

F. J. Rihters:

Kā Latvijai klūt par Ķīnas
21. gadsimta sekretāru

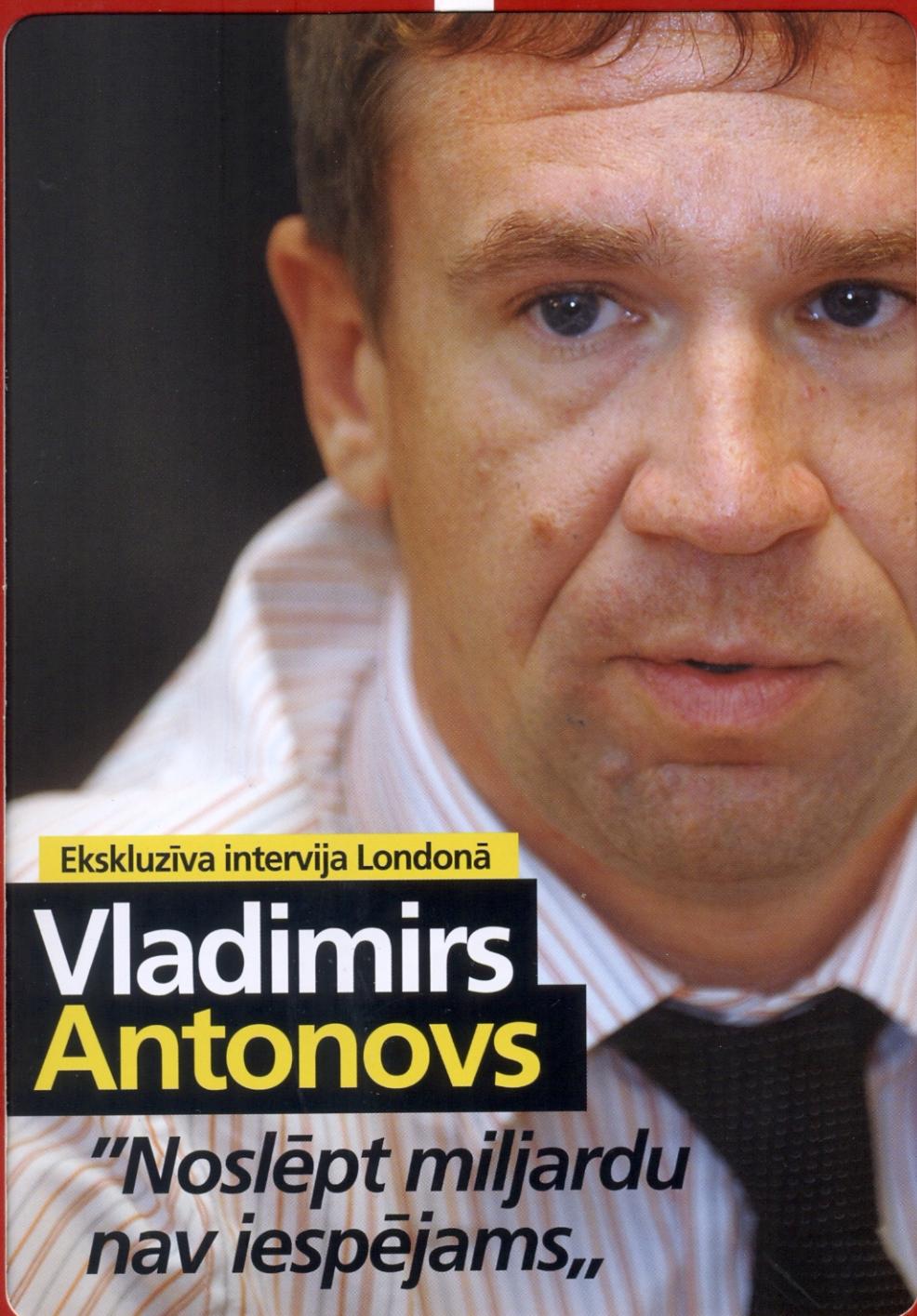
Kam jānotiek
ar uzņēmumu, ja tā
īpašnieks pēkšni mirst

Eksporta formula:

Skandināvijas kvalitāte
par Austrumeiropas cenām

Kapitāls

Marts 2012 (171)



