

SPRIEDUMS

Latvijas tautas vārdā

Rīgā

2011.gada 19.decembrī

Administratīvā rajona tiesa šādā sastāvā:
tiesnese I.Višķere,

piedaloties pieteicēja – pie administratīvās atbildības sauktās personas *M.A.* pilnvarotajam pārstāvim *E.D.*, kā arī trešajai personai - otram ceļu satiksmes negadījumā iesaistītajam transportlīdzekļa vadītājam *V.P.*,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc *M.A.* (personas kods /*personas kods*) pieteikuma par Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2009.gada 19.oktobra lēmuma Nr.3713 (administratīvā pārkāpuma protokols Nr.PA 511396) atcelšanu un pret pieteicēju ierosinātās administratīvās pārkāpuma lietas izbeigšanu.

Aprakstošā daļa

[1] 2009.gada 16.februārī uz Brīvības gatves un G.Zemgala gatves krustojuma Rīgā notika sadursme starp pieteicēja *M.A.* vadīto automašīnu un policista *V.P.* vadīto dienesta transportlīdzekli.

Saistībā ar šo notikumu tika sastādīti divi administratīvā pārkāpuma protokoli.

Pirmkārt, tika sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols Nr. PA 511396 (*24.lietas lapa*) par to, ka *M.A.* 2009.gada 16.februārī plkst.19.58 vadīja transportlīdzekli Audi A6, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, Rīgā pa G.Zemgala gatvi no Ieriķu ielas puses, iebrauca krustojumā ar Brīvības gatvi pie atļaujošā (zaļā) luksofora signāla un nedeva ceļu operatīvajam transportlīdzeklim Volvo S40, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, ar iedegtu mirgojošu zilu bākuguni un ieslēgtu speciālu skaņas signālu. Protokolā konstatēts, ka par šādu pārkāpumu ir paredzēta atbildība Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – LAPK) 149.¹⁶panta trešajā daļā.

Otrkārt, tika sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols Nr. PA 511397 (*23.lietas lapa*) par to, ka *V.P.* vadīja operatīvo transportlīdzekli Volvo S40, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, ar ieslēgtu speciālu skaņas signālu un iedegtu mirgojošu zilu bākuguni, un Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumā sadūrās ar transportlīdzekli Audi A6, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, kuru vadīja *M.A.* virzienā no Ieriķu ielas uz Gaujas ielu.

[2] Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas priekšnieka vietnieks 2009.gada 19.maijā pieņēma lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr.050/PA 511396 (turpmāk – sākotnējais lēmums) (*41.lietas lapa*), ar kuru saskaņā ar LAPK 149.¹⁶panta trešo daļu nolēma sodīt pieteicēju *M.A.* ar naudas sodu Ls 20 apmērā.

Savukārt 2009.gada 12.jūnijā Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja Administratīvās nodaļas priekšnieka vietnieks pieņēma lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr.050/PA 511397 (turpmāk arī – sākotnējais lēmums par *V.P.*) (*42.lietas lapa*), ar kuru saskaņā ar LAPK 149.⁴panta četrpadsmito daļu nolēma *V.P.* (operatīvā transportlīdzekļa vadītājam) izteikt brīdinājumu.

[3] Pieteicējs, nepiekrītot sākotnējiem lēmumiem, apstrīdēja tos augstākā iestādē, norādot,

ka nepamatoti saukts pie administratīvās atbildības par ceļa nedošanu operatīvajam transportlīdzeklim, jo, pirmkārt, attiecīgais policijas transportlīdzeklis vispār neesot bijis uzskatāms par operatīvo transportlīdzekli Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (turpmāk – Ceļu satiksmes noteikumi) 42.punkta izpratnē, un, otrkārt, negadījumā esot vainojams *V.P.*, nevis pieteicējs. *V.P.* esot pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 43. un 46.punkta prasības. Turklāt no video ieraksta esot skaidri dzirdams, ka policijas inspektore „pārmet” automobiļa Volvo vadītājam, ka viņš ir šķērsojis krustojumu pie luksofora aizliedzošā sarkanā signāla. Operatīvā transportlīdzekļa vadītājs pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu prasības, ignorējot savas kolēģes aizrādījumu, un šķērsoja krustojumu pie degoša aizliedzošā signāla luksoforā, ieslēdzot operatīvās skaņas signālus tikai divas sekundes pirms notikušās sadursmes.

Arī *V.P.* (operatīvā transportlīdzekļa vadītājs), nepiekrītot 2009.gada 12.jūnija lēmumam par viņa saukšanu pie administratīvās atbildības, apstrīdēja to augstākā iestādē, norādot, ka ir ievērojis Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (turpmāk – Ceļu satiksmes noteikumi) 4.3.punkta prasības, jo darīja visu iespējamo, lai neradītu draudus citiem satiksmes dalībniekiem, proti, savlaicīgi pārliecinājās par kustības drošību un konstatēja, ka neviens transportlīdzeklis netuvojas pa G. Zemgala gatvi ne no kreisās, ne no labās puses. *V.P.* norādīja, ka transportlīdzekļa Audi A6 vadītājam (pieteicējam *M.A.*) bija tehniska iespēja savlaicīgi pamanīt *V.P.* vadīto operatīvo transportlīdzekli un apturēt vadīto transportlīdzekli. *V.P.* arī norādījis, ka viņa teikto pierāda lietā esošais videoieraksts.

[4] 2009.gada 19.oktobrī Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietniece ar lēmumu Nr.3713 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums) (*10.-15.lietas lapa*) atcēla 2009.gada 12.jūnija lēmumu par automobiļa Volvo vadītāja *V.P.* saukšanu pie administratīvās atbildības un administratīvo lietvedību pret viņu izbeidza, bet atstāja spēkā sākotnējo lēmumu par automobiļa Audi vadītāja *M.A.* saukšanu pie administratīvās atbildības.

Pārsūdzētais lēmums pamatots ar turpmāk izklāstītajiem argumentiem.

[4.1] Liecinieku *GE.* un *ER.* liecības vērtējamas kritiski, jo tās neatbilst pārējiem pierādījumiem, tajā skaitā, video ierakstam, kas veikts pirms notikušā negadījuma.

Aculiecinieka *GE.* paskaidrojumā norādītais, ka brīdī, kad operatīvais transportlīdzeklis tuvojies krustojumam ar G. Zemgala gatvi, Brīvības gatves kreisajā braukšanas joslā atradušies divi pie luksofora sarkanās gaismas apturēti automobiļi, neatbilst tam, kas fiksēts video ierakstā, jo no video ieraksta redzams, ka kreisajā braukšanas joslā pirms sadursmes atradies viens apturēts transportlīdzeklis. *ER.* norādījis, ka veicis kreisā manevra izpildi no G. Zemgala gatves puses uz Brīvības gatvi un apturējis vadīto transportlīdzekli, lai dotu ceļu pretim braucošajiem transportlīdzekļiem, brīdī, kad notika ceļu satiksmes negadījums, tomēr no video ieraksta redzams, ka negadījuma brīdī neviena transportlīdzekļa, kas gatavotos veikt kreisā pagrieziena manevru no G. Zemgala gatves puses īsi pirms sadursmes nebija. Tāpat abu transportlīdzekļu vadītāji apgalvojuši, ka sadursmes brīdī operatīvajam transportlīdzeklim nebija ieslēgti operatīvā transportlīdzekļa skaņas signāli, kas neatbilst video ierakstā fiksētajam.

[4.2] Aculiecinieku *J.L.* un *J.M.* paskaidrojumi vērtējami kritiski, jo viņi ir savstarpēji pazīstami ar transportlīdzekļa Volvo vadītāju un var būt ieinteresēti lietas iznākumā par labu viņam.

[4.3] No video ieraksta, kurš uzņemts no policijas transportlīdzekļa, redzams, ka, tuvojoties G. Zemgala gatvei, policijas transportlīdzekļa vadītājam bija redzams, ka krustojums visā tā platumā ir brīvs un tam netuvojas neviens automobilis, kas brauktu pa G. Zemgala gatvi. Turpinot kustību krustojuma virzienā, pārredzamību policijas transportlīdzekļa vadītājam aizsedza kreisajā braukšanas joslā, pirms krustojuma, apturēts automobilis. Iebraucot krustojumā, operatīvā transportlīdzekļa vadītājam nebija ne mazākā pamata uzskatīt, ka krustojuma šķērsošana pie konkrētajiem apstākļiem var apdraudēt kādu citu transportlīdzekli, kas brauc pa G. Zemgala gatvi, jo tumšā diennakts laikā tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas pāris sekundes atpakaļ tikko tuvojās krustojumam pa G. Zemgala gatvi, bija jāredz un jādzird krustojumam tuvojošos operatīvo transportlīdzekli un jārīkojas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, proti, jādod tam ceļš.

[4.4] No video ieraksta redzams, ka operatīvā transportlīdzekļa skaņas un gaismas signāli,

pretēji automobiļa Audi vadītāja un minētā transportlīdzekļa pasažiera apgalvojumam, bija ieslēgti vismaz 4 sekundes pirms notikušās sadursmes, kas nozīmē, ka transportlīdzekļu vadītāju rīcībā attiecīgi reaģējot (reakcijas laiks mazāks par 1 sekundi) bija palikušas vismaz 3 sekundes laika, lai izvēlētos tālāko rīcības veidu, kas atbilst Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, un attiecīgi uzsākt tās izpildīšanu.

Kā izriet no automobiļa Audi pasažiera *M.R.* paskaidrojuma, automobiļa vadītājs, kas pa pirmo braukšanas joslu braucis blakus automobilim Audi A6, un vienlaicīgi ar pieteicēju uzsācis krustojuma šķērsošanu, brīdī, kad luksoforā iededzies kustību atļaujošais zaļais signāls, savlaicīgi veicis bremsēšanas manevru un apturējis vadīto automobili pirms notika sadursme. Minētais automobilis, kura vadītājs, pēc *M.R.* paskaidrojuma, paspēja apturēt transportlīdzekli pirms negadījuma, nebija redzams veiktajā video ierakstā, kas liecina par to, ka dotais automobilis, kā arī automobilis Audi 6 pietuvojās sadursmes vietai brīdī, kad viņu no operatora, kas atradies operatīvā transportlīdzekļa salonā, redzesloka aizsedza uz Brīvības gatves kreisajā braukšanas joslā apturētais automobilis. Tomēr, dotā transportlīdzekļa vadītājs, attiecīgi noreāģējot, izvairījās no sadursmes ar operatīvo transportlīdzekli, kas viņu kustību trajektoriju krustošanas vietai pietuvoties ātrāk, nekā pie kustību trajektoriju krustošanas vietai ar automobili Audi A6, ar kuru notika sadursme.

