu garenass veidoja aptuveni 45 līdz 65 grādu lielu leņķi α.

[6.11.2] Ekspertīzes ceļā noteikt precīzu transportlīdzekļu braukšanas ātrumu nav iespējams, jo nav fiksētu bremzēšanas pēdu. Automobiļa Honda kustības ātrums sadursmes brīdī varēja būt robežās no 36 ÷ 51km/h.

[6.11.3] Automobiļa Honda vadītāja pirmā bija šķērsojusi brauktuves iedomāto ass līniju, iebraucot pretējā braukšanas joslā.

[6.11.4] Automobiļa Honda braukšanas ātrums nekādā veidā neietekmē automobiļa Subaru vadītāja iespēju, pirms manevru uzsākšanas, pārliecināties par kustības drošību.

[6.11.5] Dotajā ceļu satiksmes negadījuma situācijā automobiļa Subaru vadītāja rīcība, izpildot kreisā pagrieziena manevru, nepārliecinoties par kustības drošību, bija šīs sadursmes rašanās iemesls.

[6.11.6] Ceļu satiksmes negadījuma shēmā fiksētajā situācijā ir attēlots transportlīdzekļu stāvoklis pēc negadījuma. Automobiļu bojājumi ir aprakstīti protokolā un ir redzami pievienotajās fotogrāfijās. Eksperts nesaskata nekādas pretrunas starp automobiļu bojājumiem noteikto sadursmes mehānismu un transportlīdzekļu stāvokli pēc sadursmes.

[6.11.7] Vadītāju paskaidrojumu vērtēšana neietilpst autotehniskā eksperta kompetencē.

[6.11.8] Autotehniskā eksperta kompetencē neietilpst cita eksperta sniegtā atzinuma vērtēšana. Minētajā ekspertīzē eksperts ir noteicis maksimālo iespējamo automobiļa Honda braukšanas ātrumu pirms sadursmes, pieņemot, ka automobiļa vadītāja ir pielietojusi ekstremālu automobiļa bremzēšanu 31m garumā - fiksētā priekšējā labā riteņa atstātās pēdas garumā.

[6.11.9] Sniedzot eksperta atzinumu eksperts vērtē visus nepieciešamos datus un doto automobiļu parametrus. Automobiļa Subaru pastāvīga četru riteņu piedziņa nekādā veidā nemaina eksperta noteikto sadursmes mehānismu.

[6.11.10] Fiksētā ceļu satiksmes negadījuma shēmā stiklu un plastmasas lausku dislokācijas

zona apstiprina eksperta noteikto sadursmes mehānismu. Automobiļu vadītāju versiju vērtēšana un to atbilstība fiksētajam ceļu satiksmes negadījuma shēmā, neietilpst autotehniskā eksperta kompetencē.

[7] Tiesa konstatē, ka lietā ir strīds par to vai pieteicējam bija iespēja pārliecināties, ka kāds cits transportlīdzeklis jau ir uzsācis apdzīšanas manevru un vai vispār otrs transportlīdzeklis bija uzsācis apdzīšanu.

Saskaņā ar LAPK 272.pantu institūcijai, 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.

Atbilstoši LAPK 243.pantam 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.).

Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmā daļa noteic, ka tiesa novērtē pierādījumus pēc savas iekšējās pārliecības, kas pamatojas uz vispusīgi, pilnīgi un objektīvi pārbaudītiem pierādījumiem, kā arī vadoties no tiesiskās apziņas, kas balstīta uz loģikas likumiem, zinātnes atziņām un taisnības principiem.

[8] Pieteicējs saukts pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{6}panta otro daļu un 149.^{11}panta pirmo daļu, kuru redakcijas uz pārkāpuma izdarīšanas dienu noteica, ka:

1) par ceļa nedošanu gājējiem vai transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir priekšroka, – uzliek naudas sodu velosipēda un mopēda vadītājam no pieciem līdz divdesmit latiem, bet cita transportlīdzekļa vadītājam – no desmit līdz piecdesmit latiem.