Ekskluzīva intervija Londonā

Vladimirs Antonovs

*"Noslēpt miljardu
nav iespējams,"*

- Latvijā nebūs etnisku konfliktu, ir valodas konflikts
- Ko nozīmē industriālā politika 2.0
- Dmitrijs Smirnovs, Ilze Nagla, Leonīds Jākobsons un protesti pret ACTA
- Pat policists nespēj atšķirt autobusu no kravas automobiļa
- Prozaka paaudze: kas liek iedzert tabletī pirms gulētiesanas?
- Latvijas lielburžuāzija – ceļā no kalpa uz cietumnieku
- Aparatūru, lai noklausītos telefonsarunas, pirkt nav jēgas
- Kāpēc katram ziemas atpūtas centram ir sava zelta ēra

Cena Ls 3 50



tīvo nozaru prognozētāja.

Tādēļ jau krietnu laiku ekonomisti pasaulē runā par industriālo politiku 2.0 jeb jauno, uzlaboto, versiju. Kāda var būt veiksmīga industriālā politika? Pirmkārt, tajā nozīmīgu vietu ieņem izglītība. Ľoti svarīga ir tā saucamā trispusējās sadarbības jeb *Triple Helix* pieeja: sadarbības veicināšana starp augstāko izglītību un zinātni un industriju ar valsts palīdzību. Par ļoti būtisku tiek atzīta arī pareiza neatkarīgu ekspertu paneļa veikta nākotnes nozaru prognozēšana jeb *foresight exercise*.

LABĀS PRAKSES PIEMĒRI

Starp labākajiem piemēriem veiksmīgai valsts katalitiskajai lomai var tikt minētas, piemēram, ģeogrāfiski savstarpēji attālu esošās Somija, Taivāna un Japāna, tāpat arī daudzas citas valstis. Daudzi droši vien redzēju-

ju fonds. To 1967. gadā dibināja Somijas Centrālā banka, piešķirot līdzekļus tā dibināšanai no savām rezervēm, ar mērķi attīstīt Somijas ekonomiku un tās starptautisko konkurētspēju.

1991. gadā fonds pārgāja parlamenta kontrolē. Fondam ir divas daļas – viena nodarbojas ar nākotnes perspektīvo industriju prognozēšanu ar kompetentu un neatkarīgu ekspertru palīdzību jeb *foresight exercise* un citu pētniecību, bet otra, izmantojot iegūtās prognozes, nodarbojas ar riska kapitāla investīcijām jaunu uzņēmušumu pamatkapitālā perspektīvajās un svarīgajās nozarēs. Fonda darbība izrādījusies veiksmīga, un tā ieguldījums Somijas ekonomikas attīstībā ir ļoti pozitīvs.

Jebkuras valsts attīstībai ļoti nozīmīgās riska kapitāla investīcijas SITRA veic ar gandrīz tādiem pašiem noteikumiem kā privātie peļņas motivētie riska kapitāla investori, iegādājoties uzņēmuma akcijas un vēlāk tās pārdodot.

Gandrīz identisks fonds *Arenagufond*, ieguldot tajā *treknajos gados* uzkrātos līdzekļus, 2007. gadā nodibināts mūsu kaimiņvalstī Igaunijā.

Par tā panākumiem vēl grūti spriest, jo pagājis pārāk maz laika, lai jaunajos un perspektīvajos uzņēmumos veiktās investīcijas jau varētu novērtēt, taču tā darbība līdz šim izrādījusies visai veiksmīga. Protams, ir kritiski svarīgi veidot uz peļņu orientētu, efektīvu un simtprocentīgi godīgu fonda pārvaldību.

Nesen *The Economist* aprakstītā lieliskā jauno uzņēmumu dibināšanas dinamika Igaunijā, jaundibināto uzņēmumu skaitam pieaugot par 40% laikā no 2008. līdz 2011. gadam, arī daļēji ir šo papildu riska kapitāla investīciju panākums. Šiem industriālās politikas labās prakses piemēriem ar laiku var būt vajadzētu sekot arī mums. Pareizi investējot līdzekļus, piemēram, riska kapitāla veidā, tos iespējams atgūt ar uzviju – papildus ekonomikai dotajam labumam un nodokļu iepēnēmu pieaugumam. **Ks**

“ Kāda var būt veiksmīga industriālā politika?
Pirmkārt, tajā nozīmīgu vietu ieņem izglītība

ši starptautiskajā presē Taivānas valsts apmaksātas reklāmas, kas reklamē šīs valsts augsti tehnoloģiskos produktus, kā arī populārāko šīs valsts starptautisko zīmolu topu. Līdzīgas kampaņas savulaik išteinojusi arī Austrija.

