Lieta Nr. 1A73012919
ECLI:LV:ZRT:2019:0925.1A73012919.2.S

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā
Jelgavā 2019. gada 4. oktobrī

Zemgales rajona tiesa, tiesnese L. Fogele,
piedaloties pie administratīvās atbildības saucamajam /pers. A/,
aizstāvei, zvērinātai advokātei A. Rozenbergai,
2019. gada 25. septembrī izskatīja atklātā tiesas sēdē administratīvā pārkāpuma lietu, /pers. A/ sūdzībā par Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes (turpmāk – VP Zemgales RP) Jēkabpils iecirkņa 2019. gada 15. februāra lēmumu Nr. 20/16/20-87517 *"Par pārsūdzēto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr. PC334764"*, un

konstatēja:

2018. gada 7. novembrī VP Zemgales RP Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas jaunākais inspektors (turpmāk – amatpersona) J. Kitovs sastādīja administratīvā pārkāpuma protokolu Nr. PC334764 (turpmāk – protokols Nr. PC334764) par to, ka 2018. gada 7. novembrī plkst. 07.45 ceļš "Jēkabpils-Dignāja" 1 km, virzienā no Jēkabpils vadītājs /pers. A/ vadīja automašīnu AUDI A6, reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ (turpmāk – automašīna AUDI A6), un, veicot kreiso nogriešanās manevru, nepārliecinājās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, kā rezultātā sadurās ar automašīnu NISSAN ALMERA, reģistrācijas numurs /reģistrācijas numurs/ (trpmāk – automašīna NISSAN ALMERA), kas bija uzsākusi apdzīšanas manevru. /pers. A/ pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 57. punktu un viņa darbības kvalificētas kā Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – Latvijas APK) 149.^{4} panta 14. daļā paredzētais administratīvi sodāms pārkāpums.

Ar VP Zemgales RP Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas vecākā inspektora S. Ozoliņa (turpmāk – iestāde) 2018. gada 8. novembra lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr. PC334764 (turpmāk – lēmums Nr. PC334764) /pers. A/ uzlikts naudas sods 7 *euro* pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas, konstatējot, ka viņš ir pārkāpis Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumu Nr. 571 *"Ceļu satiksmes noteikumi"* 57. punkta un Ceļu satiksmes likuma 19. panta trešās daļas prasības.

Nepiekrītot iestādes lēmumam Nr. PC334764, /pers. A/ to pārsūdzēja VP Zemgales RP.

Ar VP Zemgales RP Jēkabpils iecirkņa (turpmāk – augstāka iestāde) 2019. gada 15. februāra lēmumu Nr. 20/16/20-87517 *"Par pārsūdzēto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr. PC334764"* (turpmāk - lēmums Nr. 20/16/20-87517) atstāts negrozīts iestādes lēmums Nr. PC334764, bet /pers. A/ sūdzība noraidīta.

Augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 norādīti šādi apsvērumi.

Augstāka iestāde, izvērtējot lietā esošos pierādījumus, secināja, ka lietas apstākļi liecina, ka NISSAN ALMERA vadītājs bija uzsācis apdzīšanas manevru pirms automašīnas AUDI A6 vadītājs /pers. A/ sāka kreisā pagrieziena manevru.

Ar lietā esošiem pierādījumiem pilnībā ir pierādīts fakts, ka /pers. A/ ir izdarījis *Ceļu satiksmes noteikumu* (turpmāk - CSN) 57. punktā noteikto prasību pārkāpumu. Līdz ar to /pers. A/ pamatoti ir saukts pie administratīvās atbildības un sodīts pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas.

Signāla lietošana nedod transportlīdzekļa vadītājam priekšroku un neatbrīvo viņu no pienākuma ievērot piesardzību (CSN 64. punkts).

Ekspertīzes rezultātā (2019. gada 7. februāra Valsts tiesu ekspertīžu biroja Eksperta atzinums Nr. 18-1784 (turpmāk – atzinums)) secināts, ka tieši automašīnas AUDI A6 vadītāja (/pers. A/) veiktās darbības bija ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk – CSNg) rašanās iemesls.

Atzinumā norādīts, ka automašīnas AUDI A6 vadītājam (/pers. A/), dodot ceļu automašīnai NISSAN ALMERA, kas atradās apdzīšanā, bija tehniska iespēja neizraisīt CSNg. Automašīnas AUDI A6 vadītājam, uzsākot kreisā pagrieziena manevru, bija jāpārliecinās par kustības drošību un jādod ceļš automašīnai NISSAN ALMERA, kas atradās apdzīšanas manevra izpildē pretējā braukšanas virziena pusē.

Ekspertīzes gaitā ir noteikts, ka automašīnas NISSAN ALMERA vadītājs bija uzsācis apdzīšanas manevru pirms automašīnas AUDI A6 vadītājs sāka kreisā pagrieziena manevru.

