Lietas arhīva Nr. 1A-0073-17/19
ECLI:LV:RIRT:2017:0918.1A33007317.1.S

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā
Siguldā 2017.gada 18.septembrī

Rīgas rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese Ineta Riekstiņa, rakstveida procesā izskatīja iesniedzēja /pers. A/ sūdzību par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmumu Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760, un

k o n s t a t ē j a

2016.gada 22.oktobrī Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes jaunākais inspektors Juris Vandišs sastādījis administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PC232760 par to, ka 2016.gada 22.oktobrī plkst.20.20 Saulkrastu novadā, pa autoceļu A1 (Rīga-Ainaži) 28.km, Ainažu virzienā, /pers. A/ vadīja automašīnu OPEL VIVARO, valsts numurs /reģistrācijas numurs/, un, šķērsojot ceļa horizontālo apzīmējumu Nr.920 "nepārtrauktā līnija", veica apdzīšanas manevru, kā rezultātā izraisīja sadursmi ar automašīnu TOYOTA LAND CHUISER, valsts numurs /reģistrācijas numurs/, kura veica kreiso pagriezienu neatļautā vietā, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu (turpmāk - CSN) 292.1.punktā noteiktās prasības, un transportlīdzekļa vadītājs ir izdarījis administratīvo pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.^{31} panta pirmajā daļā (lietas 17.lapa).

2017.gada 17.janvārī Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas galvenais inspektors U.Ozols pieņēmis lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr.PC232760, kurā konstatēts, ka 2016.gada 22.oktobrī plkst.20.20 Saulkrastu novadā /pers. A/ vadīja transportlīdzekli OPEL VIVARO ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, pa autoceļu A1 (Rīga-Ainaži) 28.km, Ainažu virzienā un, šķērsojot ceļa horizontālo apzīmējumu Nr.920 (Nepārtraukt līnija), veica apdzīšanas manevru, kā rezultātā notika sadursme ar transportlīdzekli TOYOTA LAND CHUISER ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, kurš veica kreiso pagriezienu neatļautā vietā. Sadursmes rezultātā bojāti abi sadursmē iesaistītie transportlīdzekļi. Pārkāptas CSN 292.1.punktā noteiktās prasības, un transportlīdzekļa vadītājs ir izdarījis administratīvo pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.^{31} panta pirmajā daļā, par ko vadītājam uzlikts naudas sods 55 *euro* apmērā (lietas 16.lapa).

Pieņemto lēmumu /pers. A/ 2017.gada 26.janvārī pārsūdzējis Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldei, iesniedzot sūdzību par VP Rīgas reģiona pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja 2017.gada 17.janvāra lēmumu Nr.PC232760 (lietas 7.-8.lapa).

Sūdzībā norādīts, ka VP RRP Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas galvenā inspektora U.Ozola lēmumu Nr.PC232760 uzskata par nepamatotu un atceļamu, jo, kā paskaidrojis negadījuma vietā, kā arī administratīvās pārkāpuma lietas izskatīšanas brīdī – nav veicis apdzīšanas manevru, bet izvairījies no sadursmes, kad viņam nebija tehniskas iespējas novērst ceļu satiksmes negadījumu (CSNg), kurš pēc sūdzības iesniedzēja uzskatiem, būtu letāls viņam vai viņa vadītās automašīnas pasažierim.

Sūdzības iesniedzējs norādījis, ka 2016.gada 22.oktobrī plkst.20.20 braucis pa A1 šoseju virzienā uz Tallinu, ar a/m Opel Vivaro ar Igaunijas valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, ievērojot ceļu satiksmes noteikumus, ātruma ierobežojumu un distanci ar citiem satiksmes dalībniekiem. Pabraucot garām vienai DUS Statoil, kas atradās viņam pa labi, priekšā braukusi apvidus automašīna ar treileri un kuteri uz tās, ar aizmugurē piestiprinātu dzinēju. Neredzot priekšā braucošās automašīnas bremžu signāllukturus vai ieslēgtus virzienrādītājus, pamanījis, ka automašīna strauji sāk samazināt ātrumu, tādējādi pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 9.panta 104.4.punktu, kas vadītājiem aizliedz strauji bremzēt, ja tas nav nepieciešams ceļu satiksmes drošībai, kā arī treileris nav bijis tehniskā kārtībā, pārkāpjot CSN 24.panta 223.1.punktu - nedeg neviens no bremzēšanas signāllukturiem. Tumsā ir ļoti grūti noteikt braucošas automašīnas ātrumu, tāpēc, ņemot vērā, ka priekšējā automašīna jau bijusi ļoti tuvu un saprotot, ka nevarēs izvairīties no sadursmes, veicot kustības ātruma samazinājumu, izvērtējis situāciju uz ceļa un pieņēmis lēmumu, lai neapdraudētu savu un pasažiera dzīvību, apbraukt šķērsli pa kreiso pusi, tā kā pretī nebija neviena braucoša transportlīdzekļa, bet labajā pusē uzreiz pēc nomales bija grāvis, bet laivas motors, kas bija piestiprināts treilerī atrodošajai laivai, bija tieši sūdzības iesniedzēja mikroautobusa stiklu augstumā - ietriecoties piekabei aizmugurē, pavisam noteikti sadursmei būtu letālas sekas.

