Lietas Nr. 130038914
Lietas arhīva Nr. 1-0030-15/17

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Rīgā 2015.gada 4.februārī

Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas tiesnese I.Millere rakstveida procesā izskatīja /pers. A/, personas kods /personas kods/, sūdzību par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2014.gada 16.aprīļa lēmumu Nr.890, administratīvā pārkāpuma lietas materiālus.

A p r a k s t o š ā d a ļ a

Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas (turpmāk – VP RRP KPP SAPIB AN) vecākais inspektors /R.D./ 2014.gada 5.martā sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PF122650 par to ka, 2014.gada 11.janvārī plkst.10.58 Ikšķiles novadā pa ceļu Tīnuži – Koknese, virzienā uz Koknesi, /pers. A/ vadīja transportlīdzekli Volvo XC 70, valsts numurs /TL numurs/, un ceļa 2.1.km veicot nogriešanās manevru pa kreisi, nepārliecinājās par ceļu satiksmes drošību, kā rezultātā izraisīja ceļu satiksmes negadījumu ar transportlīdzekli VW New Beetle, valsts numurs/TL numurs/, kas bija uzsācis apdzīšanas manevru. Ar administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PF122650 transportlīdzekļa vadītājai uzliks naudas sods 7 *euro* apmērā, norādot, ka tika pārkāptas Ceļu satiksmes noteikumu (turpmāk - CSN) 10., 70., 76.punktu prasības. Minētās darbības kvalificētas pēc Latvijas administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – Latvijas APK) 149.^{4}panta četrpadsmitās daļas.

/pers. A/ administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PF122650 apstrīdēja VP RRP KPP.

Ar VP RRP KPP 2014.gada 16.aprīļa lēmumu Nr.890 (turpmāk – Lēmums) nolemts VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ 2014.gada 5.marta pieņemto lēmumu lietā Nr.PF122650 atstāt negrozītu un iesniegumu noraidīt.

2014.gada 12.maijā Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesā saņemta /pers. A/ sūdzība, lūdzot Lēmumu atcelt.

Sūdzībā /pers. A/ norāda, ka [1.] 2014.gada 22.aprīlī viņa (turpmāk sūdzībā – Sūdzības iesniedzēja) saņēma VP RRP KPP priekšnieka vietnieka /A.P./ Lēmumu, saskaņā ar kuru KPP priekšnieka vietnieks /A.P./ nolēma - atstāt negrozītu pāraudzēto VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ 2014.gada 5.martā pieņemto lēmumu lietā Nr.PF122650 (turpmāk sūdzībā - Inspektora lēmums) un iesniegumu noraidīt.

[2.] Sūdzības iesniedzēja ir iepazinusies ar Lēmumu un uzskata, ka tas ir prettiesisks, balstīts uz kļūdainiem faktiem un pietiekoši neargumentēts, tādēļ pilnībā apstrīdams sekojošu zemāk izklāstītu argumentu dēļ.

[3.] Lietā būtisko apstākļu izklāsts:

[3.1.] 2014.gada 11.janvārī Sūdzības iesniedzēja pa ceļu Tīnūži - Koknese (virzienā uz Koknesi), vadot automašīnu VOLVO ??70, ar valsts reģistrācijas Nr. /TL numurs/ (turpmāk sūdzībā – Automašīna VOLVO) devās uz savu īpašumu - mājas /adrese/. Aptuveni minētā ceļa 2,1.kilometrā Pieteicējai bija nepieciešams veikt kreiso pagriezienu, lai nokļūtu uz savu īpašumu. Veicot minēto pagriezienu Sūdzības iesniedzējas vadītajā Automašīnā VOLVO ietriecās automašīna VW New Beetle, ar valsts reģistrācijas Nr. /TL numurs/ (turpmāk sūdzībā - Automašīna VW), kuru vadīja /pers. B/ un kura, Automašīnas VOLVO pagrieziena veikšanas brīdī, veica apdzīšanas manevru (turpmāk sūdzībā - Ceļu satiksmes negadījums). Minētā Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā abas automašīnas tika būtiski bojātas.

[3.2.] Par minēto situāciju savus paskaidrojumus notikuma vietā sniedza Sūdzības iesniedzēja un Automašīnas VW vadītāja /pers. B/, kura vēlāk ir papildinājusi savus sākotnējos paskaidrojumus (papildinājumi pierakstīti jau pēc paskaidrojumu parakstīšanas), kā arī 2014.gada 15.janvārī sniegusi papildus paskaidrojumus.

[3.3.] Minēto Ceļu satiksmes negadījumu redzēja aculiecinieks /pers. C/, kurš arī ir sniedzis paskaidrojumus, kuros apstiprina, ka Automašīna VOLVO vadītāja veikusi visus piesardzības pasākumus, lai veiktu drošu kreisā pagrieziena manevru (samazināts ātrums, laicīgi ieslēgts pagrieziena rādītājs), turpretim attiecībā uz Automašīnas VW vadītāju, norādot, ka tā veikusi apdzīšanas manevru, neieslēdzot pagrieziena rādītājus, kas liecinātu par attiecīgā apdzīšanas veikšanas nodomu vai pašu apdzīšanas manevra veikšanu.

[3.4.] 2014.gada 21.janvārī inspektors /R.D./ telefoniski sazinājies ar otru liecinieku /pers. D/, kurš bija redzējis Ceļu satiksmes negadījuma sekas, kurš savā mutiskajā liecībā norādījis, ka pēc Ceļu satiksmes negadījuma Automašīnai VW pagrieziena rādītāja signāls nav dedzis (skat. materiālos esošo inspektora /R.D./ Dienesta ziņojumu).

[3.5.] 2014.gada 27.februārī Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperts /J.G./ ir sniedzis eksperta atzinumu Nr.14-216 (turpmāk - Eksperta atzinums), kurā konstatējis, ka no tehniskā redzes viedokļa abu automašīnu vadītāju rīcība izraisījusi sadursmi.

[3.6.] 2014.gada 5.martā VP RRP KPP SAPIB AN vecākais inspektors /R.D./ pieņēma Inspektora lēmumu, saskaņā ar kuru Sūdzības iesniedzēja tika atzīta par vainīgu CSN 10., 70.un 76.punktos minēto noteikumu neievērošanā un sodīta ar 7 (septiņi) *euro* lielu naudas sodu saskaņā ar Latvijas APK 149.^{4} panta četrpadsmitajā daļā minēto pārkāpumu.