Vadoties no minētā, secināms, ka automašīnas NISSAN ALMERA vadītājam A. Auzānam bija braukšanas priekšroka attiecībā pret /pers. A/ vadīto automašīnu AUDI A6.

Atbilstoši CSN 76. punktā un CSN 137. punktā noteiktajām prasībām, /pers. A/ bija jādod ceļš /pers. B/ vadītajai automašīnai NISSAN ALMERA, kuram šajā gadījumā bija braukšanas priekšroka, jo apdzīšanas manevrs tika uzsākts pirms /pers. A/ izdarīja nogriešanās manevru pa kreisi.

Apstāklis, ka pirms nogriešanās manevra /pers. A/ bija ieslēdzis pagrieziena rādītāja signālu, neatbrīvo /pers. A/ no atbildības un pienākuma ievērot piesardzību, jo atbilstoši CSN 64. punktā noteiktajam, signāla lietošana nedod transportlīdzekļa vadītājam priekšroku un neatbrīvo viņu no pienākuma ievērot piesardzību.

Pamatojoties uz minēto, augstāka iestāde uzskata, ka /pers. A/ pamatoti ir saukts pie administratīvās atbildības un sodīts pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas, kas inkriminēta saistībā ar CSN 57. punktā noteikto prasību neievērošanu.

Ar iestādes lēmumu Nr. PC334764 /pers. A/ ir saukts pie administratīvās atbildības un sodīts pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas par CSN 57. punktā noteikto prasību neievērošanu.

Lietā esošie pierādījumi ir pilnībā pietiekami, lai /pers. A/ darbībās konstatētu minēto pārkāpumu.

Arī eksperts ir atzinis, ka automašīnas AUDI A6 vadītājam (/pers. A/), uzsākot kreisā pagrieziena manevru, bija jāpārliecinās par kustības drošību un jādod ceļš automašīnai NISSAN ALMERA, kas atradās apdzīšanas manevra izpildē pretējā braukšanas virziena pusē un kurai bija braukšanas priekšroka. Dodot ceļu automašīnai NISSAN ALMERA, kas atradās apdzīšanā, /pers. A/ bija tehniska iespēja neizraisīt CSNg.

Augstākas iestādes ieskatā pats sadursmes fakts jau vien norāda uz to, ka /pers. A/ pienācīgi nepārliecinājās par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, kā tas noteikts CSN 57. punktā. Jo, neskatoties uz to, kā /pers. A/ pats to apgalvo, aizmugures spogulī tālumā redzēja aizmugurē braucošas

automašīnas lukturu gaismas, /pers. A/ tomēr izdarīja nogriešanās manevru pa kreisi, kā rezultātā aizmugurē braucošā automašīna, kas jau pirms nogriešanās manevra bija uzsākusi apdzīšanas manevru, ietriecās /pers. A/ vadītā automašīnā.

/pers. A/ nav pareizi novērtējis pa galveno ceļu aizmugurē braucošās automašīnas attāluma - ātruma attiecību, to, vai paspēs izdarīt nogriešanās manevru, kā rezultātā notika sadursme.

Pamatojoties uz minēto, augstāka iestāde uzskata, ka /pers. A/ pamatoti saukts pie administratīvās atbildības un sodīts pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas.

Saskaņā ar Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļu, par citu šajā kodeksā neminētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu - izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam septiņu *euro* apmērā.

Ar iestādes lēmumu Nr. PC334764 /pers. A/ piemērots naudas sods 7 *euro* apmērā.

Ņemot vērā izdarītā pārkāpuma raksturu un tā ietekmi uz satiksmes drošību, tās apdraudējumu konkrētā situācijā, kā arī pārkāpēja attieksmi pret izdarīto pārkāpumu, augstākas iestādes ieskatā, /pers. A/ ar iestādes lēmumu Nr. PC334764 pamatoti uzlikts naudas sods. Lai novērstu līdzīgu administratīvo pārkāpumu atkārtošanos, /pers. A/ sods nosakāms tieši naudas soda veidā.

2019. gada 11. martā Zemgales rajona tiesā (Jelgavā) saņemta /pers. A/ sūdzība, kurā lūdz atcelt augstākas iestādes lēmumu Nr. 20/16/20-87517 un atzīt to par prettiesisku. Lūdz izbeigt administratīvā pārkāpuma lietu, jo uzskata, ka minētais lēmums ir pilnīgi nepamatots. Izteica lūgumu sūdzību izskatīt mutvārdu procesā.

/pers. A/ sūdzība pamatota ar šādiem argumentiem.