Sūdzības iesniedzējs uzsver, ka pirms satiksmes bīstamības rašanās, rīkojies atbilstoši ceļu satiksmes noteikumu prasībām un tā kā no satiksmes bīstamības rašanās momenta viņa rīcībā attālums līdz priekšā braucošajam automobilim bijis mazāks par apstāšanās ceļu, viņam nav bijis tehniskas iespējas novērst CSNg, un šajā gadījuma viņa rīcība neatrodas cēloniskā sakarā ar CNSg rašanos, ne ar tā seku pakāpi.

Kad jau bijis priekšā braucošās automašīnas treilerim blakus, apvidus automašīna pēkšņi veikusi strauju manevru pa kreisi, kur tas ir aizliegts ar 401.ceļa zīmi un horizontālo apzīmējumu Nr.920, tādējādi pārkāpjot vēl divus ceļu satiksmes noteikumus. Sadursme jau bijusi neizbēgama.

Saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 17.pantu pie administratīvās atbildības nav saucama persona, kaut arī tā izdarījusi šajā kodeksā vai citos normatīvajos aktos, kas nosaka administratīvo atbildību par administratīvajiem pārkāpumiem, paredzētu darbību, ja tā rīkojusies galējās nepieciešamības stāvoklī, tas ir, lai novērstu briesmas, kas draud [...], īpašumam, pilsoņu tiesībām [...], ja šīs briesmas konkrētajos apstākļos nav bijis iespējams novērst ar citiem līdzekļiem un ja nodarītais kaitējums ir mazāks nekā novērstais.

Sūdzībā norādīts, ka šajā gadījumā priekšā braucošā automašīna rupji pārkāpusi virkni CSN, klaji ignorējot citus autovadītājus, kā rezultātā sūdzības iesniedzējs nav spējis izvairīties no sadursmes. Ja priekšā braucošā automašīna būtu turpinājusi taisnvirziena kustību, kā to paredz CSN (nebija ieslēgts virzienrādītājs), kaut arī nepamatoti bija sākusi strauji samazināt ātrumu, CSNg nebūtu noticis. Ar manevra izdarīšanu novērsis lielāko iespējamo kaitējumu - cilvēka bojāeju.

Ņemot vērā teikto, vadoties no LAPK 279.panta, lūdz atcelt VP RRP Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas galvenā inspektora U.Ozola lēmumu Nr.PC 232760 un izbeigt administratīvo lietvedību.

Izskatot /pers. A/ sūdzību, Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kartības policijas pārvaldes (turpmāk - VP RRP KPP) priekšnieka vietnieks A.Pumpurs ar 2017.gada 27.februāra lēmumu Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760 atstājis negrozītu VP RRP KPP SAPIB Administratīvās

nodaļas galvenā inspektora U.Ozola 2017.gada 17.janvārī pieņemto lēmumu lietā Nr.PC232760 par /pers. A/ saukšanu pie administratīvās atbildības un /pers. A/ sūdzību noraidījis (lietas 10.-14.lapa).

Lēmumā konstatēts, ka 2016.gada 22.oktobrī, izsaukums plkst.20.20, autoceļa Rīga-Ainaži 28.km Ainažu virzienā, notika ceļu satiksmes negadījums starp automobili Opel Vivaro, Igaunijas valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, vadītājs /pers. A/, un automobili Toyota Land Cruiser, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, sakabē ar piekabi-laivu vedēju Respo, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, vadītājs /pers. L/.

VP RRP KPP Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona (turpmāk - PPP ???) jaunākais inspektors R.Serbulovs par notikušo ceļu satiksmes negadījumu sastādīja ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ327124.

Lēmumā norādīts, ka ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā nav norādīti ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieki. Negadījuma vietā veikta fotografēšana un pieņemti paskaidrojumi no /pers. A/ un /pers. L/.

Savukārt, VP RRP KPP PPP ??? jaunākais inspektors J.Vandišs konstatēja, ka dotajā gadījumā automobiļa Toyota Land Cruiser vadītājs /pers. L/ nav rīkojies atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk — Ceļu satiksmes noteikumi) 271.1. un 292.1.punkta prasībām, par ko 2016.gada 22.oktobrī /pers. L/ sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PC232753.

Vienlaikus VP RRP KPP PPP ??? jaunākais inspektors J.Vandišs, izvērtējot ceļu satiksmes negadījuma apstākļus, konstatēja, ka dotajā gadījumā arī automobiļa Opel Vivaro vadītājs /pers. A/ nav rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta punkta prasībām, par ko 2016.gada 22.oktobrī /pers. A/ sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PC232760.

Lietas materiāli tālākai izskatīšanai nodoti VP RRP KPP Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas birojam (turpmāk - SAPIB).

Apkopojot lietas materiālus, VP RRP KPP Administratīvās nodaļas priekšniece T.Kokina pieņēma paskaidrojumu no /pers. A/ pārstāvja /pers. S/ un pieņēma lēmumu lietā nozīmēt autotehnisko ekspertīzi.

Lietā nosūtīts pieprasījums Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas Valsts tiesu ekspertīžu birojam ar lūgumu sniegt eksperta atzinumu par ceļu satiksmes negadījuma mehānismu, nosakot: 1) kāds ir ceļu satiksmes negadījuma mehānisms; 2) vai transportlīdzeklis Toyota Land Cruiser pirmais uzsāka kreisā pagrieziena manevru vai arī transportlīdzeklis Opel Vivaro pirmais uzsāka apdzīšanas manevru.

Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta atzinumā Nr.16-1763 pielietota transporta trasoloģiskā izpētes metode.

Eksperta atzinumā secināts, ka:

1. Transportlīdzekļu sadursme notika uz brauktuves kreisajā joslā, skatoties transportlīdzekļu braukšanas virzienā. Negadījuma laikā bloķējošā kontaktā nonāca automobiļa Opel Vivaro priekšējā daļa un automobiļa Toyota Land Cruiser, sakabē ar piekabi, kreisais sāns. Iespējams, ka sadursmes brīdī transportlīdzekļu garenasis atradās 60-70° leņķī. Pēc sadursmes automobilis Toyota Land Cruiser, sakabē ar piekabi, un automobilis Opel Vivaro pārvietojās uz priekšu un pa kreisi no sadursmes vietas. Automobilis Toyota Land Cruiser, sakabē ar piekabi un automobilis Opel Vivaro, apstājās vietā, kas ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola Nr.EZ327124 shēmā atzīmēta attiecīgi ar 1., 2., un 4.pozīciju.

2. Sākuma datu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt automobiļa vadītāju, kurš pirmais uzsāka veikt manevru.

Lēmuma konstatēts, ka VP RRP KPP SAPIB Administratīvās nodaļas priekšniece T.Kokina, izskatot apkopotos lietas materiālus daļā par /pers. L/ rīcību, saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk tekstā - LAPK) 149.^{29}panta pirmo daļu un 149.^{31}panta otro daļu, 2017.gada 3.janvārī pieņēma lēmumu lietā Nr.PC232753 par /pers. L/ saukšanu pie administratīvās atbildības par Ceļu satiksmes noteikumu 271.1. un 292.1.punkta prasību neievērošanu, piemērojot viņam naudas sodu 30 *euro* apmērā.

Savukārt, VP RRP KPP SAPIB Administratīvās nodaļas galvenais inspektors U.Ozols, izskatot apkopotos lietas materiālus daļā par /pers. A/ rīcību, saskaņā ar LAPK 149.^{31}panta pirmo daļu, 2017.gada 17.janvārī pieņēma lēmumu lietā Nr.PC232760 par /pers. A/ saukšanu pie administratīvās atbildības par Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta prasību neievērošanu, piemērojot viņam naudas sodu 55 *euro* apmērā.

Sūdzībā /pers. A/ nepiekrīt, ka viņa rīcība, veicot apdzīšanas manevru, bija pretrunā Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta prasībām un uzskata, ka tieši automobiļa Toyota Land Cruiser vadītāja rīcība, neieslēdzot kreisā pagrieziena virziena rādītāju un uzsākot kreisā pagrieziena manevru mirklī, kad /pers. A/ jau uzsāka apdzīšanas manevru, bija pretrunā Ceļu satiksmes noteikumu prasībām. /pers. A/ sūdzībā norāda, ka vadīja automobili Opel Vivaro pa autoceļu A1 Tallinas virzienā, ievērojot satiksmes drošību, ātruma ierobežojumu un distanci ar priekšā braucošo apvidus automobili Toyota Land Cruiser, kurš brauca sakabē ar piekabi (treileri un kuteri uz tā). /pers. A/ norāda, ka automobilim Toyota Land Cruiser nebija redzami bremžu signāllukturi vai gaismas virzienrādītāji, un pēkšņi automobilis Toyota Land Cruiser sāka nepamatoti, strauji bremzēt, tādēļ, lai izvairītos no pēkšņas sadursmes, /pers. A/ pieņēma lēmumu apbraukt šķērsli pa kreiso pusi. /pers. A/ norāda, ka mirklī, kad uzsāka apdzīšanas manevru un jau atradās priekšā braucošā automobiļa Toyota Land Cruiser piekabes līmenī, pēkšņi automobiļa Toyota Land Cruiser vadītājs, nepārliecinoties par manevra drošību un ignorējot nepārtrauktā horizontālā ceļa apzīmējuma Nr.920 (nepārtraukta līnija) prasības, uzsāka kreisā pagrieziena manevru, tādējādi izraisot sadursmi starp abiem automobiļiem.

/pers. A/ paskaidrojumā, ko sniedza notikuma vietā, norāda praktiski tādus pašus ceļu satiksmes negadījuma rašanās apstākļus, kādus norāda savā sūdzībā.

/pers. L/ paskaidrojumā, ko sniedza notikuma vietā, norāda, ka vadīja automobili Toyota Land Cruiser, sakabē ar piekabi, (treileri un kuteri uz tā) pa autoceļu A1 virzienā no Rīgas uz Tallinu. /pers. L/ norāda, ka aptuveni autoceļa A1 28.km, pārliecinājās par satiksmes drošību, ieslēdza kreisā pagrieziena virzienrādītāju un uzsāka kreisā pagrieziena manevru, lai apgrieztos braukšanai pretējā virzienā, kad pēkšņi manevra laikā automobiļa Toyota Land Cruiser kreisā sāna daļā ietriecās automobilis Opel Vivaro, ar Igaunijas valsts reģistrācijas numuru, kurš uzsāka apdzīšanas manevru vietā, kur uz brauktuves ir divas braukšanas joslas (pa vienai katrā virzienā) un tiek atdalītas ar horizontālo ceļa apzīmējumu Nr.920 (nepārtraukta līnija). Automašīnā Toyota Land Cruiser atradās pasažieris /pers. Z/.