[4.5] No 2009.gada 11.maija Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta atzinuma Nr.09-487 izriet, ka automobiļa Audi vadītājam, automobili Volvo uztverot kā šķērslī un kustības bīstamību, būtu bijusi tehniskā iespēja izvairīties no transportlīdzekļu sadursmes, bremsējot attālumā, kas nav mazāks par 28m.

[4.6] No 2009.gada 25.septembra Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta atzinuma Nr.09-1420 izriet, ka automobiļa Audi vadītājam, pievēršot pietiekamu vērību situācijai uz ceļa, būtu bijusi tehniskā iespēja pamanīt operatīvo transportlīdzekli un novērst sadursmi ar to, dodot tam ceļu. Savukārt automobiļa Volvo vadītājam tuvojoties krustojumam un esot aptuveni 1 sekundes laika posmā pirms tā, apstāšanās ceļa attālumā no automobiļa Volvo kustības trajektorijas neviens automobilis neatradās. Līdz ar to automobilim Volvo tajā brīdī nebija nenovēršamu šķēršļu.

[4.7] Automobiļa Audi vadītājs apstākļos, kad viņam bijusi iespēja bremsējot, dot ceļu operatīvajam transportlīdzeklim un apturēt savu automobili pirms notika transportlīdzekļu sadursme, nav izpildījis Ceļu satiksmes noteikumu 40.punkta prasības.

[4.8] Nav ņemams vērā automobiļa Audi vadītāja *M.A.* iesniegumā norādītais attaisnojums par to, ka operatīvā transportlīdzekļa vadītājs nevarēja izmantot operatīvā transportlīdzekļa gaismas un skaņas signālus, jo nepildīja Ceļu satiksmes noteikumu 42.punkta paredzētos uzdevumus. Ceļu policijas darbinieku galvenais uzdevums ir nodrošināt satiksmes drošību, tajā skaitā aizturot Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpušās personas. Ceļu satiksmes noteikumu 42.punkta prasības paredz, ka policijas darbiniekam ir tiesības ieslēgt operatīvā transportlīdzekļa gaismas un skaņas signālus, lai novērstu draudus sabiedriskajai drošībai un kārtībai. No lietā esošā video ieraksta redzams, ka operatīvā transportlīdzekļa skaņas un gaismas signāli bija ieslēgti, lai apturētu Ceļu satiksmes noteikumus pārkāpjošu transportlīdzekļa vadītāju, kurš nebija ievērojis luksofora signāla prasības, ar ko radījis draudus satiksmes drošībai. Vienlaicīgi no video ieraksta redzams, ka automobiļa Volvo pasažiere aizrāda Ropažu un Brīvības gatves krustojuma šķērsošanu automobiļa Jaguar vadītājam, kura sekošanu uzsācis automobiļa Volvo vadītājs.

[5] 2009.gada 19.novembrī Administratīvajā rajona tiesā saņemts pieteicēja pieteikums par pārsūdzētā lēmuma atcelšanu un pret pieteicēju ierosinātās administratīvā pārkāpuma lietas izbeigšanu (*3.-6.lietas lapa*).

Pieteikums pamatots ar šādiem argumentiem.

[5.1] Konkrētajā gadījumā policijas transportlīdzeklis nebija uzskatāms par operatīvo transportlīdzekli.

No videoieraksta esot skaidri redzams, ka policijas darbinieki šajā gadījumā nepildīja nevienu no Ceļu satiksmes noteikumu 42.punktā noteiktajiem uzdevumiem, līdz ar to viņiem nebija tiesību ieslēgt skaņas signālu. No videoieraksta un tajā dzirdamās policistu sarunas ir nepārprotami redzams un dzirdams, ka nekāda automašīna Jaguar neko nav pārkāpusi un netiek vajāta. Policijas

automašīna mierīgi stāvēja pie Biķernieku un Brīvības ielas krustojuma, palaida vairākus transportlīdzekļus un tad pie aizliedzošā signāla izbrauca uz Brīvības ielas. Par nepamatotu braukšanu pie sarkanā aizliedzošā signāla policijas automašīnas vadītājs saņem kolēģes pārmetumus. Neviens automašīna nevarēja izbraukt pa aizliedzošo sarkano signālu pa Brīvības ielu, jo paši policisti izgriezās uz Brīvības ielas, pārkāpjot aizliedzošo sarkano signālu, kamēr pa Brīvības ielu braucošajiem transportlīdzekļiem vēl dega zaļais luksofora signāls.

Līdz ar to policistu paskaidrojumi un ziņojumi ir melīgi, jo ir pretrunā ar videoierakstā redzamo un dzirdamo. Lietā nav gūti nekādi pierādījumi tam, ka būtu jānovērš draudus sabiedriskajai drošībai un kārtībai, bez tam videoierakstā dzirdamā saruna apstiprina faktu, ka Volvo vadītājs savu iegribu dēļ vēlējies izmantot savas pilnvaras, ieslēdzot gaismas un skaņas signālus, lai lieki nebūtu jāgaida zaļās gaismas signāls luksoforā.

[5.2] Policijas transportlīdzekļa vadītājs rupji pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 43. un 46.punkta prasības.

Videoierakstā ir skaidri dzirdams, ka ceļu policijas darbiniece policijas transportlīdzekļa vadītājam pārmet braukšanu pie aizliedzošā sarkanā luksofora signāla uzreiz pēc izbraukšanas uz Brīvības ielas (turklāt Ceļu satiksmes noteikumi tiek pārkāpti bez ieslēgta speciālā skaņas signāla, ko aizliedz Ceļu satiksmes noteikumu 46.punkts). Pirms sarkanā signāla ieslēgšanās luksoforā pie krustojuma, kurā notika ceļu satiksmes negadījums, policijas darbiniece izteica pārmetumu policijas transportlīdzekļa vadītājam. Tad tika ieslēgts skaņas signāls un jau pēc 2 sekundēm policijas darbiniece iebļāvās, pēc tam arī notika ceļu satiksmes negadījums. No video ieraksta ir nepārprotami redzams, ka policijas transportlīdzekļa vadītājs rupji ignorē Ceļu satiksmes noteikumu prasības, neskatoties uz savas kolēģes vairākkārtīgiem aizrādījumiem.

[5.3] Policijas transportlīdzeklim skaņas signāls netika ieslēgts savlaicīgi. 2 sekunžu laikā signālu neviens nepaspēja uztvert. Tas arī izriet no lietā esošajām liecinieku liecībām. Proti, liecinieks *E.R.* norādījis, ka policijas automašīna Volvo S40 ar iedegtām bākugunīm lielā ātrumā un bez brīdinošā skaņas signāla iebrāuca krustojumā un izraisīja ceļu satiksmes negadījumu. Arī liecinieks *GE.* norādījis, ka pēkšņi policijas auto iededza zilās bākugunis un aizbrauca pie sarkanās gaismas. Policijas auto Volvo ar iedegtām tikai zilajām bākugunīm, bez skaņas signāla brauca pāri pie degoša aizliedzošā signāla luksoforā Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumam.

[5.4] Pārsūdzētā lēmuma tapšanas gaitā lieciniekiem tika draudēts, ar draudiem panākot sākotnējo liecību mainīšanu. Šādai pierādījumu iegūšanai ir maza ticamības pakāpe.

[6] 2010.gada 7.janvārī tiesā saņemts atbildētāja rakstveida paskaidrojums (*21.-22.lietas lapa*), kurā atbildētājs norādījis, ka pieteikumu neatzīst un lūdz tiesu to noraidīt. Paskaidrojums pamatots ar tiem pašiem argumentiem, kurus atbildētājs bija ietvēris pārsūdzētajā lēmumā un kas atspoguļoti šā sprieduma 4.punktā.

Papildus atbildētājs norādījis šādus argumentus.

[6.1] Nav pamatots pieteikumā paustais viedoklis, ka automobilis Volvo nav piedalījies ceļu satiksmē kā operatīvais transportlīdzeklis. Kā izriet no video ieraksta, uz kuru pamatojas pieteicēja iebildumi, automobilis Volvo vismaz 4-5 sekundes pirms notikušās sadursmes braucis ar ieslēgtiem operatīvā transportlīdzekļa skaņas signāliem. Nepieciešamība ieslēgt operatīvā transportlīdzekļa skaņas signālus bija pamatota ar nepieciešamību apturēt transportlīdzekli, kura vadītājs divas reizes šķērsojis krustojumus pie kustību aizliedzošā sarkanā signāla. Līdz ar to automobiļa Volvo vadītāja rīcība konkrētajā gadījumā atbilda Ceļu satiksmes noteikumu 42.punkta prasībām.

[6.2] Nav pamatots pieteikumā paustais viedoklis par to, ka blakus transportlīdzekļa Volvo vadītājam sēdošā automobiļa pasažiere, policijas darbiniece *J.L.*, norāda uz automobiļa Volvo vadītāju kā uz luksofora signālu prasību pārkāpēju. No video ieraksta redzams, ka pārmetumi par luksofora šķērsošanu pie kustību aizliedzošā sarkanā signāla tiek izteikti attiecībā pret automobiļa Jaguar vadītāju.

[7] Tiesas sēdē pieteicēja pārstāvis pieteikumu uzturēja uz tajā norādīto argumentu pamata. Pieteicēja pārstāvis uzsvēra, ka operatīvā transportlīdzekļa skaņas signālam ir tāda īpatnība, ka, to

izdzirdot, nav iespējams uzreiz saprast, no kuras puses tieši skaņa nāk. Tādējādi apstākļos, kad skaņas signāls tika ieslēgts tikai pāris sekundes pirms sadursmes, savukārt operatīvā transportlīdzekļa redzamību pieteicējam aizšķērsoja gan tā automašīna, kas atradās blakus pieteicēja automašīnai, gan tā automašīna, kas atradās blakus policijas automašīnai, pieteicējam nebija iespējams noreāģēt, ka tuvumā atrodas operatīvais transportlīdzeklis. Līdz ar to pieteicēju nevar vainot par to, ka viņš neesot devis ceļu operatīvajam transportlīdzeklim.