1949. gadā izveidotā ietekmes ziņā leģendārā Japānas Starptautiskās tirdzniecības un industrijas ministrija vadīja šīs valsts eksportspējas pieaugumu līdz draudigiem apmēriem. Tika likta lietā naudas piešķiršana pētniecībai, tirgus aizsardzība un padomu sniegšana industrijai.

Izcils labas industriālās politikas piemērs ir arī mums kaimiņos esošā Somija. Papildus izcilajai izglītības sistēmai, kas daudzos rādītajos bieži tiek atzīta par labāko pasaulē, somiem ir kāds ļoti interesants un atdarināšanas vērts instruments, kuru jau pārņemuši igauņi. Tas ir SITRA – Somijas inovāci-



Edgars Džeriņš,
jurist

**Vai grūti sanēmt sveicienus no jaunajiem fotoradariem?
Viegli!**

Nav nekādu šaubu, ka ātruma režīma ievērošana jākontrolē. Taču gan no juridiskā, gan tehniskā viedokļa fotoradaru lietošana Latvijā ir visnotaļ apšaubāma. Fotoradari arī kļūdās, turklāt *PoliScan* ir Vācijas juristu un tiesnešu viskritizētākais fotoradars no 36 Vācijā lietotajiem.

Vispirms jau par to, ka fotoradars sastāv no divām atsevišķām iekārtām – fotoaparāta un radara. Tas, ko redz fotoaparāts, var nebūt tas pats, ko redz radars. Eiropas lielākā autokluba ADAC mājaslapā www.adac.de atrodams raksts ar nosaukumu *Blitzer PoliScan in der Kritik*¹. ADAC juristu un tiesnešu fotoradariem veltītajā konferencē tika apsriestas prasības 36 dažādiem fotoradaru iekārtu veidiem. Tika runāts, ka nav nekādas garantijas tam, ka konkrēts mērījums attiecas uz konkrētu transportlīdzekli. No 36 iekārtām vislielāko kritiku izpelnījās tieši *PoliScan*, jo radars nav precīzs, ja attēlā redzami divi vai vairāki transportlīdzekļi (šādā gadījumā mērījumu precīzitāti neesot iespējams garantēt). Problema

¹ [HTTP://WWW.ADAC.DE/INFOTESTSTRAT/RATGEBER-VERKEHR/VERKEHRSSUENDEN-AUSWIRKUNGEN/VERKEHRSKONTROLLEN-MESSFEHLER/DEFAULT.ASPX?COMPONENTID=103194&SOURCEPAGEID=48432](http://WWW.ADAC.DE/INFOTESTSTRAT/RATGEBER-VERKEHR/VERKEHRSSUENDEN-AUSWIRKUNGEN/VERKEHRSKONTROLLEN-MESSFEHLER/DEFAULT.ASPX?COMPONENTID=103194&SOURCEPAGEID=48432)

pastāvot tajā apstākļi, ka fotouzņēmums tiek izdarīts vairākus metrus pēc mērījuma veikšanas.

Šī ir atbilde tam, kā parādās daudzus piemēri visā pasaule, kur vecām automašinām, kuras kopš dzimšanas nespēj braukt ātrāk par 100 km/h, tiek atsūtītas fotogrāfijas un soda kvītis par ātrumu > 200 km/h – radars nosīkse superbaiku, taču, kad ieslēdzas fotoaparāts, superbaiks jau izloidojis no kadrā.

Vitronic radari ir vienīgie lāzerradari Latvijā. Tomēr, lai arī tie salīdzinājumā ar doplera tipa radariem pretendē uz precīzitāti, šīs apstāklis negarantē, ka tie ir nekļūdigi. Kāda žurnāla publikācijā tika aplūkots ADAC pētījums, kurā ar atkārtotu mērījumu palīdzību tika konstatēts, ka lāzerradaras pat stāvošām automašinām spēj uzrādīt ievērojamu ātrumu – 20–40 km/h –, ja radara darbības zonā iekļuvis cits transportlīdzeklis. Tika konstatēts, ka mērījumus ietekmē pat automašinas krāsa.