/pers. S/ paskaidrojumā, ko sniedza VP RRP KPP SAPIB, lūdz (kā /pers. A/ pārstāvis) noteikt lietā ekspertīzi, lai noteiktu vadītāju, kurš dotajā gadījumā izraisīja ceļu satiksmes negadījumu.

No ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola, ceļu satiksmes negadījuma shēmas, negadījuma vietā veiktām fotogrāfijām un eksperta atzinuma, secināms, ka ceļu satiksmes negadījums noticis Saulkrastu novadā, autoceļa A1 (Rīga-Ainaži) 28.km, iepretim iebrauktuvei uz degvielas uzpildes staciju "Statoil" virzienā uz Tallinu. Dotais ceļa posms ir horizontālā ceļa apzīmējuma Nr.920 (nepārtraukta līnija) darbības zonā. Vienlaikus secināms, ka automobiļa Opel Vivaro vadītājs /pers. A/ uzsāka apdzīšanas manevru, šķērsojot horizontālo ceļa apzīmējumu Nr.920 (nepārtraukta līnija) un iebraucot pretējā virziena braukšanas joslā. Savukārt automobiļa Toyota Land Cruiser, sakabē ar piekabi, vadītājs /pers. L/ pirms ceļu satiksmes negadījuma, šķērsojot horizontālo ceļa apzīmējumu Nr.920 (nepārtraukta līnija), veica kreisā pagrieziena manevru rīkojuma ceļa zīmes Nr.401 (braukt taisni) darbības zonā, lai apgrieztos braukšanai pretējā virzienā.

VP RRP KPP secina, ka datu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt automobiļa vadītāju, kurš pirms ceļu satiksmes negadījuma pirmais uzsāka veikt pārkārtošanās manevru, taču vienlaikus VP RRP KPP secina, ka minētajā ceļa posmā - horizontālā ceļa apzīmējuma Nr.920 (nepārtraukta līnija) un rīkojuma zīmes Nr.401 (braukt taisni) darbības zonā automobiļa Land Cruiser, sakabē ar piekabi, vadītājs saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 271.1. un 292.1.punkta prasībām, nedrīkstēja veikt kreisā pagrieziena manevru, kā arī Opel Vivaro vadītājs saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta

prasībām, nedrīkstēja veikt apdzīšanas manevru.

Ņemot vērā augstāk minēto un izvērtējot lietas materiālus kopumā, VP RRP KPP konstatē, ka dotajā situācija automobiļa Opel Vivaro vadītājs /pers. A/ nebija rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta prasībām, līdz ar ko VP RRP KPP SAPIB Administratīvās nodaļas galvenā inspektora U.Ozola pieņemtais lēmums lietā Nr.PC232760 par /pers. A/ saukšanu pie administratīvās atbildības ir tiesisks un pamatots un nav saskatāms neviens likumīgs iemesls, lai pieņemto lēmumu atceltu.

Līdz ar to, pamatojoties uz minēto, kā arī vadoties pēc 287.panta pirmās daļas 1.punkta, nolēma atstāt negrozītu VP RRP KPP SAPIB Administratīvās nodaļas galvenā inspektora U.Ozola 2017.gada 17.janvārī pieņemto lēmumu lietā Nr.PC232760 par /pers. A/ saukšanu pie administratīvās .atbildības un /pers. A/ sūdzību noraidīt.

2017.gada 31.martā tiesā saņemta /pers. A/ sūdzība par LR IeM VP RRP Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmumu Nr.383 (lietas 4.lapa).

Sūdzībā norādīts, ka ar LR IeM VP RRP Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmumu Nr.383 atstāts negrozīts VP RRP KPP SAPIB Administratīvās nodaļas galvenā inspektora U.Ozola 2017.gada 17. janvārī pieņemtais lēmums lietā Nr.PC232760 par sūdzības iesniedzēja saukšanu pie administratīvās atbildības, kam viņš nav piekritis.

Sūdzība nav izskatīta pilnvērtīgi un nav ņemti vērā argumenti, kāpēc sūdzības iesniedzējs nav saucams pie administratīvās atbildības. Jau notikuma vietā policijas darbiniekiem iesniegts paskaidrojums, kur norādīts, ka priekšā braucošā automašīna nebija ieslēgusi virzienrādītājus, kā arī nedega bremzēšanas signāllukturi. Ekspertīze netika veikta vai norīkota ne pēc sūdzības negadījuma vietā, ne pēc lietas izskatīšanas RRP Kārtības policijas pārvaldē, kad sūdzības iesniedzēja pārstāvis /pers. S/ jautājis par ekspertīzes rezultātiem, par priekšā braucošās automašīnas un sakabes tehnisko stāvokli (virzienrādītāji un bremzēšanas signāllukturi nedega tehnisku iemeslu dēļ vai vadītāja neizdarības dēļ). Lēmumā Nr.383 vairākkārtīgi pieminēts apdzīšanas manevrs, bet kā notikuma vietā, tā arī lietas izskatīšanā un sūdzībā viņš uzsver, ka apdzīšana netika veikta, bet bija izvairīšanās no sadursmes, kad viņam nebija tehniskas iespējas novērst ceļu satiksmes negadījumu (CSNg), kurš pēc sūdzības iesniedzēja novērtējuma, būtu letāls viņam vai viņa vadītās automašīnas pasažierim.