Pieteicēja pārstāvis tiesas sēdē norādīja arī to, ka lietas materiālos esošie iestādes iegūtie ekspertu atzinumi ir vērtējami kritiski, jo, pirmkārt, ekspertiem netika uzdoti lietas izšķiršanai būtiskie jautājumi, otrkārt, eksperti nebija brīdināti par kriminālatbildību par apzināti nepareiza atzinuma nesniegšanu, un, treškārt, pieteicējam netika dota iespēja ekspertam uzdot savus jautājumus.

[8] Atbildētāja pārstāvis uz tiesas sēdi nebija ieradies un nebija tiesu informējis par neierašanās iemesliem, kā arī nebija lūdzis atlikt lietas izskatīšanu. Šādos apstākļos tiesa nesaskatīja objektīvus šķēršļus lietu izskatīt bez atbildētāja pārstāvja klātbūtnes.

[9] Uz tiesas sēdi bija aicināts un ieradās arī otrs ceļu satiksmes negadījumā iesaistītais transportlīdzekļa vadītājs *V.P.*

Saistībā ar viņa procesuālo statusu, tiesa pirmkārt, konstatē, ka 2009.gada 23.novembra lēmumā, ierosinot konkrēto lietu, tiesnesis *V.P.* šajā lietā bija pieaicinājis kā cietušo (*2.lietas lapa*). Tomēr tiesa uzskata, ka, ņemot vērā LAPK 261.panta pirmajā daļā ietvertu cietušās personas statusa regulējumu, *V.P.* konkrētajā gadījumā nav pamata atzīt cietušās personas statusu. Proti, saskaņā ar LAPK 261.panta pirmo daļu cietušais administratīvā pārkāpuma lietā ir persona, kurai ar administratīvo pārkāpumu ir nodarīts morāls, fizisks vai mantisks kaitējums un kura administratīvā pārkāpuma lietā ir izteikusi lūgumu atzīt to par cietušo. Konkrētajā gadījumā *V.P.* nav norādījis, ka viņam ceļu satiksmes negadījuma rezultātā būtu bijis nodarīts fizisks vai morāls kaitējums (gluži pretēji, *V.P.* paskaidrojumos konsekvēnti uzsvērts, ka viņš notikumā nav cietis (*sk., piemēram, lietas 28.lapu*)), savukārt mantiskais zaudējums, kas radies sakarā ar automašīnas bojājumiem, ir vērtējams kā nodarīts automašīnas īpašniekam (*V.P.* nebija automašīnas īpašnieks). Tādējādi tiesa konstatē, ka *V.P.* ar konkrētajā administratīvā pārkāpuma lietā pieteicējam “inkriminēto” pārkāpumu nav nodarīts ne fizisks, ne morāls, ne mantisks kaitējums. Turklāt *V.P.* pats arī nav izteicis lūgumu, lai viņu atzītu par cietušo šajā lietā. Tādējādi *V.P.* šajā administratīvā pārkāpuma lietā nav cietušais. Vienlaikus, ņemot vērā, ka konkrētā administratīvā pārkāpuma lieta ir saistīta ar ceļu satiksmes negadījumu, kurā bijuši iesaistīti divi transportlīdzekļu vadītāji, proti, gan pieteicējs, gan *V.P.*, tiesas ieskatā, otra autovadītāja pieaicināšana šādā lietā ir pieļaujama, pēc analogijas piemērojot Administratīvā procesa likumā paredzēto trešās personas institūtu.

Tiesas sēdē *V.P.* norādīja, ka pieteicējs pamatoti sodīts par to, ka nedeva ceļu *V.P.* vadītajam operatīvajam transportlīdzeklim. *V.P.* uzsvēra, ka pieteicējam bija pietiekams laiks sadzirdēt operatīvā transportlīdzekļa skaņu signālu un noreāģēt, apturot savu transportlīdzekli.

Motīvu daļa

[10] Konkrētajā gadījumā pieteicējs ir vērsies tiesā, jo nepiekrīt tam, ka būtu vainojams administratīvajā pārkāpumā, par kura izdarīšanu viņš ir saukts pie administratīvās atbildības. Līdz ar to pieteicējs (viņa pārstāvis) ir lūdzis atcelt pārsūdzēto lēmumu un izbeigt pret pieteicēju ierosināto administratīvā pārkāpuma lietu.

Pārbaudījusi lietas materiālus, uzklaudījusi procesa dalībnieku paskaidrojumus, kā arī izvērtējusi lietā esošos pierādījumus, tiesa atzīst, ka pieteikums ir pamatots un apmierināms.

[11] Saskaņā ar LAPK 285.pantu tiesa, izskatot sūdzību par lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā, pārbauda pārsūdzētā lēmuma likumību un pamatotību.

No minētās tiesību normas izriet, ka, pārbaudot iestādes lēmumu administratīvā pārkāpuma

lietā, tiesai jāvērtē, vai pārsūdzētais lēmums atbilst tiesību normām un ir pamatots ar pārbaudītiem un pierādītiem faktiskajiem apstākļiem, proti, vai iestāde ir pamatoti atzinusi personu par vainīgu konkrētā administratīvā pārkāpuma izdarīšanā un vai šai personai līdz ar to ir piemērots atbilstošs administratīvais sods.

[12] Administratīvās atbildības pamats ir administratīvā pārkāpuma sastāvs, kas jākonstatē personas nodarījumā. Proti, lai personu administratīvi sodītu (un lēmums par sodīšanu būtu tiesisks un pamatots), jākonstatē LAPK paredzēto objektīvo un subjektīvo pazīmju kopums – administratīvā pārkāpuma objekts, objektīvā puse, subjekts un subjektīvā puse (*sal. Augstākās tiesas Senāta 2006.gada 22.decembra sprieduma lietā Nr.SKA-571/2006 8.punkts*).

Pārsūdzētais lēmums par pieteicēja saukšanu pie administratīvās atbildības ir pamatots ar Ceļu satiksmes noteikumu 40.punktu un LAPK 149.¹⁶ panta trešo daļu.

Ceļu satiksmes noteikumu 40.punkts (*šeit un turpmāk tiesību normas redakcijā uz administratīvā pārkāpuma izdarīšanas brīdi*) noteic, ka gadījumā, ja tuvojas operatīvais transportlīdzeklis ar iedegtu mirgojošu zilu bākuguni un ieslēgtu speciālu skaņas signālu, citiem ceļu satiksmes dalībniekiem jānodod tam ceļš.

Savukārt LAPK 149.¹⁶ panta trešā daļa paredz, ka par ceļa nedošanu noteiktajā kārtībā operatīvajam transportlīdzeklim uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no divdesmit līdz piecdesmit latiem.

No minētajām tiesību normām izriet, ka, lai transportlīdzekļa vadītāju sauktu pie administratīvās atbildības saskaņā ar LAPK 149.¹⁶ panta trešās daļas tiesību normu, nepieciešams konstatēt, ka transportlīdzekļa vadītājs nedeva ceļu operatīvajam transportlīdzeklim, kaut arī saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem konkrētajos apstākļos tas būtu bijis jādara. Turklāt no šīs tiesību normas arī izriet, ka persona par šādu pārkāpumu ir saucama pie administratīvās atbildības gan tad, ja pārkāpums izdarīts aiz neuzmanības, gan tad, ja tas izdarīts apzināti – ar nodomu.

Saskaņā ar LAPK 10.pantu administratīvais pārkāpums atzīstams par izdarītu ar nodomu, ja persona, kas to izdarījusi, ir apzinājusies savas darbības vai bezdarbības prettiesisko raksturu, paredzējusi tās kaitīgās sekas un vēlējusies vai apzināti pieļāvusi šo seku iestāšanos. Savukārt saskaņā ar LAPK 11.pantu administratīvais pārkāpums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības, ja persona, kas to izdarījusi, ir paredzējusi savas darbības vai bezdarbības kaitīgo seku iestāšanās iespēju, bet vieglprātīgi paļāvusies, ka tās varēs novērst, vai arī nav paredzējusi šādu seku iestāšanās iespēju, kaut gan tai vajadzēja un tā varēja tās paredzēt.

[13] Tiesas ieskatā, izvērtējot, vai personas darbībās ir LAPK 149.¹⁶ panta trešajā daļā paredzētā administratīvā pārkāpuma sastāvs, īpaši vērtējot to, vai ir konstatējama subjektīvā puse, jāņem vērā turpmāk minētais.

Kā jau iepriekš norādīts, saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 40.punktu personai ir jānodod ceļš “gadījumā, ja tuvojas operatīvais transportlīdzeklis” (proti, tāds transportlīdzeklis, kuram ieslēgtas bākugunis un skaņu signāls). Tiesas ieskatā, no minētās tiesību normas loģiski secināms, ka persona minēto pienākumu dot ceļu var izpildīt vienīgi tad, ja personai ir objektīvi iespējams konstatēt faktu, ka tuvojas operatīvais transportlīdzeklis. Proti, lai persona varētu dot ceļu operatīvajam transportlīdzeklim, faktiskajiem apstākļiem ir jābūt tādiem, ka persona objektīvi, ievērojot pienācīgu uzmanību, ir varējusi pamanīt, ka tās braukšanas virzienā tuvojas operatīvais transportlīdzeklis ar ieslēgtām bākugunīm un skaņas signālu, kuram līdz ar to būtu jānodod ceļš. Citiem vārdiem sakot, kādam ceļu var dot tikai tad, ja šis “kāds” ir pamanāms.

Līdz ar to LAPK 149.¹⁶ panta trešajā daļā paredzēto pārkāpumu (ceļa nedošanu) aiz neuzmanības persona var izdarīt tad, ja ir konstatējams, ka personai konkrētajos apstākļos bija objektīva iespēja, pievērsot pienācīgu uzmanību, pamanīt operatīvo transportlīdzekli tik savlaicīgi, ka vēl paliek laiks noreāģēt un dot ceļu, bet nevērīgas attieksmes dēļ persona operatīvo transportlīdzekli vai nu nav pamanījusi, vai ir pamanījusi, bet vieglprātīgi paļāvusies, ka varēs to apsteigt vai apbraukt, nedodot ceļu.

Izskatāmajā lietā pieteicējs ir apgalvojis, ka operatīvo transportlīdzekli (ja tas vispār

konkrētajā gadījumā bija vērtējams kā operatīvais transportlīdzeklis) pamanījis tik vēlu, ka vairs nebija iespējams noreagēt un dot tam ceļu. Pieteicēja ieskatā, iemesls šādai novēlotai transportlīdzekļa pamanīšanai ir tas, ka operatīvajam transportlīdzeklī skaņu signāls tika ieslēgts tikai pāris sekundes pirms sadursmes.