PAT CILVĒKS NESPĒJ ATŠĶIRT AUTOBUSU NO KRAVAS AUTOMOBIĻA

Izvirzāmi arī citi interesanti jaūtājumi, piemēram, pieļaujamā gaisa temperatūra. Fotoradaru lietošanas instrukcijas 9.1. punktā norādīts, ka tiem rekomendējamā āra temperatūra ir no +5 līdz +70 grādiem pēc Celsija. Taču šobrīd redzams, ka fotoradarus mēdz izmantot arī tad, ja ārā ir –10 grādi. Manā lietošanā ir internetā atrasta *PoliScan* instrukcija. Publiski gan Valsts policijas Prevencijas pārvaldes priekšnieks E. Zivtiņš, gan *Vitronic* pārstāvji apgalvo, ka šī instrukcija attiecas uz citiem reģioniem, taču reizē arī atsakās uzrādīt Latvijā lietoto radaru lietošanas instrukciju, bez kuras lēmuma pamatotības izvērtēšana nemaz nav iespējama. Uz attiecīgu iesniegumu policija atbild, ka viņu rīcībā neesot instrukcijas, bet *Vitronic* uz iesniegumu vispār neatbild. Tas, ka šādas informācijas iegūšanai nepieciešama tiesas starpniecība, var tikai

stiprināt pārliecību, ka šī biznesa projekta vienīgais mērķis ir naudas pelnīšana.

Lidztekus šim tehniskajām problēmām pastāv arī cilvēciskais faktors, kas novēr pie nepareiziem lēmumiem. Šeit redzams *PoliScan* fotoattēls un lēmums, kur Latvijā tika piemērots sods par autobusa vadīšanu pa Jūrmalas šoseju ar ātrumu 90 km/h pie atļautā ātruma 90 km/h (CSN 115.1. punkts nosaka, ka

normatīvo aktu īpatnību dēļ realitātē prettiesiski tiek piemērots transportlīdzekļa īpašniekam, nevis vainīgajam vadītājam, kā to nosaka likums.

No minētā panta skaidri un gaishi izriet, ka policijai, vadoties pēc foto un transportlīdzekļa reģistrācijas numura, ir jānoskaidro transportlīdzekļa vadītājs un tas jāsoda. *Vitronic* fotoradars nodrošina iespēju fiksēt vadītāju (lietošanas

instrukcijas 4.1. punkts). Gan radara ražotāvalstī Vācijā, gan tepat kaimiņos Lietuvā soda pārkāpumu izdarījušo vadītāju.

Līdzīgs viedoklis izteikts LR tiesībsarga R. Apsiša 2009. gada 7. septembra atzinumā Nr. 6 – 8/805. Ari jaunais tiesībsargs J. Jansons, atzīstot, ka esošais regulējums ļauj sodīt tos, kuri nav izdarījuši pārkāpumu,

acina grozīt soda piemērošanas kārtību. Līdzīgās domās ir arī Latvijas autoklubs LAMB un sabiedriskās politikas centrs *Providus*.

KĀ JĀSODA ĀTRUMA PĀRKĀPĒJS?

Saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu, jānoskaidro un jāsoda pārkāpumu izdarījušais vadītājs. Vienkārši tas ir tad, ja transportlīdzekļa īpašnieks un fotoattēlā redzamais vadītājs izrādās viena un tā pati persona. Šādā gadījumā policija salīdzina datubāzē esošo īpašnieka foto ar fotouzņēmumā redzamo foto. Ja līdzība acīmredzama, tad pieņem lēmumu par šo personu un tai nosūta lēmumu.

Savukārt, ja attēli nav līdzīgi, pilnīgi atšķiras vai īpašnieks/turētājs ir juridiska persona, tad policijai jānoskaidro braukušā vadītāja personība. Ceļu satiksmes likuma (CSL) 20. panta 5. daļa transportlīdzekļa īpašniekam uzliek pieņākumu sniegt ziņas par personu, kura vadījusi auto pārkāpuma konstatēšanas brīdi.

Ja transportlīdzekļa īpašnieks nesniedz informāciju, viņam piemēro naudas sodu 30–100 latu apmērā saskaņā ar LAPK 149.⁴ panta 9. daļu.

