Administratīvā pārkāpuma lieta Nr.1A32005517 /7

SPRIEDUMS
Rīgā, 2017.gada 9.novembrī

Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas tiesnesis Viesturs Gaidukēvičs,
rakstveida procesā izskatīja /pers. A/ sūdzību par Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka 2017.gada 30.maija lēmumu Nr.805

Aprakstošā daļa

2017.gada 2.maijā VP GKPP SDP Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Fotoradaru nodaļa sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu - lēmumu Nr.GA00227746, kurā norādīja, ka 2017.gada 28.aprīlī pīkst. 15:05 transportlīdzeklis /TL marka/ ar valsts reģistrācijas numuru /reģistrācijas numurs/ tika vadīts Rīgā pa Dienvidu tiltu posmā starp nobrauktuvēm uz Maskavas ielu un Krasta ielu J.Čakstes gatves virzienā ar ātrumu 67 km/h pie atļautā braukšanas ātruma 50 km/h. Ātrums fiksēts ar braukšanas ātruma mērīšanas iekārtu GATSO (sērijas Nr. 16-20-028-882), kuras maksimālā kļūda ekspluatācijas režīmā ir + 3 km/h, ja transportlīdzekļa braukšanas ātrums ir mazāks par 100 km/h. Faktiskais braukšanas ātrums, ņemot vērā iekārtas kļūdu - 64 km/h. Transportlīdzekļa vadītājs atļauto braukšanas ātrumu pārsniedza par 14 km/h.

2017.gada 8.maijā Valsts policijā saņemta /pers. A/ sūdzība par VP GKPP SDP Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Fotoradaru nodaļas 2017.gada 2.maijā pieņemto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr.GA00227746.

Ar Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka N.Krapša 2017.gada 30.maija lēmumu Nr.805 administratīvā pārkāpuma lietā Nr. GA00227746 nolemts atstāt negrozītu VP GKPP SDP Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Fotoradaru nodaļas 2017.gada 2.maija lēmumu, bet /pers. A/ sūdzību noraidīt.

2017.gada 30.jūnijā Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā saņemta /pers. A/ sūdzība par Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka N.Krapša 2017.gada 30.maija lēmumu Nr.805.

Sūdzībā norādīts, ka pārsūdzētā lēmuma izvērtēšana ir bijusi formāla, neiedziļinoties lietas patiesajos apstākļos, tajā skaitā attiecībā uz pārkāpuma subjektīvajiem un objektīvajiem apstākļiem.

Sūdzības iesniedzējs sūdzībā atsaucās uz 05.05.2017. iesniegumā norādīto, ka, viņaprāt, minētajā ceļa posmā ir uzstādīta ātrumu ierobežojošā ceļa zīme, kura nosaka, ka minētajā ceļa posmā maksimālais braukšanās ātrums nedrīkst pārsniegt 70 km/h. Norādīja arī, ka vairāk joslu ceļa posmos ceļazīmes būtu jāuzstāda virs katras braukšanas joslas, jo ir iespējama situācija, ka pa paralēlo joslu labajā pusē braucošā automašīna aizsedz skatu uz ceļa malā esošajām ceļazīmēm, kā arī aprakstīja pārsūdzamā lēmumā sniegto argumentāciju.

Sūdzības iesniedzējs atzīst, ka ir formāli izdarīja CSN pārkāpumu, taču tas ir notika nejauši, bet par ceļu satiksmes organizāciju atbildīgās iestādes nav izpildījušas tām ar likumu uzliktos pienākumus.

1. saskaņā ar CSN 25. pantu sūdzības iesniedzējam kā autotransporta līdzekļa vadītājam ir pienākums, citu lietu starpā, ceļā uzraudzīt transportlīdzekļa tehnisko stāvokli un darīt visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, it sevišķi mazāk aizsargātie. Turklāt saskaņā ar CSN 99. pantu transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, transportlīdzekļa un kravas īpatnības un stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus (īpaši redzamību braukšanas virzienā);