Ievērojot minēto, tiesa uzskata, ka konkrētajā lietā ir būtiski noskaidrot, vai pieteicējam bija objektīva iespēja pamanīt operatīvo transportlīdzekli pietiekami savlaicīgi, lai būtu bijis laiks noreagēt un dot šim transportlīdzeklī ceļu.

[14] Pārkāpuma objektīvo un subjektīvo pazīmju kopumu konstatē, izvērtējot lietā esošos pierādījumus.

Saskaņā ar LAPK 243.panta pirmo daļu pierādījumi administratīvā pārkāpuma lietā ir jebkuri fakti, uz kuru pamata institūcijas (amatpersonas) likumā noteiktajā kārtībā nosaka administratīvā pārkāpuma esamību vai neesamību, pie administratīvās atbildības sauktās personas vainu un citus apstākļus, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

Saskaņā ar šā panta otro daļu, panta pirmajā daļā minētos faktus citstarp konstatē ar protokolu par administratīvo pārkāpumu, ar tās personas paskaidrojumiem, kuru sauc pie administratīvās atbildības, ar liecinieku liecībām un citiem dokumentiem, kā arī pārkāpumus fiksējošiem tehniskiem līdzekļiem (foto, video) (...).

[15] Pārbaudot izskatāmajā lietā esošos pierādījumus, tiesa konstatē:

[15.1] Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā Nr.EZ 108535 (*29.lietas lapa*) norādīts, ka 2009.gada 16.februārī plkst.19.58 Rīgā, Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumā notika ceļu satiksmes negadījums starp transportlīdzekli Audi A6, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* (vadītājs – M.A.) un transportlīdzekli Volvo S40, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/* (vadītājs – V.P.). Protokolā arī norādīts, ka abiem transportlīdzekļu vadītājiem tika sastādīti administratīvā pārkāpuma protokoli (PA 511396 un PA 511397), bet, tā kā uz vietas nevarēja nopratināt visus aculieciniekus un abi transportlīdzekļu vadītāji sniedza pretrunīgas liecības, lēmums uz vietas netika pieņemts.

Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolam pievienota arī notikuma vietas shēma, kurā fiksēts automašīnu stāvoklis pēc avārijas.

[15.2] 2009.gada 16.februārī pieteicējam sastādītajā administratīvā pārkāpuma protokolā (*24.lietas lapa*) (kura saturs atspoguļots šā sprieduma 1.punkta trešajā atkāpē) paskaidrojumu daļā pieteicējs norādījis, ka protokolā norādītajam nepiekrīt, jo transportlīdzeklī Volvo (proti, policijas transportlīdzeklī) nebija ieslēgts speciālais skaņas signāls un pieteicējs šo transportlīdzekli nevarēja pamanīt, jo viņam blakus atradās cita automašīna.

[15.3] 2009.gada 16.februāra (proti, negadījuma dienas) pieteicēja izvērstākajā paskaidrojumā (*27.lietas lapa*) norādīts, ka tika vadīts transportlīdzeklis Audi A6 ar valsts reģistrācijas numuru */reģistrācijas numurs/* pa G.Zemgala gatvi no Ieriķu ielas puses Brīvības ielas virzienā un, pārbraucot Brīvības ielas krustojumu pie degošas zaļās gaismas luksoforā, notika sadursme ar ceļu policijas automašīnu Volvo, valsts reģistrācijas numurs */reģistrācijas numurs/*. Policijas transportlīdzeklī bija ieslēgtas bākugunis bez skaņas signāla. Pieteicēja vadītā mašīna bija apdrošināta. Cietušo nebija. Pieteicēja vadītājai mašīnai tika bojāts motora pārsegs, priekšējais logs, abi spārni, bampers, radiators, automašīnas panelis un stūre, iespējams, motors. Minētajam ceļu satiksmes negadījumam bija arī liecinieki – E.Z. un G.E. Liecinieki aizbrauca projām no notikuma vietas, jo, aprunājoties ar Ceļu policijas darbiniekiem, viņi pieteicējam paskaidroja, ka pašlaik lieciniekiem liecības nav jāsniedz. Liecības būšot jāsniedz Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldē, Gaujas ielā.

Pieteicējs paskaidrojumā arī norādījis, ka operatīvā transportlīdzekļa vadītājs un blakussēdētājs apliecināja, ka policijas transportlīdzeklī nebija ieslēgta speciālā signālierīce un policijas darbinieki līdz ar to ir vainīgi ceļu satiksmes negadījumā. Policijas darbinieku teikto varot apliecināt pieteicēja automašīnas pasažieri, piemēram, pasažieris M.R.

[15.4] Pieteicēja vēlāk sniegtajā paskaidrojumā (datums nav norādīts) (*32.lietas lapa*) par

konkrēto notikumu norādīta iepriekšējā paskaidrojumā sniegtajai informācijai analoga informācija. Tostarp pieteicējs paskaidrojis, ka, sākot kustību pie degošas zaļās gaismas luksoforā, tika iebraukts krustojumā. Bija sasniegts apmēram 30 km/h liels braukšanas ātrums. Pieteicēja vadītais transportlīdzeklis atradās kreisā malējā joslā, blakus brauca cits transportlīdzeklis. Pārbraucot Brīvības gatves pirmās divas joslas, trešajā joslā notika sadursme ar Ceļu policijas transportlīdzekli Volvo S 40, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/. Operatīvais transportlīdzeklis nebija sadzirdams, jo tam nebija ieslēgts speciālais skaņas signāls. Pamanīt operatīvo transportlīdzekli nebija iespējams, jo blakus atradās cits transportlīdzeklis, kas aizsedza redzamības loku. Notika sadursme, pieteicēja vadītais transportlīdzeklis palika krustojuma vidū.

[15.5] 2009.gada 6.augusta pieteicēja paskaidrojumā (*57.lietas lapa*) par konkrēto notikumu norādīta iepriekšējais paskaidrojums sniegtajai informācijai analoga informācija. Tostarp pieteicējs uzsvēris, ka policijas transportlīdzekli nebija iespējams redzēt, jo starp pieteicēja vadīto transportlīdzekli un policijas transportlīdzekli atradās cits transportlīdzeklis (pieteicējs neatceras kāds transportlīdzeklis) G. Zemgala gatves labajā joslā. Policijas transportlīdzeklim pirms sadursmes nebija ieslēgts skaņas signāls un bākgūnis. Pieteicējs norādījis, ka viņam liekoties, ka bākgūnis tika ieslēgtas tikai pēc sadursmes.

[15.6] 2009.gada 16.februāra *V.P.* paskaidrojumā (*28.lietas lapa*) norādīts, ka 2009.gada 16.februārī viņš pildīja savus dienesta pienākumus ekipāžas sastāvā Nr.5010 ar dienesta automašīnu Volvo, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, kopā ar jaunākajiem inpektoriem *J.L.* un *J.M.* Policijas transportlīdzeklis tika novietots Biķernieku ielas un Brīvības gatves krustojuma labajā pusē, lai kontrolētu, vai transportlīdzekļu vadītāji ievēro luksoforu signālu prasības. Ap plkst.19.45 tika pamanīts transportlīdzeklis Jaguar, kurš šķērsoja konkrēto krustojumu no Strukturu ielas puses G.Zemgala gatves virzienā taisnā virzienā pie kustību aizliedzošā (sarkanā) signāla luksoforā. *V.P.* dienesta transportlīdzeklim ieslēdza zilo bākgūni, skaņas signālu un brauca pakal pārkāpējam, kurš Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumu arī šķērsoja pie degoša sarkanā luksofora signāla. Pēkšņi no kreisās puses izbrauca un policijas transportlīdzekli ietriecās automašīna Audi A6 ar valsts reģistrācijas numuru /*reģistrācijas numurs*/. *V.P.* norādījis, ka Brīvības un G. Zemgala gatvju krustojumu šķērsoja pie sarkanā luksofora signāla, bet dienesta transportlīdzeklim bija iedegtas zilās bākgūnis un skaņas signāli. Sadursmes rezultātā dienesta transportlīdzeklim tika bojāts priekšējais atdurstienis, kreisais priekšējais spārns, kreisās priekšējās durvis, aizmugures kreisās durvis un aizmugures atdurstienis. *V.P.* norādījis, ka pats ceļu satiksmes negadījumā nav cietis. Pirms sadursmes dienesta automašīna bija tehniskā kārtībā. Ar automašīnu Audi A6 sadursme notika Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumā.

[15.7] *V.P.* prezumējami vēlāk iesniegtajā (datums nav norādīts) dienesta ziņojumā (*37.lietas lapa*) norādīta iepriekš minētajā *V.P.* paskaidrojumā sniegtajai informācijai analoga informācija. Tostarp norādīts, ka, veicot automašīnas Jaguar vajāšanu, *V.P.* ar transportlīdzekli Brīvības gatves un G.Zemgala gatves krustojumā, kur notika sadursme ar transportlīdzekli Audi A6, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/. *V.P.* redzējis, ka no kreisās puses pa G. Zemgala gatvi tuvojās pelēkas krāsas automašīna, kas apstājās un palaida patruļautomašīnu. Otru automašīnu, kas brauca pa otru joslu aiz šīs pelēkās automašīnas, *V.P.* neesot pamanījis. Kāpēc Audi A6 vadītājs nenobremzēja, *V.P.* nezina. Patruļautomašīnai bija ieslēgtas bākgūnis un speciālie skaņas signāli.

[15.8] 2009.gada 9.jūlija paskaidrojumā (*51.lietas lapa*) *V.P.* papildus savam iepriekš sniegtajam paskaidrojumam norādījis, ka sekojot līdzī pārkāpēja automašīnai, tika piebraukts pie Brīvības un G. Zemgala gatvju krustojuma ar speciāliem skaņas un gaismas signāliem. *V.P.* pārliecinājies, ka krustojums ir brīvs, tādēļ tika turpināta kustība. Pēdējā brīdī tika pamanīts, ka no kreisās puses strauji tuvojas automašīna, kura izbrauca aiz automašīnas, kas bija apstājusies kreisajā pusē, lai dotu ceļu policijas transportlīdzeklim. *V.P.* norādījis, ka nav vainīgs negadījuma izraisīšanā, jo bija ievērojis Ceļu satiksmes noteikumu prasības.