2) par ceļa nedošanu gājējiem vai transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir priekšroka, – uzliek naudas sodu velosipēda un mopēda vadītājam no pieciem līdz divdesmit latiem, bet cita transportlīdzekļa vadītājam – no desmit līdz piecdesmit latiem.

LAPK 149.^{6}panta nosaukums ir „Braukšanas sākšanas un braukšanas virziena maiņas noteikumu pārkāpšana", savukārt LAPK 149.^{11}panta – „Braukšanas kārtības krustojumos pārkāpšana".

Tādējādi, lai transportlīdzekļu vadītāju sauktu pie administratīvās atbildības par LAPK 149.^{11}panta pirmo daļā paredzēto pārkāpumu, tiesai jāpārbauda, vai ir pārkāpta braukšanas kārtība krustojumā, nedodot ceļu transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir priekšroka, savukārt par LAPK 149.^{6}panta otrajā daļā paredzēto pārkāpumu – vai pārkāpti braukšanas sākšanas un braukšanas virziena maiņas noteikumi, nedodot ceļu transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir priekšroka.

Braukšanas sākšana un braukšanas virziena maiņa regulēta CSN 7.nodaļā, savukārt braukšana krustojumos - 12.nodaļā.

Saskaņā ar CSN 7.nodaļas 70.punktu pirms jebkura manevra — braukšanas sākšanas, pārkārtošanās, nogriešanās, apgriešanās braukšanai pretējā virzienā, apdzīšanas, transportlīdzekļa apturēšanas u.tml. — transportlīdzekļa vadītājam jāpārliecinās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, jādod brīdinājuma signāls ar gaismas virzienrādītājiem. Ja gaismas virzienrādītāju nav vai tie nedarbojas, brīdinājuma signāls jādod ar roku atbilstoši manevram.

Atbilstoši CSN 7.nodaļas 76.punktam pirms nogriešanās pa kreisi vai apgriešanās braukšanai pretējā virzienā brīdinājuma signāls jārāda tikai pēc tam, kad transportlīdzekļa

vadītājs pārliecinājies, ka viņš netraucēs nevienu aiz viņa braucošu transportlīdzekļa vadītāju, kas uzsācis apdzīšanu.

Atbilstoši CSN 7.nodaļas 89.punktam, nogriežoties pa kreisi vai apgriežoties braukšanai pretējā virzienā ārpus krustojuma, bezsliežu transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš pretim braucošajiem transportlīdzekļiem un tiem transportlīdzekļiem, kas uzsākuši apdzīšanu, kā arī transportlīdzekļiem, kas brauc pa tā paša virziena tramvaja sliežu klātni.

Saskaņā ar CSN 12.nodaļas 138.punktu, nogriežoties pa labi vai pa kreisi, transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš gājējiem, kas šķērso to brauktuvi, kurā viņš nogriežas, un velosipēdu vadītājiem, kuru ceļu viņš šķērso.

Saskaņā ar CSN 12.2.apakšnodaļas „Neregulējami krustojumi" 151.punktu transportlīdzekļa vadītājam, kas uz galvenā ceļa nogriežas pa kreisi vai apgriežas braukšanai pretējā virzienā, jādod ceļš transportlīdzekļu vadītājiem, kas uzsākuši apdzīšanu.

