NORAKSTS
Lieta Nr.142064210
(1-0106-12/4)

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2012.gada 11.maijā

Administratīvā rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese D.Ābele,

piedaloties pieteicēja *V.B.* pārstāvim zvērinātam advokātam Dzintaram Kausam, cietušajai *L.Š.* un Latvijas Republiku pārstāvošās iestādes – Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes – pārstāvim *A.B.*,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc *V.B.*, personas kods */personas kods/*, pieteikuma par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 21.maija lēmuma Nr.3016 atcelšanu un lietas izbeigšanu.

Aprakstošā daļa

[1] Ar Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes (turpmāk – VP RRP KPP) 2010.gada 21.maija lēmumu Nr.3016 (turpmāk – Lēmums) atstāts negrozīts VP RRP KPP Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas 2010.gada 21.aprīļa lēmums Nr.050/PA790411 (turpmāk – sākotnējais lēmums), ar kuru *V.B.* izteikts brīdinājums saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – LAPK) 149.^{4}panta četrpadsmito daļu.

Lēmumā konstatēts, ka 2009.gada 22.decembrī *V.B.* vadīja automobii Infiniti QX56, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* (turpmāk – a/m Infiniti), Rīgā pa Ģertrūdes ielu no A.Čaka ielas puses Tērbatas ielas virzienā un pie zaļā luksofora signāla iebrauca Kr.Barona un Ģertrūdes ielas krustojumā. Lai izvairītos no ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk – CSNg) ar transportlīdzekli Ford ar valsts reģistrācijas Nr./*reģistrācijas numurs/* (turpmāk – a/m Ford), kas pie sarkanā signāla iebrauca krustojumā, *V.B.* mainīja kustības virzienu uz kreiso pusi, taču kustības virziena maiņas rezultātā uzbrauca gājējiem un luksofora stabam. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā cieta gājēji *L.Š.* un *V.S.*

Lēmumā secināts, ka *V.B.* nerīkojās atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkta prasībām.

[2] 2010.gada 22.jūnijā Administratīvajā rajona tiesā saņemts *V.B.* pieteikums (turpmāk-pieteicējs) par Lēmuma atcelšanu un lietas izbeigšanu, kurā norādīti šādi apsvērumi:

[2.1] Pieteicējs, šķērsojot ar luksoforiem regulējamu Kr.Barona un Ģertrūdes ielas krustojumu, degot zaļajam signālam un krustojumā konstatējot to, ka, degot sarkanajam signālam, krustojumā no labās puses iebrauc a/m Ford, lai novērstu ietriekšanos a/m Ford virsbūves kreisajos sānos, veica šķēršļa apbraukšanu pa kreiso pusi. Veicot šo manevru, pieteicējam izdevās novērst sadursmi ar a/m Ford, bet slidenajos apstākļos neizdevās novērst nobraukumu no ielas brauktuves un ietriekšanos luksofora objekta balstā.

[2.2] Amatpersona ignorēja pieteicēja izteiktās norādes par to, ka konkrētajā situācijā ir konstatējams LAPK 239.panta pirmajā daļā norādītais administratīvo atbildību nepieļaujošais apstāklis, jo notikumā nav konstatējams administratīvā pārkāpuma sastāvs.

Pieteicējs nepiekrīt iestādes viedoklim, ka pieteicējam, rodoties bīstamībai kustībā, bija pienākums bremzēt taisnvirzienā, jo Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkta redakcijas nosacījumi vadītajam atļauj gan bremzēt, gan arī veikt kustības virziena maiņas manevru, gan arī veikt abas norādītās darbības vienlaicīgi. Pieteicējs visā pilnībā ir izpildījis minētā normatīvā

akta normas prasības - gan ekstremāli bremzējis, gan arī veicis kustības virziena maiņas manevru. 113.punktam ir tikai viens nosacījums, lai ar veiktajiem manevriem netiktu radīti traucējumi citiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Nobraukums no ceļa brauktuves un ietriekšanās luksofora balstā šajā situācijā nekādi nav uzskatāms par cita CSNg izraisīšanu, jo, kā izriet no eksperta atzinuma, arī pieļaujot automobiļu sadursmi, a/m Infiniti turpinātu virzību ar tendenci kreisās puses trotuāra virzienā. Jebkurā gadījumā pieteicēja novērstais kaitējums ir daudzreiz lielāks par radušos, kuru novērst vienalga varēja nebūt iespējas, jo, notiekot sadursmei, a/m Infniti kustības ātrumam esot vēl salīdzinoši lielam, vērā ņemamus miesas bojājumus varētu gūt a/m Ford braucošie, abi automobiļi gūtu salīdzinoši lielus virsbūves bojājumus, kā arī nevar izslēgt to, ka uz trotuāra vairāk gājēju būtu guvuši traumas.

