ADMINISTRATĪVĀ APGABALTIESA

Lieta Nr.142073310
143/AA43-0565-13/15

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Rīgā 2013.gada 5.aprīlī

Administratīvā apgabaltiesa šādā sastāvā:
tiesnesis referents M.Birzgalis,
tiesneši K.Berķis un A.Šteinberga

rakstveida procesā izskatīja administratīvā pārkāpuma lietu par *A.C.*, personas kods */personas kods/*, saukšanu pie administratīvās atbildības pēc Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.[5]panta pirmās daļas sakarā ar *A.C.* apelācijas sūdzību par Administratīvās rajona tiesas 2011.gada 1.novembra spriedumu.

Aprakstošā daļa

[1] 2010.gada 24.maijā plkst.20.58 Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes (turpmāk tekstā – Policija vai atbildētāja) Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona jaunākais inspektors sastādīja *A.C.* (turpmāk - pieteicējs) administratīvā pārkāpuma protokolu Nr.PA 752945 par Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk tekstā – Ceļu satiksmes noteikumi) 56.4.punkta prasību pārkāpumu, respektīvi, par to, ka pieteicējs 2010.gada 24.maijā plkst.20.50 Rīgā vadīja transportlīdzekli Audi A6, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*, pa K.Ulmaņa gatvi no O.Vācieša ielas puses Upesgrīvas ielas virzienā un krustojumā ar Liepājas ielu brīdī, kad luksoforā dega sarkanais aizliedzošais signāls, pabrauca garām vietai, kur jāaptur transportlīdzeklis, turpinot kustību, šķērsoja krustojumu taisnā virzienā, izdarot administratīvo pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk - LAPK) 149.[5]panta pirmajā daļā.

Policijas Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas galvenais inspektors 2010.gada 25.maijā pieņēma

lēmumu Nr.050/PA 752945 (turpmāk – sākotnējais lēmums), ar kuru pieteicējam uzlika naudas sodu Ls 20 apmērā.

Ar Policijas priekšnieka 2010.gada 29.jūnija lēmumu Nr.3701 (turpmāk - Lēmums) sākotnējais lēmums atstāts negrozīts.

[2] Nepiekrītot Lēmumam, pieteicējs vērsās Administratīvajā rajona tiesā, lūdzot to atcelt.

Pieteikumā norādīti turpmāk minētie argumenti.

[2.1] Pieteicējs norāda, ka tuvojās krustojumam ar Liepājas ielu brīdī, kad luksoforā dega kustību atļaujošais zaļais signāls. Aptuveni 60 metrus pirms krustojuma sākuma luksoforā iedegās dzeltenais signāls, un, lai apturētu transportlīdzekli, bija nepieciešams strauji bremzēt. Tā kā tas varēja radīt draudus pieteicējam pašam un citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, izvērtējot situāciju, pieteicējs pieņēma lēmumu šķērsot krustojumu.

Pēc krustojuma šķērsošanas pieteicēja vadīto transportlīdzekli apturēja policija, paskaidrojot, ka viņš ir šķērsojis krustojumu pie aizliedzošā luksofora signāla. Pieteicējam uzrādītais video bija sliktas kvalitātes, un tur nebija redzams, ka viņa vadītais transportlīdzeklis šķērso krustojumu, degot sarkanajam signālam. Pieteicēja vēlāk veiktais videoieraksts apliecina, ka šajā ceļa posmā ir izveidota satiksmi traucējoša situācija, jo dzeltenais gaismas signāls deg tikai aptuveni 2 sekundes. Arī no SIA „*/Nosaukums/*" informācijas par luksofora darba režīmu K.Ulmaņa gatves un Liepājas ielas krustojumā izriet, ka dzeltenais signāls deg 3 sekundes, bet pirms tam 3 sekundes mirgo zaļais signāls.