„Piemēram, ik dienu fotoradari stāv uz Krasta ielas zem Salu tilta virzienā uz centru un pirms Dienvidu tilta virzienā uz Rumbulu. Šajās vietas nekad nenotiek avārijas

ārpus apdzivotām vietām braukšanas ātrums autobusiem nedrīkst pārsniegt 90 km/h). No tā var secināt, ka ne fotoradars, ne lēmuma autors – reāls policists – nespēja atšķirt autobusu no kravas automobiļa, kuriem šajā pašā vietā atļauts braukt ar 80 km/h. Šis gadījums lieliski demonstrē to, kā kļūdās gan tehnika, gan cilvēks. Tāpat tas pierāda to, ka nevajag neko pārkāpt, lai saņemtu sveicienus no jaunajiem fotoradariem.

KAS JĀSODA – TRANSPORTLĪDZEKLĀ ĪPAŠNIEKS VAI VADĪTĀJS?

Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (LAPK) 149.⁸ pantā skaidri un gaishi teikts, ka “uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam”, kas nozīmē, ka teorētiski sodu piemēro un tas jāzieš tiekai vadītājam un nevienai citai personai. Tomēr Latvijā sods par pārkāpumiem, kuri fiksēti ar fotoradariem,

Administratīvā pārkāpuma protokols - lēmums Nr. FR00015.

2012. gada 20. janvāri
Pārkāpuma izdarīšanas vieta:
Babītes novads, autoceļš Riga-Ventspils (A-10), 16 km.
(Virzienā uz Jūrmalu)
Transportlīdzekļa marka un modepls:

Vadītās reģistrācijas numurs:
29. jūnija Ministru kabineta noteikums Nr. 571 „Ceļu satiksmes pārkāpums”
Pārkāpuma izdarīšanas datums un laiks:
2012. gada 14. janvāri, pilkt. 15:13
Pārkāpuma izdarīšanas vieta:
Babītes novads, autoceļš Riga-Ventspils (A-10), 16 km.
(Virzienā uz Jūrmalu)
Transportlīdzekļa marka un modepls:
Fiksētās reģistrācijas numurs:
Ceļu posmā atlautās transportlīdzekļa ātrums, kas noteikts 2004. gada noteikumi;
80 km/h
Pārkāpums fiksēts ar iekārtu:
PoliScan Speed M1HP (sērijas Nr. PS-650336) maksimālā ātrums; +3 %, ja ātrums > 100 km/h
Fiksētās braukšanas ātrums:
90 km/h
Fiksētās braukšanas ātrums (nemot vērt iekārtas ātrumu);
97 km/h
Pārkāpums Ceļu satiksmes noteikumu (CSN) punkts:
CSN 116. Ceļa posmā, kur uzstādītas attiecīgas ceļa zīmes, transportlīdzekļi drīkst braukt



Protams, likuma prasību izpilde šajā gadījumā krietiņi paildzinātu soda piemērošanu un radītu papildu slodzi administratīvajiem resursiem. Taču pilnīgi absurdā ir esošā situācija, kur apkartot pārkāpumus mēģina ar prettiesiskām metodēm. Tomēr sliecos domāt, ka iemesls ir cits. Vainīgā vadītāja identificēšana pēc fotoradara fotoattēla ietver privātās dzīves aizsardzības aspektu, kas aktualizē jautājumu par brīdinājuma zīmi pirms katras fotoradarā, kā tas redzams, braucot cauri Lietuvai, Polijai, Vācijai u. c. Šajās valstīs šādā veidā tiek panākts konkrēts mērķis – uzlabot satiksmes drošību. Savukārt Latvijā, izskatās, tas būtu preturūnā ar uzņēmuma biznesa plānu iegūt maksimālu peļņu.

KĀ SAVU RĪCĪBU ATTAISNO POLICIJA?

Policija savu rīcību mēdz attaisnot ar CSL 43.⁴ panta 5. daļu, kur noteikts, ka protokolu – lēmumu triju dienu laikā nosūta transportlīdzekļa ipašniekam/turētājam.

Taču, pirmkārt, šajā pantā nekas nav teikts par to, ka policijai ir tiesības lēmumā kā pārkāpēju norādit kādu citu, nevis LAPK 149.⁸ pantā norādito vadītāju, kurš izdarījis pārkāpumu.

Otrkārt, CSL 43.⁶ panta 5. daļa ir acīmredzami nelogiska, jo lēmums par soda uzlikšanu – kā jebkurš administratīvais akts – ir jāsūta personai, par kuru tas pieņemts: šajā gadījumā vainīgajam vadītājam. Tādējādi ir acīmre-

dzams, ka viens no šiem pantiem jāgroza, nemot vērā to, ko likumdevējs vēlas sodit – pārkāpēju vai īpašnieku. Pareizi būtu sodit pārkāpuma izdarītāju, kā tas šobrīd tiek paredzēts LAPK 149.⁸ pantā.

