



LATVIJAS UNIVERSITĀTE  
JURIDISKĀ FAKULTĀTE  
KRIMINĀLTIESISKO ZINĀTŅU KATEDRA

**KRIMINĀLATBILDĪBA PAR CEĻU SATIKSMES NOTEIKUMU UN  
TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPLOATĀCIJAS NOTEIKUMU  
PĀRKĀPŠANU**

MAĢISTRA DARBS

Autors: **Artūrs Jaundžeikars**

Studenta apliecības Nr.: aj09320

Darba vadītājs: Doc. Dr. iur. Diāna Hamkova

RĪGA 2012

## ANOTĀCIJA

**Atslēgvārdi:** *transportlīdzeklis, ceļš, noziedzīgs nodarījums, salikts sastāvs, tiesību normu konkurence.*

Maģistra darba tēma ir „Kriminālatbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu”. Maģistra darbā ir pētītas un analizētas aktuālākās problēmas, kas saistītas ar noziedzīgiem nodarījumiem pret ceļu satiksmi. Darbā sīkāk tiek pētīti noziedzīgi nodarījumi, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanu reibumā, jo tas ir viens no visizplatītākajiem un bīstamākajiem nodarījumiem pret satiksmes drošību.

Maģistra darbs sastāv no četrām nodaļām.

Pirmajā nodaļā tiek analizēti jēdzieni „ceļš” un „transportlīdzeklis”.

Otrajā nodaļā tiek analizēts Krimināllikuma 260. pantā un 262. pantā paredzētais noziedzīgā nodarījuma sastāvs – objekts, objektīvā puse, subjekts, subjektīvā puse.

Trešā nodaļa ir veltīta tiesību normu konkurences analīzei, kas saistīta ar noziedzīgiem nodarījumiem pret satiksmes drošību.

Ceturtajā nodaļā tiek pētīts citu valstu normatīvais regulējums, kas attiecas uz transportlīdzekļu vadīšanu reibumā.

Maģistra darba katras nodaļas un apakšnodaļas beigās tiek noformulēti secinājumi, bet darba beigās tiek apkopoti secinājumi par izvēlētās tēmas pamatproblēmām, kā arī tiek piedāvāti šo pamatproblēmu iespējamie risinājumi.

Maģistra darba izstrādes gaitā tika analizēti dažādi materiāli, literatūra, tiesu prakse u.c.

## ANNOTATION

**Keywords:** *vehicle, traffic, criminal offence, competition of legislative provisions.*

The theme of the master's paper is „Criminal liability for violation of traffic provisions and provisions regarding vehicle operation”. The master's paper deals with the research and analyses of the most topical problems connected with corpus delicty against road safety. The paper researches the corpus delicty which are connected with driving under the influence of alcoholic substances as it is one of the most common and dangerous delinquency against road safety.

The master's paper consists of four chapters.

In the first chapter deals with the terms „road” and „vehicle”.

In the second chapter the elements of corpus delicty provided by Criminal law article 260 actus reus and mens rea have been analysed.

The third chapter is dedicated to the analyses of legislative provisions competition connected with the corpus delicty against road safety.

In the fourth chapter the author has researched the normative rules of other countries referring to driving under the influence of alcoholic substances.

The conclusions were formulated at the end of each chapter and subchapter of the master's paper, but the conclusions about the main problems of the chosen theme were summarised as well as the possible solutions to these problems were offered at the end of the paper.

While working on the master's paper various materials, literature, court practice etc. were analysed.

## SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS .....	5
1. ATSEVIŠĶU CEĻU SATIKSMI REGLAMENTĒJOŠO JĒDZIENU ANALĪZE .....	7
1.1 Ceļa jēdziens .....	7
1.2 Transportlīdzekļa jēdziens .....	12
2. SASTĀVA ANALĪZE .....	21
2.1 Objekts .....	23
2.2 Objektīvā puse .....	25
2.3 Subjekts .....	35
2.4 Subjektīvā puse .....	45
3. TIESĪBU NORMU KONKURENCE .....	55
4. SALĪDZINĀJUMS AR ĀRVALSTU TIESĪBU NORMĀM .....	70
SECINĀJUMI .....	73
IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS .....	78
PIELIKUMI .....	86

## IEVADS

Kopš automašīnas izgudrošanas ceļu satiksmes negadījumos pasaulē gājuši bojā vairāk kā 25 miljoni cilvēku.<sup>1</sup> Tāpēc lielākajā daļā civilizētajās valstīs par aktuālu problēmu kļuvusi drošība uz ceļiem. Latvijā ir viens no sliktākajiem satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita rādītājiem Eiropas Savienībā.<sup>2</sup> Latvijā Ceļu satiksmes negadījuma cēloņi un iemesli ir dažādi. Taču galvenokārt tie ir transportlīdzekļa vadīšana reibumā, ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām un transportlīdzekļu vājais tehniskais stāvoklis.

Latvijā 2012. gada 1. janvārī bija reģistrēti 786058 transportlīdzekļi<sup>3</sup> un 822598 transportlīdzekļu vadītāju apliecības<sup>4</sup>. Savukārt 2011. gadā tika reģistrēts<sup>5</sup> 35181 ceļu satiksmes negadījums. 712 ceļu satiksmes negadījumi tika izraisīti transportlīdzekļu vadītājiem atrodoties reibumā. Patlaban darbojas Ceļu satiksmes drošības programma<sup>6</sup> 2007.-2013.gadam, kuras mērķis ir līdz 2013.gadam samazināt bojā gājušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos par 70 % (salīdzinājumā ar 2001.gadu). Starpmērķis ir līdz 2010.gadam par 50 % samazināt bojā gājušo skaitu atbilstoši Eiropas Savienības izvirzītajam mērķim. Mērķa sasniegšanai tika izvirzīti vairāki uzdevumi: samazināt alkohola reibumā bojā gājušo transportlīdzekļu vadītāju skaitu, veikt pastāvīgus pasākumus, kuri nodrošina ceļu satiksmes funkcionēšanu atbilstoši satiksmes drošības prasībām, u.c.

Lai sasniegtu augstākminēto mērķi un izpildītu noteiktos uzdevumus, Ceļu satiksmes drošības direkcija (turpmāk arī CSDD), Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija un Valsts policija ik gadu rīko informatīvas kampaņas par drošu braukšanu (plašāk par to skat. pielikumā Nr.1). Šo kampaņu uzdevumi parasti ir līdzīgi un vērsti uz to, lai samazinātu varbūtību, ka transportlīdzekli vada apreibusi persona, kā arī samazinātu negadījumus, ievainoto un mirušo skaitu, kas ir alkohola vai citu apreibinošo vielu lietošanas un sēšanās pie stūres sekas.

Bet, lai sasniegtu mērķi, ar informatīvajām kampaņām vien nepietiek, tāpēc ir nepieciešams uzlabot normatīvo aktu regulējumu, tādējādi mainot ceļu satiksmes dalībnieku

---

<sup>1</sup> Wyatt J., Squires T., Norfolk G. Oxford Handbook of Forensic Medicine. Oxford University Press, 2011, p.302.

<sup>2</sup> Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits 2010. gadā ES. Pieejams: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/830&format=HTML&aged=0&language=LV&guiLanguage=en> [skatīts 15.03.2012]

<sup>3</sup> Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 2012. gada 1. janvāri. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1325771209408\\_gl2012\\_02\\_majas\\_lapa\\_1.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1325771209408_gl2012_02_majas_lapa_1.pdf) [skatīts 15.03.2012]

<sup>4</sup> Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu vadītāju apliecību skaits uz 2012. gada 1. janvāri. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1329905705581\\_vaditaju\\_apliecibu\\_skaits\\_no\\_2000.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1329905705581_vaditaju_apliecibu_skaits_no_2000.pdf) [skatīts 15.03.2012]

<sup>5</sup> Ceļu satiksmes negadījumu dati Latvijā. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1331626176144\\_CSNg\\_2011.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1331626176144_CSNg_2011.pdf) [skatīts 15.03.2012]

<sup>6</sup> Par Ceļu satiksmes drošības programmu 2007.-2013.gadam: Ministru Kabineta rīkojums nr.209, *Latvijas Vēstnesis*, 2007. 17. aprīlis, nr. 62.

attieksmi pret satiksmes drošību. Viens no normatīvajiem aktiem, kurā noteikta atbildība par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu ir Krimināllikums<sup>7</sup> (turpmāk arī - KL). Pēc notiesāto personu skaita<sup>8</sup> noziedzīgi nodarījumiem pret satiksmes drošību ik gadu ieņem stabilu otro vietu, sev priekšā palaižot vienīgi noziedzīgus nodarījumus pret īpašumu (plašāk par to skat. pielikumā Nr.2). Iepriekšminētais uzskatāmi apliecina izvēlētās tēmas aktualitāti.

Darba mērķis ir izpētīt un izanalizēt aktuālākās problēmas, kas saistītas ar noziedzīgu nodarījumu pret ceļu satiksmi kvalifikāciju. Darbā sīkāk tiek pētīti noziedzīgi nodarījumi, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanu reibumā, jo tas ir viens no visizplatītākajiem un bīstamākajiem nodarījumiem pret satiksmes drošību.

Mērķa sasniegšanai darbā tika izvirzīti sekojoši uzdevumi:

1. noskaidrot, vai teritorijās, kuras neietilpst ceļa jēdzienā, kā arī privātajās teritorijās darbojas ceļu satiksmi reglamentējošie normatīvie akti;
2. izanalizēt jēdzienu „transportlīdzeklis”;
3. izanalizēt tiesu praksi, kas saistīta ar noziedzīgiem nodarījumiem pret ceļu satiksmes drošību;
4. izpētīt citu valstu normatīvo regulējumu, kas attiecas uz ceļu satiksmes drošību;
5. izanalizēt noziedzīgu nodarījumu pret ceļu satiksmes drošību aktuālākos problēmjaucījumus;
6. izanalizēt noziedzīgu nodarījumu pret ceļu satiksmes drošību kvalifikācijas problēmas.