[3.7.] 2014.gada 17.martā Sūdzības iesniedzēja iesniedza KPP 2014.gada 14.marta iesniegumu (turpmāk sūdzībā - Iesniegums), saskaņā ar kuru Sūdzības iesniedzēja lūdza atcelt Inspektora lēmumu, nozīmēt atkārtotu autotehnisko ekspertīzi un atzīt par vainīgu Ceļu satiksmes negadījumā tikai automašīnas VW vadītāju, uz ko tika saņemts šīs sūdzības 1.punktā minētais Lēmums.

[4.] Inspektora lēmumā un Lēmumā aprakstīto apstākļu un argumentu, kas noveduši pie netaisnīga un nelikumīga lēmuma pieņemšanas, analīze:

[4.1.] Inspektora lēmumā ir norādīts, ka Sūdzības iesniedzēja ir pārkāpusi CSN 70.punktu:

[4.1.1.] CSN 70.punkts nosaka, ka „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, un laikus jādod brīdinājuma signāls ar gaismas virzienrādītājiem".

[4.1.2.] Jau Iesniegumā un savos iepriekšējos paskaidrojumos Sūdzības iesniedzēja bija norādījusi uz faktiskiem apstākļiem, kas liecina par to, ka Sūdzības iesniedzēja brīdinājuma signālu bija devusi laicīgi. Minēto faktu apstiprina arī liecinieks /pers. C/, kurš savos paskaidrojumos min „Ievēroju, ka Volvo automašīna ieslēdza kreiso pagriezienu, lai veiktu manevru un sāka samazināt ātrumu. Pagrieziena rādītāju ieslēdza savlaicīgi, jo attālums līdz pagriezienam bija vismaz 150-200 metru."

[4.1.3.] Ņemot vērā, ka par šo faktu, ka brīdinājuma signāls ir ticies ieslēgts laicīgi, ir Pašas Sūdzības iesniedzējas paskaidrojumi un arī liecinieka /pers. C/ paskaidrojumi, Automašīnas VW vadītājas norādes savos paskaidrojumos par pretējo, būtu jāvērtē kritiski, jo tā ir ieinteresēta sevi aizsargāt no soda, kā arī šo faktu viņa uzsver tikai pēc kārtas otrajos paskaidrojumos, kurus Automašīnas VW vadītāja tika iesniegusi 2014.gada 15.janvārī, kas ir 4 dienas pēc pirmajiem paskaidrojumiem, kuru laikā Automašīnas VW vadītājai bija iespējams apdomāt situāciju un mēģināt pagriezt to sev labvēlīgi (jo pirmajos paskaidrojumos, tā uz šo faktu uzmanību nevērš).

[4.1.4.] Liecinieka /pers. C/ paskaidrojumus, gan Inspektora lēmumā, gan Lēmumā KPP neizskaidrojamu iemeslu dēļ nav ņēmusi vērā un devusi savu vērtējumu, kas arī novedis ir pie nelikumīga Lēmuma pieņemšanas.

[4.2.] Inspektora lēmumā ir norādīts, ka Sūdzības iesniedzēja ir pārkāpusi CSN 76.punktu:

[4.2.1.] CSN 76.punkts nosaka, ka „Pirms nogriešanās pa kreisi vai apgriešanās braukšanai pretējā virzienā brīdinājuma signāls jārāda tikai pēc tam, kad transporta līdzekļa vadītājs pārliecinājies, ka viņš netraucēs nevienu aiz viņa braucošu transportlīdzekļa vadītāju, kas uzsācis apdzīšanu".

[4.2.2.] Kā jau tika norādīts paskaidrojumos, Sūdzības iesniedzēja norāda, ka tā laicīgi samazināja ātrumu, palaižot garām pretimbraucošo transportlīdzekli, kā arī pirms manevra uzsākšanas pārliecinājās, vai neviens no aizmugurē braucošiem transportlīdzekļiem nav uzsācis apdzīšanas manevru vai pat plāno to uzsākt. Turklāt ņemot vērā ātrumu starpību starp abām automašīnām (skat. arī sūdzības 4.5.2.punktā minēto), Automašīnas VW parādīšanās otrā joslā var būt zibenīga un pat Sūdzības iesniedzējai pirms manevra uzsākšanas pārliecinoties, ka neviena automašīna nav uzsākusi apdzīšanas manevru, veicot manevru (kas no stāvošas automašīnas pozīcijas ir lēnāks, kā no braucošas) automašīna jau var parādīties, j o manevra uzsākšana ir tajā brīdī, kad ir uzsākta attiecīgā kustība (šajā gadījumā pagrieziena kustība).

[4.2.3.] Sūdzības iesniedzēja norāda, ka tā nepiekrīt Eksperta atzinumā pieņēmuma veidā konstatētam, ka satiksmes bīstamības rašanās brīdī (automobilim Volvo šķērsojot ceļa ass līniju) automobilis VW, visticamāk, jau atradās pretējā virziena kustības joslā, vadītājai uzsākot apdzīšanas manevru.

[4.2.3.1.] Pirmkārt, Sūdzības iesniedzēja norāda, ka nav ņemami vērā eksperta apgalvojumi varbūtības veidā, turklāt eksperts pat nav norādījis cik liela varbūtība tā ir - 0,1% vai 99%. Līdz ar šo tāds eksperta secinājums nebūtu ņemams par pamatu Lēmuma pieņemšanai un lietas apstākļu izvērtēšanai.

[4.2.3.2.] Šāda situācija nebija iespējama arī faktisko apstākļu dēļ, jo Sūdzības iesniedzēja pirms manevra veikšanas bija apstājusies pie ceļa vidējās līnijas un laida garām pretim braucošu automašīnu, pēc kuras uzreiz tika uzsākts manevrs, līdz ar to nebija iespējams, ka Automašīna VW atradās pretējā joslā Sūdzības iesniedzējas manevra uzsākšanas brīdī (jo pretimbraucošā mašīna, jebkurā gadījumā pabrauca garām Automašīnai VW vēlāk kā Automašīnai Volvo). Uz šo faktu norāda arī liecinieks /pers. C/, kurš savos paskaidrojumos norāda, ka „Piebraucot pie krustojuma apstājos, lai palaistu garām automašīnas, kuras brauca abos virzienos pa šoseju (..) ". Tāpat aculiecinieks norāda arī uz to, ka Sūdzības iesniedzēja manevru uzsāka pirms Automašīna VW uzsāka apdzīšanu, norādot „Kad Volvo automašīna uzsāka pagrieziena manevru, tajā brīdī starp manu auto un Volvo automašīnu iebrauca Volsvagen automašīna un notika sadursme ar Volvo automašīnu. "

[4.2.4.] Tāpat šī CSN 76.punkta izpildi vai neizpildi nevar vērtēt nošķirti no CSN 6.punkta, kas nosaka, ka katram ceļu satiksmes dalībniekam ir tiesības uzskatīt, ka arī citas personas ceļu satiksmes norisē izpildīs noteiktās prasības.