Sūdzībā norādīts, ka 2016.gada 22.oktobrī plkst.20.20 braucis pa A1 šoseju virzienā uz Tallinu, ar a/m Opel Vivaro ar Igaunijas valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/, ievērojot ceļu satiksmes noteikumus, ātruma ierobežojumu un distanci ar citiem satiksmes dalībniekiem. Pabraucot garām vienai DUS Statoil, kas atradusies viņam pa labi, priekšā brauca apvidus automašīna ar treileri un kuteri uz tās, ar aizmugurē piestiprinātu dzinēju. Neredzot priekšā braucošās automašīnas bremžu signāllukturus vai ieslēgtus virzienrādītājus, pamanījis, ka automašīna strauji sāk samazināt ātrumu, tādējādi pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 9.panta 104.4.punktu, kas vadītājiem aizliedz strauji bremzēt, ja tas nav nepieciešams ceļu satiksmes drošībai, kā arī treileris nebija tehniskā kārtībā, pārkāpjot CSN 24.panta 223.1.punktu - nedeg neviens no bremzēšanas signāllukturiem. Tumsā ir ļoti grūti noteikt braucošas automašīnas ātrumu, tāpēc, ņemot vērā, ka priekšējā automašīna jau bijusi ļoti tuvu un saprotot, ka nevarēs izvairīties no sadursmes, veicot kustības ātruma samazinājumu, izvērtējis situāciju uz ceļa un pieņēmis lēmumu, lai neapdraudētu savu un pasažiera dzīvību, apbraukt šķērsli pa kreiso pusi, tā kā pretī nebija neviena braucoša transportlīdzekļa, bet labajā pusē uzreiz pēc nomales bija grāvis, bet laivas motors, kas bija piestiprināts treilerī atrodošajai laivai, bija tieši mikroautobusa stiklu augstumā - ietriecoties piekabei aizmugurē, pavisam noteikti sadursmei būtu letālas sekas.

Sūdzības iesniedzējs uzsver, ka pirms satiksmes bīstamības rašanās rīkojies atbilstoši ceļu satiksmes noteikumu prasībām, un tā kā no satiksmes bīstamības rašanās momenta viņa rīcībā attālums līdz priekšā braucošajam automobilim bijis mazāks par apstāšanās ceļu, nav bijis tehniskas iespējas novērst CSNg, un šajā gadījumā viņa rīcība neatrodas cēloniskā sakarā ar CNSg rašanos, ne ar tā seku pakāpi.

Kad jau bijis priekšā braucošās automašīnas treilerim blakus, apvidus automašīna pēkšņi veikusi strauju manevru pa kreisi, kur tas aizliegts ar 401.ceļa zīmi un horizontālo apzīmējumu Nr.920, tādējādi pārkāpjot vēl divus ceļu satiksmes noteikumus. Sadursme jau bijusi neizbēgama.

Saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 17.pantu pie administratīvās atbildības nav saucama persona, kaut arī tā izdarījusi šajā kodeksā vai citos normatīvajos aktos, kas nosaka administratīvo atbildību par administratīvajiem pārkāpumiem, paredzētu darbību, ja tā rīkojusies galējās nepieciešamības stāvoklī, tas ir, lai novērstu briesmas, kas draud [...], īpašumam, pilsoņu tiesībām [...], ja šīs briesmas konkrētajos apstākļos nav bijis iespējams novērst ar citiem līdzekļiem un ja nodarītais kaitējums ir mazāks nekā novērstais.

Sūdzībā norādīts, ka šajā gadījumā priekšā braucošā automašīna rupji pārkāpusi virkni CSN, klaji ignorējot citus autovadītājus, kā rezultātā sūdzības iesniedzējs nav spējis izvairīties no sadursmes. Ja priekšā braucošā automašīna būtu turpinājusi taisnvirziena kustību, kā to paredz CSN (nebija ieslēgts virzienrādītājs), kaut arī nepamatoti bija sākusi strauju samazināt ātrumu, CSNg nebūtu noticis. Ar sūdzības iesniedzēja manevra izdarīšanu novērsis lielāko iespējamo kaitējumu - cilvēka bojāeju.

Ņemot vērā teikto un vadoties no LAPK 9., 288.panta, 289.6 panta pirmās daļas, lūdz atcelt LR IeM VP RRP Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmumu Ņr.383 un izbeigt administratīvo lietvedību.

Par lietas izskatīšanu rakstveida procesā 2017.gada 18.septembrī sūdzības iesniedzējam /pers. A/ un Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldei paziņots, 2017.gada 12.aprīlī nosūtot tiesas paziņojumu (lietas 32., 33.lapa).

MOTĪVU DAĻA

Pārbaudījusi administratīvās lietas materiālus, izvērtējusi pārsūdzētā lēmuma pamatojumu, sūdzībā norādītos argumentus, tiesa atzīst, ka Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmums Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760, atstājams negrozīts, bet /pers. A/ sūdzība noraidāma.

Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – LAPK) 289.^{12} panta pirmajā daļā norādītos apstākļus, kas viennozīmīgi ir par pamatu iestādes lēmuma atcelšanai, tiesa nekonstatē.

Izvērtējot Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes (turpmāk – Iestāde) 2017.gada 27.februāra lēmuma Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760 pamatojumu, tiesa secina, ka pamatojums ir pareizs un pilnībā pietiekams, līdz ar ko izmanto LAPK 289.^{13} panta trešajā daļā noteikto un pievienojas Iestādes lēmuma motivācijai. Pieņemtais lēmums pamatots ar lietā esošajiem pierādījumiem.