   Pārkāpuma izdarīšanas vietā ir ierīkota brauktuve ar trīs kustības joslām vienā braukšanas virzienā, turklāt brauktuves malā ir uzstādītas augstas barjeras, līdz ar to pārkāpuma izdarīšanas vietā, novērtējot brauktuves stāvokli, nekas neliecināja, ka šajā vietā, kur ierasti ir atļauts pārvietoties ar ātrumu līdz 70 km/h, ir noteikts pagaidu ierobežojums līdz 50 km/h. VPGKPSDP lēmumā norādītais, ka atļautā ātruma samazinājums ir ticis īstenots, "aizklājot ceļa zīmi ar melnu plēvi", neiztur kritiku. Pirmkārt, kā norādīts, vadot automašīnu, ir vienlaikus jārūpējas par daudzām lietām, tāpēc ir ārkārtīgi būtiski, lai ceļa zīmju sniegtā informācija būtu viegli nolasāma un skaidri saprotama. Ceļa zīmju aizsegšana, nepievienojot pagaidu norādījumus, kāds tad ir nepieciešamais satiksmes režīms konkrētajā ceļa posmā, no vadītāju skatupunkta ir nesaprotams risinājums. Šāda pieeja ceļu satiksmes organizācijai neatbilst nedz CSL 5. panta prasībai, ka jebkuram ceļam jābūt aprīkotam ar nepieciešamajām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem atbilstoši obligāto standartu, tehnisko normatīvu un noteikumu prasībām, nedz CSN 38. panta prasībai, ka ceļu satiksmes organizācijas mērķis ir nodrošināt nepārtrauktu, ritmisku un ātru ceļu satiksmes norisi, kā arī maksimāli garantēt tās drošību.

   2) VPGKPSDP lēmumā norādītais, ka autoceļu tīkla pārvaldīšana un ceļu satiksmes organizācijas uzraudzība nav Valsts policijas kompetence, bet gan VAS "Latvijas Valsts ceļi" kompetence, arī neiztur kritiku, jo saskaņā ar CSL 4. panta 4. daļu, Valsts policija saskaņā ar likumu "Par policiju" nodrošina kārtību uz ceļiem, regulē transportlīdzekļu un gājēju kustību, veic satiksmes uzraudzību, kontrolē ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Valsts policijai, atbildīgi īstenojot savas kompetences, būtu jāņem vērā, ka ceļa zīmju izvietošana uz vairākjoslu ceļu ārējās malas var būt nepietiekama, lai nodrošinātu to labu pārredzamību un efektīvu ievērošanu.

   Ņemot vērā iepriekš izklāstītos argumentus, sūdzības iesniedzējs uzskata, ka viņam piemērotais soda veids un mērs naudas sods 40 eiro apmērā, ir neadekvāti augsts pārkāpuma apstākļiem. Vienlaikus, līdz gala lēmuma pieņemšanai šajā lietā, lūdz ierakstu par viņa administratīvo pārkāpumu izslēgt no transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra.

   2017.gada 26.jūlijā Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā saņemti /pers. A/ sūdzības papildinājumi, kuros norādīts, ka lietā nepastāv strīds nedz par tehnisko iekārtu, ar kuru palīdzību tika konstatēts sūdzības iesniedzēja pārkāpums, mērījuma precizitāti, nedz par viņa CSN noteikumu pārkāpuma faktu. Šajā lietā strīds ir par to, vai sūdzības iesniedzēja pārkāpums atbilst Latvijas APK 9. panta definētajām administratīvā pārkāpuma pazīmēm, proti, vai viņš ir vainojams šī pārkāpuma izdarīšanā ar nodomu.

   Savā 2017. gada 16. jūnija pārsūdzībā sūdzības iesniedzējs sniedzis lietas apstākļu izklāstu no sava skatupunkta, iebilst VPGKPPSDP skatījumam par pārkāpuma faktisko apstākļu interpretāciju un lēmuma pamatojumu.

   1) Par ceļu satiksmes organizāciju un drošību atbildīgās iestādes, uzstādot fotoradaru pārkāpuma vietā - Rīgā uz Dienvidu tilta A. Čakstes gatves virzienā starp nobrauktuvēm uz Maskavas ielu un Krasta ielu - nav ievērojušas Ministru kabineta 2014. gada 15. aprīļa noteikumu Nr.200 „Tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) izmantošanas kārtība" 3. pantā noteikto, ka tehniskos līdzekļus uzstāda uz ceļiem vietās, kur var tikt apdraudēta ceļu satiksmes drošība, ņemot vērā šādus kritērijus:

a. ceļu satiksmes negadījumu skaits;
b. cietušo personu skaits;
c. satiksmes intensitāte un ātrums;
d. ceļa posma stāvoklis un tā infrastruktūra;