[4.2.4.1.] Visi apstākļi norāda uz to, ka šajā Ceļu satiksmes negadījumā Automašīnas VW vadītājas rīcība bija neprognozējama un neparedzama un ar savām darbībām, tā nedeva pamatu uzskatīt, ka viņa plāno veikt apdzīšanas manevru. Kā būtiskākais faktors ir tas, ka pirms minētā krustojuma ir nepārtrauktā līnija (ceļu horizontālais apzīmējums Nr.920), kas aizliedz automašīnām veikt apdzīšanas manevru (CSN 317.punkts nosaka, ka 920.apzīmējuma līnijas šķērsot aizliegts), līdz ar to, ja Automašīna VW nebija iebraukusi pretējā braukšanas joslā, Sūdzības iesniedzējai nebija pamata prezumēt, ka varētu tikt uzsākts apdzīšanas manevrs (turklāt faktiskie apstākļi - pretimbraucošā automašīna to nemaz neļāva laicīgi izdarīt).

[4.2.4.2.] Otrs apstāklis jeb Automašīnas VW rīcība, kas neļāva Sūdzības iesniedzējai prognozēt, ka Automašīna VW veiks apdzīšanas manevru, ir fakts, ka Automašīna VW nerādīja brīdinājuma signālu ar gaismas signālā radītajiem ne pirms apdzīšanas manevra uzsākšanas, ne arī manevra veikšanas laikā uz ko bez Sūdzības iesniedzējas apgalvojuma norāda arī vairāki citi pierādījumi:

[4.2.4.2.1.] Liecinieks/pers. C/ savos paskaidrojumos norāda, ka „Volksvagena automašīnai pagrieziena rādītājs nedega (..)", kā arī tālāk norādot, ka manevra veikšanai Sūdzības iesniedzējai ceļš bija brīvs liecinieks paskaidrojumos min: „jo tobrīd ceļš abos virzienos bija brīvs un lai veiktu manevru, nekas tam netraucēja".

[4.2.4.2.2.] Par šo faktu izteicies ir arī otrs liecinieks /pers. D/, ar kuru inspektors /R.D./ bija sazinājies telefoniski un liecību fiksējis Dienesta ziņojumā, kurā norāda, ka „Telefonsarunā /pers. D/ apliecināja, ka bija piegājis pie cietušās automašīnas un apvaicājies par cietušās veselības stāvokli, kā arī teicis, lai izslēdzot gaismas, bet pagrieziena rādītājs nav dedzis. ''

[4.2.5.] Ņemot vērā minēto, ka Sūdzības iesniedzējai nebija iespēju prognozēt Automašīnas VW vadītājas rīcību, nepamatots un neloģisks ir Lēmumā (4.lpp) amatpersonas minētais secinājums, ka „Ja automobiļa Volvo ??70 vadītāja pirms paša manevra būtu pilnvērtīgi izvērtējusi situāciju uz brauktuves, t. i. ne tikai vai pretim nebrauc kāds transportlīdzeklis, bet arī vai kāds neapzinīgs vadītājs nav uzsācis apdzīšanas manevru, viņai nepārprotami būtu bijis iespējams novērst un izvairīties no transportlīdzekļa sadursmes ", jo:

[4.2.5.1.] Pirmkārt, kā tika jau iepriekš Automašīnas VW vadītājas faktiskās darbības neliecināja par to, ka varētu tikt veikts apdzīšanas manevrs.

[4.2.5.2.] Otrkārt, ja nekādi apstākļi par apdzīšanas manevru veikšanu vai vēlmi to uzsākt neliecināja, tad nesamērīgi ir uzskatīt, ka Sūdzības iesniedzējai bija pilnīgi jāpārliecinās, ka Automašīnas VW vadītāja, pārkāpjot noteikumus neuzsāks apdzīšanas manevru. Sūdzības iesniedzēja norāda, ka ceļu satiksmē viens no svarīgākiem principiem ir CSN 6.punktā iekļautais paļāvības princips, jo tad jau pēc analoģijas autovadītājs nedrīkst braukt pāri regulētam krustojumam pie 'zaļās gaismas' (atļaujošā signāla), jo gadījumā, ja kāds neapzinīgs autovadītājs neievērojot noteikumus un šķērsojot krustojumu pie 'sarkanās gaismas' (aizliedzošā signāla) izraisīs ceļu satiksmes negadījumu, pa daļēji vainīgu tiks uzskatīts arī autovadītājs, kurš šķērsoja krustojumu pie 'zaļās gaismas' bet nebija pārliecinājies, ka neapzinīgs autovadītājs nešķērsos krustojumu pie 'sarkanās gaismas', kas liekas absurdi un neatbilstoši CSN pamatprincipiem.

[4.2.6.] Turklāt uz to, ka Automašīnas VW apdzīšanas manevrs bija negaidīts norāda arī abu automašīnu ātruma atšķirības un šis fakts arī nav ņemts vērā Inspektora lēmuma un Lēmuma pieņemšanā. Automašīna Volvo pagrieziena manevru veica lēnāk, jo tā bija apstājusies (tādējādi apšaubāms ir Eksperta atzinuma secinājums, ka Automašīnas Volvo kustības ātrums sadursmes brīdī bija ap 25 km/h), pretstatā Automašīnai VW, kura atradās kustībā ar ātrumu ne mazāku kā 90 km/h. Kas nozīmē to, ka apdzīšanas manevru par kuru netika laicīgi brīdināti pārējie ceļu satiksmes dalībnieki, Sūdzības iesniedzējai nebija iespējams pamanīt, jo šādā ātrumā braucoša automašīna pret gandrīz stāvošu automašīnu, blakus joslā iebraukt var sekundes desmitdaļā, ja tas notika pie pašas Automašīnas Volvo (jo ātrāk to nevarēja izdarīt pretimbraucošas automašīnas dēļ), Sūdzības iesniedzējai neatlika laika

nogriešanās manevra pārtraukšanai un izvairīšanās no sadursmes.