Atbildētāja nav pamatojusi savu apgalvojumu par to, ka ceļu satiksmes dalībniekam bremzēšana ir jāuzsāk, vēl degot zaļajam gaismas signālam (3 sekundes pirms dzeltenā signāla iedegšanās mirgo zaļais signāls), tādējādi pretēji Ceļu satiksmes likuma noteikumiem atbildētājs Lēmumā patvaļīgi paplašināti tulko tiesību normu un uzliek par pienākumu kustības dalībniekam uzsākt bremzēšanas kustību 6 sekundes ātrāk (3 sekundes zaļais signāls + 3 sekundes dzeltenais signāls). Tādējādi atbildētājs Lēmumā netieši izdara secinājumu, ka 3 sekunžu laikā (dzeltena signāla degšanas laiks) nav iespējams pabeigt transportlīdzekļa bremzēšanas kustību, tādēļ, pat ja pieteicējs kā kustības dalībnieks pabeidz kustību, iedegoties sarkanajam signālam, tad konkrētajā gadījumā viņa rīcība ir tiesiska un attaisnojama.

Vēlāk atļautais braukšanas ātrums šajā ceļa posmā tika samazināts no 70 km/h līdz 50 km/h, lai radītu iespēju apstāties pirms stoplīnijas, neizmantojot strauju bremzēšanu.

[2.2] Pieteicējs nav šķērsojis krustojumu, degot sarkanajam kustību aizliedzošajam signālam. Krustojumu šķērsoja, degot dzeltenajam signālam, jo, tam iedegoties, vairs nebija iespējams apturēt transportlīdzekli, neradot draudus. Līdz ar to nepamatoti atzīts, ka pieteicējs ir izdarījis Ceļu satiksmes noteikumu 56.4.punkta pārkāpumu

Atbildētāja Lēmumā nepamatoti norādījusi, ka dzeltenais signāls pilnībā aizliedz kustību. Atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 56.2.punktam dzeltens signāls aizliedz kustību, izņemot šo noteikumu 65.punktā minētos

gadījumus, un brīdina par gaidāmo signālu maiņu. Tātad uz konkrēto gadījumu ir attiecināms Ceļu satiksmes noteikumos paredzētais izņēmuma gadījums.

[2.3] Lietas materiālos nav pierādījumu pieteicējam uzrādītajam pārkāpumam, jo: 1) pavisam nesaprotama un neloģiska liekas administratīvā pārkāpuma protokolam it kā pievienotā videoieraksta nozušana. Administratīvā pārkāpuma lietās tieši iestādes pienākums ir vākt pierādījumus un pierādīt personas vainu, rūpējoties par to saglabāšanu. Konkrētajā gadījumā ceļu policijas inspektori bija atbilstoši aprīkoti ar tam nepieciešamo tehniku, lai pierādītu iespējamā pārkāpēja vainu - krustojuma šķērsošanu pretēji Ceļu satiksmes noteikumos noteiktajai kārtībai. Pieteicējs uzskata, ka strīdus gadījumā tieši videoieraksts ir izšķirošais pierādījums; 2) neesot videoierakstam, kas lietā sākotnēji bija un kam bija jābūt, par pietiekamu pierādījumu lietā nevar kalpot tikai policijas inspektora ziņojums, kas sastādīts aptuveni mēnesi pēc notikušā. Tā kā ceļu policijas inspektora ikdienas darbs ir saistīts ar daudzām un dažādām situācijām, ir apšaubāms, ka būtu iespējams detaļās precīzi atcerēties pirms mēneša fiksēta pārkāpuma faktiskos apstākļus.

[2.4] Saskaņā ar krimināltiesībās piemērojamo principu visas šaubas par vainu jāvērtē par labu apsūdzētajam.

Arī saskaņā ar administratīvā procesa principu *in dubio pro civis* (visas šaubas par labu cilvēkam) pierādīšanas nastai jāgulstas pēc iespējas uz amatpersonu, un šaubu gadījumā risinājumam jābūt par labu indivīdam. Publiskajās tiesībās visas šaubas tulkojamas par labu indivīdam.

Pieteicējs uzskata, ka nav izdarījis administratīvo pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta LAPK 149.^{5} panta pirmajā daļā.