[9] Kā izriet no CSNg apskate protokola, administratīvā pārkāpuma protokola, kā arī CSNg iesaistīto transportlīdzekļu paskaidrojumiem pieteicēja vadītais transportlīdzeklis Subaru Forester, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, bija apstājies uz autoceļa „vecā Jelgavas šoseja" 1.kilometrā virzienā no Tīraines uz Rīgu, lai veiktu kreiso pagriezienu uz Tīraines ielu. Pieteicējs tiesai paskaidroja, ka palaidis garām pretimbraucošos transportlīdzekļus, kā arī pārliecinājies, ka viņa vadīto transportlīdzekli neviens neapdzen. Pēc tam ieslēdzis kreiso pagriezienu un veicis kreisā pagrieziena manevru. Savukārt trešā persona *L.K.* savā paskaidrojumā, kas sastādīts CSNg vietā paskaidrojusi, ka pieteicēja automašīna stāvējusi iepriekš norādītajā vietā, pieteicējs palaidis garām *L.K.* pa priekšu braucošo transportlīdzekli un veicis apkārtgriešanās manevru pa kreisi, kā rezultāta notikusi sadursme ar *L.K.* vadīto transportlīdzekli. CSNg liecinieka *J.P.* atbildētājam sniegtais paskaidrojums apliecina pieteicēja norādīto, ka tas palaidis pretimbraucošos transportlīdzekļus un veicis kreisā pagrieziena manevru. Tāpat *J.P.* paskaidrojumā norādīts, ka transportlīdzekļi, kas braukuši virzienā uz Tīraines uz Rīgu pieteicēja vadīto transportlīdzekļi apbraukuši pa labo pusi. *J.P.* paskaidrojumā arī norādīts, ka transportlīdzeklis Subaru Forester uzsākot kreisā pagrieziena manevru, otrs CSNg iesaistītais transportlīdzekli Honda Civic atradies blakus Subaru Forester pretējā braukšanas joslā. *J.P.* un trešās personas *L.K.* paskaidrojumos minētos lietas faktiskos apstākļus apstiprina arī abi autotehniskās ekspertīzes ekspertu atzinumi. 2009.gada 7.oktobra eksperta atzinumā Nr.09-1392 norādīts, ka „nepārprotami automobiļa Honda vadītāja bija pirmā šķērsojusi brauktuves iedomāto ass līniju, iebraucot pretējā braukšanas joslā". Tādējādi novērtējot iepriekš minētos pierādījumus tiesa secina, ka pieteicējs veicot kreisā pagrieziena manevru ir pārkāpis CSN 10., 70., 77., 151.punktu, kā rezultātā tika izraisīts CSN.

Attiecībā uz to vai pieteicējam bija iespējams pārliecināties par to vai kāds cits transportlīdzeklis nav uzsācis apdzīšanu 2009.gada 7.oktobra eksperta atzinumā Nr.09-1392 norādīts, ka „automobiļa Honda braukšanas ātrums nekādā veidā neietekmē automobiļa Subaru vadītāja iespēju, pirms manevra uzsākšanas, pārliecināties par kustības drošību". CSNg notika diennakts tumšajā laikā, kad transportlīdzekļi pārvietojas ar ieslēgtām ārējām apgaismes ierīcēm, līdz ar to tiesa piekrīt eksperta viedoklim, ka pieteicējs varēja pamanīt tuvojošos transportlīdzekli. Lietā ir strīds par automobiļa Honda iespējamo braukšanas ātrumu. Ekspertīzēs tas norādīts robežās no 36-90 km/h, bet *L.K.* savā paskaidrojumā norāda, ka braukusi aptuveni ar 70 km/h stundā. Tiesas ieskatā, jebkurā gadījumā, automobiļa Honda ātrums nebija tāds, lai pieteicējs nevarētu pamanīt tā tuvošanos.

[10] Ņemot vērā spriedumā konstatētos faktus un izdarītos secinājumus, tiesa atzīst, ka pieteicējs pamatoti saukts pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.^{6}panta otro daļu un 149.^{11}panta pirmo daļu.

Rezolutīvā daļa

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

nosprieda:

atstāt negrozītu Valsts policijas Rīgas rajona policijas pārvaldes Kārtības policijas biroja priekšnieka 2007.gada 4.aprīļa lēmumu Nr.035/PA16557/P-192, bet *J.P.* 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) L. Piusa

NORAKSTS PAREIZS
Administratīvās rajona tiesas

tiesnese L.Piusa
Rīgā, 2010.gada 1.jūlijā.