Augstākminēto uzdevumu veikšanai, autors izmantojis šādas metodes:

- tiesību normu iztulkošanas metodes;
- analītisko metodi izmantojis analizējot zinātnisko literatūru, tiesu praksi un normatīvos aktus;
- salīdzinošo metodi izmantojis pētot un salīdzinot citu valstu tiesību normas un tiesību ekspertu viedokļus;
- induktīvo metodi lietojis, lai no atsevišķiem gadījumiem praksē atvasinātu vispārinātus secinājumus;

Darbā tika izmantoti statistikas dati un interneta resursi.

Darba rezultātā tiek iegūts priekšstats par noziedzīgiem nodarījumiem pret ceļu satiksmi, kā arī tiek piedāvāti šā noziedzīgā nodarījuma problēmjaucījumu risinājumi.

---

<sup>7</sup> Krimināllikums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1998. 8.jūlijs, nr.199/200.

<sup>8</sup> Statistikas pārskats par notiesātajām personām (pēc noziedzīgu nodarījumu veidiem). Pieejams: [https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS\\_STAT\\_O&SessionId=0F67C4FB159BA91C7B146894D201E592&id=180&topmenuid=151](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS_STAT_O&SessionId=0F67C4FB159BA91C7B146894D201E592&id=180&topmenuid=151) [skatīts 15.03.2012]

# 1. ATSEVIŠĶU CEĻU SATIKSMI REGLAMENTĒJOŠO JĒDZIENU ANALĪZE

## 1.1 Ceļa jēdziens

Nereti no transportlīdzekļu vadītājiem nākas dzirdēt, ka ārpus ceļa robežām, kā arī privātajās teritorijās nedarbojas Ceļu satiksmes noteikumi<sup>9</sup>, uzsverot, ka šajās teritorijās tie var darīt ko vien vēlas – pārsniegt atļauto braukšanas ātrumu, vadīt transportlīdzekli reibumā, kā arī daudz ko citu, kas ir aizliegts Ceļu satiksmes noteikumos. Šiem vadītājiem, šāda tiesību izpratne ir saglabājusies no tiem laikiem, kad tiesu praksē tika atzīts, ka ceļu satiksmi regulējošos normatīvos aktus var pārkāpt tikai vietās, kuras ietilpst kategorijā „ceļš”.

*Proti, J.Z. apsūdzībā pēc Latvijas Kriminālkodeksa 213.panta pirmās daļas (KL 260.panta pirmā daļa). J.Z. ar pirmās instances tiesas spriedumu tika atzīts par vainīgu un notiesāts par to, ka, vadot automašīnu pa ceļu, kas ved no akciju sabiedrības "Līvānu māja" teritorijas, nepārliicinājies par ceļu satiksmes drošību, izbraucis uz laukuma, nepalaidot no kreisās puses pa laukumu braucošo automašīnu, kuru vadīja A.N.. J.Z. izraisītās automašīnu sadursmes rezultātā cieta A.O., kura ieguva vieglus miesas bojājumus ar īslaicīgu veselības traucējumu. Apelācijas instances tiesa J.Z. attaisnoja, uzskatot par pierādītu, ka automašīnu sadursme notikusi māju būves kombināta teritorijā, bet nevis ārpus tās. Latvijas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments atcēla šo spriedumu un nodeva lietu jaunai izskatīšanai apelācijas kārtībā, norādot, ka nepieciešams papildus izvērtēt lietā esošos pierādījumus par automašīnu sadursmes vietu, kam ir būtiska nozīme J.Z. darbību juridiskajā kvalifikācijā.<sup>10</sup>*

No augstākminētā Latvijas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta lēmuma izrietēja, ka noziedzīga nodarījuma izdarīšanas vieta, kas konkrētajā gadījumā bija ceļš, bija uzskatāma par noziedzīga nodarījuma sastāva obligātu pazīmi.

Lasot tiesu spriedumus, redzams, ka tiesu prakse šajā jautājumā ir mainījusies, tāpēc šī apakšnodaļa tiks veltīta, lai noskaidrotu vai privātajās teritorijās, kā arī teritorijās, kuras neietilpst kategorijā „ceļš” darbojas ceļu satiksmes regulējošie noteikumi, jo tas varētu ietekmēt pētāmo noziedzīgo nodarījumu pareizu kvalifikāciju.

<sup>9</sup> Ceļu satiksmes noteikumi: Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumi nr.571. *Latvijas Vēstnesis*, 2004. 1.jūlijs, nr.103.

<sup>10</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 1998.gada 22. decembra lēmums lietā Nr.SKK – 398. Sk. Hamkova D. Kāda ir kriminālatbildība par satiksmes noteikumu pārkāpšanu. *Jurista Vārds*, 2004. 24.februāris, nr.7.

Konvencijā par ceļu satiksmi<sup>11</sup> 1.panta „d” punktā ir norādīts jēdziens „ceļš” ar kuru saprot jebkādu publiskai satiksmei pieejamu ceļu vai ielu.

Savukārt Ceļu satiksmes likuma<sup>12</sup> 1. panta 3. punktā ar jēdzienu „ceļš” saprot jebkuru satiksmei izbūvētu teritoriju (autoceļus, ielas, prospektus, šķērsielas un tamlīdzīgas teritorijas visā platumā, ieskaitot brauktuvi, ietves, nomales, sadalošās joslas un salīņas). Ceļa kompleksā ietilpst ceļš, mākslīgās būves (tilti, satiksmes pārvadi, tuneļi, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, atbalsta sienas un citas būves), ceļu inženierbūves (pasažieru sabiedrisko transportlīdzekļu pieturvietas un paviljoni, bremsēšanas un paātrinājuma joslas, transportlīdzekļu stāvvietas, atpūtas laukumi, veloceliņi un ietves, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas un citas inženierbūves), satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi (ceļa zīmes, luksofori, signālstabiņi, aizsargbarjeras, gājēju barjeras, vertikālie un horizontālie ceļa apzīmējumi un citi tehniskie līdzekļi). Bez šaubām var apgalvot, ja persona, vadot transportlīdzekli alkohola reibumā pa kādu no šajā punktā minētajām vietām (pat pa tādām vietām, kuras nav paredzētas transportlīdzekļu braukšanai), izraisītu ceļu satiksmes negadījumu, kā rezultāta būtu cietušie, tad šis transportlīdzekļa vadītājs būtu saucams pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260. panta 3. daļu. Šī persona tiktu saukta pie kriminālatbildības pēc šā paša Krimināllikuma panta arī tad, ja tā būtu izraisījusi ceļu satiksmes negadījumu, kādā no jēdziena „ceļš” neietilpstošajām vietām (piemēram, pļavām, laukiem, aizsalušām ūdenstilpnēm), jo Ceļu satiksmes noteikumi un citi ceļu satiksmes reglamentējošie normatīvie akti šajās vietās nebeidz darboties, kas izriet no Administratīvās apgabaltiesas 2008. gada 28. novembra sprieduma.<sup>13</sup>

*Proti, R.D. tika saukts pie administratīvās atbildības, pēc Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.<sup>15</sup> panta trešās daļas, jo 2007. gada 19. oktobrī Rīgas rajona Ropažu novadā, Tumsupē, bijušās degvielas uzpildes stacijas teritorijā vadīja transportlīdzekli BMW 325, atrodoties alkohola reibuma stāvoklī ar minimālo alkohola koncentrāciju izelpas gaisā 1.23 promiles.*

*Tiesas sēdē pārkāpējs R.D. savu vainu atzina un izdarīto nožēloja. Paskaidroja, ka pārbaudīja automašīnas tehnisko kārtību, riņķojot pa savu privātīpašumu. Nevienam nevēlējās nodarīt pāri, kā arī nebija nodoms braukt pa ceļu. R.D. neatzina, ka vadījis automašīnu pa ceļu. Līdz ar to savas mašīnas tehniskās kārtības pārbaudi savā privātīpašumā, tas ir, bijušās degvielas uzpildes stacijas teritorijā, kas šobrīd ir stāvlaukums, nevis ceļš vai iela, nevar uzskatīt par prettiesisku, vainojamu (ar nodomu vai aiz neuzmanības*

<sup>11</sup> Konvencija par ceļu satiksmi. *Latvijas Vēstnesis*, 2001. 7. februāris, nr.21.

<sup>12</sup> Ceļu satiksmes likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1997. 21. oktobris, nr.274/276.

<sup>13</sup> Administratīvās apgabaltiesas 2008. gada 28. novembra spriedums lietā Nr.133054507

izdarītu) darbību vai bezdarbību, kura apdraud valsts vai sabiedrisko kārtību, īpašumu, pilsoņu tiesības un brīvības vai noteikto pārvaldes kārtību un par kuru likumā paredzēta administratīvā atbildība (LAPK 9.pants). Kā redzams no zemesgrāmatu apliecības,-minētajam īpašumam cauri neved neviens servitūta ceļš, kuru izmantotu trešās personas.