[3] Tiesai iesniegtajos rakstveida paskaidrojumos atbildētāja norāda, ka pieteikums ir nepamatots un noraidāms.

[4] Ar Administratīvās rajona tiesas 2011.gada 1.novembra spriedumu Lēmums atstāts negrozīts, bet *A.C.* pieteikums noraidīts.

Spriedums motivēts šādi.

[4.1] Saskaņā ar LAPK 149.^{5}panta pirmo daļu par braukšanu, ja luksoforā deg aizliedzošais signāls, vai par nepakļaušanos satiksmes regulētāja signālam vai braukšanu virzienā, kas ir aizliegts ar satiksmes regulētāja signālu, – uzliek naudas sodu (..) transportlīdzekļa vadītājam – no divdesmit līdz simt latiem.

[4.2] Tiesa, izvērtējot Ceļu satiksmes noteikumu 56., 64. un 66.punktu, secināja, ka vienīgais izņēmums, kad transportlīdzekļa vadītajam ir atļauts braukt laikā, kad luksoforā deg aizliedzošais signāls, ir tikai tad, ja transportlīdzekļa apturēšana, iedegoties dzeltenajam signālam, ir saistīta ar strauju bremzēšanu.

[4.3] Administratīvā pārkāpuma protokolā ir konstatēts, ka pieteicējs krustojumu ir šķērsojis pie aizliedzošā sarkanā luksofora signāla. Pieteicējs nekādus paskaidrojumus pie protokola nav sniedzis.

Savos turpmākajos paskaidrojumos pieteicējs norāda, ka ir braucis ar atļauto braukšanas ātrumu 70 km/h un aptuveni 60 metrus pirms luksofora ir pamanījis, ka sāk mirgot dzeltenais luksofora signāls. Policijas darbinieks dienesta ziņojumā norāda, ka pieteicēja vadītais transportlīdzeklis atradās apmēram 7 metru attālumā no krustojuma, kad iedegās sarkanais luksofora signāls.

Kā secināms no SIA „*/Nosaukums/*" iesniegtās luksofora darba režīma laika diagrammas, tad dzeltenais signāls mirgo 3 sekundes, bet pirms tam 3 sekundes mirgo zaļais luksofora signāls.

Izvērtējot iepriekš norādītos pierādījumus to savstarpējā kopsakarā, tiesa secināja, ka pieteicējs, tuvojoties krustojumam, pirms sāka mirgot dzeltenais luksofora signāls, vispirms pamanīja mirgojošu zaļo luksofora signālu. Tajā brīdī pieteicējs pirms krustojuma bija nevis 60 metrus, bet gan ievērojami tālāk. Līdz ar to pieteicējs jau laikus redzēja, ka mainīsies luksofora gaismas signāli. Tas nozīmē, ka pieteicējam bija iespējams jau laikus samazināt braukšanas ātrumu un apturēt transportlīdzekli pie stoplīnijas, ar kuru ir apzīmēts konkrētais krustojums.

Turklāt, ja pieteicējs pārvietojās ar braukšanas ātrumu 70 km/h un tajā brīdī atradās 60 metrus pirms krustojuma, tad pieteicējam bija iespējams apturēt transportlīdzekli, strauji nebremzējot. Minēto tiesas viedokli apstiprina vispārzināms fakts, ka, braucot ar ātrumu 60 km/h, ceļš, ko transportlīdzeklis nobrauc bremžu sistēmas darbības laikā pa sausu asfaltbetona segumu, ir 41 metrs, braucot ar ātrumu 80 km/h, tas ir 66 metri. Līdz ar to, braucot ar ātrumu 70 km/h, ceļš, ko transportlīdzeklis nobrauc bremžu sistēmas darbības laikā pa sausu asfaltbetona segumu, ir nedaudz vairāk par 50 metriem vai nepilni 60 metri (avots: 2008.gada izdevuma Ceļu satiksmes noteikumu un Ceļu satiksmes likuma krājuma ceturtais vāks).