[4.3.] Inspektora lēmumā ir norādīts, ka Sūdzības iesniedzēja ir pārkāpusi CSN 10.punktu:

[4.3.1.] CSN 10.punkts nosaka, ka „Ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus".

[4.3.2.] Sūdzības iesniedzēja uzskata, ka jau 4.1.un 4.2.punktos un apakšpunktos izklāstītos argumentos ir pamatots, ka Sūdzības iesniedzējas rīcība bija atbilstoša CSN un tai nebija iespējams saprātīgi paredzot novērst Ceļu satiksmes negadījumu.

[4.4.] Sūdzības iesniedzēja vēlas atkārtoti norādīt uz to, ka liecinieku liecības Lēmumā nav ņemtas vērā un pietiekami analizētas uz to norāda arī Lēmumā (1.lpp.) KPP priekšnieka pretrunas par aculiecinieku esamību/neesamību, piem., 1.lpp. KPP priekšnieks norāda, ka ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieki nav norādīti, lai gan lietas materiāli satur ziņas par diviem ceļu satiksmes negadījuma (vai to seku) aculieciniekiem: /pers. C/ un /pers. D/ liecībām.

[4.5.] KPP priekšnieks nav sniedzis vērtējumu Automašīnas VW vadītājas liecībās minētam, piem., Lēmuma 2.lpp tiek atreferēti Automašīnas VW vadītājas paskaidrojumi: „Papildus paskaidrojumā /pers. B/ precizē, ka pirms krustojuma automobilis Volvo ??70 samazinājis kustības ātrumu un pārvietojās pa labi un tikai brīdī, kad viņa atradusies automobiļa Volvo ??70 tiešā tuvumā, tā vadītāja ieslēgusi kreisā pagrieziena manevru un uzsākusi kreisā pagrieziena manevru, kā rezultātā transporta līdzekļu sadursme un viņa iebraukusi pļavā. "

[4.5.1.] Sūdzības iesniedzējas prāt šie Automašīnas VW vadītājas paskaidrojumi ir neatbilstoši patiesībai un uz to norāda gan liecinieku liecības, gan arī faktiskie apstākļi, kurus netika izvērtējis KPP priekšnieks pieņemot Lēmumu.

[4.5.2.] Pat ja pieņemt, ka Eksperta atzinumā noteiktais Automašīnas Volvo ātrums 25 km/h +/- 5 km/h ir pareizs (lai gan Sūdzības iesniedzēja uzskata, ka Automašīnas Volvo ātrums bija vēl mazāks, jo pagrieziena manevrs tika uzsākts no apstāšanās stāvokļa), tad ja patiess būtu Automašīnas VW vadītājas apgalvojums, ka Automašīnas Volvo iespējamo manevru laikā Automašīna VW atradās tiešā tuvumā, tad loģiski būtu, ka Automašīnas VW ātrumam arī būtu bijis jābūt tuvu pie Automašīnas Volvo ātruma (tas ir zem 25 km/h) un pie šāda ātruma būtu iespējams adekvāti reaģēt uz jebkādu priekšā braucošās automašīnas manevru, jo tas tuvu pie atļautā ātruma, kādā ir atļauts braukt dzīvojamā teritorijā (20 km/h), kur autovadītājam tiek prezumēts, ka tas spēs noreaģēt arī uz bērnu izskriešanu priekšā.

[4.5.3.] Turpretim šajā gadījumā ir redzams, ka Automašīna VW nav ilgstoši vai pat īslaicīgi braukusi aiz Automašīnas VW, jo ātrumu starpība ir bijusi liela, ko daļēji apstiprina, gan Eksperta atzinums, norādot, ka Automašīnas VW ātrums bija 90 km/h +/- 5 km/h (bet Sūdzības iesniedzēja uzskata, ka ātrums bija lielāks), gan arī fakts, ka Automašīna Volvo pēc sadursmes tika „aizmesta" tik tālu, neskatoties uz to, ka Automašīna Volvo ir krietni smagāka kā Automašīna VW, kas nepārprotami norāda, ka ātrumu starpība bija liela.

[4.6.] Neizprotams ir arī KPP priekšnieka secinājums Lēmuma 3.lpp, ka „Vērtējot ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieka sniegtos paskaidrojumus, nav viennozīmīgi izsecināma situācija uz brauktuves, kaut arī viņš daļēji apstiprina abu transporta līdzekļu vadītāju rīcību pirms satiksmes negadījuma". Nav izprotams, kuras aculiecinieku liecības norāda uz Sūdzības iesniedzējas pārkāpumiem, jo Sūdzības iesniedzēja šādus aculiecinieku paskaidrojumus nav redzējusi, līdz ar to Sūdzības iesniedzējai nav kļuvis skaidrs, kā KPP priekšnieks ir vērtējis aculiecinieku liecības.

[4.7.] Lēmuma 3.lpp. KPP priekšnieks norādījis, ka „Ņemot vērā eksperta slēdzienu, kā arī liecinieka sniegto paskaidrojumu, ka brīdī, kad automobilis veicis kreisā pagrieziena manevru, starp viņiem (liecinieka automobili un Volvo ??70) izbraucis automobilis VW New Beetle un notikusi transportlīdzekļu sadursme, VP RRP KPP secina, ka pirms transportlīdzekļu sadursmes automobilis VW New Beetle, šķērsojot horizontālo apzīmējumu, jau atradies pretējā virziena kustības joslā. Līdz ar to automobiļa Volvo ??70 vadītājai, saskaņā ar CSN, vairs nebija tiesības uzsākt manevru".

[4.7.1.] Attiecībā uz šo secinājumu pamatojumu, Sūdzības iesniedzēja jau sūdzības 4.2.3.punktā norādīja, ka atsaukšanās uz Eksperta atzinumu šajā situācijā ir nepamatota, jo eksperts šo apgalvojumu ir izteicis pieņēmuma formā, turklāt to nepamatojot pienācīgi un nenoraidot varbūtības iespējamību.