Administratīvā apgabaltiesa noraidīja kā nepamatotu R.D. argumentu, ka viņš, braucot pa bijušo degvielas uzpildes stacijas teritoriju, kas tobrīd bija viņa privātīpašums, nebija izdarījis pārkāpumu, kas paredzēts LAPK 149.<sup>15</sup> panta trešajā daļā, jo viņš nebija piedalījies ceļu satiksmē. Administratīvā apgabaltiesa pamatoja savus argumentus ar zemāk minēto.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 34.punktu, kurā teikts, ka transportlīdzekļa vadītājam, braucot pa ceļiem, **kā arī pa citām vietām, kur iespējama transportlīdzekļu braukšana**, jāievēro šo noteikumu un citu ceļu satiksmi reglamentējošu normatīvo aktu prasības.

No minētās tiesību normas secināms, ka Ceļu satiksmes noteikumu prasības, tai skaitā šo noteikumu 39.1.2. apakšpunkts, kas aizliedz transportlīdzekļa vadītājam vadīt transportlīdzekli, ja alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0.5 promiles, attiecas ne tikai uz tiem vadītājiem, kas brauc pa ceļiem, bet arī uz tiem, kas brauc pa citām vietām, kur iespējama transportlīdzekļu braukšana, piemēram, pļavām vai laukiem.

No iepriekšminētā tiesas sprieduma var secināt, ka neatkarīgi no tā, vai transportlīdzekli vada publiskā vai privātā teritorijā, pa ceļiem vai bezceļiem, ir jāievēro Ceļu satiksmes noteikumi, kā arī citi ceļu satiksmi reglamentējoši normatīvie akti.

Lai personu varētu saukt pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260. pantu, ir nepieciešams konstatēt, ka ir pārkāpti Ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi, kuru pārkāpšanas rezultātā ir izraisīts ceļu satiksmes negadījums un iestājušās, kādas no Krimināllikuma 260. pantā paredzētajām sekām.

Konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu<sup>14</sup> 1. pantā ir dots jēdziens „ceļu satiksmes negadījums”, proti, tas nozīmē negadījumu, kurā iesaistīti viens vai vairāki transportlīdzekļi, kas paredzēti braukšanai pa ceļiem ar motora palīdzību vai bez, un kas ir saistīts ar satiksmi uz publiskiem ceļiem, sabiedrībai pieejamās teritorijās vai privātās teritorijās, kur pieejas tiesības dotas noteiktām personām.

Šā jēdziena definīcija tiek sniegta arī Ceļu satiksmes likuma 1. panta 7. punktā, kur ar ceļu satiksmes negadījumu saprot ceļu satiksmē notikušu nelaimes gadījumu, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai vai videi, kā arī

---

<sup>14</sup> Konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu. *Latvijas Vēstnesis*, 2000. 30. jūnijs, nr.244/246.

citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis.

Šo jēdzienu kopējā pazīme ir tāda, ka negadījumā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis, bet atšķirīgā pazīme ir tāda, ka ceļu satiksmes negadījums Ceļu satiksmes likuma izpratnē var notikt jebkurā vietā, kur ir iespējama transportlīdzekļu braukšana, bet Konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu izpratnē šim jēdzienam ir šaurāka nozīme, jo tajā neietilpst privātas teritorijas, kurās nav pieejas tiesības noteiktām personām.

Latvijā atšķirībā no Igaunijas nav speciālu normatīvo aktu, kas regulētu transportlīdzekļu pārvietošanos pa ledu. Igaunijā ik gadu tiek atvērti vairāki ledus ceļi. Viens no šiem ledus ceļiem ir garākais Eiropā - 26 kilometrus garš. Tas savieno Igaunijas kontinentālo daļu ar valsts otro lielāko salu Hījumā. Saskaņā ar speciālu likumu<sup>15</sup> „Ceļu būves un uzturēšanas prasības ziemas apstākļos”, Igaunijas atbildīgās iestādes ļauj sākt lietot ledus ceļu, ja jūras ledus sega ir pietiekoši bieza. Šajā regulējumā ir noteikti vairāki citi ierobežojumi, piemēram:

- braukšana pa šo ledus ceļu atļauta transportlīdzekļiem, kuru masa nepārsniedz 2,5 tonnas;
- katrs nākamais transportlīdzeklis drīkst doties uz ledus ceļa ar 2 minūšu intervālu;
- transportlīdzekļa vadītāji nedrīkst braukt pārāk tuvu priekšā braucošajam, jo pretējā gadījumā ledus varētu iekļaut;
- ledus ceļa izmantošana ir atļauta tikai dienas gaišajā laikā;
- ātrums uz ledus ceļa nedrīkst pārsniegt 70 km/h (ja ledus ir vismaz 50 cm biezs);
- ja pretim brauc cits auto, tad ātrums jāsamazina līdz 40 km/h;
- u.c. ierobežojumi.

WHATCAR interneta portālā tika apspriests jautājums<sup>16</sup>, kā rīkoties gadījumā, ja uz aizsalušas ūdenstilpnes noticis ceļu satiksmes negadījums?

Swedbank Apdrošināšanas eksperti uzskata, ka tas ir apdrošināšanas gadījums un zaudējumus cietušai pusei būtu jāatlīdzina. Pamatojums ir sekojošs - OCTA<sup>17</sup> likums paredz atlīdzināt zaudējumus cietušajam, kas radušies ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, savukārt „Ceļu satiksmes likumā” negadījums tiek definēts kā „... ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas

<sup>15</sup> Talitee seisundi, rajamise ja hooldamise nõuded. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/akt/741359> [skatīts 14.02.2012]

<sup>16</sup> WHATCAR. Ceļu satiksmes negadījums - uz ezera? Pieejams: <http://www.whatcar.lv/auto-zinas-raksts/4437/celu-satiksmes-negadijums--uz-ezera> [skatīts 05.02.2012]

<sup>17</sup> Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana.

mantai vai videi, kā arī **citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis.”**

Tas nozīmē, ka, ja uz tā ezera var uzbaukt, tad tur arī var notikt ceļu satiksmes negadījums. Šādā gadījumā cietušo auto vadītājiem jāziņo policijai vai arī jāraksta saskaņotais paziņojums.

Tika izvērstā diskusija par jautājumu: ko darīt, ja auto ielūst ledū un nogrimst? Swedbank apdrošināšanas eksperti atzīst, ka nelīdzēs ne OCTA, ne KASKO<sup>18</sup>, jo KASKO parasti paredz izņēmumu par braukšanu ārpus ceļiem, savukārt OCTA gadījumā nogrimšana nav ceļu satiksmes negadījums - ja vien ielūšana ledū nav ceļu satiksmes negadījuma rezultāts.

Praksē ir bijuši gadījumi, kad notiek ceļu satiksmes negadījums uz ceļa, bet sadursmes spēku rezultātā kāds no transportlīdzekļiem tiek nosviests no ceļa uz aizsalušas ūdenstilpnes, kas neztur auto svaru un tas nogrimst. Tādi gadījumi tiek atlīdzināt gan KASKO (noteikumi rūpīgi jāizlasa), gan OCTA gadījumos.

Tādējādi nākas secināt, ka Latvijā nav speciālu normatīvo aktu, kas regulētu transportlīdzekļu pārvietošanos pa vietām, kuras neietilpst ceļa jēdzienā, bet tajās nebeidz darbojas vispārīgie ceļu satiksmes noteikumi. Lai personu sauktu pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260.pantu, ir nepieciešams norādīt, kādi ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi tika pārkāpti. Gadījumos, kad ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi netiek pārkāpti, bet transportlīdzekļa vadīšanas rezultātā kādai personai tiek nodarīts kaitējums, nodarījums jākvalificē saskaņā ar kādu no vispārīgām tiesību normām. Piemēram, saskaņā ar Krimināllikuma vispārīgām normām būtu jākvalificē gadījums, ja transportlīdzeklis tiktu vadīts pa aizsalušu ūdenstilpni, nepārkāpjot iepriekš minētos noteikumus un tas būtu ielūzis ledū, kā rezultātā pasažierim tiktu nodarīti miesas bojājumi, vai arī pasažieris būtu noslīcis. Respektīvi, ja netiktu pārkāpti ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi, tad atbildība atbilstoši 260. pantam iestāties nevar, tomēr tas neizslēdz vainīgā saukšanu pie kriminālatbildības atbilstoši kādam citam Krimināllikuma pantam, kurā paredzēta atbildība par šādu noziedzīgu nodarījumu.

---

<sup>18</sup> Brīvprātīga sauszemes transportlīdzekļu apdrošināšana, kas sevī ietver plašu riska spektru.

## 1.2 Transportlīdzekļa jēdziens

Šobrīd vairākos Latvijas, kā arī starptautiskajos tiesību aktos transportlīdzekļa jēdzienam tiek piešķirta atšķirīga nozīme, kas, manuprāt, sabiedrībā rada maldīgu izpratni par šo jēdzienu.

Piemēram, Krimināllikuma 261. pantā ir sniegta transportlīdzekļa legāldefinīcija. Ar jēdzienu „transportlīdzeklis” saprot visu veidu automobiļus, traktoros un citas pašgājējas mašīnas, tramvajus, trolejbusus, motociklus un citus mehāniskos transportlīdzekļus, kas pārvietojas ar savu enerģijas avotu, izņemot transportlīdzekļus ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem. No šīs definīcijas var secināt, ka Krimināllikuma 261. pantā minētajā transportlīdzekļa jēdzienā neietilpst:

1. Pajūgs, ko velk kāds dzīvnieks, ratiņkrēsls, velosipēdi, velokarti (plašāk par to skat. pielikumā Nr.3) un citi pārvietošanās līdzekļi, kas nepārvietojas ar savu enerģijas avotu;
2. Transportlīdzekļi ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem;
3. Transportlīdzekļi, kas darbojas ar jebkādu citu dzinēju, izņemot iekšdedzes dzinēju;
4. Dzelzceļa, ūdens un gaisa transports.