Iestādes lēmumā Nr. PC334764 iekļautais viedoklis ir pilnīgi nepareizs. Nepamatots ir arī eksperta atzinums, jo nav neviena pierādījuma, ka NISSAN ALMERA vadītājam bija priekšroka, ka viņš jau bija uzsācis apdzīšanu, pirms AUDI A6 vadītājs sāka kreisā pagrieziena manevru. Uzskata, ka faktiskie apstākļi ir pretēji, NISSAN ALMERA vadītājs nedrīkstēja veikt vairāku automašīnu apdzīšanu (aiz /pers. A/ rindā vēl brauca automašīnas, t. sk., liecinieks /pers. C/ ar VOLVO, kas arī rādīja kreiso pagriezienu), ja /pers. A/ - AUDI A6 automašīnas vadītājs, bija ieslēdzis kreiso pagrieziena rādītāju un jau nogriezies pa kreisi, iebraukšanai ceļā pa kreisi, bet aiz viņa brauca arī automašīna VOLVO.

Nogriežoties pa kreisi, viņš ievēroja visu iespējamo piesardzību, gan paskatījās uz ceļu, kas tobrīd bija brīvs, gan bija ieslēdzis kreisā pagrieziena gaismas signālu, pie tam redzēja, ka arī aiz viņa braucošā automašīna VOLVO, rādīja kreisā pagrieziena gaismas signālu, atrazdamās vienā rindā ar /pers. A/. Nekāda apdzīšana šādos apstākļos, krustojumā, nedrīkstēja notikt. NISSAN ALMERA vadītājam bija jāievēro priekšā braucošo gaismas signāli un tas, ka gan pirms viņa braucošā, gan priekšējā automašīna kolonnā pirms viņa (ko vadīja /pers. A/) rāda kreisā pagrieziena signālus un jau uzsākusi nogriešanos pa kreisi. Nogriešanās manevrs tika izdarīts pirmais, tas ir pierādīts ne tikai ar /pers. A/ paskaidrojumiem, bet arī ar liecinieku liecībām. /pers. B/ ir pamatoti atzīts par vainīgu CSNg izraisīšanā un sodīts par to, kas pierāda, ka viņa vaina ir atzīta, tādēļ ir vainīgs CSNg izraisīšanā, un tajā nevar tikt vainots /pers. A/, jo viņa vainas tur nav. Viņš ir cietušais minētajā CSNg, nevis CSNg izraisītājs.

Augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 nepamatoti norādīts, ka /pers. A/ esot pārkāpis CSN 57. punktu un arī 76. un 137. punktu prasības, jo neesot devis ceļu transportlīdzeklim, kuram bijusi braukšanas priekšroka, jo nekādas priekšrokas tiesību NISSAN ALMERA vadītājam nebija, pie tam šis vadītājs viņš braucis bez vadīšanas tiesībām, kas jau pierāda CSN ignorēšanu. Bez tam NISSAN ALMERA brauca ar tik lielu ātrumu, ka nebremzējot pirms šķēršļa pēc sadursmes ar AUDI A6, vēl bija kustībā uz priekšu vairāk kā 61 m aiz sadursmes vietas. Netika noskaidrots, vai NISSAN ALMERA vadītājs nebija alkohola vai citu apreibinošu vielu reibumā, netika ņemts vērā, ka vadītājs pēc sadursmes atstāja CSNg vietu, pēc tam atgriezās, iespējams, cita persona.

Ievērojot CSNg 68. punktu, 107.2. punktu, 25.3. un 4. punktu, NISSAN ALMERA vadītājam nebija tiesību ignorēt labajā rindā braucošos VOLVO un AUDI A6, bet bija ļoti vērīgi jāraugās uz to ieslēgtiem signāliem un nedrīkstēja uzsākt apdzīšanu situācijā, kad priekšā braucošās automašīnas rāda kreisā pagrieziena signālu, bija jāpārliecinās, vai pa to pašu joslu priekšā braucoša transportlīdzekļa vadītājs nerāda kreisā pagrieziena signālu, bija jādara viss iespējamais, lai tiktu nodrošināta ceļu satiksmes drošība, un bija pienākums darīt visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki.

Uzskata, ka /pers. A/ darbībās nav administratīvi sodāma pārkāpuma sastāva, ne no subjektīvās, ne objektīvās puses, viņš nav pārkāpis CSN 57. punktu. Tāds pārkāpums nav noticis un tādēļ saskaņā ar Latvijas APK 239. panta 1. punktu lietvedība šajā administratīvajā lietā pret /pers. A/ ir izbeidzama.

Amatpersonas J. Kitova protokols Nr. PC334764 sastādīts un iestādes lēmums Nr. PC334764 pieņemts, ignorējot notikuma aculiecinieka un /pers. A/ teikto, pārkāpjot Latvijas APK 260. panta otrās daļas normas, kas augstākai iestādei bija jākonstatē un jāatceļ nepamatoto iestādes lēmumu Nr. PC334764.

Ar Zemgales rajona tiesas tiesneses 2019. gada 20. marta lēmumu pieņemta /pers. A/ sūdzība par augstākas iestādes lēmumu Nr. 20/16/20-87517 un ierosināta tiesvedība administratīvā pārkāpuma lietā, nosakot lietas izskatīšanu mutvārdu procesā un līdz 2019. gada 18. aprīlim noteikts termiņš paskaidrojumu iesniegšanai, pieteikumu un lūgumu iesniegšanai.