[4.7.2.] Tāpat pilnīgi nepieļaujama ir šī argumenta pamatošana ar liecinieka liecību, jo kā jau arī tas ir minēts Lēmumā, liecinieks savos paskaidrojumos norāda, ka Automašīna VW iebrauca starpā, nevis kad Automašīna Volvo uzsāka manevru, bet gan jau veica pagrieziena manevru. Līdz ar to nesaprotama ir šo liecību izmantošana šī argumenta pamatošanai.

[4.8.] Turklāt ja jau KPP ir konstatējusi Automašīnas VW vadītājas vainu CSN 70., 121.2. un 121.4.punkta pārkāpumos, kas apliecina to, ka pagrieziena signāli netika rādīti, kā arī nebija pārliecinājusies par droša manevra veikšanu, tas norāda, ka Sūdzības iesniedzēja bija rīkojusies atbilstoši CSN un nav vainojama Ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā.

[4.9.] Tāpat nesaprotama ir Inspektora lēmumā izdarītā atzīme, ka Sūdzības iesniedzējas rīcībā ir konstatējami apstākļi, kas pastiprina atbildību (LPAK 34.panta otrā daļa), to nepaskaidrojot, jo minētā norma ir plaša un tā nav piemērojama bez apstākļu konkretizēšanas.

Ņemot vērā minēto un pamatojoties uz CSN 6., 10., 70., 76., 317., Latvijas APK 243.panta pirmo, otro un astoto daļu, 279.panta pirmo un trešo daļu, 281., 288.panta pirmo daļu, 289.panta pirmo daļu, Sūdzības iesniedzēja lūdz tiesu atcelt Lēmumu un izbeigt administratīvo lietu pret Sūdzības iesniedzēju.

Lēmumā norādīts, ka VP RRP KPP uz /pers. A/ iesnieguma Nr.S/4236 pamata, izskatot materiālus administratīvā pārkāpuma lietā konstatēja, ka 2014.gada 11.janvārī, Ikšķiles novadā, ap plkst. 10.58, uz ceļa Tīnūži - Koknese (autoceļš P80) 2,1 km, krustojumā ar mazāk svarīgu ceļu, notika ceļu satiksmes negadījums, kura rezultātā tika bojāts automobilis Volvo ??70, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, vadītāja /pers. A/ un automobilis VW New Beetle, valsts reģistrācijas numurs /TL numurs/, vadītāja /pers. B/.

VP RRP KPP Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona (turpmāk - PPP ???) jaunākais inspektors /J.P./ par ceļu satiksmes negadījuma faktu sastādīja ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu Nr.EZ265945.

Ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieki nav norādīti. Notikuma vietā veikta fotografēšana.

VP RRP KPP SAPIB AN vecākais inspektors /R.D./, apkopojot lietas materiālus, veica /pers. A/ norādītā aculiecinieka /pers. C/ aptaujāšanu, kā arī pieņēma papildus paskaidrojumu no /pers. B/. Tāpat lietas materiāli izvērtēšanai tika nosūtīti Valsts tiesu ekspertīžu birojam (turpmāk - VTEB). Saņemot eksperta /J.G./ 2014.gada 27.februāra eksperta atzinumu Nr. 14-216 un vērtējot to kopsakarā ar lietas materiāliem, VP RRP KPP SAPIB AN vecākais inspektors /R.D./ secināja, ka konkrētajā gadījumā no abu transportlīdzekļu vadītāju puses saskatāmi CSN punktu prasību pārkāpumi.

Ņemot vērā minēto, 2014.gada 5.martā VP RRP KPP SAPIB AN vecākais inspektors /R.D./ automobiļa Volvo ??70 vadītājai /pers. A/ sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu un pieņēma lēmumu Nr.PF 122650 par viņas saukšanu pie administratīvās atbildības, saskaņā ar Latvijas APK $149.^4$panta četrpadsmito daļu, par CSN 10., 70. un 76.punkta prasību neievērošanu, t.i., par to, ka pirms manevra veikšanas viņa nebija pārliecinājusies par manevra drošību. /pers. A/ piemērots naudas sods 7 *euro* apmērā.

Savukārt attiecībā pret automobiļa VW New Beetle vadītāju /pers. B/, VP RRP KPP SAPIB AN vecākais inspektors /R.D./ pieņēma lēmumu lietā Nr.PF 122649 par viņas saukšanu pie administratīvās atbildība par CSN 70., 121.2. un 121.4.punkta prasību neievērošanu.

Iesniegumā /pers. A/ nepiekrīt VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ pieņemtajam lēmumam lietā Nr.PF 122650 un lūdz lietu pārskatīt. /pers. A/ norāda, ka ceļu satiksmes negadījuma iemesls ir tikai automobiļa VW New Beetle vadītājas rīcība, veicot apdzīšanas manevru vietā, kur tas aizliegts, t.i., šķērsojot horizontālo ceļa apzīmējumu "Nepārtraukta līnija". Tāpat viņa lūdz nozīmēt atkārtotu autotehnisko ekspertīzi.

/pers. A/ paskaidrojumā, kuru sniedza notikuma vietā, norāda, ka vadīja automobili Volvo ??70 pa autoceļu P80 no Tīnūžu puses Kokneses virzienā un krustojumā ar ceļu uz "/adrese/", viņai bija nepieciešams veikt kreisā pagrieziena manevru. Pirms pagrieziena /pers. A/ savlaicīgi ieslēgusi kreisā pagrieziena gaismas virzienrādītāja signālu un samazinājusi kustības ātrumu. Tā kā pretim braukuši transportlīdzekļi, viņai nācies pilnībā apturēt automobili Volvo ??70. Palaižot pretim braucošos transportlīdzekļus, viņa uzsāka kreisā pagrieziena manevru. Atrodoties jau daļēji pretējā virziena kustības joslā, viņas vadītā automobiļa priekšējā sāna daļā ietriecies automobilis VW New Beetle. Paskaidrojumā tiek norādīts ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieks /pers. C/. Tāpat paskaidrojumā shematiski atainota transportlīdzekļu sadursmes norise.

/pers. B/ paskaidrojumā, kuru sniedza notikuma vietā, norāda, ka vadīja automobili VW New Beetle pa ceļu Tīnūži - Koknese (Kokneses virzienā). Ceļa 2km viņa uzsākusi priekšā braucoša automobiļa Volvo ??70 apdzīšanu. Negaidīti automobilis Volvo ??70 uzsācis kreisā pagrieziena manevru. Lai izvairītos no transportlīdzekļu sadursmes, viņa bremzējusi, taču novērst ceļu satiksmes negadījumu neizdevās. /pers. B/ paskaidrojumā piebilst, ka pirms kreisā pagrieziena manevra veikšanas automobiļa Volvo ??70 vadītājs veikusi maldinošus manevrus.