Kā redzams no lietas materiāliem, tad sūdzības iesniedzējs sodīts par LAPK 149.^{31} panta pirmajā daļā paredzēto pārkāpumu par Ceļu satiksmes noteikumu 292.1 punkta prasību neievērošanu.

LAPK 149.^{31}panta pirmā daļa noteic, ka par 920. un 947. ceļa apzīmējuma līnijas *šķērsošanu* vai 928 ceļa apzīmējuma līnijas šķērsošanu no nepārtrauktās līnijas puses, - uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam piecdesmit piecu *euro* apmērā.

2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta Noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 292.1.punkts noteic, ka 920.ceļa apzīmējums – nepārtraukta līnija- sadala pretējos virzienos braucošu transportlīdzekļu plūsmas, apzīmē braukšanas joslu robežas bīstamās vietās, brauktuves posmus, kuros aizliegts iebraukt, transportlīdzekļiem stāvvietu un stāvlaukumu robežās, brauktuves malu ceļu posmos, kuros aizliegts apstāties un stāvēt, kā arī atdala joslu, kas paredzēta noteiktu transportlīdzekļu braukšanai. Plata līnija atdala velojoslu no pārējo mehānisko transportlīdzekļu brauktuves vietā, kur uz ceļa vienā līmenī ar tā segumu ierīkota velojosla.

No iesniegtās sūdzības izriet, ka lietā nepastāv strīds par to, ka 2016.gada 22.oktobrī plkst.20:20 autoceļa Rīga-Ainaži 28.km Ainažu virzienā notika

ceļu satiksmes negadījums starp transportlīdzekli Opel Vivaro, Igaunijas valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja sūdzības iesniedzējs /pers. A/, un transportlīdzekli Toyota Land Cruiser, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, sakabē ar piekabi-laivu vedēju Respo, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, kuru vadīja /pers. L/.

Par notikušo ceļu satiksmes negadījumu Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes jaunākais inspektors Romāns Serbulovs 2016.gada 22.oktobrī sastādījis ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ327124 (lietas 28.lapa).

No minētā protokola izriet, ka protokolam pievienots administratīvā pārkāpuma protokols Nr.PC232753, PC232760 un 2 paskaidrojumi.

Tāpat no minētā protokola izriet, ka apskatē izmantots fotoaparāts.

Lietas materiāliem pievienots disks ar negadījuma vietā veiktām fotogrāfijām (lietas 30.lapa).

Lietas materiāliem pievienota 2016.gada 22.oktobrī /pers. L/ sastādītā administratīvā pārkāpuma protokola Nr.PC232753 kopija, no kuras izriet, ka jaunākais inspektors Juris Vandišs konstatējis, ka transportlīdzekļa Toyota Land Cruiser vadītājs, veicot kreiso pagriezienu, neievērojot ceļa zīmes Nr.401 "braukt taisni" un šķērsojot ceļa horizontālo apzīmējumu Nr.920 "nepārtrauktā līnija", izraisīja sadursmi ar automašīnu OPEL VIVARO, kura veica apdzīšanas manevru neatļautā vietā, līdz ar to nav rīkojies atbilstoši Ministru kabineta Noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 271.1 un 292.1.punkta prasībām (lietas 18.lapa).

Savukārt no 2016.gada 22.oktobrī /pers. A/ sastādītā administratīvā pārkāpuma protokola Nr.PC232760 izriet, ka jaunākais inspektors Juris Vandišs konstatējis, ka transportlīdzekļa OPEL VIVARO vadītājs /pers. A/, šķērsojot ceļa horizontālo apzīmējumu Nr.920 "nepārtrauktā līnija" veica apdzīšanas manevru, kā rezultātā izraisīja sadursmi ar automašīnu Toyota Land Cruiser, kura veica kreiso pagriezienu neatļautā vietā, līdz ar ko pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 292.1 punkta prasības (lietas 17.lapa).

Gan no Iestādē, gan tiesā iesniegtās sūdzības izriet, ka sūdzības iesniedzēja ieskatā viņš nav veicis apdzīšanas manevru, bet izvairījies no sadursmes ar priekšā braucošo transportlīdzekli, viņš atradies galējās nepieciešamības stāvoklī.

LAPK 243.panta pirmā daļa noteic, ka pierādījumi administratīvā pārkāpuma lietā ir jebkuras šajā kodeksā paredzētajā kārtībā iegūtas un noteiktā procesuālajā formā nostiprinātas ziņas par faktiem, kurus administratīvā pārkāpuma lietvedībā iesaistītās personas savas kompetences ietvaros izmanto, lai pierādītu administratīvā pārkāpuma esamību vai neesamību un noskaidrotu citus apstākļus, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

Atbilstoši LAPK 243.[1] pantam ir šādi pierādīšanas līdzekļi:

1. pie administratīvās atbildības sauktās personas paskaidrojumi;
2. personu liecības;
3. eksperta atzinums;
4. kompetentās institūcijas atzinums;
5. dokuments, kas satur ziņas par faktiem, rakstveidā vai citā formā;
6. elektroniskie pierādījumi;
7. procesuālajās darbībās rakstveidā vai citā veidā nostiprinātas ziņas par faktiem;
8. lietiskie pierādījumi.