Līdz noteiktajam termiņam no lietas dalībniekiem nav saņemti lūgumi, pieteikumi vai paskaidrojumi un nav pieteikts noraidījums tiesai.

Tiesas sēdē /pers. A/ atzina, ka protokolā Nr. PC334764 fiksētajā laikā un vietā vadīja automašīnu AUDI A6 un, veicot kreiso nogriešanās manevru, sadurās ar automašīnu NISSAN ALMERA.

Šie fakti apstiprinās arī ar lietā esošajiem pierādījumiem kopumā, līdz ar to tiesa šos faktus paplašināti neatreferē.

/pers. A/ neatzīst, ka ir pārkāpis CSN vai *Ceļu satiksmes likuma* noteikumus un, ka automašīna NISSAN ALMERA laikā, kad viņš veica ar automašīnu AUDI A6 nogriešanās manevru, bija uzsākusi apdzīšanas manevru.

Tiesas sēdē liecinieks /pers. C/ liecināja, ka protokolā Nr. PC334764 fiksētajā laikā un vietā vadīja automašīnu VOLVO tūlīt aiz automašīnas AUDI A6 un laikā, kad automašīnai AUDI A6 bija ieslēgts kreisā pagrieziena rādītāja gaismas signāls un tā samazināja braukšanas ātrumu, arī bija ieslēdzis kreisā pagrieziena rādītāja gaismas signālu un samazināja braukšanas ātrumu. Kad automašīna AUDI A6 uzsāka nogriešanās manevru pa kreisi, lielā ātrumā no aizmugures apdzīšanas manevru veica automašīna NISSAN ALMERA un ietriecās automašīnas AUDI A6 priekšējā kreisajā sānā. Pirms grasījās veikt kreiso nogriešanās manevru, neredzēja aizmugurē automašīnu NISSAN ALMERA, tikai kādus 100-200 m attālumā redzēja kādas automašīnas gaismas. Pēc CSNg automašīnai NISSAN ALMERA bija cietis priekšējais labais spārns un tā vēl nobrauca 50-80 m uz priekšu. Automašīnai AUDI A6 bija cietis priekšējais kreisais spārns, priekšējais gabarītlukturis un norauts priekšējais bamperis. Uzskata, ka pirmais manevru veica automašīnas AUDI A6 vadītājs.

Tiesas sēdē liecinieks /pers. D/ liecināja, ka protokolā Nr. PC334764 fiksētajā laikā un vietā atradās automašīnā AUDI A6 kā pasažieris, sēdēja priekšējā pasažiera sēdvietā. Automašīnas AUDI A6 vadītājs ieslēdza kreisā pagrieziena rādītāja gaismas signālu un labās puses atpakaļskata spogulī redzēja, ka to vienlaicīgi izdarīja arī aizmugurē braucošā automašīna VOLVO. Tad piebrauca pie ceļa, uz kuru bija jānogriežas un neapstājoties, automašīna AUDI A6 veica nogriešanās manevru pa kreisi un vienlaicīgi viņus apdzina automašīna NISSAN ALMERA. NISSAN ALMERA ietriecās automašīnā AUDI A6 ar sānu un aizbrauca uz priekšu vēl kādus 50 m, gandrīz pa grāvi kreisajā pusē un tad apstājās. Automašīnai NISSAN ALMERA bija bojāts aizmugurējais spārns un sāns. Automašīna AUDI A6 bremzēja tad, kad bija trieciens. Neredzēja aiz automašīnas VOLVO braucošu automašīnu NISSAN ALMERA.

Tiesas sēdē /pers. A/ aizstāve, zvērināta advokāte A. Rozenberga izteica viedokli, ka ekspertīzes atzinums ir kļūdains, jo neviens lietā esošais pierādījums neapstiprina ekspertīzes rezultātu, kā arī nav saprotams, kurš, kad un kādu apsvērumu dēļ radies atzinums. Uzskata, ka atzinums nav ņemams vērā, jo lietas apstākļi konstatējami pretēji tam un automašīnas AUDI A6 vadītāja /pers. A/ vaina CSNg izraisīšanā nav konstatējama, jo CSNg izraisīšanā vainojams NISSAN ALMERA vadītājs. Uzskata, ka neatbilst patiesībai /pers. B/ liecībās norādītie apstākļi, ka automašīna AUDI A6 ietriecās automašīnas NISSAN ALMERA sānā, jo faktiski automašīna NISSAN ALMERA ar priekšpusi ietriecās automašīnā AUDI A6. Uzskata, ka CSNg notikuma shēma attēlota nepareizi, pēc policijas darbinieku ieskatiem. Uzskata, ka policijas darbinieku rīcībā konstatējama automašīnas NISSAN ALMERA amnestēšanas vēlme, turklāt automašīnas NISSAN ALMERA vadītājs tendēts uz pārkāpumiem, bet /pers. A/ šādas tendences nav. NISSAN ALMERA vadītājs arī sodīts par CSN normu pārkāpšanu, līdz ar to nevar būt tā, ka abi vadītāji vienlaicīgi pārkāpuši Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļu. Līdz ar to uzskata, ka CSNg izraisīšanā vainojams tieši NISSAN ALMERA vadītājs, jo viņš veica divu automašīnu apdzīšanas manevru ar lielu braukšanas ātrumu, laikā, kad automašīnai VOLVO un AUDI A6 jau bija ieslēgti pagrieziena rādītājsignāli un automašīna AUDI A6 gandrīz bija pabeigusi nogriešanās manevru. Uzskata, ka visi lietas apstākļi liecina par automašīnas NISSAN ALMERA vadītāja vainu, bet /pers. A/ nav vainojams CSNg izraisīšanā, jo viņš vadīja automašīnu, ievērojot visus noteikumus. Līdz ar to /pers. A/ nepamatoti saukts pie atbildības un viņam nepamatoti uzlikts sods, kas ietekmē apdrošināšanas atlīdzības saņemšanu, tādējādi tiek arī nepamatoti materiāli sodīts. Tāpēc lūdz atcelt kā nepamatotus: augstākas iestādes lēmumu un uzlikto sodu.