[2.3] Iestāde nav ņēmusi vērā, ka pieteicēja novērstās briesmas nav bijusi tehniska iespēja novērst ar citiem līdzekļiem, un ignorēja to, ka nodarītais kaitējums ir daudz mazāks nekā novērstais, respektīvi, amatpersona lietas izskatīšanā nav vērtējusi LAPK 17.pantā norādītos galējās nepieciešamības apstākļus.

[2.4] Iestāde Lēmumā ir paudusi klaji kļūdainu vērtējumu tam, ka automobiļa sānu durvis būtu konstruētas tā, lai maksimāli pasargātu automobiļa vadītāju un pasažierus, jo tādi konstruktīvie pasīvās drošības elementi ir izmantoti tikai automobiļa priekšējās daļas konstrukcijās un darbojas tikai frontālas sadursmes gadījumos. Konkrētajam apvidus automobilim, braucot ar kustības ātrumu 40 - 45 km/h, ietriecoties vidējās klases automobiļa Ford Focus virsbūves kreisās puses sānos, automobiļa vadītaja *R.Z.* izvairīšanās no ļoti smagiem miesas bojājumiem, ir maz ticama. Pieteicējam nebija citas iespējas, lai novērstu ietriekšanos a/m Ford vismazāk aizsargātajā vietā – virsbūves sānos - un izglābtu situācijas izraisītāja veselību un, iespējams, pat dzīvību.

[2.5] Nav saprotams, kāpēc tiek ignorēts pieteicēja norādītais par eksperta izdarītajiem secinājumiem un ignorēts Krimināllikuma 260.pantā un tā Zinātniski praktiskajā komentārā izteiktais viedoklis par to, ka konkrētajā ceļu satiksmes negadījuma situācijā par noziedzīgā nodarījuma subjektu atzīstams arī transportlīdzekļa vadītājs, kuram tieša kontakta ar cietušo nebija, bet kura vainīgo darbību rezultātā tika radīta avārijas situācija, kas noveda pie ceļu satiksmes negadījuma un kaitējuma nodarīšanas no cita transportlīdzekļa vadītāja puses, kurš atradās galējās nepieciešamības stāvoklī.

[2.6] Lēmums nav pamatots, jo satur tikai formālas frāzes un formālas atrunas, turklāt ir pretrunā ar kompetenta eksperta vērtējumu.

[3] Atbildētāju pārstāvošā iestāde – Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvalde - rakstveida paskaidrojumā tiesai prasību neatzīst, uzskata pieteikumu par nepamatotu un noraidāmu.

[4] Tiesas sēdē pieteicēja pārstāvis uzturēja pieteikumā ietverto prasījumu, pamatojoties uz pieteikumā tiesai norādītajiem apstākļiem.

Tiesas sēdē atbildētāju pārstāvošās iestādes pārstāve pieteikumu neatzina, pamatojoties uz Lēmumā un paskaidrojumā tiesai norādītajiem apstākļiem.

Tiesas sēdē cietusī paskaidroja, ka gājusi pa Kr.Barona ielu no centra uz „Bērnu pasaules pusi". Cietusī centusies atkāpties, taču viņai uzbraukusi liela mašīna, kas starp mašīnas priekšējo daļu un luksofora stabu saspieda cietušās labo roku, tādējādi izraisot rokas lūzumu.

Motīvu daļa

[5] Noklausoties lietas dalībnieku paskaidrojumus, izvērtējot lietas apstākļus un lietā esošos pierādījumus, tiesa secina, ka pieteikums nav pamatots, un ir noraidāms.

[6] Tiesa konstatē šādus faktiskos apstākļus:

[6.1] 2009.gada 22.decembrī tika sastādīts Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokols Nr.EZ 085569, konstatējot, ka *V.B.* vadīja a/m Infiniti pa Ģertrūdes ielu no Čaka ielas puses Kr.Barona ielas virzienā un Ģertrūdes ielas un Kr.Barona ielas krustojumā uzbrauca gājējiem un luksofora stabam (lietas lapa 61).