Plašāk šis jēdziens tiek definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/103/EK „Par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību”<sup>19</sup>. Šīs direktīvas izpratnē „transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkura piekabe, neatkarīgi no tā, vai tā ir piekabināta. Saskaņā ar šo direktīvu Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā<sup>20</sup> tika precizēta jēdziena „transportlīdzeklis” definīcija, kur ar jēdzienu „transportlīdzeklis” saprot sauszemes mehānisko transportlīdzekli, piekabi (puspiekabi), mopēdu, kas ir reģistrējams Ceļu satiksmes drošības direkcijā vai Valsts tehniskās uzraudzības aģentūrā, vai vietējā pašvaldībā vai ir reģistrēts ārvalstī. Kā arī tramvajs, kas ir reģistrējams vietējā pašvaldībā ietilpst jēdzienā „transportlīdzeklis”.

Savukārt ar Ceļu satiksmes likumā minēto jēdzienu „transportlīdzeklis” saprot ierīci, kas pēc savas konstrukcijas paredzēta braukšanai pa ceļiem ar motora palīdzību vai bez

<sup>19</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīva 2009/103/EK „Par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību”. Pieejams:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:0011:01:LV:HTML> [skatīts 28.03.2012]

<sup>20</sup> Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2004. 27. aprīlis, nr.65.

motora. Šis transportlīdzekļa skaidrojums ir daudz plašāks par iepriekšminētajiem, jo ietver sevī transportlīdzekļus ar visāda tipa motoriem, kā arī transportlīdzekļus bez motoriem.

Vīnes 1968.gada 8. novembra Konvencijā par ceļu satiksmi nav sniegta tieša „transportlīdzekļa” definīcija, bet „transportlīdzekļa” jēdziens rodams šīs konvencijas 1. panta „l”, „m”, „n”, „o”, „p”, „q” un „r” punktu apvienojumā. Tas nozīmē, ka jēdzienā „transportlīdzeklis” ietilpst: velosipēds, mopēds, motocikls, mehāniskais transportlīdzeklis, automobilis, piekabe un puspiekabe.

Arī Saeimas Aizsardzības, iekšlietu un korupcijas novēršanas komisija ir konstatējusi, ka divos normatīvajos aktos ir atšķirīgi definēts transportlīdzekļa jēdziens, kas liek šķēršļus atsevišķu pārkāpumu kriminalizēšanā. Proti, šī komisija izstrādājusi un iesniegusi Saeimā likumprojektu<sup>21</sup> „Grozījumi Krimināllikumā”, kuros paredzēts noteikt stingrāku atbildību par nelikumīgu robežu šķērsošanu. Komisija norāda, ka personas dažnedažādākajos veidos nelikumīgi šķērso valsts robežas.

Minētā likumprojekta redakcija paredz vairākas kvalificējošas pazīmes, kur viena no tām ir nelikumīga valsts robežas šķērsošana, izmantojot transportlīdzekli. Komisija, izstrādājot augstākminēto likumprojektu, vērš uzmanību uz to, ka jēdziens „transportlīdzeklis” tiek izmantots divos normatīvajos aktos, kuros šā jēdziena definīcijas ir atšķirīgas. Ceļu satiksmes likuma 1.panta 23.punkts noteic, ka transportlīdzeklis ir ierīce, kas pēc savas konstrukcijas paredzēta braukšanai pa ceļiem. Savukārt Krimināllikuma 261.pantā transportlīdzekļa pārvietošanās virsma netiek ierobežota.

Likumprojektā ir paredzēts attiecināt Krimināllikuma 261. pantā noteikto transportlīdzekļa jēdzienu arī uz transportlīdzekļiem, kas tiktu izmantoti nelikumīgas valsts robežas šķērsošanas gadījumā, tādējādi nodrošinot viena jēdziena izmantošanu Krimināllikumā.

Arī, autora skatījumā, ir nepieciešams, lai vismaz Latvijas ārējos normatīvajos aktos likumdevējs radītu vienotu šā jēdziena unifikāciju, tādējādi novēršot vai mazinot tiesisko normu sadursmju iespēju, kā arī nodrošinot vienādu priekšstatu par to, ko likumdevējs vēlēties pateikt.

Piemēram, sarežģījumi ar personu saukšanu pie kriminālatbildības varētu rasties gadījumos, kad persona alkohola reibumā būtu vadījusi transportlīdzekli, kas darbojas ar elektrodzinēju, jo transportlīdzekļi ar elektrodzinējiem tikai daļēji atbilst Krimināllikuma 261. pantā minētajai transportlīdzekļa definīcijai. Proti, no Krimināllikuma 261. pantā minētās

---

<sup>21</sup> Saeimas Aizsardzības, iekšlietu un korupcijas novēršanas komisija. Likumprojekts „Grozījumi Krimināllikumā”. Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS10/SaeimaLIVS10.nsf/0/42F254A99DF3B833C225790B004CD0F2?OpenDocument> [skatīts 19.02.2012]

transportlīdzekļa definīcijas var izsecināt, ka transportlīdzekļi šā pantā izpratnē ir tādi transportlīdzekļi, kuri darbojas ar iekšdedzes dzinējiem, kura darba tilpums ir lielāks par 50 kubikcentimetriem. Turpretī transportlīdzekļiem ar elektrodzinējiem nav iekšdedzes dzinēja, kā arī darba tilpums šiem dzinējiem nav nosakāms kubikcentimetros. Šā iemesla dēļ, uzskatu, ka Krimināllikuma 261. pantā minētais jēdziens „transportlīdzeklis” ir nepilnīgs, jo tajā nav ietvertas tādas jaunas transportlīdzekļu tehnoloģijas, kuras var būt alternatīvas iekšdedzes tipa motoriem.

Sekojošas tehnoloģijas tika novērtētas sīkāk:

- Elektriskie transportlīdzekļi;
- Hibrīdtransportlīdzekļi;
- Ūdeņraža šūnu elektriskie transportlīdzekļi.

Elektriskā transporta galvenās sastāvdaļas ir elektromotors, tā vadības bloks un akumulators. Elektromotors kā transporta dzinējs tika izmantots jau automašīnu attīstības sākumā un līdz 1920-tajiem tas konkurēja ar iekšdedzes dzinēju. Maksimālo griezes momentu elektromotors attīsta, jau tikko sācis griezties. Elektriskā transporta attīstības pašreizējā posmā izplatītākais elektriskās strāvas avots ir akumulators. Akumulatoru var uzlādēt no parastā 220V tīkla. Kā arī tā lādiņš automātiski papildinās, transportlīdzeklim bremzējot. Elektriskie transporti tiek komplektēti ar iekšējiem vai ārējiem akumulatoru lādētājiem.<sup>22</sup>

Hibrīdtransportlīdzekļi ir jebkuri transportlīdzekļi, ja tajā ir 2 vai vairāki enerģijas avoti. Uzsākot braukšanu ar hibrīdtransportlīdzekli, pie neliela braukšanas ātruma darbojās tikai elektromotors. Sasniedzot zināmu ātrumu, nemanāmi pieslēdzās iekšdedzes dzinējs un abi vienlaikus ar elektromotoru griež riteņus. Iekšdedzes dzinēja jauda tiek sadalīta mehāniskajā un elektriskajā, tādējādi viena tiek riteņiem un otra – ģenerators darbināšanai, kurš nodrošina elektromotora funkcionēšanu un atlikušo enerģiju uzkrāj akumulatorā. Pie strauja paātrinājuma akumulators maksimālas jaudas nodrošināšanai piegādā papildu enerģiju, tai pašā laikā elektromotors un iekšdedzes dzinējs reaģē vienmērīgi. Samazinot braukšanas ātrumu un bremzējot, reģeneratīvā bremžu sistēma pārvērš kinētisko enerģiju elektriskajā un tā uzkrājas akumulatorā. Vienkāršāk sakot – ripojot ar inerci vai bremzējot, tiek griezts ģenerators un tajā brīdī saražotā enerģija tiek uzkrāta. Automašīnai apstājoties, automātiski izslēdzas abi dzinēji.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība, „Elektriskie transportlīdzekļi”. Pieejams: <http://www.bimab.lv/elektriskie.php> [skatīts 09.03.2010]

<sup>23</sup> ToyotaPrius. Pieejams: <http://www.toyotaprius.com.au/4> [skatīts 09.03.2010]

Ūdeņraža šūnu elektrisko transportlīdzekļu elektroenerģiju ražo un elektromotoru darbina ūdeņraža un skābekļa reakcija. Kā blakus produkts rodas nekaitīgs ūdens. Ūdeņradis transportlīdzeklī tiek uzglabāts šūnās. Degvielu papildina nomainot ūdeņraža šūnas.<sup>24</sup>

A. Loskutovs un D. Mežulis, apskatot KL 261. panta definīciju, ir norādījuši,<sup>25</sup> ka transportlīdzekli raksturo savs enerģijas avots, bet, ja šis enerģijas avots ir iekšdedzes dzinējs, tā darba tilpumam jābūt vismaz 50 kubikcentimetriem. Ar enerģijas avotu jāsaprot dzinējs, kas spēj izraisīt transportlīdzekļa kustību. Tipiskākais ir iekšdedzes dzinējs, kurš tiek darbināts ar atbilstošas degvielas - benzīna, dīzeļdegvielas, gāzes - degšanas enerģiju. Taču dažus dzinējus darbina tvaiks vai elektroenerģija neatkarīgi no tā, vai elektriskās strāvas avots ir iekšējs, piemēram, elektromobilim ar strāvas akumulatoru, vai ārējs, piemēram, tramvajam un trolejbusam, kuriem enerģiju pievada pa vadiem. Ir arī dzinēji, kurus darbina akumulēta saules enerģija. Tīri teorētiski, tieši ar transportlīdzekļiem, kam ir dzinēji, ko nedarbina elektroenerģija, pastāv pirmā problēma sakarā ar transportlīdzekļa definīcijas apjomu. Ja transportlīdzekļu iekšdedzes dzinējiem ir noteikts minimālais darba tilpums - vismaz 50 kubikcentimetri, tad attiecībā uz citu dzinēju minimālo jaudu nekādi ierobežojumi nepastāv, un var rasties grūtības, nosakot, vai konkrētais braucamrīks, piemēram, neliels elektromobilis ar akumulatoru bateriju vai saules bateriju ir transportlīdzeklis KL 261. panta izpratnē.