Uzklausījusi /adrese A/ paskaidrojumus, liecinieku liecības, aizstāves argumentus, pārbaudījusi un novērtējusi administratīvā pārkāpuma lietā esošos pierādījumus to savstarpējā kopsakarībā, tiesa secina, ka /pers. A/ sūdzība nav pamatota un ir noraidāma, bet augstākas iestādes lēmums Nr. 20/16/20-87517 atstājams spēkā negrozīts, pamatojoties uz sekojošiem apsvērumiem.

Saskaņā ar Latvijas APK 289.^{6} panta septīto daļu, tiesa, izskatot administratīvā konkrēto pārkāpuma lietu, izlemj:

1. vai ir noticis administratīvais pārkāpums;
2. vai persona, kuru sauc pie administratīvās atbildības, ir vainīga šā administratīvā pārkāpuma izdarīšanā;
3. vai persona ir sodāma par šo administratīvo pārkāpumu;
4. vai ir apstākļi, kas pastiprina vai mīkstina atbildību;
5. kāds administratīvais sods piemērojams personai [..].

Saskaņā ar Latvijas APK 243. panta pirmo daļu 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.

Latvijas APK 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.

Vienīgi tiesa var noteikt, kuri pierādījumi ir nozīmīgi lietā būtisku faktu vai apstākļu noskaidrošanai. Tiesa var ņemt vērā arī, vai pierādījumi lietā ir pietiekami, kā arī vai citi pierādījumi nav lieki un nevajadzīgi apgrūtinoši lietas izskatīšanai. Tas vien, ka procesa dalībnieka un tiesas viedoklis par lietas izspriešanai nepieciešamajiem pierādījumiem atšķiras, nevar būt par pamatu secinājumam, ka tiesa nav pilnīgi, vispusīgi un objektīvi izvērtējusi lietā esošos pierādījums (*sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2007. gada 24. maija spriedums lietā Nr. SKA-219/2007 11. apakšpunkts*).

Ceļu satiksmes likuma mērķis saskaņā ar likuma 2. panta 1. un 2. punktu ir noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu. Regulēt mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību.

Ceļu satiksmes likuma 19. panta pirmā un trešā daļa noteic, ka ceļu satiksmes dalībniekiem ir jāizpilda šā likuma, CSN un citu normatīvo aktu prasības, kas nosaka ceļu satiksmes dalībnieku pienākumus; [..]. Ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus.

Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 279 *"Ceļu satiksmes noteikumi"* (turpmāk - CSN) 57. punkts noteic, 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.

Savukārt CSN 76. punktā noteiktajam, nogriežoties pa kreisi vai apgriežoties braukšanai pretējā virzienā ārpus krustojuma, bezsliežu transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš pretim braucošajiem transportlīdzekļiem un tiem transportlīdzekļiem, kas uzsākuši apdzīšanu.

Arī CSN 137. punkts paredz, ka transportlīdzekļa vadītājam, kas brauc pa galveno ceļu, nogriežoties pa kreisi vai apgriežoties braukšanai pretējā virzienā, jādod ceļš to transportlīdzekļu vadītājiem, kas uzsākuši apdzīšanu.

Prasība „dot ceļu" nosaka, ka ceļu satiksmes dalībnieks nedrīkst sākt braukt (iet), turpināt braukt (iet) vai izdarīt jebkādu manevru, ja tādējādi citiem ceļu satiksmes dalībniekiem tiek radīti traucējumi braukšanai (iešanai) vai viņi ir spiesti mainīt braukšanas (iešanas) virzienu vai ātrumu (CSN 2.9. punkts).