[6.2] 2009.gada 22.decembra paskaidrojumā *M.B.* norāda, ka kā pasažiere brauca pa Kr.Barona ielu virzienā uz Vecrīgu. Stāvēja uz Barona ielas un Ģertrūdes ielas krustojumā.

Iedegoties zaļajai gaismai, uzsāka braukt pa Barona ielu, kad no kreisās puses pa Ģertrūdes ielu brauca mašīna. Mašīna, kurā brauca, bremzēja, jo tikko bija uzsākts braukt, ātrums nebija liels. Automašīna, kas brauca pa Ģertrūdes ielu nespēja novaldīt stūri un ietriecās Ģertrūdes un Barona ielas luksoforā un uzbrauca gājējiem (lietas lapa 42).

[6.3] 2009.gada 22.decembra paskaidrojumā *E.Š.* norāda, ka ar māsu (*L.Š.*) stāvēja uz Kr.Barona un Ģertrūdes ielas stūra, pie veikala Milano. Vēlējās šķērsot Ģertrūdes ielu. Stāvēja pie sarkanās gaismas. Redzēja, ka krustojumā iebrauca džips (Nissan), kuram vajadzēja izvairīties no mašīnas Ford, kas tajā brīdī atradās krustojumā. Rezultātā džips, izvairoties no sadursmes ar Fordu, uzbrauca, jo bija slidens ceļš, uz ietves. Džips atsitās pret luksofora stabu un skāra divus gājējus – viņas māsu un vēl kādu vīrieti (lietas lapa 43).

[6.4] 2009.gada 22.decembra paskaidrojumā pieteicējs norāda, ka ap plkst.12.00 brauca ar savu a/m Infiniti pa Ģertrūdes ielu uz Brīvības ielas pusi. Šķērsojot Kr.Barona ielu pie luksofora zaļās gaismas, izbrauca mašīna, kura aizšķērsoja ceļu. Lai izvairītos no ietriekšanās a/m Ford vadītāja durvīs, pieteicējs bremzēja un pagrieza stūri pa kreisi. Tā kā bija slidens ceļš, sadursmi pieteicējs novērsa, bet mašīnu iznesa uz trotuāra un tā ietriecās luksofora stabā un notrieca gājējus, kas gaidīja luksofora zaļo gaismu, lai šķērsotu Ģertrūdes ielu (lietas lapa 45).

[6.5] 2009.gada 22.decembra paskaidrojumā *R.Z.* norāda, ka stāvēja uz Kr.Barona ielas ar a/m Ford virzienā uz Lāčplēša ielu. Luksoforā iedegoties zaļajai gaismai, uzsāka kustību, taču tanī brīdī pamanīja, ka pa Ģertrūdes ielu virzienā uz Tērbatas ielu lielā ātrumā traucas džips. *R.Z.* savu vadīto automašīnu apstādināja. Tajā brīdī arī džips sāka strauji bremzēt, bet, tā kā bija uzņemts liels ātrums, tas saslīdēja un ietriecās luksofora stabā (lietas lapa 46).

[6.6] 2010.gada 7.janvāra ziņojumā inspektors *M.T.* norāda, ka veiktās pārbaudes laikā tika apmeklēta adrese Rīgā, Kr.Barona un Ģertrūdes ielu krustojums, kur, aplūkojot tuvējo apkārni, tika konstatētas video novērošanas kameras pie tirdzniecības centra „Barona centrs". Apsardze „Grifs" video tiek ierakstīti kasetēs, un to caurskatot konstatēts, ka tas ir sliktas kvalitātes. Tika konstatētas video novērošanas kameras arī pie ēkas Kr.Barona 37. Dežurants video ieraksta uz kompjūtera un tas ir labākas kvalitātes, bet, pēc darbinieka vārdiem, ierakstīt nav iespējams. Tehnisku iemeslu un apstākļu dēļ video ieraksts tika pārfilmēts uz fotoaparāta Olympus Tough. Adresē arī tika izdarīta krustojuma fotografēšana. Video apskates laikā konstatēts, ka a/m Infiniti brauc pa Ģertrūdes ielu no A.Čaka ielas puses Tērbatas ielas virzienā, kad, šķērsojot Kr.Barona ielu pie luksofora kustību atļaujošā zaļā signala, viņam no labās puses patraucēja a/m Ford, kas brauca pa Kr.Barona ielu no Stabu ielas puses Lāčplēša ielas virzienā un pie Ģertrūdes ielas krustojuma krustojumā iebrauca pie sarkanās gaismas, un apstājās ceļa vidū. A/m Infiniti, lai izvairītos no uzbraukuma a/m Ford, mainīja kustības virzienu pa kreisi, lai izvairītos no sadursmes ar automašīnu, nobrauca no brauktuves, uzbrauca uz ietves, kur uzbrauca 2 gājējiem un luksofora stabam (lietas lapa 56).