[15.9] 2009.gada 16.februāra Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Ceļu policijas bataljona jaunākā inspektora *J.M.* paskaidrojumā (*25.lietas lapa*) norādīts, ka 2009.gada 16.februārī viņš pildīja savus dienesta pienākumus ekipāžas sastāvā Nr.5010 kopā ar *J.L.* un *V.P.* Ar policijas transportlīdzekli tika stāvēts Biķernieku un Brīvības ielu krustojumā un vērots, kā transportlīdzekļu

vadītāji izpilda luksofora signāla prasības. Ap plkst.18.53, brīdī, kad luksoforā iedegās sarkanais signāls, krustojumu no Lielvārdes ielas puses, braucot pa Brīvības gatvi G. Zemgala gatves virzienā, šķērsoja tumšas krāsas transportlīdzeklis Jaguar. Pēc tam tika uzsākta minētā transportlīdzekļa vajāšana, ieslēdzot policijas transportlīdzeklim speciālos skaņas signālus un bākugunis. Automašīna Jaguar šķērsoja arī nākamo – G. Zemgala gatves un Brīvības gatves krustojumu pie degoša aizliedzošā signāla luksoforā. Policijas transportlīdzeklis turpināja minētā transportlīdzekļa vajāšanu. Iebraucot G. Zemgala un Brīvības gatves krustojumā, pēkšņi no kreisās puses (Ieriķu ielas puses) dienesta mašīnā ietriecās transportlīdzeklis Audi A6, reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/. Dienesta transportlīdzekli vadīja V.P. Cietušo nebija.

[15.10] J.M. 2009.gada 4.marta dienesta ziņojumā (*35.lietas lapa*) norādīta viņa iepriekšējā ziņojumā sniegtajai informācijai analoga informācija. Tostarp norādīts, ka, uzsākot transportlīdzekļa Jaguar, kurš šķērsoja arī G.Zemgala un Brīvības gatves krustojumu pie degoša sarkanā luksofora signāla, vajāšanu, pirms krustojuma policijas transportlīdzeklim tika ieslēgti speciālie skaņas signāli. Iebraucot G.Zemgala un Brīvības gatves krustojumā, dienesta transportlīdzeklī no kreisās puses ietriecās transportlīdzeklis Audi A6, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/, kurš brauca pa otro joslu un kura skatu bija aizsegusi pirmā mašīna, kas brauca pa pirmo joslu. Pa pirmo joslu braucošā mašīna, ieraugot dienesta automašīnu, apstājās, tādējādi aizsedzot skatu transportlīdzekļa Audi A6 vadītājam. Transportlīdzeklis Audi A6, nepaspējot apstāties, ietriecās policijas automašīnā.

[15.11] 2009.gada 9.jūlijā J.M. paskaidrojumā (*50.lietas lapa*) (papildus savam iepriekš sniegtajam paskaidrojumam) norādījis, ka, sekojot automašīnai, kura šķērsoja Brīvības gatves un Ropažu ielas krustojumu pie aizliedzošā sarkanā luksofora signāla un vēlāk arī Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumu, braucot pa Brīvības gatvi un piebraucot tuvāk G. Zemgala un Brīvības gatvju krustojumam ar speciāliem skaņas un gaismas signāliem, tika novērots, ka minētais krustojums bija brīvs un no kreisās puses nevienas automašīnas nebija, kā arī sadursmes brīdī nestāvēja neviena automašīna uz G. Zemgala gatves no Gaujas ielas puses pirms G. Zemgala un Brīvības gatvju krustojuma.

[15.12] 2009.gada 16.februāra Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes jaunākās inspektora J.L. paskaidrojumā (*26.lietas lapa*) norādīts, ka 2009.gada 16.februārī viņa pildīja savus dienesta pienākumus ekipāžas sastāvā Nr.5010 kopā ar V.P. un J.M. Ar policijas transportlīdzekli tika stāvēts Biķernieku un Brīvības ielu krustojumā un vērots, kā transportlīdzekļu vadītāji izpilda luksofora signāla prasības. Ap plkst.18.53, brīdī, kad luksoforā iedegās sarkanais signāls, krustojumu šķērsoja melns transportlīdzeklis - Jaguar. Policijas transportlīdzeklis uzsāka minētā transportlīdzekļa vajāšanu, ieslēdzot policijas transportlīdzeklim speciālos skaņas signālus un bākugunis. Automašīna Jaguar šķērsoja arī nākamo krustojumu ar G. Zemgala gatvi pie degoša aizliedzošā signāla luksoforā. Policijas transportlīdzeklis turpināja minētā transportlīdzekļa vajāšanu. Pie policijas transportlīdzekļa stūres atradās V.P. G. Zemgala un Brīvības gatves krustojumā no kreisās puses pēkšņi izbrauca transportlīdzeklis Audi A6 un ietriecās patruļmašīnas kreisajā sēnā. Cietušo nebija.

[15.13] J.L. 2009.gada 4.marta dienesta ziņojumā (*36.lietas lapa*) norādīta viņas iepriekšējā ziņojumā esošajai informācijai analoga informācija. Tostarp norādīts, ka ap plkst. 19.45 ar dienesta transportlīdzekli tika uzsākta automašīnas Jaguar vajāšana, ieraugot, ka automašīna Jaguar pārbrauca jau otro krustojumu pie degošas sarkanās gaismas luksoforā. Policijas transportlīdzeklim tika ieslēgti specsignāli, tajā skaitā arī skaņas signāli (to apliecina arī videoieraksts). Tika turpināta vajāšana, iebraucot Brīvības gatves un Zemgala gatves krustojumā, kad tas vēl bija brīvs. J.L. pamanīja, ka no kreisās puses braukšanu pa pirmo braukšanas joslu uzsāka automašīna Audi. Tad automašīnas Audi vadītājs pamanīja policijas transportlīdzekli un apstājās. Pa otro braukšanas joslu bija braukusi vēl viena automašīna Audi, kuras vadītājam skatu aizsedza pa pirmo braukšanas joslu braukusi automašīna, tāpēc šīs automašīnas vadītājs nepaspēja nobremzēt un ietriecās policijas transportlīdzeklī.

[15.14] 2009.gada 31.jūlija Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Ceļu policijas bataljona jaunākās inspektora J.L. paskaidrojumā (*55.lietas lapa*) papildus iepriekš sniegtajam paskaidrojumam norādīts, ka sekojot līdzī pārkāpēja automašīnai Jaguar, tika piebraukts pie

Brīvības un G. Zemgala gatvju krustojuma, kur tikko luksoforā ieslēdzās sarkanā gaisma. *J.L.* redzējusi, ka krustojums bija brīvs. Policijas transportlīdzekļa vadītājs sāka šķērsot tukšo krustojumu, kad pēkšņi no kreisās puses aiz automašīnas, kas bija apstājusies, izbrauca Audi A6 un ietriecās policijas patruļautomašīnā.

[15.15] Notikuma aculiecinieka *G.E.* paskaidrojumā (*30.lietas lapa*) par notikumu, kas notika 2009.gada 16.februārī plkst.19.51 norādīts, ka izbraucot no degvielas uzpildes stacijas „Statoil” uz Ropažu un Brīvības gatves krustojumu, apstājoties pie sarkanā degošā signāla luksoforā, *G.E.* vadītajam transportlīdzeklim blakus uz trotuāra stāvēja Ceļu policijas automašīna Volvo S40. Caur transportlīdzekļa logu bija redzams, ka no Ceļu policijas transportlīdzekļa ar rokas videokameru tiek filmēts Ropažu ielas un Brīvības gatves krustojums. Pēkšņi policijas transportlīdzeklim tika iedegtas zilās bākugunis, un policijas transportlīdzeklis izbrauca pie degošas sarkanās gaismas luksoforā. Iedegoties zaļajai gaismai luksoforā, *G.E.* tupināja ar transportlīdzekli kustību no Ropažu ielas pa Brīvības gatvi virzienā uz Gaisa tiltu. G.Zemgala un Brīvības gatvju krustojuma luksoforā dega sarkanā gaisma, un brauktuves kreisajā joslā jau bija apstājušies divi transportlīdzekļi un gaidīja, kad luksoforā iedegsies zaļā gaisma. Policijas transportlīdzeklis Volvo ar iedegtām zilajām bākugunīm (bez skaņas signāla) brauca pāri Brīvības un Zemgala gatvju krustojumam pie degoša sarkanā signāla luksoforā. Policijas transportlīdzeklim notika sadursme ar pa G. Zemgala gatvi braucošo transportlīdzekli Audi A6. Tā kā ceļu satiksmes negadījums notika *G.E.* acu priekšā, viņš esot pieteicies par liecinieku.

[15.16] *G.E.* 2009.gada 26.jūnija paskaidrojumā (*43.lietas lapa*) norādīts, ka attiecībā uz iepriekš sniegtajiem paskaidrojumiem vēlas piebilst, ka pirms Ropažu un Brīvības gatves krustojuma *G.E.* ar transportlīdzekli apstājies uz Ropažu ielas. Policijas transportlīdzeklis bija apstājies uz gājēju ietves, kreisajā pusē. Kad policijas transportlīdzeklis uzsāka kustību, luksoforā pirms krustojuma labajā pusē dega sarkanais signāls. Tajā dienā *G.E.* braucis ar transportlīdzekli VW Bora, valsts reģistrācijas numurs /*reģistrācijas numurs*/. Policijas transportlīdzeklim nebija ieslēgts skaņas signāls.

Saskaņā ar redzēto video *G.E.* secinājis, ka kļūdījies saistībā ar šādiem apstākļiem:

1) ielu krustojumā (G. Zemgala un Brīvības gatves krustojumā) jau stāvēja nevis viena automašīna, bet divas (iespējams, otra automašīna piebrauca uzreiz pēc negadījuma);

2) policijas automašīnas skaņas signāls, iespējams, netika dzirdēts tāpēc, ka tas tika ieslēgts īsi pirms sadursmes, un *G.E.* vadītajā transportlīdzeklī skanēja skaļa mūzika;

3) Ropažu ielas un Brīvības gatves krustojumā policijas transportlīdzeklis nestāvēja uz ietves, bet precīzi *G.E.* atceras, ka minētais policijas transportlīdzeklis stāvēja blakus *G.E.* vadītajam transportlīdzeklim (*G.E.* norādījis, ka, iespējams, kļūdījies attiecībā uz šo detaļu, jo speciāli nemēģināja atcerēties stāvošās policijas automašīnas atrašanās vietu);

4) Ropažu ielas un Brīvības gatves krustojumā policijas transportlīdzekļa kustības uzsākšanas brīdī, iespējams, mainījās luksofora gaismas no sarkanās uz zaļo, jo kustību *G.E.* ar transportlīdzekli esot uzsācis brīdī pēc policijas transportlīdzekļa;

5) nevienu no negadījumā iesaistītajām personām *G.E.* personīgi nepazīst.