Piekrītot D. Mežuļa un A. Loskutova viedokļiem, jānorāda, ka likuma pantā ir runāts par transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinējiem, bet, attīstoties jaunām tehnoloģijām, radušies arī jauni dzinēji, proti, elektrodzinēji un jauktie elektro - iekšdedzes dzinēji. Kā redzams likuma pantā šāda regulējuma nav. Latvijā jau dažas šāda tipa mašīnas ir jau parādījušās, bet var prognozēt, ka sakarā ar augstajām degvielas cenām, ekonomikas nolūkos parādīsies daudz vairāk šāda tipa transportlīdzekļi, tāpēc, lai nerastos pārpratumi un likuma pārkāpējs neizbēgtu no soda dēļ likuma nepilnībām, likumdevējam būtu jāpapildina šis pants pievienojot transportlīdzekļa jēdzienam elektrodzinējus un jauktos elektro - iekšdedzes dzinējus.

Arī Lietuvas kriminālkodeksa<sup>26</sup> 281. panta 9. punktā ir noteikts transportlīdzekļa jēdziens – visu veidu automobiļi, traktori, citas pašgājējas mašīnas, trolejbusi, motocikli un citi mehāniskie transportlīdzekļi. Kā redzams, šīs abas normas attiecībā uz transportlīdzekļa jēdzienu ir līdzīgas, atšķiras tas, ka Lietuvas kriminālkodeksa transportlīdzekļa jēdzienā nav

<sup>24</sup> Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība, „Ūdeņraža šūnu elektriskie transportlīdzekļi”. Pieejams: <http://www.bimab.lv/udenraza-sunas.php> [skatīts 09.03.2010]

<sup>25</sup> Mežulis D. un Loskutovs A., Par noziedzīgiem nodarījumiem transportā. *Jurista Vārds*, 2001. 6. februāris, nr.2.

<sup>26</sup> Lietuvas Kriminālkodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 339.lpp.

atrunāti transportlīdzekļi ar iekšdedzes dzinējiem, kuru darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem.

Baltkrievijas kriminālkodeksa<sup>27</sup> 317. pantā ar jēdzienu „transportlīdzeklis” tiek saprasti mehāniskie transportlīdzekļi, kas domāti, lai pārvietotos pa ceļiem un pārvadātu pasažierus, kravas vai iekārtas, kas uzstādītas uz tā.

Interesants regulējums ir Lielbritānijā, kur par mehānisko transportlīdzekļu vadīšanu alkohola ietekmē, persona tiek saukta pie atbildības pēc Ceļu satiksmes likuma<sup>28</sup>. Šā likuma 185. pantā ir izklāstīts jēdziens „transportlīdzeklis”. Jēdzienā „transportlīdzeklis” ietilpst „mehāniskais automobilis”, kas ir mehāniski darbināms transportlīdzeklis, kas nav ne motocikls, ne invalīdu ratiņi, bet kas ir konstruēts kravas vai pasažieru pārvadāšanai. Savukārt personas, kuras vadījušas tādus pārvietošanās līdzekļus kā invalīdu ratiņus, zirgus, pajūgus un citus pārvietošanās līdzekļus, kuri neietilpst jēdzienā „transportlīdzeklis”, tiek sauktas pie atbildības pēc Viktorijas laikmetā, Lielbritānijā 1872. gadā pieņemtā likuma<sup>29</sup> - „Licencēšanas noteikumi”, kurā tiek noteikts aizliegums dzērumā uz lielceļa vai kādā citā publiskā vietā jāt ar zirgu vai liellopu, kā arī vadīt tvaika mašīnu vai ratus.

Lai konstatētu, vai cilvēks ir alkohola reibumā, tolaik netika izmantots mums zināmais alkometrs, jo tāds vēl nebija radīts, kā arī citas zinātniskas ierīces tolaik nebija radītas, kas noteiktu alkohola ietekmi uz cilvēka organismu. Tolaik alkohola ietekmi uz cilvēka organismu noteica “uz aci” – novērojot cilvēka kustības un uzvedību. R.v. Metjū Klarks 1997. gada 30. janvārī tika apsūdzēts par jāšanu ar zirgu dzērumā pamatojoties uz Lanhana v. Ričmonda 1984. gada lietu. Ar jēdzienu „dzērumā” tiesa uzskata tādu stāvokli, kad alkohola ietekme uz organismu ir tik liela, ka tiek zaudēta paškontrolē. Nav īsti skaidra šī interpretācija, taču strikti tiek ieteikts, nejāt ar zirgu tādā stāvoklī, kādā nedrīkstētu vadīt transportlīdzekli.<sup>30</sup>

Arī mūsdienās Lielbritānijā šis 140. gadu vecais likums nereti tiek piemērots. Šo likumu piemēro tādiem transportlīdzekļiem, kuri neietilpst “mehānisko transportlīdzekļu” definīcijā, kas noteikta Lielbritānijas Ceļu satiksmes likumā.

Pēc šā likuma tika tiesāts Nigels Lī Drummonds, par to, ka viņš pēc bāra apmeklējuma reibumā mobilā ratiņkrēsla (plašāk par to skat. pielikumā Nr.4) aizmugurē pa pilsētas ielām vizināja savu draugu. Tiesa šo mobilo ratiņkrēslu pielīdzināja ratiem, tāpēc Drummondam

<sup>27</sup> Baltkrievijas kriminālkodekss. Pieejams:

<http://www.pravo.by/webnpa/text.asp?RN=hk9900275#&Article=317> [skatīts 02.04.2011]

<sup>28</sup> Road Traffic Act 1988. Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> [skatīts 02.02.2012]

<sup>29</sup> Licensing Act 1872. Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/35-36/94> [skatīts 02.02.2012]

<sup>30</sup> Gilligan B. Practical horse law: a guide for owners and riders. John Wiley & Sons, 2002, p.112.

tika piespriests 6 mēnešu nosacīts sods, kā arī 65 Lielbritānijas mārciņu liels naudas sods par ratu vadīšanu reibumā.<sup>31</sup>

Ar tādiem pašiem invalīdu ratiņiem 2009. gadā alkohola reibumā pārvietojās arī tolaik 63 gadu vecais Pēters Braits. Pats Braits tiesas sēdē uzsvēra, ka bija izdzēris tikai 3 bundžiņas alus (~ 1 litru) un bija spējīgs vadīt ratiņkrēslu, kā arī savās darbībās neko aizliegtu nesaskata. Tomēr tiesa viņam piesprieda 65 Lielbritānijas mārciņu lielu naudas sodu.<sup>32</sup>

Arī Katrīna Spensera 2011. gada 20. decembrī tika saukta pie atbildības pēc šā paša likuma, jo reibumā bija vadījusi mobilo ratiņkrēslu. Tiesa viņai piesprieda 6 mēnešu nosacītu sodu, kā arī 85 Lielbritānijas mārciņu lielu naudas sodu.<sup>33</sup>

Savukārt 40 gadus vecais Pauls Hjūtons, kurš alkohola reibumā pārvietojās ar rotaļlietu mašīnu, tika notiesāts par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā un viņam tika atņemtas transportlīdzekļu vadītāja tiesības uz 3 gadiem, kā arī tiesa piesprieda samaksāt tiesas izdevumus 85 Lielbritānijas mārciņu apmērā. Hjūstons bija izbrīnīts par tiesas lēmumu, jo pārvietojoties ar šo rotaļu mašīnu (plašāk par to skat. pielikumā Nr.5), kuras maksimālais ātrums ir 4 jūdzes stundā. Maz ticams, ka viņš nevarēja radīt draudus sabiedrībai.<sup>34</sup>

Latvijā par šādu mehānisko līdzekļu vadīšanu reibumā kriminālatbildība saskaņā ar KL 262. pantu neiestāsies, jo šādi mehāniskie līdzekļi neatbilst KL 261. panta nosacījumiem. Savukārt, ja persona, vadot šādu mehānisko līdzekļi, pārkāptu ceļu satiksmes noteikumus un izraisītu ceļu satiksmes negadījumu ar smagām sekām, kriminālatbildība iestātos saskaņā ar KL 266. pantu. Kā teikts krimināltiesību komentāros: „Transporta kustības kārtības un drošības aizsardzības noteikumus var pārkāpt gan apzināti, gan arī aiz neuzmanības, taču pret sekām iespējama tikai neuzmanība. Pie atbildības par Krimināllikuma 266. pantā ietverto noziegumu saucama ikviena fiziska un pieskaitāma persona no četrpadsmit gadu vecuma – gājēji, velosipēdisti, lopu dzinēji, pasažieri un citi satiksmes dalībnieki, kas nav Krimināllikuma 257., 260., 262., 262.<sup>1</sup>, 263. un 264. pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu subjekti.”<sup>35</sup>

---

<sup>31</sup> Man arrested for being drunk in charge of a mobility scooter. Pieejams: <http://www.metro.co.uk/weird/807476-man-arrested-for-being-drunk-in-charge-of-a-mobility-scooter> [skatīts 02.02.2012]

<sup>32</sup> OAP convicted of drink-driving in disability scooter under obscure Victorian law. Pieejams: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1205967/Drunk-charge-carriage-Pensioner-convicted-Victorian-law-drink-driving-disability-scooter.html> [skatīts 02.02.2012]

<sup>33</sup> Woman seen swerving around on mobility scooter after downing vodka fined for being 'drunk in charge of a carriage'. Pieejams: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2083023/Woman-seen-swerving-mobility-scooter-downing-vodka-fined-drunk-charge-carriage.html> [skatīts 02.02.2012]

<sup>34</sup> The Telegraph. Pieejams: <http://www.telegraph.co.uk/news/newstopping/howaboutthat/7606600/Man-loses-licence-after-drink-driving-in-toy-Barbie-car.html> [skatīts 24.03.2011]

<sup>35</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Sevišķā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 657.lpp.