e. ceļa posma lietotāji un to īpatsvars;
f. ceļa posma pārredzamība;
g. ceļa remontdarbi;
h. citi kritēriji, kuri var ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Tiesai būtu jāvērtē, kāds apdraudējums pastāv pārkāpuma izdarīšanas vietā, lai pamatotu tik dārgas un „agresīvas" transportlīdzekļu vadītāju pārkāpumu reģistrācijas iekārtas uzstādīšanu uz minētajā vietā kā stacionārais fotoradars. Ja tomēr uz Dienvidu tilta šāda bīstamība pastāv, tad būtu papildus jāvērtē, kāpēc par šo bīstamību netiek informēti transportlīdzekļu vadītāji. Lai konstatētu, vai fotoradaru uzstādīšanas patiesais mērķis ir sabiedrības interesēs disciplinēt transportlīdzekļu vadītājus, tiesai būtu jāvērtē pārkāpuma vietā uzstādītā stacionārā fotoradara darbības rezultāti, salīdzinot konstatēto pārkāpumu skaitu pirms ceļu satiksmes organizācijas izmaiņām pārkāpuma vietā un pēc tam. Ja tiks konstatēts būtisks reģistrēto pārkāpumu skaita pieaugums, tiesai būtu papildus jāvērtē, vai un kādus preventīvos soļus atbildīgās valsts iestādes ir spērušas, lai samazinātu pārkāpumu skaitu, tajā skaitā uzlabojot brīdinošo ceļa zīmju izvietojumu konkrētajā ceļa posmā.

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju, stacionāro fotoradaru iegāde un uzstādīšana tiek finansēta no valsts akciju sabiedrības „Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) līdzekļiem. Viens stacionārais fotoradars izmaksā 43 000 eiro, un kopumā Latvijā paredzēts uzstādīt 100 šādus radarus. Ievērojamie līdzekļi, kuri ieguldīti radaru uzstādīšanā un to apkalpošanas izmaksas, ir apstākļi, kuros saprotama valsts vēlme atgūt ieguldīties līdzekļus iespējami ātri. Taču šāds fotoradaru darbības „fiskālais" mērķis nav paredzēts Latvijas likumdošanā un ir pretrunā ar Latvijas Administratīvā procesa likuma (LAPL) 13. pantā noteikto samērīguma principu, kas paredz, ka labumam, ko sabiedrība iegūst ar ierobežojumiem, kas uzlikti adresātam, ir jābūt lielākam nekā viņa tiesību vai tiesisko interešu ierobežojumam. Turklāt būtiski privātpersonas tiesību vai tiesisko interešu ierobežojumi ir attaisnojami tikai ar nozīmīgu sabiedrības labumu. Konkrētajā gadījumā nav īstenots Latvijas APK 22. pantā definētais administratīvās sodīšanas preventīvais mērķis, proti, ka administratīvais sods ir atbildības līdzeklis un tiek piemērots, lai personu, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu, audzinātu likumu ievērošanas un sadzīves noteikumu cienīšanas garā, kā arī lai tiklab tiesību pārkāpējs, kā citas personas neizdarītu jaunus pārkāpumus.

2) Par ceļu satiksmes organizāciju un drošību atbildīgās valsts iestādes nav izpildījušas tām ar likumu noteikto pienākumu nodrošināt nepārtrauktu, ritmisku un ātru ceļu satiksmes norisi, kā arī maksimāli garantēt tās drošību (Ceļu satiksmes likuma (CSL) 36. pants) un to, lai jebkurš ceļš būtu aprīkots ar nepieciešamajām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem atbilstoši obligāto standartu, tehnisko normatīvu un noteikumu prasībām (CSL 5. pants un 38. pants). Tā kā iepriekš minētie obligātie standarti un tehniskie normatīvi un noteikumi nav publiski brīvi pieejami, tiesai būtu (1) jālūdz atbildētāju VPGKPPSDP iesniegt šos obligātos standartus un tehniskos normatīvus un noteikumus un (2) jāvērtē, vai ceļu satiksmes organizācija atbilda šo obligāto standartu, tehnisko normatīvu un noteikumu prasībām pārkāpuma vietā. Ja tiesa konstatēs atbilstību, tad (3) papildus būtu jāvērtē, vai šo obligāto standartu un tehnisko normatīvu un noteikumu prasības nodrošina to, lai transportlīdzekļu vadītāji savlaicīgi saņemtu no ceļa zīmēm precīzu un nepārprotamu informāciju par transportlīdzekļiem noteikto kustības režīmu pārkāpumā vietā un brīdī, tajā skaitā par bīstamību.