[6.7] 2010.gada 12.janvāra un 9.februāra iesniegumos pieteicējs norāda, ka viņš ir rīkojies galējās nepieciešamības apstākļos (lietas lapa 38-40).

[6.8] 2010.gada 3.februāra paskaidrojumā *R.Z.* norāda, ka 2009.gada 22.decembrī vadīja a/m Ford pa Kr.Barona ielu virzienā no Stabu ielas uz Lāčplēša ielu, apstājās pie luksofora Kr.Barona un Ģertrūdes ielas krustojumā. Runājot ar līdzbraucējām, pieļauj iespēju, ka pārskatījās uz gaismas maiņām luksoforā, uzsākot kustību. Iebraucot krustojumā, pamanīja no Ģertrūdes ielas virzienā no Čaka ielas uz Tērbatas ielu braucot automašīnu, kura, šķērsojot krustojumu, iebrauca luksofora stabā (lietas lapa 44).

[6.9] 2010.gada 10.februāra administratīvā pārkāpuma protokolā Nr.PA 790411 konstatēts, ka 2009.gada 22.decembrī *V.B.* vadīja a/m Infiniti Rīgā pa Ģertrūdes ielu no A.Čaka ielas puses Tērbatas ielas virzienā, kur, šķērsojot krustojumu ar Kr.Barona un Ģertrūdes ielu pie luksofora kustību atļaujošā signāla, apbrauca pēkšņi uz brauktuves izbraukušu šķērsli - krustojumā no labās puses, pie kustību aizliedzošā luksofora signāla iebraucošu a/m Ford, strauji bremzējot un griežot stūri pa kreisi, kā rezultātā nobrauca no brauktuves un uzbrauca gājējiem un luksofora stabam (lietas lapa 28).

[6.10] Valsts tiesu ekspertīžu biroja 2010.gada 9.aprīļa Eksperta atzinumā Nr.10-336 secināts: 1) a/m Infiniti vadītājam nebija tehniskas iespējas novērst sadursmi ar a/m Ford, bremzējot taisnvirzienā, 2) ekspertīzes ceļā nav iespējams izslēgt iespēju, ka, bremzējot

taisnvirzienā, a/m Infiniti pēc sadursmes ar a/m Ford, iegūstot tendenci pārvietoties pa kreisi, nonāktu uz gājēju ietves, 3) a/m Infiiniti vadītāja rīcība, kas bija pretrunā Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkta prasībām, nav tiešā mērā saistāma ar CSNg rašanās mehānismu un tā sekām, jo, arī rīkojoties atbilstoši CSN prasībām, netiek izslēgta iespēja, ka a/m Infiniti būtu uzbraukusi uz gājēju ietves (lietas lapa 33-36).

[6.11] 2010.gada 21.aprīlī pieņemts sākotnējais lēmums (lietas lapa 27).

[6.12] Ar 2010.gada 22.aprīļa iesniegumu pieteicējs apstrīd sākotnējo lēmumu (lietas lapa 29-30).

[6.13] 2010.gada 21.maijā pieņemts Lēmums (lietas lapa 58-60).

[6.14] No videoieraksta ir redzams, ka automašīna uzbrauc uz trotuāra stāvošiem gājējiem (lietas lapa 62).

[7] Tiesa konstatē, ka lietā nav strīda par to, ka 2009.gada 22.decembrī pieteicējs vadīja a/m Infiniti Rīgā pa Ģertrūdes ielu no A.Čaka ielas puses Tērbatas ielas virzienā un pie zaļā luksofora signāla iebrauca Kr.Barona un Ģertrūdes ielu krustojumā. Lai izvairītos no CSNg ar a/m Ford, kas pie sarkanā signāla iebrauca krustojumā, pieteicējs bremzēja un mainīja kustību virzienu uz kreiso pusi, taču kustības virziena maiņas rezultātā uzbrauca diviem gājējiem, kas atradās uz ietves, un luksofora stabam. To apstiprina gan lietā esošie pierādījumi, jo īpaši ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokols (lietas lapa 61), administratīvā pārkāpuma protokols (lietas lapa 28), gan lēmums par atteikšanos uzsākt kriminālprocesu (lietas lapa 49), cietušās *L.Š.* liecība (lietas lapa 86-90), liecinieku *M.B.*, *R.Z.*, un *E.Š.* paskaidrojumi un liecības (lietas lapa 42-42; 44, 86-90), videoieraksts (lietas lapa 62), kā arī eksperta atzinums (lietas lapa 33-36). Šādus faktiskos apstākļus neapstrīd arī pieteicējs 2009.gada 22.decembra paskaidrojumā (lietas lapa 45) un ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolā.