*Ogres rajona tiesa 2010.gada 18.augustā izskatīja krimināllietu<sup>36</sup>, par apsūdzētā D.G. saukšanu pie kriminālatbildības par transporta kustības kārtības noteikumu pārkāpšanu, ja tā izraisījusi smagas sekas. 2007.gada 8.augustā, diennakts gaišajā laikā plkst.20.30 nepilngadīgais D.G. bez atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām vadīja mopēdu „Delta”, bez valsts reģistrācijas numura zīmes, pa vietējās nozīmes ceļu Ogres rajona Rembatē (pēc reformas Ķeguma novads, Rembate), no autobusa pieturas „Rembate” Ķeguma ielas virzienā. Izbraucot krustojumā, D.G., apdraudot sabiedrisko drošību transporta kustības drošības sfērā, nebija pietiekoši uzmanīgs, neievēroja ceļa zīmes Nr.206 („Dodiet ceļu”) prasības un tādējādi radīja satiksmei bīstamu situāciju, kā rezultātā izraisīja sadursmi ar motociklu „Piaggio” X9, valsts reģistrācijas numura zīme [..], kuru pa šķērsojamo Ķeguma ielu kā galveno ceļu no labās puses jeb Lielvārdes puses Ķeguma virzienā vadīja R.A.. Minētā ceļu satiksmes negadījuma rezultātā izraisītas smagas sekas, cietušais R.A. guva smagus miesas bojājumus. Tādējādi, D.G., būdams ceļu satiksmes dalībnieks un, vadot mopēdu „Delta”, kas saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.panta 12.punktu ir transportlīdzeklis, taču neatbilst Krimināllikuma 261.pantā dotajam transportlīdzekļa jēdzienam, pārkāpa vairākus Ceļu satiksmes noteikumu punktus.*

Uzsākot tiesas izmeklēšanu pirmstiesas procesā pret D.G., tika izvirzīta apsūdzība saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu. Apsūdzētais D.G. nepiekrita darbību juridiskajai kvalifikācijai, pamatojot savu viedokli ar to, ka mopēdu nevar uzskatīt par transportlīdzekli Krimināllikuma izpratnē. Atbildot uz prokurores iesniegumu, arī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Ceļu satiksmes drošības direkcija, izvērtējusi eksperta atzinumu, kā arī ražotāju noteiktos parametrus, atzina, ka mopēds „Delta” konkrētajā gadījumā nav reģistrējams kā motocikls atbilstoši kategorijai A1, tāpēc, CSDD ieskatā, atbilstoši Krimināllikuma 261.pantā noteiktajam konkrētais mopēds „Delta” nav transportlīdzeklis Krimināllikuma izpratnē.

Pēc šo pierādījumu pārbaudes D.G. darbības tika kvalificētas saskaņā ar KL 266.pantu par to, ka viņš izdarīja transporta kustības kārtības noteikumu pārkāpšanu, kā rezultātā iestājās smagas sekas.

Uzskatu, ka, lai noteiktu vai transportlīdzeklis pieder pie mopēda vai motocikla kategorijas nav jāvadās no transportlīdzekļa ražotāja pavaddokumentiem, jo pavaddokumentos motora cilindra darba tilpums var būt ierakstīts 50 cm<sup>3</sup>, bet patiesais motora cilindra darba tilpums var būt daudz lielāks, jo bieži motori tiek tehniski pārveidoti nolūkā dabūt lielākus apgriezienus jeb jaudu. Arī apskatāmajā lietā eksperts liecināja, ka

---

<sup>36</sup> Ogres rajona tiesas 2010.gada 18.augusta spriedums lietā Nr.K24-0033/10-2

motora jauda un maksimālais ātrums ir izšķirošais, pēc kura spriež par kubatūru, kā arī atkarībā no tā, vai ir paaugstināta kompresijas pakāpe.

Jau iepriekš tika pausts, ka Krimināllikuma 261. pantā minētajā transportlīdzekļa jēdzienā neietilpst dzelzceļa, ūdens un gaisa transports, jo likumdevējs ir diferencējis kriminālatbildību atkarībā no satiksmes sfēras. Proti, Krimināllikuma 261. pantā minētais transportlīdzekļa jēdziens attiecas uz noziedzīgiem nodarījumiem, kas izdarīti ceļu satiksmē, par kuriem paredzēta atbildība Krimināllikuma 260., 262.-265. pantā, savukārt noziedzīgu nodarījumu regulējums dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas jomā rodams Krimināllikuma 257., 258., 259., 267. un 268. pantā. Neskatoties uz šo atbildības sadalījumu, nereti var novērot, problēmas, kas rotas kvalificējot šos noziedzīgos nodarījumus.

*„Svētdienas vakarā ap pulksten 19.32 dzelzceļa posmā Pļaviņas – Ozolsala, dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils 114.kilometrā, 9.piketā, pasažieru vilciens notrieca cilvēku. Vīrietis (1980), Limbažu iedzīvotājs, bija izgājis uz sliedēm, vilcienu apstādināt un novērst nelaimes gadījumu nebija iespējams. Pēc notikušā pie vīrieša atrasta pirmsnāves vēstule, kurā paziņots, ka viņš aiziet no dzīves. Policija sākusi izmeklēšanu par notikušo saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta 2.daļas.”<sup>37</sup>*

Šāda kvalifikācija ir uzskatāma par kļūdainu, jo pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260. pantu var saukt tikai transportlīdzekļu vadītājus, kuri vada kādu no Krimināllikuma 261. pantā minētajiem transportlīdzekļiem. Termins „vilciens”, nav atrodams Krimināllikuma 261. pantā minētajā transportlīdzekļa jēdziena definīcijā, bet šajā definīcijā ir minēts termins „tramvajs”, kas pēc uzbūves ir visai līdzīgs elektrovilcienam, abi paredzēti braukšanai pa sliedēm savienojumā ar ārēju elektroenerģijas padeves avotu. Daudzi elektrovilciena un tramvaja uzbūves un darbības principi ir diezgan līdzīgi, tomēr elektrovilcienu nedrīkst pielīdzināt tramvajam, kas ir atrunāts Ceļu satiksmes likuma 1. panta 22. punktā - *tramvajs ir transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sliedēm savienojumā ar ārēju elektroenerģijas padeves avotu. Šis termins neattiecas uz elektrovilcieniem.*

Ar dzelzceļa transportu jāsaprot ritošais sastāvs. 1998. gada 1. aprīļa likuma „Dzelzceļa likums”<sup>38</sup> 1. panta 16. punktā ir minēts termins ritošais sastāvs, kurā ietilpst *lokomotīves, vagoni, motorvilcieni, motorvagoni, vadāmi pašgājējvagoni, ceļu remonta mašīnas, celtņi, citas mašīnas un mehānismi, kuri savu tehnisko īpašību dēļ spēj pārvietoties vai pārvietojas pa sliedēm.*

<sup>37</sup> Jaunais Vēstnesis. Policijas ziņas: Vilciena notriektais cilvēks gribēja izdarīt pašnāvību. Pieejams: <http://jvestnesis.lv/modules.php?name=News&file=article&sid=3621> [skatīts 07.02.2012]

<sup>38</sup> Dzelzceļa likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1998. 17. aprīlis, nr.102/105.

Lai iestātos KL 257.pantā paredzēta atbildība par dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ir jākonstatē, ka dzelzceļa satiksmes negadījums vai smaga dzelzceļa avārija ir radusies pārkāpjot šos noteikumus.

Dzelzceļa satiksmes negadījuma un smagas dzelzceļa avārijas skaidrojums rodams attiecīgi Dzelzceļa likuma 40. panta 1. un 1.<sup>1</sup> daļā, kur ar dzelzceļa satiksmes negadījumu saprot dzelzceļa satiksmē notikušu nelaiemes gadījumu, kurā ir iesaistīts vismaz viens no dzelzceļa transporta līdzekļiem un kura rezultātā gājis bojā cilvēks vai viņam nodarīti miesas bojājumi, vai nodarīti zaudējumi juridiskajai vai fiziskajai personai vai videi. Savukārt ar smagu dzelzceļa avāriju saprot dzelzceļa satiksmes negadījumu, kurā vilcienu sadursmes rezultātā vai sakarā ar vilciena noiešanu no sliedēm gājis bojā vismaz viens cilvēks vai nodarīti miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem, kas šā negadījuma dēļ hospitalizēti ilgāk par 24 stundām, vai nodarīts liels kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi, kā arī citi līdzīgi dzelzceļa satiksmes negadījumi, kuriem ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību. Par lielu kaitējumu uzskatāmi tādi zaudējumi, kurus Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs uzreiz novērtējis kopumā kā ekvivalentu vismaz 2 miljoniem eiro, ievērojot Latvijas Bankas noteikto oficiālo ārvalstu valūtas apmaiņas kursu.