Latvijā ir viens no augstākajiem rādītājiem Eiropas Savienībā attiecībā uz ceļa negadījumiem ar fatālu iznākumu (2015. gadā 9,5 upuri uz 100 tūkstošiem iedzīvotāju). Ceļu satiksmes negadījumos ierasti tiek vainota transportlīdzekļu vadītāju nedisciplinētība. Nenoliedzami, transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, un tā vadītājam ir jāapzinās šīs paaugstinātās bīstamības risks. Tajā pašā laikā ir jāņem vērā arī tas, ka transportlīdzekļa vadīšana ir sarežģīts process, kura laikā jāpievērš uzmanība vienlaikus daudziem apstākļiem (transportlīdzekļa stāvoklim, pasažieru salonā notiekošajam, citu transportlīdzekļu kustībai, ceļa stāvoklim u.c. lietām), tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi, lai informācija, kura ir nolasāma no ceļu zīmēm, būtu savlaicīga, labi saskatāma, viegli uztverama un nepārprotama. Tas ir īpaši nozīmīgi situācijā, kad kādā ceļa posmā ir izveidojusies satiksmei paaugstināta bīstamība.

Par satiksmes organizāciju atbildīgo valsts iestāžu rīcību konkrētā situācijā ir jāvērtē arī kontekstā ar Satversmes 9. pantu: "Ikvienam ir tiesības zināt savas tiesības". Saskaņā ar Satversmes 9. panta satura un jēdziena skaidrojumu (Latvijas Republikas Satversmes komentāri, 8. nodaļa, Cilvēka pamattiesības, 2011. gads, 63.-64. lpp.) Satversmes 9. panta jēgu var īsumā formulēt šādi: "Privātpersonai ir jāzina, kādas tiesiskās sekas rodas, radīsies vai var rasties no noteiktiem juridiskiem faktiem vai noteiktas rīcības (darbības vai bezdarbības), lai viņa varētu izdarīt apzinātu izvēli un vajadzības gadījumā pielāgot savu rīcību." Ar šo pantu ir saistīti divi tiesību normu tiesiskuma pamatnosacījumi: tiesību normu publiskā pieejamība un tiesību normu paredzamība, skaidrība un saprotamība. No tiesību normas publiskās pieejamības principa izriet, ka „normas nezināšana neatbrīvo personu no atbildības par tās pārkāpšanu, ja vien valsts ir iepriekš spērusi visus no tās saprātīgi gaidāmos soļus, lai padarītu šīs normas saturu viņai objektīvi pieejamu." Normas saturam, savukārt ir jābūt tādam, lai privātpersona zinātu, kādas tiesiskās sekas rodas no noteiktiem juridiskiem faktiem vai noteiktas rīcības (darbības un bezdarbības), lai viņa varētu izdarīt apzinātu izvēli un vajadzības gadījumā pielāgot savu rīcību normas prasībām.

Konkrētajā gadījumā, brauktuves posmā, kurā ir trīs pārvietošanās joslas vienā virzienā un kur ierasti atļauts pārvietoties ar ātrumu 70 km/h, pāreja uz lielāku atļautā ātruma ierobežojumu tika īstenota, ceļa malā esošo vienīgo ceļazīmi, kura pieļauj lielāku pārvietošanās ātrumu, aizsedzot ar „melnu plēvi". Kā paskaidro VPGKPPSDP, atļaujošākās ceļazīmes aizsegšana (speciālā norma) ir nozīmējusi to, ka minētajā vietā un laikā uz vadītājiem attiecās vispārējais ātruma ierobežojums apdzīvotās vietās (vispārējā norma). Acīmredzot, īstenojot šādu risinājumu bez papildus ceļa zīmju izvietošanas, kuras precīzāk informētu par noteikto braukšanas režīmu, turklāt virs katras braukšanas joslas, par satiksmes drošību atbildīgās valsts iestādes paļāvās uz to, ka vadītāji apjēgs, ka uz viņiem dotajā brīdī un vietā attiecas vispārīgā norma par ātruma ierobežojumu apdzīvotās vietās. Šāda pieeja satiksmes organizācijai nekādi nav uzskatāma par situāciju, kurā „valsts ir iepriekš spērusi visus no tās saprātīgi gaidāmos soļus, lai padarītu šīs normas saturu objektīvi pieejamu", nemaz nerunājot vadītāju savlaicīgu, pietiekamu un nepārprotamu brīdināšanu par radušos bīstamību konkrētajā ceļa posmā, kuras dēļ tika atcelts lielāku pārvietošanās ātrumu atļaujošais rīkojums.