G.E. norādījis, ka paskaidrojums ir spēkā, atsaucoties uz redzēto video. *G.E.* arī norādījis, ka no negadījuma video ir redzējis tikai fragmentu un nav pilnībā pārliecināts par šī video avotu.

G.E. paskaidrojumam klāt pievienotas 3 lapas ar ceļu satiksmes negadījuma vietas shēmu uz Rīgas pilsētas kartes. Shēmā attēlota ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu atrašanās vieta, kā arī *G.E.* vadītā transportlīdzekļa atrašanās vieta.

[15.17] *M.R.* paskaidrojumā (*31.lietas lapa*) par notikumu, kas notika 2009.gada 16.februārī plkst.19.50 norādīts, ka viņš (kā pasažieris) kopā ar *M.A.* brauca pa G.Zemgala gatvi no Ūnijas ielas puses virzienā uz Čiekurkalnu. Piebraucot pie Brīvības ielas krustojuma, transportlīdzeklis tika apturēts, jo luksoforā dega sarkanais signāls. Iedegoties zaļajai gaismai luksoforā, tika uzsākts braukt pāri krustojumam. Tika pamanīts, ka transportlīdzeklis, kas brauca pa labo malējo joslu, strauji bremzēja. Tajā brīdī arī tika ieraudzīts, ka no labās puses brauc policijas automašīna, ar kuru notika sadursme. Pēc sadursmes *M.R.* izkāpis no automašīnas. Nekavējoties no policijas automašīnas piesteidzās ceļu policisti, lai pārliecinātos, vai nav cietušo. Pēc kāda brīža pieteicās

liecinieki, no kuriem tika paņemti telefona numuri. Tā kā *M.A.* nedaudz bija traumējis roku, *M.R.* palīdzējis viņam uzrakstīt paskaidrojumu. Policijas darbinieks nosauca krustojumu un informāciju, kādu nepieciešams ierakstīt paskaidrojumā. Uz jautājumu, ko darīt ar lieciniekiem, policijas darbinieks atbildēja, ka to kontaktinformāciju var pierakstīt, jo, ja būs nepieciešams, tad viņiem vajadzēs ierasties Gaujas ielā. Policijas darbiniece fotografēja notikuma vietu. Tika sagaidīti auto evakuātori. Tika sagaidīts, kamēr otras policijas ekipāžas darbinieki noformē avāriju. Pēc konkrētās avārijas noformēšanas *M.R.* bija pārsteigts, ka policijas darbinieki apgalvoja, ka policijas transportlīdzeklim bija ieslēgts skaņas signāls, jo viennozīmīgi varēja saprast, ka skaņas signāls nebija ieslēgts.

Paskaidrojumam klāt pievienota arī notikuma vietas shēma.

[15.18] *M.R.* 2009.gada 17.marta paskaidrojumā (*34.lietas lapa*) norādīts, ka ceļu satiksmes negadījumā, kas notika 2009.gada 16.februārī Brīvības un G. Zemgala gatves krustojumā, automašīnā, kurā atradās *M.R.*, nebija ieslēgta skaļa mūzika. Iemeslu, kāpēc nebija dzirdams speciālais skaņas signāls, *M.R.* nevarot paskaidrot.

[15.19] *E.R.* paskaidrojumā (*33.lietas lapa*) par notikumu, kas notika 2009.gada 16.februārī plkst.19.50 paskaidrots, ka viņš ar savu transportlīdzekli stāvējis krustojumā uz G.Zemgala gatves un gribējis nogriezties uz Brīvības gatvi, taisot kreiso pagriezienu. Kad luksoforā iedegās zaļā gaisma, *E.R.* ar transportlīdzekli uzsāka kustību un taisīja kreiso pagriezienu. Tika pamanīts, ka policijas automašīna Volvo ar iedegtām bākungunīm lielā ātrumā un bez brīdinošā skaņas signāla iebrauca krustojumā un izraisīja ceļu satiksmes negadījumu.

Pēc satiksmes negadījuma *E.R.* piegājis pie cietušā *M.A.* un atstāja savu kontaktinformāciju, lai vēlāk varētu sniegt liecību. Kad *E.R.* *M.A.* nodeva savu kontaktinformāciju, cietušajam blakus atradās policijas darbinieks, kurš teica, ka liecības būs jāsniedz vēlāk Gaujas ielā. *E.R.* palikt uz vietas nevarēja, jo bija jāsteidzas personīgajās darīšanās. Sarunā ar policistiem *E.R.* norādīja, ka bākungunis operatīvajam transportlīdzeklim bija ieslēgtas, bet brīdinošais skaņas signāls nebija ieslēgts. Uz minēto policijas darbinieks atbildēja: „Viss būs kārtībā, cietušais nav vainīgs, ja mums nebija ieslēgts brīdinošais skaņas signāls.”

Paskaidrojumam klāt pievienota arī notikuma vietas shēma.

[15.20] Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta *R.M.* 2009.gada 11.maija atzinuma Nr.09-487 (*39.-40.lietas lapa*) secinājuma daļā norādīts, ka dotajā situācijā reāli automobilis Audi A6 ar virsbūves priekšējo daļu kontaktējās ar automobiļa Volvo S40 virsbūves kreisās puses priekšējo daļu kreisā priekšējā spārna un priekšējo durvju rajonā. Pēc primārā kontakta, automobilis Volvo S40 atrodies kontaktā ar automobiļa Audi A6 virsbūves priekšējo daļu, pārvietošanās taisnvirzienā, kā rezultātā guva virsbūves kreisās puses durvju deformācijas.

Noteikt transportlīdzekļu kustības ātrumus līdz sadursmei nav iespējams, jo shēmā nav fiksētas nekādas bremsēšanas, sānslīdes vai cita veida pārvietošanās pēdas. Automobiļa Audi A6 kustības ātrums sadursmes brīdī bija aptuveni 15 : 2 km/h.

Automobiļa Audi vadītājam, automobili Volvo uztverot kā šķērslī un kustības bīstamību, būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no sadursmes, bremsējot attālumā, kas nav mazāks par 28m.

[15.21] Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta *O.I.* 2009.gada 25.septembra atzinuma Nr.09-1420 (*60.-65.lietas lapa*) secinājuma daļā norādīts, ka automobiļa Audi vadītājam, pievēršot pietiekamu vērību situācijai uz ceļa, būtu bijusi tehniska iespēja pamanīt operatīvo transportlīdzekli un novērst sadursmi ar to. Lietas materiāli liecinot, ka automobilim Volvo, tuvojoties krustojumam, un esot aptuveni 1 sekundes laika posmā pirms tā, apstāšanās ceļa attālumā no automobiļa Volvo kustības trajektorijas neviens automobilis neatradās, automobilis Audi šajā brīdī no sadursmes vietas atradās lielākā attālumā. Respektīvi, šajā situācijā, no tehniskā redzes viedokļa, automobilim Volvo nenovēršamu šķēršļu nebija.

[15.22] 2009.gada 9.jūlija SIA „Latkons” sagatavotajā atbildē uz atbildētāja pieprasījumu (*54.lietas lapa*) norādīts, ka luksoforu objekts Rīgā, Brīvības gatves un G. Zemgala gatves krustojumā 2009.gada 16.februārī no plkst. 19.00 līdz plkst.21.00 strādāja darba režīmā. Ziņojumi par konkrētā luksofora objekta iekārtas bojājumiem 2009.gada 16.februārī netika saņemti.

[15.23] Lietas materiālos esošajā DVD (*82.lietas lapa*) ir divas mapes – viena ar nosaukumu

Disk 1, otra ar nosaukumu Disk 2. Mapē Disk 2 atrodas vēl viena mape ar nosaukumu DVD_RTAV, kurā ir trīs faili, no kuriem viens saucas VR_Movie. Šajā failā redzami sakompilēti vairāki uzfilmēti fragmenti no dažādiem laikiem un dažādām vietām. Faila pašās beigās ir videofragments, kuru procesa dalībnieki atpazīna kā to, kas attiecas uz konkrēto gadījumu. Šajā ierakstā redzams, ka transportlīdzeklis, no kura tiek filmēts, izgriežas par labi uz ielas, kuru var atpazīt kā Brīvības ielu posmā no Biķernieku ielas virzienā uz centru, un brauc Brīvības ielas un G.Zemgala gatves krustojuma virzienā. Krustojumā izvietotajā luksoforā visu laiku, kopš transportlīdzeklis izgriezies uz Brīvības ielu, deg sarkanā gaismā. Ierakstā redzams, ka pa priekšu policijas transportlīdzeklis brauc divas automašīnas, no kurām viena nogriežas pa labi uz G.Zemgala gatvi (proti, tilta, kas ved uz Mežaparku, virzienā), savukārt otra (kas vizuāli izskatās pēc apvidus automašīnas) apstājas krustojumā pirms luksofora kreisajā joslā. Ierakstā redzams, ka pretējā joslā uz Brīvības ielas pie luksofora arī ir apstājušās divas automašīnas. Ierakstā nav pilnībā pārredzama tā krustojuma puse, no kuras bija braucis pieteicējs, proti, vieta, kurā G.Zemgala gatve no Ieriķu ielas puses piekļaujas krustojumam ar Brīvības ielu, ierakstā nav skaidri pārredzama. Ierakstā redzams, ka policijas transportlīdzeklis pa labo pusi pabrauc garām kreisajā joslā pie krustojuma apturētajai apvidus automašīnai un pie aizliedzošā signāla iebrauc krustojumā.

Ierakstā dzirdams, ka tieši pirms izbraukšanas uz Brīvības ielu transportlīdzeklī sēdošās personas krievu valodā piemin Jaguar automašīnu (sarunājas vīrietis un sieviete, sieviete lieto apzīmējumu “Jaguarčiks” un saka “arī šeit pie sarkanās gaismas pārbrauca”). Ierakstā dzirdams, ka pēc tam, brīdī, kad policijas transportlīdzeklis ir jau gandrīz pietuvojies luksoforam, tiek ieslēgts skaņu signāls (ieraksta laiks 02:28). Kad ieraksta laiks ir 02:31 (proti, pēc trim sekundēm), sieviete automašīnā skaļi iekliedzas un lamājas, atskan sadursmes troksnis un ieraksts kļūst saraustīts.