Tādējādi var secināt, ka transportlīdzekļa jēdziens, kas ietverts Krimināllikuma 261. pantā, jau kopš 1998. gada 17. jūnija, kad tika pieņemts Krimināllikums, palicis nemainīgs. Tomēr jāatzīst, ka strauji attīstoties tehnoloģijām, radusies jauna veida transportlīdzekļi, kuru darbības principi atšķiras no Krimināllikuma 261. pantā minētajiem. Līdz ar to autora ieskatā Krimināllikuma 261. pantā minētais „transportlīdzekļa jēdziens” ir novecojis, tāpēc tajā nepieciešams veikt grozījumus, ietverot arī transportlīdzekļus, kuriem, lai arī ir atšķirīgi darbības principi, tomēr tie pēc savas būtības atbilst jēdzienam „transportlīdzeklis”.

## 2. SASTĀVA ANALĪZE

Kriminālatbildības pamatu nosaka Krimināllikums. Pie kriminālatbildības saucama un sodāma tikai tāda persona, kura ir vainīga noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, t.i., kura ar nodomu (tīši) vai aiz neuzmanības izdarījusi Krimināllikumā paredzētu nodarījumu, kam ir visas noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes. Kriminālatbildība iestājas tikai par Krimināllikumā tieši paredzētu nodarījumu un kriminālatbildība nevar iestāties par nodarījumu, kas pēc sava rakstura ir līdzīgs Krimināllikumā paredzētajam.<sup>39</sup>

Noziedzīga nodarījuma sastāvs ir objektīvo un subjektīvo pazīmju kopums, kas raksturo nodarījumu kā noziedzīgu. Noziedzīga nodarījuma sastāvs ietver sevī šādas pazīmes:

- Noziedzīga nodarījuma objektu;
- Noziedzīga nodarījuma objektīvo pusi;
- Noziedzīga nodarījuma subjektu;
- Noziedzīga nodarījuma subjektīvo pusi;

Noziedzīga nodarījuma sastāva esamība ir nepieciešams nosacījums nodarījuma atzīšanai par noziedzīgu. Ikviens elementa trūkums norāda uz noziedzīga nodarījuma neesamību.<sup>40</sup> Tā, piemēram, Rēzeknes tiesa 2012.gada 21.februāra krimināllietā<sup>41</sup> *nonāca pie secinājuma, ka prokurora norādītie un tiesas sēdē pārbaudītie lietā esošie pierādījumi nedot pamatu apgalvot, ka tieši apsūdzētā T.K. iebrauca krustojumā zem aizliedzošā luksofora sarkanās gaismas signāla. Tā kā tiesas izmeklēšanas laikā netika iegūti objektīvi un pietiekami pārlicinoši pierādījumi tam, ka apsūdzētā T.K. 2010.gada 3.janvārī ap plkst.17.00, vadot automašīnu Honda CRV, iebrauca Dārzu ielas un Pulkveža Brieža ielas krustojumā zem aizliedzošā luksofora sarkanās gaismas signāla un izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, tad tiesa atzina, ka apsūdzētās darbībās nebija konstatējams Krimināllikuma 260.panta pirmajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs, tas ir, nebija konstatējama objektīvā puse, ka tieši T.K. pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus.*

Atkarībā no tā, kādā veidā likumdevējs aprakstījis noziedzīga nodarījuma sastāva saturu Krimināllikuma normā, nodarījuma sastāvus iedala vienkāršos un saliktos. Vienkārša noziedzīga nodarījuma sastāvā paredzēts viens nodarījums – prettiesiska darbība vai bezdarbība (dažreiz arī sekas), kas apdraud vienu nodarījuma objektu. Salikta noziedzīga nodarījuma sastāvā iekļauts norādījums uz vismaz divām darbībām, uz diviem noziedzīga

<sup>39</sup> Zemgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010.gada 10.februāra lēmums lietā Nr.12390001507

<sup>40</sup> Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Raka, 1999, 119. lpp.

<sup>41</sup> Rēzeknes tiesa 2012.gada 21.februāra spriedums lietā Nr.11331003810

nodarījuma objektiem vai uz divām vainas formām.<sup>42</sup> Krimināllikuma 260. pantā ietvertais noziedzīgais nodarījums veido salikta noziedzīga nodarījuma sastāvu, jo satur norādi uz diviem apdraudējuma objektiem un divām vainas formām.

Krimināllikuma 260.pantā ir paredzēta atbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja tā rezultātā iestājušās likuma normās norādītās sekas. Šā noziedzīgā nodarījuma sastāvs ir materiāls, jo kriminālatbildība par tajā aprakstītajiem pārkāpumiem iestājas tikai tad, ja to rezultātā cietušajam nodarīti viegli miesas bojājumi (panta pirmā daļa), vidēja smaguma miesas bojājumi (panta pirmā prim daļa), nodarīts smags miesas bojājums vai iestājusies cietušā nāve (panta otrā daļa).

Ievēribas vērti ir U. Krastiņa piedāvātie (plašāk par to skat. pielikumā Nr.6)<sup>43</sup>, grozījumi Krimināllikumā, lai uzlabotu, pašreizējo regulējumu ceļu satiksmē. Pēc U. Krastiņa domām KL 260. pantā jānosaka atbildība par īpaši rupjiem (ļauņprātīgiem) ceļu satiksmes noteikumu un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpumiem, piemēram, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām. Ceļu satiksmes noteikumos būtu jāparedz, kādos gadījumos attiecīgie noteikumi uzskatāmi par ļauņprātīgi pārkāptiem, savukārt citu pārkāpumu gadījumos, ja iestājušās kaitīgās sekas aiz neuzmanības, nodarījums jākvalificē attiecīgi saskaņā ar KL 123. vai 131. pantu. Bet, ja persona reibumā būs pārkāpusi ceļu satiksmes noteikumus un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus, tad tā tiks saukta pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 262. pantu.

Manuprāt, šajos U. Krastiņa piedāvātajos Krimināllikuma 260. panta un 262. panta grozījumos būtu jāparedz bargāks sods, ja nodarījums izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi, kā tas ir noregulēts Igaunijas Sodu kodeksa<sup>44</sup> (turpmāk arī SK) 422.pantā.

Atbalstāma ir atbildības diferencēšana atkarībā no tā, vai vainīgā persona ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus būs pārkāpusi atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē vai neatrodoties iepriekšminēto vielu ietekmē.

---

<sup>42</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs.,1. grāmata Sevišķā daļa. Rīga:„AFS”, 2007, 33. lpp.

<sup>43</sup> Nav publicēts

<sup>44</sup> Sodu kodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 462.-463.lpp.

## 2.1 Objekts

Noziedzīga nodarījuma objekts ir krimināllikumā aizsargāta svarīga interese vai nemateriāla vērtība, kura ir apdraudēta ar noziedzīgu nodarījumu.<sup>45</sup> Krimināltiesību teorija izšķir 3 noziedzīga nodarījuma objekta veidus:

- Vispārējo;
- Grupas;
- Tiešo.

Vispārējais noziedzīgo nodarījumu objekts ir kopīgs visiem nodarījumiem – tas ir visu interešu kopums, ko aizsargā Krimināllikums.<sup>46</sup>

Noziedzīgo nodarījumu grupas objekts ir tādas pašas vai viena veida un savstarpēji saistītas vairākas intereses, kuras apdraud vesela noziedzīgo nodarījumu grupa.<sup>47</sup>

Noziedzīgo nodarījumu tiešais objekts ir tās intereses, ko apdraud konkrēta veida noziedzīgs nodarījums.<sup>48</sup> Klasificējot tiešo objektu krimināltiesības izšķir:

- Galveno tiešo objektu;
- Papildu tiešo objektu;
- Fakultatīvo objektu.

Galvenais tiešais objekts ir primārā interese, kas ir apdraudēta, ja izdarīts konkrēts noziedzīgs nodarījums. Būtībā attiecīgais Krimināllikuma pants ir paredzēts, lai aizsargātu šo interesi.<sup>49</sup>

Papildu tiešais objekts ir interese, kura vienmēr apdraudēta, apdraudot galveno tiešo objektu. Krimināllikumā paredzētajos gadījumos papildu tiešais objekts ir noziedzīga nodarījuma sastāva obligāta pazīme.<sup>50</sup>

Fakultatīvais objekts ir interese, kura var būt apdraudēta kopā ar galveno tiešo objektu, taču noziedzīga nodarījuma izdarīšana ne vienmēr saistīta ar attiecīgo apdraudējumu.<sup>51</sup>

Krimināllikumā, atšķirībā no iepriekšējām kodifikācijām, ir izveidota patstāvīga nodaļa „Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību”, kurā ievietotie noziedzīgie nodarījumi apdraud **sabiedriskās drošības intereses dažāda veida transportlīdzekļu kustības drošības**

---

<sup>45</sup> Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Raka, 1999, 117. lpp.

<sup>46</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 97.lpp.

<sup>47</sup> Turpat

<sup>48</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008. – 100.lpp.

<sup>49</sup> Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Raka, 1999, 117. lpp.

<sup>50</sup> Turpat

<sup>51</sup> Turpat

**un ekspluatācijas jomā.** Tiešais papildu objekts var būt **personas dzīvība un veselība, fizisku un juridisku personu mantiskās intereses.**<sup>52</sup>

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments ir atzīmējis<sup>53</sup>, ka no Krimināllikuma 260.panta dispozīcijas izriet noziedzīgā nodarījuma divi objekti. Šis noziegums apdraud ne vien satiksmes drošību, kas ir uzskatāms par šā noziedzīgā nodarījuma tiešo objektu, bet arī cilvēka dzīvību un veselību, kas ir šā noziedzīgā nodarījuma otrs objekts.