Kā dienesta ziņojumā norāda policijas darbinieks, tad pieteicējs atradās aptuveni 7 metrus pirms krustojuma, kad luksoforā iedegās sarkanais signāls. Minētie policijas darbinieka paskaidrojumi sakrīt ar paša pieteicēja notikumu izklāstu, norādot, ka laikā, kad mirgoja dzeltenais signāls, pieteicēja vadītais transportlīdzeklis atradās 60 metrus pirms krustojuma. Līdz ar to pamatots ir secinājums, ka pieteicējam pastāvēja iespēja apturēt transportlīdzekli pirms krustojuma, neveicot strauju bremzēšanu.

Tiesa nesaskatīja pretrunas nedz pieteicēja, nedz arī policijas darbinieka sniegtajos paskaidrojumos un uzskatīja, ka ar tiem ir pierādīta pieteicēja vaina LAPK 149.^{5}panta pirmajā daļā paredzētā administratīvā pārkāpuma izdarīšanā. Proti, tiesai neradās šaubas par to, ka pieteicējs ir braucis laikā, kad luksoforā dega aizliedzošais signāls.

Turklāt to, ka pieteicējs ir šķērsojis krustojumu brīdī, kad dega aizliedzošais luksofora signāls, nenoliedz arī pats pieteicējs. Līdz ar to lietā nav nozīmes tam, ka nav saglabājies viens no pierādījumiem – videoieraksts. Ievērojot to, ka pieteicēja vainu ir iespējams konstatēt ar lietā esošajiem pierādījumiem (protokolu, policijas darbinieka dienesta ziņojumu, kā arī pieteicēja paskaidrojumiem), videoieraksta esamībai vai neesamībai nav izšķirošas nozīmes, jo tiesai nav radušās šaubas, kuras būtu nepieciešams

novērst, noskatoties videomateriālu. Vienlaikus norādāms, ka pieteicējs videomateriālu ir redzējis uzreiz pēc pārkāpuma fiksēšanas un nekādus paskaidrojumus uzreiz pēc tam nav sniedzis. Minētais liecina par to, ka, noskatoties videoierakstu, pieteicējs pārkāpumam ir piekritis, ko papildus apliecina pieteicēja paskaidrojumu neesamība pie protokola.

[4.4] Pieteicējam par izdarīto administratīvo pārkāpumu ir piemērots minimālais tiesību normas sankcijā noteiktais naudas sods. Līdz ar to ir secināms, ka atbildētāja ir izdarījusi lietderības apsvērumus un atzinusi, ka pieteicējam ir uzliekams minimālais naudas sods.

[5] Par Administratīvās rajona tiesas 2011.gada 1.novembra spriedumu *A.C.* iesniedza apelācijas sūdzību.

Apelācijas sūdzībā norādīts, ka tiesa nav ņēmusi vērā pieteicēja norādītos apstākļus. Pieteicējs norāda, ka ir rīkojies saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 65.punktā noteikto.

Pieteicējs nepiekrīt tiesas secinājumam, ka pieteicējam pastāvēja iespēja apturēt transportlīdzekli līdz krustojumam, neveicot strauju bremzēšanu.

Pirmkārt, tiesa salīdzināja teorētiski aprēķināto automašīnas bremzēšanas ceļu ar bremzēšanu reālos apstākļos, neņemot vērā apkārtējo situāciju, braukšanas intensitāti, mazu attālumu līdz mašīnai, kura brauca aizmugurē. Šie apstākļi paildzina lēmuma pieņemšanas laiku un liedz apstāties, strauji nebremzējot.

Otrkārt, reālais attālums no krustojuma līdz stoplīnijai, pie kuras vajadzēja apstāties saskaņa ar Ceļu satiksmes noteikumu 64.punktu, ir vismaz 9 metri. Tas nozīmē, ka apstāties pirms tās nevarēja pat teorētiski.

[6] Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvalde iesniedza rakstveida paskaidrojumus, kuros norādīts, ka Administratīvās rajona tiesas 2011.gada 1.novembra spriedums ir pieņemts likumīgi un pamatoti, izvērtējot visus lietā esošos materiālus.