FOTORADARU TIESISKAS REGULĒJUMS – TRŪCĪGS

CSL 43.⁴ pants nosaka, ka braukšanas ātruma ievērošanu kontrolē ar tam paredzētām mērīcīcēm. CSL 43.⁶ panta 1. daļa nosaka, ka Ministru kabinets nosaka fotoiekārtu lietošanas kārtību. 2006. gada 22. augusta Ministru kabineta noteikumi Nr. 694 *Tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) izmantošanas kārtība* ar dažiem punktiem puslapas garumā neregulē gandrīz neko.

Piemēram, Vācijā katru reizi, kad privātpersona uzstāda portatīvo fotoradaru, tai līdzi dodas amatpersona, kura kontrolē radara izvietošanu un iestatišanu atbilstīgi ātruma režimam noteiktajā vietā.

Visbeidzot, 2007. gada 9. janvāra MK noteikumi Nr. 40 *Noteikumi par valsts metroloģiskajai kontrolei pakļauto mērīšanas līdzekļu sarakstu* nosaka, ka ātruma mērīšanas ierīces ir pakļautas metroloģiskajai kontrolei un radariem tā veicama reizi gadā. Praktiski verificēšana tikai konstatē faktu, ka sterilos apstākļos radars precīzi nosaka ātrumu. Tas arī diemžel viss.

TIESNESIS: FOTORADARI “IZSPIEŽ NAUDU NO BRAUCĒJIEM”

Valsts policijas mājaslapā par fotoradaru izvietošanu norādīts: “Radaru izvietošanā ģeogrāfiskie kritēriji nebūs galvenie – radari tiks izvietoti bīstamo ceļa posmu vietās – tur, kur notiek avārijas ar bojāgājušajiem un cietušajiem, kā arī potenciāli bīstamajās vietās, lai šādas avārijas nepieļautu.”²

Taču minētais ir tālu no patiesības. Piemēram, ik dienu fotoradari stāv uz Krasta ielas zem Salu tilta virzienā uz centru un pirms Dienvidu tilta virzienā uz Rumbulu. Šajās vietās nekad nenotiek

avārijas, kur nu vēl ar bojā gājušajiem, un tās nav potenciāli bīstamas vietas, jo pretējā virziena satiksme ir norobežota ar metāla nožogojumu, kustība notiek 3 joslās, gan ceļš, gan apkārtne ir labi pārskatāma, blakus nav ne skolu, ne bērnudārzu. Būtībā šajās vietās atļautajam ātrumam jābūt 70 km/h, nevis 50 km/h.

Taču šīs vietas ir ļoti *pateicīgas* no biznesa viedokļa, jo satiksme ir intensīva un šeit katrs normāls un pieredzējis vadītājs tīri instinktīvi brauc ātrāk par nelogiskajiem 50 km/h. Turklāt šīs vietas *pateicīgas* ar to, ka ceļazīmju režīmu nepārzinošie bieži nepamana 70 km/h zīmes darbības beigas, jo to liedz pa 1. joslu braucošie autobusi un kravas transportlīdzekļi (zīmes nav izvietotas virs katras joslas, kā tam vajadzētu būt). Arī tas, kā fotoradari tiek slēpti, pat naivajiem spēj sagraut pēdējās ilūzijas, ka fotoradariem ir kaut kāds sakars ar satiksmes drošību.

Kāds tiesnesis Vācijā pirms aptuveni gada pat atteicās sodit ātruma pārkāpējus, jo fotoradari “nevis palielina drošību, bet izspiež naudu no braucējiem”³.

UZMANĪBAS PIEKALŠANA SPIDOMETRAM RADA REĀLUS DRAUDUS SATIKSMES DROŠĪBAI

Soda iekasēšana par + 1 km/h ir vistirākā naudas raušana, kam nav ne mazākā sakara ar satiksmes drošību, tādējādi var tikt sodīti daudzi pārkāpumu neizdarījušie.