Tiesa konstatē, ka lietā ir strīds par to, vai pieteicējs rīkojās galējās nepieciešamības stāvoklī un vai pieteicēja rīcībā ir administratīvā pārkāpuma sastāvs.

[8] Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk arī – CSN) 113.punkts noteic, *ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc*.

Tātad CSN, ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, paredz trīs rīcības modeļus: 1) vai nu vadītājs samazina braukšanas ātrumu vai 2) pilnīgi aptur transportlīdzekli, vai 3) apbrauc šķērsli, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Tātad šķēršļa apbraukšana ir pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja tas nerada bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Atbildību par CSN 113.punkta pārkāpumu paredz LAPK, kura 149.^{4}panta 14.daļa noteic, ka *par citu šajā kodeksā neminētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu — izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam piecu latu apmērā*.

[9] CSN 113.pants ir lasāms sistēmiski ar pārējām CSN normām. Proti, CSN 38.4.punkts paredz, ka *transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums darīt visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, it sevišķi mazāk aizsargātie (gājēji un velosipēdu vadītāji)*.

Tātad, pieņemot lēmumus, transportlīdzekļa vadītājam jo īpaši ir jāpadomā, vai manevrs neapdraudēs gājējus. Konkrētajā gadījumā tas nozīmē, ka pieteicējam, ieraugot krustojumā pēkšņi izbraukušu a/m Ford, bija jānovērtē ne tikai tas, kādas varētu būt sekas, ja notiks sadursme ar a/m Ford, bet arī, kādas varētu būt sekas, ja neizdosies apbraukt šķērsli un a/m Infiniti uzbrauks uz ietves, kur atrodas vismazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki – gājēji. Turklāt pieteicējam bija jāņem vērā arī tābrīža laika apstākļi – gaisa temperatūra -9^{0}C un slapjš sniegs uz brauktuves (lietas lapa 61), kas liecina, ka manevra laikā var arī slīdēt.

Tiesas ieskatā šādā situācijā pieteicējs ir pārkāpis CSN 113.punktā noteikto, ka šķērsli drīkst apbraukt tikai tad, ja netiek radīta bīstamība citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, jo pieteicējs, apbraucot šķērsli – a/m Ford, nodarīja kaitējumu divu mazāk aizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku – gājēju – veselībai, kuri atradās uz ietves.

Tiesas ieskatā tas, ka *L.Š.* un *V.S.*, kuriem pieteicējs uzbrauca, nodarot miesas bojājumus, ir lūguši atteikt uzsākt kriminālprocesu pret pieteicēju un ir pieņemts lēmums atteikt uzsākt kriminālprocesu par šo CSNg (lietas lapa 47-49), nav pamats nevērtēt pieteicēja administratīvo atbildību.

[10] LAPK 17.pants noteic, ka *pie administratīvās atbildības nav saucama persona, kaut arī tā izdarījusi šajā kodeksā vai citos normatīvajos aktos, kas nosaka administratīvo atbildību par administratīvajiem pārkāpumiem, paredzētu darbību, ja tā rīkojusies galējās nepieciešamības stāvoklī, tas ir, lai novērstu briesmas, kas draud valsts vai sabiedriskajai kārtībai, īpašumam, pilsoņu tiesībām un brīvībām, noteiktajai pārvaldes kārtībai, ja šīs briesmas konkrētajos apstākļos nav bijis iespējams novērst ar citiem līdzekļiem un ja nodarītais kaitējums ir mazāks nekā novērstais.*

Tātad, lai atzītu, ka persona ir rīkojusies galējās nepieciešamības stāvoklī, ir nepieciešams konstatēt 2 kritēriju vienlaicīgu iestāšanos: 1) briesmas konkrētajos apstākļos nav bijis iespējams novērst ar citiem līdzekļiem un 2) nodarītais kaitējums ir mazāks nekā novērstais.