[16] Ņemot vērā iepriekš izklāstītos pierādījumus, tiesa, pirmkārt, konstatē, ka lietā nav strīda par to, ka 2009.gada 16.februārī starp pieteicēja vadīto automašīnu un V.P. vadīto automašīnu Brīvības ielas un G.Zemgala gatves krustojumā notika sadursme. Lietā ir strīds par to, vai saistībā ar šo notikumu ir konstatējama pieteicēja vaina administratīvā pārkāpuma izdarīšanā – ceļa nedošanā operatīvajam transportlīdzeklim. Pieteicējs ir uzsvēris, ka konkrētajā gadījumā nav vainojams tajā, ka viņa vadītā automašīna sadūrās ar policijas transportlīdzekli, jo konkrētie apstākļi bija tādi, ka viņš objektīvi nevarēja noreagēt uz policijas transportlīdzekli un dot tam ceļu. Turklāt pieteicējs apšaubā arī to, vai viņam vispār konkrētajā gadījumā bija jādod ceļš policijas transportlīdzeklim, jo, pieteicēja ieskatā, policijas transportlīdzekļa vadītājs konkrētajā gadījumā nepamatoti un nepareizi lietoja bākugunis un skaņu signālu.

Iestāde un policijas transportlīdzekļa vadītājs V.P. tiesai savukārt norāda, ka policijas transportlīdzeklim bākugunis un skaņu signāls bija ieslēgts pietiekami savlaicīgi, lai pieteicējs, pievērošot pienācīgu uzmanību, būtu varējis uz to noreagēt un apturēt savu transportlīdzekli, dodot ceļu.

[17] Attiecībā uz pieteicēja iebildumiem, ka V.P. vadīto transportlīdzekli konkrētajā gadījumā nevarēja uzskatīt par operatīvo transportlīdzekli, jo nebija objektīva pamata, kāpēc V.P. būtu bijis tiesīgs ieslēgt bākugunis un skaņu signālu, tiesa norāda, ka, tās ieskatā, no lietā esošajiem V.P. un viņa kolēģu dienesta ziņojumiem konsekvēnti izriet, ka policisti konkrētajā brīdī pildīja savus dienesta pienākumus satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzībā. Gan ziņojumos norādītā informācija, gan videoierakstā dzirdamā policistu saruna liecina par to, ka policisti bija pamanījuši kādu Jaguar markas automašīnu, kura pie sarkanās gaismas pārbrauca gan Brīvības-Biķernieku-Ropažu ielu krustojumu, gan pēc tam arī Brīvības ielas un G.Zemgala gatves krustojumu. Šādos apstākļos tiesa uzskata, ka policistiem bija tiesības ieslēgt zilās bākugunis un skaņu signālu, lai veiktu pārkāpēja vajāšanu (protams, ievērojot tiesību normu nosacījumus).

Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 40.punktu operatīvais transportlīdzeklis ir tāds transportlīdzeklis, kurš piedalās ceļu satiksmē ar iedegtu mirgojošu zilu bākuguni un ieslēgtu speciālu skaņas signālu. Fakts, ka tieši pirms sadursmes V.P. vadītajai automašīnai bija ieslēgtas zilās bākugunis un skaņu signāls, fiksēts ne tikai policistu dienesta ziņojumos, bet arī administratīvā

pārkāpuma protokolos, turklāt šo faktu nenoliedz arī pieteicējs. Līdz ar to tiesa uzskata, ka konkrētajā gadījumā *V.P.* vadītajam transportlīdzeklis bija operatīvā transportlīdzekļa statuss.

[18] Izvērtējusi izklāstītos paskaidrojumus, tiesa konstatē, ka pieteicēja paskaidrojumi visa procesa ietvaros bijuši konsekventi, proti, pieteicējs lietas faktiskos apstākļus konsekventi raksturojis tā, kā tas uzsvērts arī pieteikumā tiesai.

Notikumu konsekventi raksturojuši arī negadījumā iesaistītie policisti – policijas transportlīdzekļa vadītājs *V.P.* un viņa kolēģi, kas tobrīd atradās ar *V.P.* vienā automašīnā – *J.M.* un *J.L.*. Visu šo personu paskaidrojumos (ziņojumos) citstarp norādīts, ka pieteicēja automašīna parādījās “pēkšņi” un pirms tam nebija redzama, jo skatu aizsedza pa pirmo joslu pieteicēja automašīnai paralēli braucoša automašīna.

Arī lietā rakstveida paskaidrojumus sniegušie pārējie atgadījuma aculiecinieki (*G.E.*, *M.R.*, *E.R.*) šo notikumu raksturojuši līdzīgi. Šo personu paskaidrojumus vieno arī tas, ka visi norāda, ka policijas transportlīdzekļa skaņu signālu pirms sadursmes nav dzirdējuši.

[19] Izvērtējusi minētos rakstveida paskaidrojumus kopsakarā ar faktiem, kas izriet no lietas materiālos esošā videoieraksta, tiesa secina, ka attiecīgajā brīdī no *G.Zemgala* gatves *Mežaparka* virzienā krustojumā ar *Brīvības* ielu pie atļauta luksofora signāla iebrauca divas automašīnas - pa *G.Zemgala* gatves pirmo, proti, labo malējo joslu brauca kāda automašīna, kuru *V.P.* raksturoja kā pelēkas krāsas automašīnu, un šai automašīnai aptuveni līdzās (pa *G.Zemgala* gatves kreiso joslu) brauca pieteicēja automašīna. Tajā pašā laikā uz *Brīvības* gatves virzienā no *Juglas* uz centru pie krustojuma pirms luksofora kreisajā joslā tika apturēta kāda apvidus automašīna, kurai pa labo joslu garām pabrauca un krustojumā pie sarkanā gaismas signāla iebrauca *V.P.* vadītā automašīna. No *G.Zemgala* gatves braucošā pelēkā automašīna (kura bija tuvāk policijas transportlīdzeklim) paspēja nobremzēt, bet ar tai līdzās braukušo pieteicēja automašīnu notika sadursme.

[20] Izvērtējot to, vai pieteicējam bija objektīva iespēja laikus pamanīt policijas transportlīdzekli, tiesa pārbauda, kas no lietā esošajiem pierādījumiem izsecināms par pieteicēja iespējām pamanīt policijas transportlīdzekli gan no redzamības, gan no dzirdamības viedokļa.

[20.1] Attiecībā uz pieteicēja iespējām laikus *ieraudzīt* policijas transportlīdzekli, tiesa konstatē, ka starp pieteicēja automašīnu un policijas automašīnu atradās divas citas automašīnas – viena, kas pa *G.Zemgala* gatvi brauca līdzās pieteicēja mašīnai un otra, kas uz *Brīvības* ielas kreisajā joslā pie krustojuma bija apturēta un kurai policijas transportlīdzeklis savukārt pabrauca garām pa labo pusi. Tādējādi tiesa secina, ka pieteicējam skatu varēja aizsegt abas šīs automašīnas (īpaši tā, kas brauca paralēli vai nedaudz pa priekšu pieteicējam par *G.Zemgala* gatves labo joslu).

Pats pieteicējs ir norādījis, ka nebija redzējis policijas transportlīdzekli, jo skatu viņam aizsedzis pa *G.Zemgala* gatves labo joslu līdzās braukušais transportlīdzeklis. Tiesas ieskatā, analoga informācija izsecināma arī no *V.P.* un viņa kolēģu sniegtajiem paskaidrojumiem. Proti, no lietā esošajiem šo personu paskaidrojumiem izriet, ka ne tikai pieteicējs nebija redzējis policijas automašīnu, bet arī policijas automašīnas vadītājs *V.P.* un automašīnā esošie *V.P.* kolēģi neredzēja pieteicēja automašīnu. Proti, *V.P.* gan savos rakstveida paskaidrojumos, gan tiesas sēdē paskaidroja, ka pieteicēja automašīnu nebija redzējis – bija redzējis tikai pelēkas krāsas automašīnu, kas tuvojās no *G.Zemgala* ielas puses un nobremzēja pirms *V.P.* vadītās automašīnas. Savukārt *V.P.* kolēģi savos rakstveida paskaidrojumos un ziņojumos sākotnēji norādīja, ka pieteicēja automašīna parādījās “pēkšņi”, bet pēc tam papildu paskaidrojumos norādīja, ka pieteicēja automašīnu aizsedza automašīna, kas brauca pa pirmo joslu. Proti, pa pirmo joslu braucošā mašīna, ieraugot dienesta automašīnu, esot apstājusies, tādējādi aizsedzot skatu transportlīdzekļa *Audi A6* vadītājam (proti, pieteicējam).

Izvērtējot iepriekš minēto kopsakarā, tiesa konstatē šādus apstākļus:

1) pieteicēja automašīnai bija līdzās braukusi cita automašīna (turklāt tajā pusē, no kuras tuvojās *V.P.* vadītais transportlīdzeklis) un arī policijas automašīnai pirms iebraukšanas krustojumā kreisajā pusē (proti, tajā pusē, no kuras krustojumā iebrauca pieteicēja automašīna) bija līdzās

atradusies cita automašīna (apturēta apvidus automašīna),

2) ne pieteicējs bija redzējis policijas automašīnu, ne policijas automašīnā esošās personas bija redzējušas pieteicēja automašīnu.

Tiesas ieskatā, šādos apstākļos secināms, ka pieteicēja automašīnas un V.P. vadītās automašīnas izvietojums konkrētajā brīdī bija bijis tāds, ka šīs automašīnas nebija viena otras redzamības lokā. Līdz ar to tiesa atzīst, ka pieteicējam bija objektīvi apgrūtinātas iespējas ieraudzīt V.P. vadīto policijas automašīnu.

[20.2] Attiecībā uz pieteicēja iespējām sadzirdēt V.P. vadītās automašīnas tuvošanos (proti, sadzirdēt skaņu signālu), tiesa konstatē turpmāk minēto.

Videoierakstā redzams un dzirdams, ka skaņu signāls V.P. vadītajai automašīnai tika ieslēgts brīdī, kad policijas transportlīdzeklis bija jau gandrīz pietuvojies krustojumam, proti, tieši pirms iebraukšanas krustojumā. Ierakstā dzirdams un redzams, ka pēc skaņu signāla ieslēgšanas paiet pilnas divas sekundes un trešajā sekundē jau atskan kliedziņi un lamāšanās (kas liecina par to, ka notiek sadursme). Tādējādi sadursme notika trešajā sekundē pēc tam, kad bija ieslēgts skaņu signāls.