Papildus paskaidrojumā /pers. B/ precizē, ka pirms krustojuma automobilis Volvo ??70 samazināja kustības ātrumu un pārvietojās pa labi un tikai brīdī, kad viņa atradusies automobiļa Volvo ??70 tiešā tuvumā, tā vadītāja ieslēgusi kreisā pagrieziena manevru un uzsākusi kreisā pagrieziena manevru, kā rezultātā notikusi transportlīdzekļu sadursme un viņa iebraukusi pļavā. Pēc ceļu satiksmes negadījuma pie viņas pienācis pļavas īpašnieks.

/pers. C/ paskaidrojumā, kuru sniedzis VP RRP KPP SAPIB, norāda, ka vadījis automobili un krustojumā viņam bija nepieciešams veikt kreisā pagrieziena manevru, Ogres virzienā. Apstājoties pirms krustojuma, viņš laidis abos virzienos braucošos transportlīdzekļus. Kādā brīdī viņš ievērojis no labās puses tuvojošos automobiļus Volvo ??70 un VW New Beetle. Automobilis Volvo ??70, samazinot kustības ātrumu, tuvojies ar ieslēgtu kreisā pagrieziena manevra gaismas virzienrādītāju. Brīdī, kad automobiļa Volvo ??70 vadītāja veica kreisā pagrieziena manevru, arī automobiļa VW New Beetle veica apdzīšanas manevru, kā rezultātā notika transportlīdzekļu sadursme.

No VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ ziņojuma izriet, ka izskatīšanas laikā inspektors /R.D./ sazinājies ar iespējamo aculiecinieku /pers. D/, kurš pēc ceļu satiksmes negadījuma bija piegājis pie automobiļa VW New Beetle vadītājas. Taču tika noskaidrots, ka viņš pašu transportlīdzekļu sadursmi nav redzējis.

Izvērtējot lietas materiālus kopsakarā ar ceļu satiksmes negadījuma vietā veiktiem fotouzņēmumiem, VP RRP KPP secina, ka transportlīdzekļu sadursme notikusi brīdī, kad automobiļa VW New Beetle vadītāja, braucot pa autoceļu P80, pirms krustojuma ar mazāk svarīgu ceļu, veicot apdzīšanas manevru un iebraucot pretējā virziena kustības joslā, uztriekusies automobilim Volvo ??70, kura vadītāja veica kreisā pagrieziena manevru uz mazāk svarīgu ceļu.

Izvērtējot transportlīdzekļu vadītāju paskaidrojumus, secināms, ka konkrētajā situācijā nav viennozīmīgi secināms, kura transportlīdzekļa vadītāja rīcība bija pretrunā ar CSN prasībām, un kas bija par iemeslu notikušai transportlīdzekļu sadursme, t.i., kura transportlīdzekļa vadītāja rīcība neatbilda CSN punktu prasībām.

Izvērtējot lietas materiāliem pievienoto VTEB eksperta /J.G./ atzinumu Nr. 14-216, VP RRP KPP secina, ka, veicot aprēķinus un modelējot situāciju, tika noskaidrots, ka abu transportlīdzekļu vadītāju rīcība no tehniskā redzesloka bija iemesls notikušam ceļu satiksmes negadījumam. Konkrētajā situācijā, ja abu transportlīdzekļu vadītājas pirms manevru uzsākšanas būtu pilnvērtīgi izvērtējušas situāciju uz brauktuves, viņām nepārprotami būtu bijis iespējams novērst transportlīdzekļu sadursmi.

Vērtējot ceļu satiksmes negadījuma aculiecinieka sniegtos paskaidrojumus, nav viennozīmīgi izsecināma situācija uz brauktuves, kaut arī viņš daļēji apstiprina abu transportlīdzekļu vadītāju rīcību pirms ceļu satiksmes negadījuma.

Balstoties uz minēto un vērtējot lietas materiālus kopumā, VP RRP KPP secina, ka konkrētajā gadījumā no abu transportlīdzekļu vadītāju puses saskatāmi CSN punktu prasību pārkāpumi. Ņemot vērā eksperta slēdzienu, kā arī liecinieka sniegto skaidrojumu, ka brīdī, kad automobilis Volvo ??70 veicis kreisā pagrieziena manevru, starp viņiem (liecinieka automobili un Volvo ??70) izbraucis automobilis VW New Beetle un notikusi transportlīdzekļu sadursme, VP RRP KPP secina, ka pirms transportlīdzekļu sadursmes automobilis VW New Beetle, šķērsojot horizontālo apzīmējumu, jau atradies pretējā virziena kustības joslā. Līdz ar to automobiļa Volvo ??70 vadītājai, saskaņā ar CSN, vairs nebija tiesības uzsākt manevru. Ja automobiļa Volvo ??70 vadītāja pirms paša manevra būtu pilnvērtīgi izvērtējusi situāciju uz brauktuves, t.i., ne tikai vai pretim nebrauc kāds transportlīdzeklis, bet arī vai kāds neapzinīgs vadītājs nav uzsācis apdzīšanas manevru, viņai nepārprotami būtu bijis iespējams novērst un izvairīties no transportlīdzekļu sadursmes.

Izvērtējot lietas materiālus kopumā un balstoties uz minēto, VP RRP KPP uzskata, ka VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ pieņemtais lēmums lietā Nr.PF 122650 par automobiļa Volvo ??70 vadītājas /pers. A/ saukšanu pie administratīvās atbildības par CSN 10., 70. un 76.punkta prasību neievērošanu, ir likumīgs un pamatots. CSN nosaka, ka pirms jebkura manevra transportlīdzekļa vadītājam jāpārliecinās par to, vai viņš ar savu rīcību neapdraudēs citus satiksmes dalībniekus, kā arī pirms manevra jāpārliecinās, vai aiz viņa braucošais transportlīdzekļa vadītājs nav uzsācis apdzīšanu.

Līdz ar to, pamatojoties uz minēto un saskaņā ar Latvijas APK 287.panta pirmās daļas 1.punktu, nolēma atstāt negrozītu VP RRP KPP SAPIB AN vecākā inspektora /R.D./ 2014.gada 5.martā pieņemto lēmumu lietā Nr.PF 122650 un iesniegumu noraidīt.