Lietas materiāliem pievienots 2016.gada 22.oktobra /pers. A/ paskaidrojums par ceļu satiksmes negadījumu, kas notika 2016.gada 22.oktobrī plkst.20:20 (lietas 26.lapa).

Paskaidrojumā norādīts, ka braucis pa A1 šoseju virzienā uz Tallinu ar a/m Opel Viaro, ievērojot ceļu satiksmes noteikumus un ātruma ierobežojumus. Pabraucot garām vienai DUS Statoil, kas atradās pa labi, priekšā brauca apvidus automašīna ar treileri un laivu uz tās. Braucis, ievērojot distanci. Neredzot priekšā braucošās automašīnas bremžu signāllukturus vai virzienrādītājus, pamanījis, ka automašīna strauji sāk samazināt ātrumu. Saprotot, ka nevarēs izvairīties no sadursmes, izvērtējis situāciju uz ceļa un izdarījis lēmumu, lai neapdraudētu savu un pasažiera dzīvību, apbraukt šķērsli pa kreiso pusi. Labajā pusē uzreiz pēc nomales ir grāvis, domājot, ka priekšā braucošā automašīna apstāsies ceļa nomalē. Kad jau bijis priekšā braucošajai mašīnai gandrīz blakus, apvidus automašīna pēkšņi veica manevru pa kreisi, kur tas nav atļauts. Automašīnas šoferis pēc tam policijai paskaidroja, ka nav varējis atrast vietu, kur veikt apgriešanās manevru un nolēmis to darīt neatļautā vietā, nogriežoties pa kreisi DUS Statoil. Vairs nav bijis spējīgs izvairīties no sadursmes, jo pa labi bija jau treileris ar laivu. Veicis strauju bremzēšanu, kas nepalīdzēja un notika sadursme. Savu vainu šajā avārijā nesaskata, jo priekšā braucošā mašīna veica nesaprotamas darbības, nebrīdinot citus satiksmes dalībniekus un rupji pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus.

Savukārt no lietas materiāliem pievienotā 2016.gada 22.oktobra /pers. L/ notikuma vietā sniegtajiem paskaidrojumiem izriet, ka aptuveni autoceļa A1 28 km, pirms veikt kreiso pagriezienu, ieslēdzis kreiso pagrieziena rādītāju, pārliecinājies, ka tuvumā nav neviena transportlīdzekļa, kas traucētu veikt šo pagriezienu un kuram traucētu, veicot šo pagriezienu. Brīdī, kad uzsācis manevru, no Rīgas puses kreisajā sānā ietriecās automašīna, mikrobusiņš Opel ar Igaunijas reģ. numura zīmēm. Norāda, ka Igaunijā reģ. transportlīdzeklis bija šķērsojis nepārtraukto līniju, veicot apdzīšanas manevru, kā rezultātā notika sadursme. Apskatot notikuma vietu, konstatējis, ka Igaunijā reģistrētais transportlīdzeklis nav atstājis bremzēšanas pēdas (lietas 27.lapa).

Lietas materiāliem pievienots Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja 2016.gada 9.novembra Tieslietu ministrijas Valsts tiesu ekspertīžu birojam adresētais pieprasījums Nr.20/10/5/2 71691 Par ekspertīzes nozīmēšanu (lietas 22.lapa).

Minētajā pieprasījumā lūgts izskatīt konkrētā ceļu satiksmes negadījuma materiālu un sniegt eksperta atzinumu par šī negadījuma rašanās apstākļiem un noteikt:

- Kāds ir sadursmes mehānisms?
- Vai transportlīdzeklis Toyota Land Cruiser, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, pirmais uzsāka kreisā pagrieziena manevru vai arī transportlīdzeklis Opel Viaro, valsts reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/, pirmais uzsāka apdzīšanas manevru?

Lietas materiāliem pievienots Valsts tiesu ekspertīžu biroja 2016.gada 19.decembra eksperta atzinums Nr.16-1763 (lietas 23.-25.lapa).

Eksperta atzinuma izpētē brauktuves veids un stāvoklis norādīts, ka asfaltbetons sauss, bez ceļa garenkrituma (CSNg reģistrēšanas protokola Nr.EZ327124 dati), laika apstākļi: tumsā apgaismojums ieslēgts, skaidrs, gaisa temperatūra + 5 grādi.

Eksperta atzinuma secinājumos norādīts:

1. Transportlīdzekļu sadursme notika uz brauktuves kreisajā joslā, skatoties transportlīdzekļu braukšanas virzienā. Negadījuma laikā bloķējošā kontak nonāca automobiļa Opel Vivaro, v.r.n. /reģistrācijas numurs/, priekšējā daļa un automobiļa Toyota Land Cruiser, v.r.n. /reģistrācijas numurs/, kreisā sāns. Iespējams, ka sadursmes brīdī transportlīdzekļu garenasis atradās 60-70 ^{0} leņķī. Pēc sadursmes automobilis Toyota sakabē ar piekabi u automobilis Opel pārvietojās uz priekšu un pa kreisi no sadursmes vietas. Automobilis Toyota sakabē ar piekabi un automobilis Opel apstājās vietā kas CSNg reģistrēšanas protokola Nr.EZ327124 shēmā atzīmēta attiecīgi ar 1., 2. un 4.pozīciju.

2. Sākuma datu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt automobiļa vadītāju, kurš pirmais uzsāka veikt manevru.