Saskaņā ar Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļu par citu šajā kodeksā neminētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu - izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam septiņu *euro* apmērā

Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļā paredzētā administratīvā pārkāpuma sastāvs ir formāls, t.i., tāds, kas satur vienīgi tādas pazīmes, kas raksturo pašu kaitīgo darbību (CSN neievērošana), neatkarīgi no kaitīgo seku iestāšanās. Tādējādi tas nozīmē, ka atbildība konkrētajā gadījumā ir saistīta nevis ar seku iestāšanos, bet gan ar kaitīgās darbības izdarīšanu, proti, CSN pārkāpšanu. Administratīvais pārkāpums ir pabeigts ar CSN pārkāpšanas brīdi.

Ar amatpersonas lēmumu Nr. PC334764 par CSN 57. punktā un *Ceļu satiksmes likuma* 19. panta trešajā daļā paredzēta pārkāpuma izdarīšanu /pers. A/ administratīvi sodīts pēc Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļas ar naudas sods 7 EUR apmērā par to, ka 2018. gada 7. novembrī plkst. 07.45 Jēkabpils novadā pa ceļu "Jēkabpils-Dignāja" 1. km, /pers. A/ vadīja automašīnu AUDI A6, un, veicot kreiso nogriešanās manevru, nepārliecinājās par ceļu satiksmes drošību, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, kā rezultātā sadurās ar automašīnu NISSAN ALMERA, kas bija uzsākusi apdzīšanas manevru

Ar augstākas iestādes lēmumu Nr. 20/16/20-87517 atstāts spēkā negrozīts amatpersonas lēmums Nr. PC334764, bet /pers. A/ sūdzība noraidīta.

Tiesa konstatē, ka lietā nav strīda par to, ka 2018. gada 7. novembrī plkst. 07.45 Jēkabpils novadā pa ceļu "Jēkabpils-Dignāja" 1. km, /pers. A/ vadīja automašīnu AUDI A6, un, veicot kreiso nogriešanās manevru, sadurās ar automašīnu NISSAN ALMERA, un šie apstākļi apstiprinās ar lietā esošajiem materiāliem kopumā. Līdz ar to šos apstākļus tiesa paplašinātāk neatreferē.

/pers. A/ apstrīd, ka pirms nogriešanās manevra veikšanas nebija pārliecinājies par ceļu satiksmes drošību, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes

dalībnieki, un, ka nogriešanās manevra veikšanas laikā automašīna NISSAN ALMERA jau bija uzsākusi apdzīšanas manevru. Uzskata, ka nav pārkāpis ceļu satiksmi regulējošas normas un nav vainojams inkriminētā pārkāpuma izdarīšanā un CSNg izraisīšanā.

Tiesa atzīts, ka augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 ietvertais pamatojums ir pareizs un pilnībā pietiekams, augstāka iestāde ir vispusīgi un pilnīgi, atbilstoši Latvijas APK 243. un 244. panta prasībām, pārbaudījusi un novērtējusi lietā esošos pierādījumus, un izdarījusi pareizus secinājumus. Lēmumā norādīti pārkāpuma faktiskie apstākļi un argumenti (motivācija), kas tos pamato. Lietā iegūtie pierādījumi ir pietiekami, pieļaujami un ticami pierādījumi, kas kopumā pierāda Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļā paredzēta pārkāpuma esību, kas fiksēts pārkāpuma protokolā Nr. PC3334764.

Augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 ietvertais pamatojums par pārkāpuma apstākļiem ir pareizs un pilnībā pietiekams, un tiesa saskaņā ar Latvijas APK 289.^{13}panta trešo daļu, kas noteic, "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", pievienojas iestādes nolēmuma motivācijai, neveicot izvērstāku argumentu izklāstu.

Uzklausīto liecinieku liecības nav radījušas izmaiņas konstatētajos faktiskajos apstākļos, kas ietekmētu lietas iznākumu, bet liecinieku pieņēmumus vai izdarītos secinājumus par iespējamiem faktiskajiem apstākļiem tiesa nevērtē, jo tie nav atzīstami par objektīvām liecībām, bet norāda, ka lieciniekiem, paejot zināmam laika posmam, ir izveidojuši savu subjektīvo priekštatu un uz tiem izdarītus secinājumus, atšķirīgus no lietas materiālos esošajiem faktiem.

Papildus augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 norādītajiem argumentiem un motivācijai tiesa norāda turpmāko.

Iestādes lēmumā Nr. PC334764, kļūdaini fiksēts pārkāpēja uzvārds "/pers. A/" un, ka viņš ir pārkāpis Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumu Nr. 571 *"Ceļu satiksmes noteikumi"* 57. punktu.

Tiesai nav šaubu, ka minētā kļūda uzvārdā ir pārrakstīšanās aiz neuzmanības un nav radušās šaubas par personas, kura saukta pie administratīvās atbildības, identitāti, ko apliecina fiksētais personas kods un visi lietas materiāli kopumā, tostarp, augstākas iestādes lēmums Nr. 20/16/20-87517, kurā personas dati ir norādīti pareizi.