M o t īv u d a ļ a

Izvērtējot lietas materiālos esošos rakstveida pieradījumus, tiesa atzīst, ka /pers. A/ sūdzība ir noraidāma.

Administratīvā pārkāpuma protokols /pers. A/ sastādīts un administratīvais sods uzlikts par Latvijas APK 149.^{4}panta četrpadsmitajā daļā paredzētā administratīvā pārkāpuma izdarīšanu, norādot, ka ir pārkāpti CSN 10., 70., 76.punkti.

Latvijas APK 149.^{4}panta četrpadsmitajā daļā noteikts, ka par citu šajā kodeksā neminētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu — izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam septiņu *euro* apmērā.

Atbilstoši CSN 10.punktam, ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus.

CSN 70.punktā noteikts, ka 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, un laikus jādod brīdinājuma signāls ar gaismas virzienrādītājiem. Ja gaismas virzienrādītāju nav vai tie nedarbojas, brīdinājuma signāls jādod ar roku atbilstoši manevram.

CSN 76.punktā noteikts, ka 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.

Lietā nav strīda, ka sūdzības iesniedzēja brauca ar administratīvā pārkāpuma protokolā norādīto transportlīdzekli un norādīto ceļa posmu un veicot nogriešanās manevru pa kreisi, notika ceļu satiksmes negadījums ar otru sadursmē iesaistīto transportlīdzekli VW New Beetle, kura vadītājs bija veicis apdzīšanas manevru. Sūdzības iesniedzēja apšauba administratīvā pārkāpuma lietā esošo pierādījumu novērtējumu, uzskatot, ka ceļu satiksmes

negadījumā ir vainojams transportlīdzekļa VW New Beetle vadītājs.

Latvijas APK 244.pants nosaka, 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.

Latvijas APK 243.panta pirmā daļa paredz, ka pierādījumi administratīvā pārkāpuma lietā ir jebkuras Latvijas APK 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 izspriešanā.

Latvijas APK 243.panta piektā daļa paredz, kā pierādījumus var izmantot tikai ticamas, attiecināmas un pieļaujamas ziņas par faktiem. No minētā panta astotās daļas izriet, ka iegūtie fakti vai ziņas jāvērtē kopumā un savstarpējā sakarībā.

Saskaņā ar Latvijas APK 243.[1] pantu pierādīšanas līdzekļi administratīvā pārkāpuma lietā ir pie administratīvās atbildības sauktās personas paskaidrojumi; personu liecības; eksperta atzinums; kompetentās institūcijas atzinums; dokuments, kas satur ziņas par faktiem, rakstveidā vai citā formā; elektroniskie pierādījumi; procesuālajās darbībās rakstveidā vai citā veidā nostiprinātas ziņas par faktiem; lietiskie pierādījumi.

Vērtējot /pers. A/ sūdzībā minēto, ka Sūdzības iesniedzēja brīdinājuma signālu bija devusi laicīgi, tiesa secina, ka šis arguments netiek apstrīdēts, un kā izriet no administratīvā pārkāpuma protokola, /pers. A/ veicot nogriešanās manevru pa kreisi, nepārliecinājās par ceļu satiksmes drošību.

Vērtējot sūdzības iesniedzējas argumentus, kuros nepiekrīt Eksperta atzinumā Nr.14-216 konstatētajam, ka satiksmes bīstamības rašanās brīdī (automobilim Volvo šķērsojot ceļa ass līniju) automobilis VW, visticamāk, jau atradās pretējā virziena kustības joslā, vadītājai uzsākot apdzīšanas manevru, tiesa norāda, ka tiesa lielāku ticamību piešķir Eksperta atzinumā Nr.14-216 secinātajam, proti, ka sadursmes brīdī kontaktā nonāca VW virsbūves priekšējais labais stūris un automobiļa Volvo kreiso sānu priekšdaļa. Ņemot vērā bojājumu raksturu, sadursmes brīdī transportlīdzekļu garenasis atradās aptuveni 25-30° leņķī. Transportlīdzekļu sadursme notika krustojuma vidū pretējā virziena kustības joslas vidusdaļā pirms lausku zonas sākuma vietas. Automobiļa VW ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 90±5km/h. Automobiļa Volvo braukšanas ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 25±5km/h. Automobiļa Volvo stāvoklis sadursmes brīdī atbilst kreisā pagrieziena manevram, kas bija uzsākts no brauktuves labās joslas. Satiksmes bīstamības rašanās brīdī (automobilim Volvo šķērsojot ceļa ass līniju) automobilis VW, visticamāk, jau atradās pretējā virziena kustības joslā, vadītājai uzsākot apdzīšanas manevru. Automobiļa VW Volvo un Volvo vadītājām bija tehniska iespēja novērst sadursmi.

Šāds eksperta secinājums izdarīts, modelējot ceļu satiksmes negadījumu ar specializētās datorprogrammas PC-Crash palīdzību, ņemot vērā datus, kas noteikti ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā par brauktuvi un transportlīdzekļu stāvokli attiecībā pret brauktuves elementiem pēc ceļu satiksmes negadījuma (ceļa konfigurācija, pēdas, lausku zonas un pēdu izvietojums, brauktuves un laika apstākļi ceļu satiksmes negadījuma brīdī), kā arī transportlīdzekļu savstarpējais pārklājums un deformācijās zaudētās kinētiskās enerģijas ekvivalents (EES vērtība), kā arī ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola shēmā, fotogrāfijās redzamo.

Tiesai nav pamata apšaubīt policijas darbinieku veiktos mērījumus, kas veikti ceļu satiksmes negadījuma vietā un Eksperta atzinumā Nr.14-216 secinātajam.

Vērtējot sūdzībā minēto, ka pirms manevra veikšanas sūdzības iesniedzēja bija apstājusies pie ceļa vidējās līnijas un laida garām pretim braucošu automašīnu, pēc kuras uzreiz tika uzsākts manevrs, tiesa secina, ka minētais arguments ir vērtējams kritiski, jo tas ir pretrunā ar lietas materiālos esošajām ziņām, proti, Eksperta atzinumā Nr.14-216 secināto, ka Automobiļa Volvo braukšanas ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 25±5km/h, arī notikuma liecinieks /pers. C/ paskaidrojumā norāda, ka Volvo automašīna, veicot nogriešanās manevru pa kreisi, to darīja bez automašīnas apturēšanas.