Pieteicējs norāda, ka viņš ir novērsis ietriekšanos a/m Ford vismazāk aizsargātajā vietā – virsbūves sānos - un tādējādi izglābis a/m Ford vadītāja veselību un, iespējams, pat dzīvību. Tiesas ieskatā, pat ja virsbūves sāni ir vismazāk aizsargātākā a/m Ford vieta, automašīna tomēr ir rūpnieciski konstruēta tā, lai maksimāli pasargātu tajā esošos cilvēkus no triecieniem, t.sk., apvidus automašīnām. Taču gājēji uz ietves ir pilnībā neaizsargāti. Tātad, mēģinot izvairīties no sadursmes ar a/m Ford, kura pie sarkanās gaismas izbrauca krustojumā, tika notriekti 2 cilvēki, kas atradās uz ietves un kuri konkrētajā gadījumā nekādā mērā nebija saistīti ne ar a/m Ford, ne arī a/m Infiniti vadītāja rīcību, turklāt viņi nepārkāpa CSN un pat neatradās uz ceļa braucamās daļas. Tiesas ieskatā šādā situācijā 2 cilvēku veselībai nodarītais kaitējums nav atzīstams par mazāku nekā novērstais (sadursme ar a/m Ford).

Kā redzams no ekspertīzes, tad eksperts ir devis viennozīmīgu secinājumu, ka, bremzējot taisnvirzienā, sadursme ar a/m Ford būtu bijusi neizbēgama. Taču eksperts tikai pieņēmuma formā ir secinājis, ka nav iespējams izslēgt iespēju, ka, bremzējot taisnvirzienā, a/m Infiniti pēc sadursmes ar a/m Ford, iegūstot tendenci pārvietoties pa kreisi, nonāktu uz gājēju ietves (lietas lapa 33-36). Tātad tikpat lielā mērā ir iespējams, ka a/m Infiniti pēc sadursmes ar Ford nenonāktu uz ietves. Tādējādi tiesa atzīst, ka konkrētajā gadījumā pieteicēja rīcība nav vērtējama kā rīcība galējās nepieciešamības stāvoklī, jo nodarītais kaitējums konkrētajā situācijā ir lielāks nekā novērstais.

Tiesas ieskatā konkrētajā gadījumā uz šo lietu nav attiecināmas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2007.gada 12.aprīļa spriedumā lietā Nr.SKA-122/2007 izdarītās atziņas, uz kurām tiesas sēdē atsaucās pieteicēja pārstāvis. Šajā spriedumā ir vērtēts jautājums par pareizas distances un ātruma izvēli un to, vai sadursmē vienmēr vainojams vadītājs, kurš nav paspējis izvairīties no sadursmes. Senāts ir secinājis, ka vadītājam nav pienākums braukt ar tādu ātrumu, lai spētu izvairīties arī no iepriekš neparedzamiem, pēkšņiem šķēršļiem, tai skaitā, citu autovadītāju manevriem, kuri izdarīti, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu normas. Konkrētajā gadījumā pieteicējs netiek vainots sadursmes izraisīšanā.

Tiesa atzīst, ka pieteicējs nevarēja paredzēt a/m Ford rīcību, taču arī situācijā, kad pēkšņi rodas šķēršļi, pieteicējam bija pienākums ievērot CSN 113. un 38.4.punktu.

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

LAPK 149.^{4}panta 14.daļas sankcija ir brīdinājums vai naudas sods transportlīdzekļa vadītājam piecu latu apmērā. Ar Lēmumu atstāts spēkā sankcijā paredzētais minimālais sods – brīdinājums. Apstākļus, kas mīkstina atbildību, un apstākļus, kas pastiprina atbildību, iestāde nav konstatējusi. Līdz ar to tiesa atzīst, ka piemērotais sods ir tiesisks un pamatots.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 246.–251., 289.–291.pantu, Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.panta pirmās daļas 1.punktu, Administratīvā rajona tiesa

nosprieda:

noraidīt *V.B.*, personas kods */personas kods/*, pieteikumu par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2010.gada 21.maija lēmuma Nr.3016 atcelšanu un lietas izbeigšanu (2010.gada 10.februāra administratīvā pārkāpuma protokols PA Nr.790411).

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā divdesmit dienu laikā no sprieduma sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.

Tiesnese *(paraksts)* D.Ābele

NORAKSTS PAREIZS
Tiesnese_____D.Ābele
Administratīvā rajona tiesa
Rīgā, 2012.gada 11.maijā