[7] Saskaņā ar LAPK 289.^{21}panta otro daļu apgabaltiesa apelācijas sūdzību izskata rakstveida procesā.

Motīvu daļa

[8] Pārbaudījusi lietas materiālus, Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka pieteicēja apelācijas sūdzība nav pamatota.

[9] Apgabaltiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa spriedumā ir pareizi noskaidrojusi faktiskos apstākļus un piemērojusi tiem atbilstošu tiesisko regulējumu, spriedumā ietvertais pamatojums ir pareizs un pietiekams, tāpēc saskaņā ar LAPK 289.^{13}panta trešās daļas noteikumiem apgabaltiesa pievienojas pirmās instances tiesas sprieduma motivācijai (sk. šā sprieduma 4.1. - 4.4.punktu), to neatkārtojot.

[10] Attiecībā uz apelācijas sūdzības argumentiem Administratīvā apgabaltiesa secina, ka tie galvenokārt ir attiecināmi uz pirmās instances tiesas veikto pierādījumu izvērtējumu.

Apgabaltiesas ieskatā konkrētajā gadījumā būtiska ir SIA „*/Nosaukums/*" sniegtā informācijā par luksofora darba režīmu K.Ulmaņa gatves un Liepājas ielas krustojumā. No minētās informācijas izriet, ka pirms brīža, kad iedegas sarkanais luksofora signāls, 3 sekundes mirgo zaļais luksofora signāls un tad 3 sekundes deg dzeltenais luksofora signāls.

Pieteicējs savā pieteikumā norāda, ka ir tuvojies krustojumam ar Liepājas ielu, kad luksoforā dega zaļais signāls, aptuveni 60 metrus pirms krustojuma sākuma luksoforā iedegās dzeltenais signāls. Lai apturētu transportlīdzekli, bija nepieciešams strauji bremzēt.

No minētajiem pieteicēja paskaidrojumiem neizriet, ka viņš būtu pamanījis zaļo mirgojošo signālu, kas ir iededzies pirms dzeltenā signāla, lai gan viņam kā satiksmes dalībniekam tas saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 4.punktu bija jāpamana.

Tā kā pieteicēja rīcībā bija nevis 3, bet gan 6 sekundes, lai pieņemtu pareizo lēmumu, apgabaltiesa nepiekrīt pieteicēja argumentam, ka vienīgā iespēja konkrētajā situācijā bija šķērsot krustojumu saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 65.punktā norādīto izņēmuma kārtību.

Papildus apgabaltiesa norāda, ka atbilstoši Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja apstiprinātajiem metodiskajiem norādījumiem „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" *(pieejami: http://www.ltab.lv/lv/norm-akti/ltab-tiesibu-akti),* kas izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.pantu, apstāšanās ceļš uz sausa asfalta, braucot ar ātrumu 70 km/h, ir 46 m.

Ņemot vērā iepriekš minētos datus par apstāšanās ceļa garumu, apgabaltiesa secina, ka pieteicējam, braucot ar ātrumu 70 km/h, nebija šķēršļu apturēt transportlīdzekli administratīvā pārkāpuma protokolā norādītajā vietā.

[11] Ņemot vērā iepriekš minēto, apgabaltiesa atzīst, ka Lēmums ir tiesisks un nav pamata tā atcelšanai.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 289.[12]panta otrās daļas 1.punktu, 289.[13]pantu, 289.[22]panta pirmo un otro daļu, Administratīvā apgabaltiesa

nosprieda:

Atstāt negrozītu Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 29.jūnija lēmumu Nr.3701 (administratīvā

pārkāpuma protokols Nr.PA 752945) par *A.C.*, personas kods */personas kods/*, saukšanu pie administratīvās atbildības pēc Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.[5]panta pirmās daļas, bet *A.C.* sūdzību noraidīt.

Spriedums nav pārsūdzams un stājas spēkā tā sastādīšanas dienā.

Tiesnesis referents M.Birzgalis

Tiesneši K.Berķis

A.Šteinberga