Savukārt, pārbaudot *Ceļu satiksmes noteikumus* ar Nr. 571, kurus Ministru kabinets pieņēma 2004. gada 29. jūnijā un kas fiksēti iestādes lēmumā Nr. PC334764, un *Ceļu satiksmes noteikumus* ar Nr. 279*,* kurus Ministru kabinets pieņēma 2015. gada 2. jūnijā, kas ir spēkā šobrīd un bija spēkā uz pārkāpuma izdarīšanas dienu, tiesa secina, ka šī vērtējamā kā neuzmanības kļūda, kas, visticamāk, notikusi, nepārliecinoties, ka lēmuma veidlapā ir atstāti spēku zaudējušie Ministru kabineta noteikumi, jo norādītais CSN punkts (57. punkts) atbilst spēkā esošo Ministru kabineta 02.06.2015. noteikumu Nr. 279 57. punkta formulējumam.

Tiesa secina, ka minētais nevar ietekmēt lietas iznākumu, jo pārkāpuma fabula nav grozīta.

Tiesa norāda, ka augstākas iestādes lēmumā Nr. 20/16/20-87517 norādītas divas normas: CSN 137. pants, kas iekļauts noteikumu 12.2. nodaļā, kas regulē braukšanu neregulējamos krustojumos, attiecībā uz transportlīdzekļa vadītājam, kas brauc pa galveno ceļu, un CSN 76. punkts, kas attiecināms uz noteikumu 7. nodaļu, kas regulē braukšanas sākšanu un braukšanas virziena maiņu, taču arī šis apstāklis nevar mainīt augstākas iestādes lēmuma likumību, jo faktiski abas normas noteic identisku transportlīdzekļa vadītāja rīcību, ka nogriežoties pa kreisi, jādod ceļš to transportlīdzekļu vadītājiem, kas uzsākuši apdzīšanu un tas tieši attiecināms uz šīs lietas faktiskajiem apstākļiem.

Konkrētajā gadījuma tiesai nav radušās šaubas, ka transportlīdzekļa NISSAN ALMERA vadītājs bija uzsācis apdzīšanu un automašīnas AUDI A6 manevra veikšanas laikā, tā, faktiski, atradās blakus automašīnai AUDI A6, ievērojot eksperta atzinumā Nr. 18-1784 konstatētos faktus un transportlīdzekļu bojājumu lokāciju, proti, ka automašīnai AUDI A6 ir bojāts priekšējais kreisais spārns, bet automašīnai NISSAN ALMERA – labais sāns, bet nav bojāta priekšējā daļa, kas liecinātu, ka automašīna NISSAN ALMERA ietriekusies automašīnā AUDI A6. Turklāt, automašīna NISSAN ALMERA apdzīšanu nevarēja uzsākt strauji, pēkšņi, ievērojot, ka aiz automašīnas AUDI A6 brauca vēl viena automašīna – VOLVO, līdz ar to automašīna NISSAN ALMERA atradās vismaz automašīnas VOLVO apdzīšanas stadijā, kas nepieļauj automašīnai AUDI A6 veikt nogriešanos pa kreisi manevru.

Tiesa nekonstatē apstākļus, kas liecinātu, ka Eksperta atzinums Nr. 18-1784 ir balstīts uz materiāliem, kas nav pievienoti lietai un tas, kad šis atzinums iegūts – pieņemot sākotnējo lēmumu, vai augstākajā iestādē, lietas iznākumā nav nozīmes, jo ekspertīzes nozīmēšana var būt pat iztiesāšanas stadijā.

Tiesa nepiekrīt aizstāves viedoklim, ka CSNg nevar būt vainojams tikai viens transportlīdzekļa vadītājs, un, ja saistībā ar konkrēto lietu ir sodīts arī otra CSNg iesaistītā transportlīdzekļa - automašīnas NISSAN ALMERA vadītājs, turklāt ar lielāku naudas sodu nekā automašīnas AUDI A6 vadītājs /pers. A/, tad automašīnas AUDI A6 vadītājs /pers. A/ automātiski atzīstams par nevainīgu pārkāpuma izdarīšanā vai nav izdarījis pārkāpumu. Acīmredzami, ka policijas darbinieki ir vērtējuši katra vadītāja vainu un noteikuši pārkāpuma kvalifikāciju un konstatējuši, ka abi CSNg iesaistīto automašīnu vadītāji ir pārkāpuši ceļu satiksmi regulējošās normas, kas ir iespējams un neizslēdz viena vai otra vadītāja vainīgumu.

/pers. A/ neattaisno tas, ka cita persona neievēroja CSN, katra persona administratīvi atbild par savām darbībām (*Administratīvās apgabaltiesas 2010. gada 21. jūnija spriedums lietā Nr. A42599707; 12. punkts*).