Tādējādi tiesa atzīst, ka pārsūdzētajā lēmumā Iestāde pamatoti secinājusi, ka datu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt automobiļa vadītāju, kurš pirms ceļu satiksmes negadījuma pirmais uzsāka veikt pārkārtošanās manevru.

Tāpat Iestāde pamatoti secinājusi, ka horizontālā ceļa apzīmējuma Nr.920 (nepārtraukta līnija) un rīkojuma zīmes Nr.401 (braukt taisni) darbības zonā automobiļa Land Cruiser, sakabē ar piekabi, vadītājs saskaņā ar Ceļa satiksmes noteikumu 271.1. un 292.1.punkta prasībām nedrīkstēja veikt kreisā pagrieziena manevru, kā arī Opel Vivaro vadītājs saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 292.punkta prasībām nedrīkstēja veikt apdzīšanas manevru.

Tiesa atzīst, ka, izvērtējot lietas materiālus kopumā, Iestāde pamatoti konstatējusi, ka automobiļa Opel Vivaro vadītājs /pers. A/ nebija rīkojies atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 292.1.punkta prasībām.

LAPK 244.pants noteic, ka institūcija (amatpersona) pierādījumus novērtē pēc savas iekšējās pārliecības, kas pamatota uz vispusīgi, pilnīgi un objektīvi izpētītiem visiem lietas apstākļiem to kopumā, pēc likuma un tiesiskās apziņas.

Tiesa uzskata, ka konkrētajā gadījumā nav nozīmes sūdzības iesniedzēja argumentam, ka priekša braucošā automašīna nebija ieslēgusi virzienrādītājus, kā arī nedega bremzēšanas signāllukturi.

Ceļu satiksmes noteikumu 105.punkts noteic, ka transportlīdzekļa vadītājam atkarībā no braukšanas ātruma jāizvēlas tāda distance, lai priekša braucošajam transportlīdzeklim bremzējot, būtu iespējams izvairīties no sadursmes, kā arī jāizvēlas tāds intervāls, kas nodrošina ceļu satiksmes drošību.

Ceļu satiksmes likuma 1.panta 8.punkts noteic, ka Ceļu satiksmes noteikumi ir Ministru kabineta normatīvais akts, kas nosaka ceļu satiksmes kārtību un *ir saistošs visām fiziskajām* un juridiskajām personām.

Tiesa uzskata, ka konkrētajā gadījumā, ja sūdzības iesniedzējs brauca, ievērojot ātruma ierobežojumu un distanci, un pamanot, ka priekšā braucošā automašīna strauji sāk samazināt ātrumu, kā tas norādīts gan Iestādei, gan tiesai adresētajā sūdzībā, tad sūdzības iesniedzēja loģiska rīcība būtu samazināt arī sava transportlīdzekļa braukšanas ātrumu.

Turklāt, kā tas norādīts ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā, ar ko sūdzības iesniedzējs iepazinies un tam piekritis, tad gaisa temperatūra bija +5 grādi, tumsā apgaismojums ieslēgts, laiks skaidrs (lietas 28.lapa).

Līdz ar to netiek saskatīti nekādi šķēršļi, kas sūdzības iesniedzējam liegtu samazināt viņa vadītā transportlīdzekļa braukšanas ātrumu.

Tādējādi tiesa atzīst, ka sūdzības iesniedzēja arguments, ka nepārtraukto līniju viņš šķērsojis galējās nepieciešamības stāvoklī, ir nepamatots un pilnībā noraidāms.

Tiesa atzīst, ka sūdzības iesniedzējs pamatoti saukts pie administratīvās atbildības par administratīvā pārkāpuma izdarīšanu, kas paredzēts LAPK 149.[31] panta pirmajā daļā.

LAPK 32. panta pirmā un otrā daļa noteic, ka sodu par administratīvo pārkāpumu uzliek ietvaros, ko nosaka normatīvais akts, kurā paredzēta atbildība par izdarīto pārkāpumu, stingrā saskaņā ar šo kodeksu un citiem aktiem par administratīvajiem pārkāpumiem.

Uzliekot sodu, ņem vērā izdarītā pārkāpuma raksturu, pārkāpēja personību, viņa vainas pakāpi, mantisko stāvokli, atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus.

Konkrētajā gadījumā sūdzības iesniedzējam administratīvais sods uzlikts LAPK 149.[31] panta pirmajā daļā noteiktajā 55 *euro* apmērā.

Izvērtējusi administratīvās lietas materiālus kopumā un savstarpējā sakarībā, tiesa atzīst, ka Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmums Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760 ir atstājams negrozīts, bet /pers. A/ sūdzība ir noraidāma.

Pamatojoties uz LAPK 289.[12] panta otrās daļas 1.punktu, 289.[13] panta otro, trešo, sesto daļu, 289.[18] panta pirmo daļu, tiesa

n o s p r i e d a

Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 2017.gada 27.februāra lēmumu Nr.383 Par apstrīdēto lēmumu lietā Nr.PC232760 atstāt negrozītu, bet /pers. A/ sūdzību noraidīt.

Spriedumu var pārsūdzēt Rīgas apgabaltiesā 10 darba dienu laikā no sprieduma pieejamības dienas tiesas kancelejā, 2017.gada 18.septembra, apelācijas sūdzību iesniedzot Rīgas rajona tiesā Siguldā, Šveices ielā 27.

Tiesnese I.Riekstiņa