Tiesas ieskatā, minētais liecina par to, ka pieteicējam bija iespējams policijas transportlīdzekļa tuvošanos sadzirdēt ne ātrāk kā aptuveni divas sekundes pirms sadursmes, savukārt ieraudzīt vēl vēlāk (kā jau minēts, pieteicējs varēja ieraudzīt policijas transportlīdzekli tikai tieši pirms sadursmes, kad viņam līdzās braucošā automašīna paspēja nobremzēt un atklāja skatam policijas automašīnu. Tas, ka skaņu signāls bija dzirdams tikai pāris sekundes pirms sadursmes, tiesas ieskatā, izskaidro arī to, kāpēc lielākajai daļai no aculieciniekiem bija radies priekšstats, ka skaņu signāla konkrētajā gadījumā vispār nebija.

[21] Iepriekš konstatētie apstākļi, tiesas ieskatā, liecina par to, ka pieteicējam nebija objektīvas iespējas laikus noreāģēt un nobremzēt, dodot V.P. vadītajai automašīnai ceļu. Proti, tiesa uzskata, ka situācijā, kad pieteicējs par V.P. vadītās automašīnas tuvošanos uzzināja nepilnas trīs sekundes pirms sadursmes, pieteicējam bija acīmredzami nepietiekams laiks, lai varētu pienācīgi noreāģēt un dot V.P. vadītajai automašīnai ceļu.

Minētais pamatojams ar turpmāk norādīto.

[21.1] Parasti tiek pieņemts, ka vidējais autovadītāja reakcijas laiks ir aptuveni sekunde (*sk., piemēram, <http://www.gross.lv/lv/theory-topic.html?topic=37> 63.punktu, <http://www.ltab.lv/data/articles/407/322.pdf> 16.lapu, <http://www.celugids.lv/lat/508/511/>). Tomēr jāņem vērā, ka šāds reakcijas laiks ir autovadītājam, kuram jāreaģē uz šķērsli, kas parādījies (proti, ir skaidri redzams) autovadītāja braukšanas ceļā. Tiesas ieskatā, situācijā, kad šķērslis vēl nav redzams, bet par tā esamību var spriest tikai pēc skaņas, reakcijas laiks ir loģiski ilgāks kā tad, ja šķērslis ir skaidri redzams. Turklāt, novērtējot autovadītājam objektīvi nepieciešamo reakcijas laiku situācijā, kad skaņa, kas liecina par šķērsli, ir operatīvā transportlīdzekļa skaņas signāls, tiesas ieskatā, ir jāņem vērā arī operatīvo transportlīdzekļu skaņas signāla specifika. Proti, šādam skaņu signālam ir visaptveroša izplatība, kas nozīmē to, ka, sadzirdot šādu skaņu signālu, nav iespējams uzreiz noorientēties, no kuras puses attiecīgā skaņa nāk. Lai adekvāti noreāģētu uz šādu situāciju, tiesas ieskatā, ir neapšaubāmi nepieciešama vairāk kā viena sekunde (vismaz pusotra vai divas). Tas nozīmē, ka konkrētajā gadījumā no brīža, kad pieteicējs objektīvi varēja noreāģēt (bija pagājis reakcijas laiks), līdz sadursmei bija palikusi ne vairāk kā viena sekunde. Tiesas ieskatā, šādā laikā pieteicējs nevarēja objektīvi nobremzēt, lai pienācīgi dotu ceļu operatīvajam transportlīdzeklī. To apliecina arī lietas materiālos esošajā Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperta R.M. 2009.gada 11.maija atzinumā Nr.09-487 (39.-40.lietas lapa) norādītais, ka automobiļa Audi vadītājam (proti, pieteicējam), automobili Volvo uztverot kā šķērsli, būtu bijusi tehniska iespēja izvairīties no sadursmes, bremzējot attālumā, kas nav mazāks par 28m. 28 metru lielu attālumu transportlīdzeklis, kas brauc ar ātrumu 50 km/h (kāds bija atļautais ātrums attiecīgajā vietā), nobrauc divu pilnu sekunžu laikā. Ņemot vērā, ka policijas transportlīdzekļa skaņu signāls tika ieslēgts tikai aptuveni trīs sekundes pirms sadursmes, tiesa uzskata, ka laikā, kad pieteicējs no sadursmes vietas atradās apmēram 28 metru attālumā, viņš uz V.P. vadītās automašīnas skaņu signālu vēl nevarēja būt*

noreagējis (proti, nevarēja būt jau sadzirdējis attiecīgo skaņu signālu, noreagējis uz to un uzsācis bremsēšanu).

[21.2] Vērtējot, vai pieteicējam konkrētajos apstākļos bija pienācīgas iespējas dot ceļu *V.P.* vadītājam automašīnai, jāņem vērā arī tas, ka sadursme notika, pieteicējam krustojumā iebraucot pie atļautā (zaļā) signāla, savukārt *V.P.* – pie sarkanā gaismas signāla. Šādā situācijā, tiesas ieskatā, nav pamata no pieteicēja prasīt ko vairāk par parasto uzmanību, kādai jābūt autovadītājam, kurš brauc, ievērojot Ceļu satiksmes noteikumus un to pašu sagaida arī no pārējiem satiksmes dalībniekiem. Savukārt operatīvā transportlīdzekļa vadītājam šādā situācijā ir jāpievērš pastiprināta uzmanība, jo viņam ir jāapzinās, ka, iebraucot krustojumā pie sarkanā signāla, viņš ir tieši atbildīgs par to, lai būtu nodrošināta satiksmes drošība.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 43.punktu transportlīdzekļa vadītājam jādara viss iespējamais, lai tiktu garantēta ceļu satiksmes drošība.

Tiesa atzīst, ka šī tiesību norma citstarp ietver arī pienākumu operatīvā transportlīdzekļa vadītājam *savlaicīgi* ieslēgt bākugunis un skaņu signālu, nodrošinot, lai visi pārējie satiksmes dalībnieki varētu laikus ievērot šo transportlīdzekli un attiecīgi reaģēt, dodot ceļu. Tiesas ieskatā, visiem pārējiem satiksmes dalībniekiem savukārt attiecīgi ir tiesības paļauties, ka operatīvo transportlīdzekļu vadītāji rīkojas, ievērojot šo nosacījumu.

Ceļu satiksmes noteikumu 43.punkta norma, tiesas ieskatā, noteic arī operatīvā transportlīdzekļa vadītāja pienākumu ne tikai nodrošināt, ka operatīvais transportlīdzeklis ir pamanāms apkārtējiem, bet arī pašam pievērst īpašu uzmanību, pārliecinoties, ka pārējiem satiksmes dalībniekiem tiešām ir objektīvas iespējas pamanīt operatīvo transportlīdzekli un dot tam ceļu.

V.P. konkrētajā gadījumā ir apgalvojis, ka ir ievērojis šo tiesību normu, jo laikā, kad viņš esot braucis pāri krustojumam, viņam neesot bijuši redzami kādi šķēršļi. Tiesas ieskatā, tas vien, ka *V.P.* neredzēja kādus šķēršļus, nenozīmē, ka tādā veidā viņš pienācīgi ievēroja Ceļu satiksmes noteikumu 43.punkta normu. Kā jau iepriekš noskaidrots, *V.P.* pats atzina, ka pieteicēja automašīnu viņš pamanīja tikai sadursmes brīdī. Tiesas ieskatā, šis fakts pats par sevi liecina, ka *V.P.* nebija pievēršis pienācīgu rūpību un pārliecinājies, ka tiešām konkrētajos apstākļos visas viņa braukšanas ceļam tuvojošās automašīnas ir viņu pamanījušas un dod ceļu. Kā jau minēts, operatīvā transportlīdzekļa vadītājam apkārtējai satiksmei ir jāpievērš pastiprināta uzmanība, tādā veidā viņam ir jāpārliecinās, ka viņa ceļā šķēršļu tiešām nav (nevis viņš tos vienkārši neredz, jo skatu aizsegusi cita automašīna). Ja operatīvā transportlīdzekļa vadītājam, kurš šķērso krustojumu pie sarkanās gaismas, skatu aizsedz kāds cits transportlīdzeklis, tad viņam ir pienākums pārliecināties, vai aiz šī transportlīdzekļa nav vēl kāds transportlīdzeklis, kura vadītājs, iespējams, arī savukārt nav varējis redzēt operatīvo transportlīdzekli. Līdz ar to konkrētajā gadījumā tiesa uzskata, ka brīdī, kad *V.P.* iebrāuca Brīvības ielas un G.Zemgala gatves krustojumā, viņš nebija pietiekami novērtējis situāciju uz ceļa, un šī izbraukšana kopā ar nepietiekamo pārliecināšanos par satiksmes drošību arī noveda pie sadursmes.

[22] Ņemot vērā iepriekš norādīto, tiesa atzīst, ka pieteicējam konkrētajā gadījumā nebija objektīva iespēja savlaicīgi pamanīt operatīvo transportlīdzekli, lai dotu tam ceļu. Tas savukārt nozīmē, ka izskatāmajā lietā nav konstatējams, ka pieteicējs būtu apzināti vai aiz neuzmanības pieļāvis pārkāpumu – ceļa nedošanu operatīvajam transportlīdzeklī, proti, nav konstatējams administratīvā pārkāpuma sastāvs.

LAPK 239.panta 1.punkts paredz, ka lietvedību administratīvā pārkāpuma lietā nevar iesākt, bet iesāktā lietvedība jāizbeidz, ja nav bijis notikuma vai tajā nav administratīvā pārkāpuma sastāva.

Ņemot vērā, ka konkrētajā gadījumā pieteicēja rīcībā nav administratīvā pārkāpuma sastāva, pārsūdzētais lēmums atceļams un lietvedība administratīvā pārkāpuma lietā izbeidzama.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.panta pirmās daļas 3.punktu, tiesa

nosprieda

apmierināt *M.A.* pieteikumu, atcelt Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes 2009.gada 19.oktobra lēmumu Nr.3713 par *M.A.* saukšanu pie administratīvās atbildības un izbeigt pret *M.A.* ierosināto administratīvā pārkāpuma lietu.

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā 20 dienu laikā no tā sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.

Tiesnese

/paraksts/

I.Višķere

NORAKSTS PAREIZS

Administratīvās rajona tiesas tiesnese

I.Višķere

Rīgā, 2011.gada 19.decembrī