Tiesa secina, ka daudzi aizstāves argumenti balstīti nevis uz lietā ar pierādījumiem konstatētiem faktiem, bet uz emocijām un automašīnu vadītāju personību raksturojošajiem datiem, kas nevar būt pamats lietā pieņemto lēmumu atcelšanai.

Administratīvo tiesu atziņās norādīts, ka gan tiesas, gan iestādes pienākums ir uzklausīt privātpersonas apsvērumus, bet nav pienākums detalizēti atrunāt jebkura izvirzītā argumenta pamatotību (sk. *Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 11.08.2005. lēmuma lietā Nr. SKA-292 14. punktu*). Kā pamatkritērijs argumentu speciālajai atrunāšanai ir tā nozīmīgums no tiesību viedokļa, jo gan iestādei, gan tiesai savā darbībā ir jāievēro arī procesuālās ekonomijas princips, jo nepamatoti liela iestādes resursu atvēlēšana vienai privātpersonai secīgi ierobežo citu privātpersonu tiesības uz iestādes resursiem, kas jāizmanto visu iestādes kompetencē ietverto funkciju veikšanai sabiedrības labā.

Līdz ar to arī šajā lietā tiesa šīs atziņas atzīst par pamatoti pielietojamām tiesvedības ekonomijas dēļ, un citus sūdzībā vai tiesas sēdē norādītos argumentus tiesa sīkās neargumentē, jo tiem nav nozīmes lietā.

Ievērojot Latvijas APK 243. panta noteikumus, ir pilnībā pierādīti ar administratīvā pārkāpuma protokolu Nr. PC334764 fiksētie pārkāpuma apstākļi un /pers. A/ vainīgums CSN 57. punkta pārkāpuma izdarīšanā, par ko atbildība paredzēta Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļā.

Tā kā /pers. A/ darbībās konstatējams Latvijas APK 149.^{4} panta 14. daļā paredzētais administratīvais pārkāpums, un nav konstatēti pamati viņa atbrīvošanai no administratīvās atbildības, /pers. A/ ir jāuzņemas sekas par savu rīcību.

Saskaņā ar *Ceļu satiksmes likuma* 43. pantu, lai garantētu ceļu satiksmes drošību un aizsargātu cilvēku dzīvību, veselību un mantu, par ceļu satiksmes drošību reglamentējošo normatīvo aktu pārkāpšanu personas saucamas pie administratīvās atbildības.

Tātad *Ceļu satiksmes likuma* primārais mērķis ir nodrošināt cilvēku drošību un regulēt transportlīdzekļu lietotāju atbildību.

/pers. A/ darbībās nav konstatēti atbildību pastiprinošie vai mīkstinošie apstākļi, un tiesa arī nekonstatē.

/pers. A/ sods piemērots pamatoti un likumīgi, uzliekot naudas sodu 7 EUR apmērā, ievēroti Latvijas APK 22. un 32. panta pirmās un otrās daļas soda piemērošanas noteikumi, uzliktā naudas soda apmērs nepārsniedz tās sankcijas ietvarus, kurā ir paredzēta atbildība.

Tiesa nekonstatē pamatus /pers. A/ piemērotā soda apmēra grozīšanai vai atcelšanai, un viņš nav atbrīvojama no administratīvās atbildības, jo ar

pārkāpumu apdraudēta ceļu satiksmes drošība un citu personu manta. /pers. A/ nav izpratis savas rīcības nepareizību un iespējamās sekas, nav izrādījis nožēlu par izdarīto, bet seku iestāšanos balsta uz nepamatotiem argumentiem, kas rada pietiekošu pamatu domāt, ka neizjūtot likuma sodošo funkciju, paliekot nesodītam, viņš turpmāk var izdarīt līdzīga rakstura pārkāpumu, kas var radīt smagas sekas.

Ņemot vērā minēto, augstākas iestādes lēmums Nr. 20/16/20-87517 ir tiesisks un pamatots, un saskaņā ar Latvijas APK 289.[12] panta otrās daļas 1. punktu atstājams spēkā negrozīts, bet /pers. A/ sūdzība noraidāma kā nepamatota.

Ņemot vērā minēto, pamatojoties uz Latvijas APK 289.[6], 289.[12] panta otrās daļas 1. punktu, 289.[17] - 289.[18] pantu, tiesa

nosprieda :

atstāt negrozītu Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Jēkabpils iecirkņa 2019. gada 15. februāra lēmumu Nr. 20/16/20-87517 *"Par pārsūdzēto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr. PC334764"*, bet /pers. A/ sūdzību noraidīt.

Pilns spriedums sastādīts un pieejams Jelgavas tiesas kancelejā – 2019. gada 4. oktobrī.

Spriedumu 10 (desmit) darba dienu laikā no pilna sprieduma pieejamības dienas tiesas kancelejā ir tiesības pārsūdzēt Zemgales apgabaltiesā, apelācijas sūdzību iesniedzot Jelgavas tiesā.

Tiesnese L. Fogele