Vērtējot /pers. A/ sūdzībā minēto, ka Automašīna VW nerādīja brīdinājuma signālu ar gaismas signālā radītajiem ne pirms apdzīšanas manevra uzsākšanas, ne arī manevra veikšanas laikā, kā arī pirms minētā krustojuma ir nepārtrauktā līnija (ceļu horizontālais apzīmējums Nr.920), kas aizliedz automašīnām veikt apdzīšanas manevru, kas neļāva Sūdzības iesniedzējai prognozēt, ka Automašīna VW veiks apdzīšanas manevru, tiesa secina, ka apstāklis, ka citas personas neievēro CSN, neattaisno sūdzības iesniedzēju, jo katra persona administratīvi pati atbild par savām darbībām.

Vērtējot sūdzībā norādīto, ka Sūdzības iesniedzējai nebija iespēju prognozēt Automašīnas VW vadītājas rīcību, nepiekrītot Lēmumā norādītajam, ka nebija pilnvērtīgi izvērtējusi situāciju uz brauktuves, ne tikai vai pretim nebrauc kāds transportlīdzeklis, bet arī vai kāds neapzinīgs vadītājs nav uzsācis apdzīšanas manevru, līdz ar ko, būtu bijis iespējams novērst un izvairīties no transportlīdzekļa sadursmes, tiesai nav pamata apšaubīt Eksperta atzinumā Nr.14-216 secināto, ka automobiļa Volvo vadītājai, pirms kreisā pagrieziena manevra uzsākšanas, bija jāpārliecinās par drošību un jādod ceļš transportlīdzekļu vadītājiem, kas brauca pretējā virzienā taisni vai bija uzsākuši apdzīšanu. Automobiļa Volvo vadītājai bija jāizvēlas tāda pagrieziena trajektorija krustojumā, lai, izbraucot no brauktuvju krustošanas vietas, transportlīdzeklis neatrastos pretējā virziena kustības joslā. Eksperta atzinumā norādīts, ka no tehniskā redzes viedokļa par sadursmes rašanās iemeslu uzskatāma automobiļa VW vadītājas un automobiļa Volvo vadītājas rīcība.

Tiesa piekrīt /pers. A/ sūdzībā norādītajam, ka no Inspektora lēmuma nav izsecināms, kādi apstākļi, kas pastiprina atbildību ir konstatējami, vienlaicīgi, tiesas ieskatā minētajam apstāklim nav tik būtiska nozīme konkrētās lietas izskatīšanā.

Saskaņā ar CSN 6.punktu, katram ceļu satiksmes dalībniekam ir tiesības uzskatīt, ka arī citas personas ceļu satiksmes norisē izpildīs noteiktās prasības. Vienlaicīgi tiesa secina, ka transportlīdzekļa vadītājam pirms iebraukšanas krustojumā un kreisā manevra veikšanas ir obligāti jāpārliecinās par satiksmes drošību. Atbilstoši CSN 10.punktam, ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus. Tiesas ieskatā, sūdzības iesniedzējai nebija tiesības paļauties tikai uz to, ka ieslēdzot kreisā pagrieziena manevra gaismas virzienrādītāju, tā varēja droši veikt kreisā pagrieziena manevru, bet bija jāpārredz krustojums.

Administratīvā apgabaltiesa 2010.gada 21.jūnija spriedumā lietā Nr.A42599707 ir norādījusi, ka ceļu satiksmes negadījumā ne vienmēr vainojams ir tas vadītājs, kas ietriecies otra vadītāja automašīnā, jo katrs notikums ir izvērtējams atsevišķi, vērtējot katras personas vainu izdarītajā pārkāpumā, nevis, pieņemot par „standartu", ka vienmēr ir vainīgs tas, kas ietriecas otra automašīnā.

Administratīvā apgabaltiesa minētajā spriedumā secina, ka sūdzības iesniedzēju neattaisno tas, ka trešā persona neievēroja Ceļu satiksmes noteikumus, katra persona administratīvi atbild par savām darbībām (*skat. Administratīvās apgabaltiesas 2010.gada 21.jūnija sprieduma lietā Nr.A42599707 12.punkts*).

Vērtējot lietā esošos pierādījumus, tiesa secina, ka lietā ir pietiekami pierādījumu, /pers. A/ vainīgumam Latvijas APK 149.[4]panta četrpadsmitajā daļā paredzētā administratīvā pārkāpuma izdarīšanā.

Latvijas APK 289.[13] panta trešā daļa nosaka, ja tiesnesis, izskatot sūdzību, atzīst, ka iestādes lēmumā ietvertais pamatojums ir pareizs un pilnībā pietiekams, viņš par sūdzību pieņemtā nolēmuma motīvu daļā var norādīt, ka pievienojas iestādes nolēmuma motivācijai. Šādā gadījumā izvērstāks argumentu izklāsts nav nepieciešams.

Tiesa pievienojas Lēmumā ietvertajai motivācijai un uzskata, ka Lēmumā ietvertais pamatojums ir pareizs un pilnībā pietiekams.

Piemērojot sodu, jāvadās no Latvijas APK 32. panta pirmajā un otrajā daļā noteiktā, proti, 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.

Administratīvais sods /pers. A/ uzlikts 7 *euro* apmērā, kas atbilst Latvijas APK 149.[4]panta četrpadsmitajā daļā noteiktajai sankcijai.
Ņemot vērā izdarītā pārkāpuma apstākļus, tiesa uzskata, ka sods ir piemērots pamatoti, ir pārkāpumam atbilstošs, samērīgs un atstājams spēkā.
Ņemot vērā minēto, tiesa atzīst, ka Lēmums ir pamatots un tā atcelšanai nav iemeslu, bet /pers. A/ sūdzība ir noraidāma.

R e z o l u t ī v ā d a ļ a

Pamatojoties uz Latvijas APK 149.[4]panta četrpadsmito daļu, 243. - 244., 288., 289.[6], 289.[12], 289.[13] pantu tiesa

n o s p r i e d a

noraidīt /pers. A/ sūdzību un **atstāt negrozītu** Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2014.gada 16.aprīļa lēmumu Nr.890.

Spriedumu var pārsūdzēt Rīgas apgabaltiesā 10 (desmit) darba dienu laikā no pilna sprieduma paziņošanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesā. Pilns spriedums sastādīts un pieejams tiesas kancelejā **2015.gada 4.februārī**.

Tiesnese I.Millere