3) VPGKPPSDP, uzliekot sodu, nav rīkojusies saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (LAPK) normām. Proti, LAPK 33. pants paredz, ka atbildību par administratīvo pārkāpumu ceļu satiksmē mīkstina apstākļi, kas samazina konkrētā pārkāpuma iespējamo apdraudējumu satiksmes drošībai, citu lietu starpā, diennakts laiks, ceļa un laika apstākļi un satiksmes intensitāte vietā, kur izdarīts pārkāpums. Sūdzības iesniedzēja pārkāpums notika dienas laikā zemas intensitātes satiksmes apstākļos vietā, kura pēc pazīmēm neatgādināja apdzīvotu vietu (taisns ceļa posms, trīs braukšanas joslas vienā virzienā, augstas barjeras ceļa malās). VPGKPPSDP arī nav izmantojis APK 21. pantā paredzēto iespēju ceļu satiksmē izdarīto administratīvo pārkāpumu, ja par to paredzētais naudas sods nepārsniedz 40 euro un ja šis pārkāpums nav radījis draudus citiem ceļu satiksmes dalībniekiem vai viņu mantai, atzīt par maznozīmīgu.

2017.gada 24.jūlijā Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā saņemti Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes rakstveida paskaidrojumi par to, ka iestāde neatzīst /pers. A/ sūdzību pilnībā, uzturot VP GKPP SDP 2017.gada 30.maija lēmumā Nr.805 ietverto pamatojumu.

Attiecībā par atļautā braukšanas ātruma ierobežojumu Rīgā, uz Dienvidu tilta posmā starp nobrauktuvēm uz Maskavas ielu un Krasta ielu J.Čakstes gatves virzienā, VP GKPP SDP skaidro, ka pamatojoties uz Rīgas domes Satiksmes departamenta vēstuli Nr.DS-17-1364-nd (Valsts policijā reģistrēta ar Nr. 11342), stacionārās ātruma mērīšanas sistēmas GATSO mērījumu vietas pasi 012/14 un ceļu satiksmes tehnisko līdzekļu izvietojuma shēmām, atļautais braukšanas ātrums minētajā ceļa posmā sakarā ar remontdarbiem, kuri tika veikti uz Dienvidu tilta laika posmā no 2017.gada 26.aprīļa plkst.9:30 līdz 2017.gada 4.maija plkst.7:00, bija 50 km/h. Iestāde vērš tiesas uzmanību ceļu satiksmes tehnisko līdzekļu izvietojuma shēmām, kuros ir atspoguļots ceļa zīmju izvietojums. Shēmās ir norādīts, ka vietā, kur uzbrauc uz Dienvidu tilta no Slāvu apļa J.Čakstes gatves virzienā gan ceļa labajā pusē, gan kreisajā ir uzstādītas ceļa zīmes Nr.323 "Maksimālā ātruma ierobežojums" - 50 km/h, un aiz nobrauktuves uz Maskavas ielu abās ceļa pusēs ceļa zīme Nr.323 "Maksimālā ātruma ierobežojums - 70 km/h virs papildzīmes "fotoradars" nosvītrotas, faktiski aizklātas ar melnu plēvi. Aizklātā ceļa zīme ir redzama administratīvā pārkāpuma lietas Nr.GA00227746 pierādījuma failā iekļautajā fotoattēlā. Minētais fakts apliecina gan Rīgas domes Satiksmes departamenta, gan VP GKPP SDP Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Fotoradaru nodaļas sniegtās

informācijas atbilstību ceļa faktiskajiem apstākļiem.

Pamatojoties uz augstāk minēto, iestāde lūdz tiesu saskaņā ar Latvijas APK 289.^{12}panta otrās daļas 1.punktu lietā pieņemto lēmumu atstāt negrozītu, bet /pers. A/ sūdzību noraidīt.

Motīvu daļa

Latvijas APK 289.^{6} pantā reglamentētās kompetences ietvaros tiesa atzīst, ka ir noticis Latvijas APK 149.^{8} panta ceturtajā daļā paredzētais administratīvais pārkāpums, kura izdarīšanā ir vainīgs /pers. A/.