2012. gada 24. janvāra preses konferencē E. Zīviņš solīja, ka “fotoradaru nemākuligu izvietošanu drīz novērsīsim”, aizbildinoties ar “cilvēcīgo faktoru”. Šajā pašā preses konferencē viņš paziņoja, ka apdzīvotās vietās sāks sodīt no 54 km/h (54 minus kļūda 3 km/h, sods par pārsniegtu 1 km/h). Vispirms atcerēsimies, ka iepirkuma laikā tika publiskota informācija, ka par +1 km/h nesodis, kas krietiņi maina aprēķinus par potenciālajiem ienākumiem un ietekmē pretenentu loku. Taču jau tad visai nekorektā un necaurspīdīgā iepirkuma gaita radīja pārliecību, ka tas izskatās pēc šaura pietuvīnāto loka biznesa projekta un ilgi nebūs jāgaida sodīšana no +1 km/h.

³ VĀCIJAS TIESNESIS ATSAKĀS SODĪT ĀTRUMA PĀRKĀPEJUS. PIEJAMS: [HTTP://WWW.TVNET.LV/AUTO/JAUNUMI/353768-VACIJAS_TIESNESIS_ATSAKAS_SODIT_ATRUMA_PARKAPEJUS](http://WWW.TVNET.LV/AUTO/JAUNUMI/353768-VACIJAS_TIESNESIS_ATSAKAS_SODIT_ATRUMA_PARKAPEJUS) (APLŪKOTS 11.11.2010)

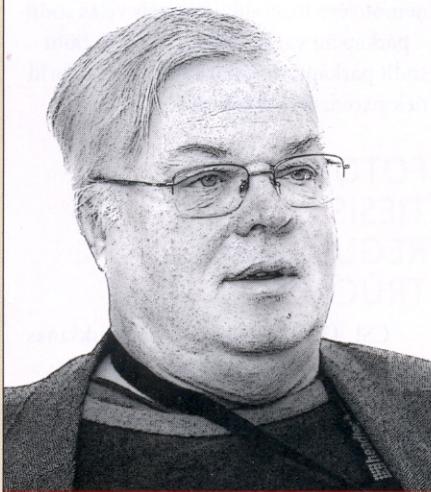
Tas, ko redz fotoaparāts, var nebūt tas pats, ko redz radars.

Taču atgriezīsimies pie "cilvēciskā faktora". Lielākā daļa uz Latvijas ceļiem esošo transportlīdzekļu nav aprīkoti ar kruīzkontroli. Šāda sodišana par tik niecīgu pārkāpumu (sods ir vienāds par pārkāpumu līdz 20 km/h) jau izraisījusi to, ka daudzu vadītāju uzmanība *piekalta* spidometram, nevis uz ceļa notiekošājam, kas rada reālus draudus satiksmes drošībai. Turklāt pēc šī paziņojuma var redzēt, ka daudzi fotoradariem brauc garām ar rezervi – ar ātrumu 45 km/h, kaut uz Krasta ielas atļauti 50 km/h, bet vajadzētu būt 70 km/h.

Taču pats traģiskākais šajā sakarā ir neko nepārkāpušu vadītāju sodišana spidometru rādījumu dēļ. Spidometri reti atspoguļo patieso braukšanas ātrumu, jo to rādījumus ietekmē riepas (pat to nodilums), spiediens tajās, gaisa temperatūra, ceļa segums u. c. faktori. Eiropas Padomes 1975. gada 26. jūnija Direktīva 75/443/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu atpakaļgaitu un spidometra ierīci paredz spidometra rādītāju pārbaudi konkrētos apstākļos (līdzīgi tas ir ar atšķirībām ražotāja uzrādītajos degvielas patēriņa rādītājos, kuri būtībā nekad neatbilst reālajiem).

Latvijā spidometru verifikācijas pienākums Nacionālajā metroloģijas centrā nav noteikts. Tādējādi, piemēram, ja pie atlautajiem 50 km/h vadītājs uzstādījis kruīzkontroli uz 50 km/h, tad automašīnas patiesais ātrums var izrādīties 55 km/h. Tādā gadījumā sods tiek piemērots, kaut arī nav izdarīts administratīvais pārkāpums. LAPK 9. pants par vairojumu atzīst nodomu vai neuzmanību, kuru vadītājs šajā gadījumā nav pieļāvis. Lai izvairītos no šādu neko nenoziegušos vadītāju sodišanas, robežu vajadzētu noteikt tikai ar +10 km/h. Pēc E. Zīvtiņa paziņojuma sekoja CSDD likumprojekts par naudas soda nepiemērošanu par ātruma pārsniegšanu līdz 10 km/h robežās. Ja šādi grozījumi tiks pieņemti, tas visu atrisinātu, bet, domāju, fotoradaru biznesa intereses šo iniciatīvu nogremdēs.