Atbilstoši Latvijas APK 149.^{8} panta ceturtajā daļai par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu no 11 kilometriem stundā līdz 20 kilometriem stundā ar (..) vieglajiem automobiļiem, kravas automobiļiem, kuru pilna masa nepārsniedz 7,5 tonnas, ja tas izdarīts vietā, kura apzīmēta ar 519. vai 555. ceļa zīmi "Apdzīvotas vietas sākums" vai ar 533. ceļa zīmi "Dzīvojamā zona", — izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam četrdesmit euro apmērā.

2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 101.punkts nosaka, ka apdzīvotās vietās visu transportlīdzekļu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 50 km/h, bet dzīvojamās zonās, daudzdzīvokļu namu pagalmos, degvielas uzpildes staciju un stāvvietu teritorijās - 20 km/h.

Tiesa atzīst, ka /pers. A/ vaina pierādīta ar ticamiem, attiecināmiem un pieļaujamiem lietas materiālos esošajiem pierādījumiem.

To pierāda administratīvā pārkāpuma protokolā Nr. GA00227746 fiksētie apstākļi; 2017.gada 25.maija Rīgas domes Satiksmes departamenta paziņojumu Nr.DS-17-1364-nd par satiksmes organizāciju uz Dienvidu tilta starp nobrauktuvēm uz Maskavas ielu un Krasta ielu, no kura izriet, ka laika periodā no 2017.gada 26.aprīļa plkst.9:30 līdz 2017.gada 4.maija plkst.7:00 saistībā ar bojāto ielas elementu atjaunošanas darbiem uz Dienvidu tilta estakādes Nr.8 (pret Krasta ielu 86), tika veiktas pagaidu satiksmes organizācijas izmaiņas uz Dienvidu tilta, uzstādot pagaidu ceļu satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus, kā arī ierobežojot transportlīdzekļu maksimālo braukšanas ātrumu līdz 50 km/h. Pēc minēto darbu veikšanas tika atjaunota iepriekšējā satiksmes organizācija; Pirmreizējās verificēšanas sertifikātu Nr.E0636V16 par to, ka radara autotransporta līdzekļu ātruma kontrolei GATSO RT4 (sērijas Nr. 16-20-028-882), sertifikāts derīgs no 2016.gada 20.jūlija līdz 2017.gada 19.jūlijam.

Līdz ar to /pers. A/ ir sodāms par izdarīto pārkāpumu.

Atbildību mīkstinošus un pastiprinošus apstākļus tiesa nekonstatē.

Sods /pers. A/ noteikts atbilstoši sankcijā paredzētajam un tiesa nekonstatē iemeslus tā grozīšanai.

Tiesai nerodas šaubas par administratīvā pārkāpuma protokolā Nr. GA00227746 fiksēto apstākļu atbilstību reāli notikušajiem tiesiski nozīmīgajiem faktiem lietā, tai skaitā to, ka pārkāpumu izdarījis tieši /pers. A/.

Izskatāmās lietas ietvaros tiesa nekonstatē tiesisku pamatu pārvērtēt fotoradara uzstādīšanas procedūras likumību.

Tiesa atzīst, ka fakts, ka /pers. A/ pauž atšķirīgu viedokli un nonāk pie citiem secinājumiem, nekā pārsūdzamajā lēmumā, pats par sevi nevar kalpot par pamatu, lai atceltu iestādes lēmumu, savukārt viņa nepiekrišana iestādes pierādījumu vērtējumam nevar tikt uzskatīta par likuma normu pārkāpumu un būt par pamatu lēmuma atcelšanai.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, tiesa atzīst, ka iestādes lēmums ir tiesisks un pamatots.

Saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 289.^{12}panta otrās daļas 1.punktu, 289.^{13}pantu, tiesa

nosprieda

noraidīt /pers. A/ sūdzību.

Atstāt negrozītu Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka N.Krapša 2017.gada 30.maija lēmumu Nr.805.

Spriedumu var pārsūdzēt 10 (desmit) darba dienu laikā no sprieduma pieejamības dienas Rīgas apgabaltiesā, apelāciju iesniedzot Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā.

Pilna sprieduma faktiskais sastādīšanas datums 2017.gada 22.novembris.

Tiesnesis *(personiskais paraksts)* V.Gaidukēvičs