Gribējām, kā labāk, sanācā – kā vienmēr. Līdzīgi kā ar transportlīdzekļa evakuāciju, kas novietots uz tramvaja sliedēm, neko jau daudzus gadus nevar izdarīt, jo satiksmes drošība bez lielas peļņas acīmredzami neinteresē daudzus. **Ks**



Juris Kaža,
Nozare.lv

Ko nozīmē protesti pret ACTA? Tā ir neuzticības izpausme jebkurai mūsu varai un izklaides industrijas biznesa modeļiem

*Paranoia strikes deep
Into your life it will creep
It starts when you're always afraid
You step out of line, the man come and take you away
(Something's Happening Here – Buffalo Springfield)*

"Kaut kas te notiek." Tiktāl 60. gadu ASV rokgrupas dziesmas nosaukumā savā taisnība. Par Viltosanas novēšanas tirdzniecības nolīgumu (*Anti-Counterfeiting Trade Agreement* (ACTA)) varētu teikt to pašu – Latvijā un citās valstīs kaut kas notiek: diskusijas, protesti, satraukums par ACTA. Bet uz dažiem diskusiju un protestu aspektiem var arī attiekties augšā cītētais brīvi tulkojis pants:

*Paranoja cērt dziļi
Tavā dzīvē tā prot līst
Tas sākas, kad tev vienmēr bail
Solis pāri svītrai, un vīri nāks tevi savākt*

Vienā pusē – Latvijas valdība, kura ACTA izskatīja un parakstīja, sabiedrībai

to īsti nepamanot – tā uzskata, ka viss kārtībā. Par Latvijas un ES normatīviem aktiem – ACTA, ja turpinām līdzību ar dziesmu, bija tikai kārtējais piedziedājums, varbūt tikai nedaudz mainot vārdu secību. Otrā pusē – starp tiem, kas piketēja pret ACTA, – izskanēja pat apokaliptiskas bažas, ka nu visur un vienmēr izsekos, uzmanīs, sodis: "Vīri nāks tevi savākt!"

CITI FAKTORI LĪDZTEKUS KORU KARIEM

Mans skatījums – jāpalūkojas ārpus slēgtās kastes, kurā notiek šie koru kari – vienā pusē dziedot kā baznīcas skaņdarbā – "Kā iesākumā bija, tā tagad ir un tā būs ..", bet otri savukārt turpina *Buffalo Springfield* tekstu:

*There's something happening here
Te kaut kas notiek
What it is ain't exactly clear
Nav skaidrs, tieši kas
There's a man with a gun over there
Kāds vīrs tur stāv ar ieroci
Telling me I got to beware
Man saka, ka jāuzmanās*

Ārpus šī koru kariņa pastāv pilnīgi citi faktori, kas ietekmē domstarpības un kaislības par ACTA. Vispirms – pati ACTA tapšana bija daļēji slepena un – vismaz Latvijā – vienkārši nepamanīta. Nevalstiskās un attiecīgo nozaru organizācijas par to informēja vasaras vidū, jūlijā. Turklāt tobrīd ACTA netika (izņemot dažas interneta diskusiju aprindas) īpaši apstrīdēts. Viss troksnis sākās pēc tam, kad plaši, pat globāli izskanēja protesti pret samērā skarbo ASV likumprojektu, kas apkarotu pirātismu internetā (*Stop Online Piracy Act (SOPA)*). Tas, pēc pretinieku domām, būtu pagarinājis ASV likumu rokas (ķētnas) visa interneta garumā. Likumprojekts patlaban ir apturēts, tam pretojās pat vairākas lielas korporācijas, piemēram, *Google*.

DMITRIJS SMIRNOVS, ILZE NAGLA, LEONĀRS JĀKOBOSONS

Arī ja ACTA tiešām nav neko īpaši jaunu ieviesusi starptautiskajā autortiesību aizsardzībā, tās iniciatīva tagad tiek aplūkota uz aizdomu fona – proti, pasaules ekonomiski stiprākā valsts ar lielāko izklaides industriju bija centusies savu korporāciju