Šajā gadījumā tiešais papildu objekts ir saistīts ar Satversmes 93. pantu, kurā noteikts, ka ikviena tiesības uz dzīvību aizsargā likums. Satversmes komentāros ir teikts<sup>54</sup>, ka Satversmes 93. pants ir tieši saistīts ar krimināltiesībām, tiesības uz dzīvību pārkāpuma sekas krimināltiesiskajā aspektā var iedalīt atkarībā no apstākļiem, kādos ir nodarīts kaitējums personas dzīvībai, vainīgā personas psihiskās attieksmes pret nāves iestāšanos, kā arī vainīgās personas statusa.

Lai gan šim noziedzīgajam nodarījumam pēc 2007. gada ir tendence samazināties<sup>55</sup> (plašāk par to skat. pielikumā Nr.7), tas tik un tā ir viens no aktuālākajiem noziedzīgiem nodarījumiem, ne tikai Latvijā, bet arī citās civilizētajās valstīs.

Savukārt Krimināllikuma 262. pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums ir atzīstams par kriminālpārkāpumu. Atšķirībā no KL 260. pantā ietvertā noziedzīgā nodarījuma objekta, tas apdraud tikai **sabiedriskās drošības intereses dažāda veida transportlīdzekļu kustības drošības un ekspluatācijas jomā.**<sup>56</sup>

Līdz 2008. gadam šim pārkāpumam pēc statistikas datiem valstī bija tendence augt ar katru gadu, līdz ar to pieauga arī apdraudējums sabiedriskās drošības interesēm dažāda veida transportlīdzekļu kustības drošības un ekspluatācijas jomā.

Kā redzams pēc 2008. gada, ar katru nākamo gadu personu skaits, kas notiesāti pēc KL 262. panta samazinās.<sup>57</sup> (plašāk par to skat. pielikumā Nr.8) Iespējamas, šā noziedzīgā nodarījuma samazināšanās skaitu ir ietekmējusi pašreizējā ekonomiskā lejupslīde, kā arī nemitīga degvielu cenu augšupeja. Savu ietekmi ir devuši arī 2010. gada pirmajā janvārī

---

<sup>52</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Sevišķā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 626.lpp.

<sup>53</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 28. aprīļa lēmums lietā Nr.11130123006

<sup>54</sup> Satversmes komentāri. Juris Rudevskis, Egils Levits, Jautrīte Briede u.c. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011, 182.lpp.

<sup>55</sup> Tiesu informācijas statistikas dati. Notiesāto personu skaits. Pieejams: [https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS\\_STAT\\_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS_STAT_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151) [skatīts 03.03.2012]

<sup>56</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Sevišķā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 645.lpp.

<sup>57</sup> Tiesu informācijas statistikas dati. Notiesāto personu skaits. Pieejams: [https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS\\_STAT\\_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS_STAT_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151) [skatīts 03.03.2012]

pieņemtie likuma „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu” grozījumi<sup>58</sup>, kuri noteica lielāku transportlīdzekļu nodevu, kā arī ieguldījumu devuši 2010. gada 10. jūnija grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā<sup>59</sup> (turpmāk arī - LAPK), kuri faktiski dubultoja iepriekšējos sodus par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā.

## 2.2 Objektīvā puse

### Likumprojekts

A. Judins, pētot<sup>60</sup> kriminālatbildību par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā, secinājis, ka vairākos gadījumos transportlīdzekļa vadītājam ir izdevīgāk, ja viņu sauc pie kriminālatbildības, nevis pie administratīvās atbildības.

Tieslietu ministrs reaģējot uz šo izveidojušos situāciju, deva rīkojumu Nr.1-1/50, pēc kura koncepcijas īstenošanas darba grupa izstrādāja likumprojektu „Grozījumi Krimināllikumā”. Darba grupa nonāca pie secinājuma, ka ir jāgroza to Krimināllikuma un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa normu sankcijas, kas paredz atbildību par analogiem (vienas apdraudējuma grupas) nodarījumiem, ievērojot, ka minimālajam sodam par noziedzīgu nodarījumu jābūt bargākam nekā maksimālajam sodam par mazāk kaitīgu analogu administratīvo pārkāpumu. Bet, lai vēl efektīvāk tiktu risināts šis jautājums, Krimināllikuma grozījumos<sup>61</sup> ir paredzēts izslēgt normas no Krimināllikuma Sevišķajā daļā ietvertiem noziedzīgu nodarījumu sastāviem, kas paredz atbildību par nodarījumiem sakarā ar to, ka pārkāpums izdarīts atkārtoti gada laikā, jo Krimināllikumā nav jāparedz atbildība par nodarījumiem, kas nevar radīt vērā ņemamu kaitējumu sabiedriskajām interesēm. Šādus nodarījumus paredzēts dekriminalizēt, paredzot par tiem tikai administratīvo atbildību, neatkarīgi no to izdarīšanas biežuma. Dekriminalizējot atsevišķus noziedzīgus nodarījumus, kriminālatbildību par tiem tiek saglabāta gadījumos, ja ir nepieciešams izdalīt kvalificējošas pazīmes, piemēram, būtisks kaitējums, liels apmērs. Gadījumos, kad nodarījuma kaitīgums un bīstamība ir liela, Krimināllikumā tiek paredzēta kriminālatbildība jau par pirmo likumpārkāpumu, t. i., tiek kriminalizēti šādi administratīvie pārkāpumi.<sup>62</sup> Autors personīgi piekrīt un atbalsta Kriminālsodu politikas koncepcijas īstenošanas darba grupas lēmumu atteikties no Krimināllikuma Sevišķajā daļā ietverto noziedzīgo nodarījumu sastāvu normām,

<sup>58</sup> Grozījumi likumā „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu”: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2009. 21.decembris, nr.200.

<sup>59</sup> Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss: LR likums. Ziņotājs, 1984. 20.decembris, nr.51.

<sup>60</sup> Judins A. Kriminālatbildība par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā. *Jurista Vārds*, 2009. 28. jūlijs, nr.30; 18.augusts, nr.33.

<sup>61</sup> Likumprojekts „Grozījumi Krimināllikumā”. Pieejams:

<http://titania.saeima.lv/LIVS11/saeimalivs11.nsf/0/F8EAF0BB07FCB67AC225793300488419?OpenDocument> [skatīts 06.02.2012.]

<sup>62</sup> Tieslietu ministrija. Pieejams: <http://www.mk.gov.lv/lv/aktuali/zinas/2009gads/01/221009-Izstradati-apjomigi-grozijumi-Kriminallikuma/> [skatīts 2010.03.03.]

kas paredz atbildību par nodarījumiem sakarā ar to, ka pārkāpums izdarīts atkārtoti gada laikā.

Pētot citu valstu likumus autors, šādu unikālu tiesību institūtu neatrada. Daži Latvijas krimināltiesību eksperti, jau senāk bija pauduši viedokļus par šo problēmu, ka arī mūsu valsts Krimināllikumā vajadzētu atteikties no normām, kuras paredz atbildību par atkārtoti gada laikā izdarītu administratīvo pārkāpumu. Tā, piemēram, U. Krastiņš norāda<sup>63</sup>, ka nav nepieciešams noziedzīgu nodarījumu sastāvos ietvert atkārtotu administratīvo pārkāpumu. Līdzīgi norāda<sup>64</sup> arī A. Judins, ka Latvijas krimināltiesībās jāatsakās no nodarījumu kriminalizācijas sakarā ar pārkāpuma atkārtotu izdarīšanu gada laikā. Tāpat arī L. Saukāne uzskata<sup>65</sup>, ka atkārtotā administratīvā pārkāpuma kriminalizācija nav pareizais problēmas risinājums. Arī autors atzīst par negatīvu izveidojušos praksi, ka tiek mikšētas divas dažādas tiesību nozares, proti, administratīvās tiesības un krimināltiesības. L. Saukāne pamatoti norāda,<sup>66</sup> ka atkārtotā administratīvā pārkāpuma izdarīšana gada laikā var būt tikai par pamatu lielāka (stingrāka) administratīva soda piemērošanai. Nav pieļaujams, ka par noziedzīgu nodarījumu tiek atzīta administratīvo pārkāpumu summa”.

Tā kā likumprojektā paredzēts atteikties no Krimināllikuma Sevišķajā daļā ietverto noziedzīgo nodarījumu sastāvu normām, kas paredz atbildību par nodarījumiem sakarā ar to, ka pārkāpums izdarīts atkārtoti gada laikā, tātad šie grozījumi tieši skars arī KL 262. panta pirmo daļu, kura nosaka: „Par transportlīdzekļa vadīšanu vai mācīšanu vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē, ja tas izdarīts atkārtoti gada laikā”. Šajā koncepcijā<sup>67</sup> paredzēts izslēgt KL 262. panta pirmo daļu, kurā ir paredzēta kriminālatbildība par transportlīdzekļa vadīšanu vai mācīšanu vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē, ja tas izdarīts atkārtoti gada laikā, jo, ja saskaņā ar LAPK 149.<sup>15</sup> pantu „Transportlīdzekļu vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē” personai būs atņemtas transporta līdzekļa vadīšanas tiesības un tā atkārtoti vadīs transporta līdzekli apreibinošu vielu ietekmē, tai kriminālatbildība iestāsies jebkurā gadījumā saskaņā ar 262.panta otro daļu.

---

<sup>63</sup> Krastiņš U. Noziedzīgu nodarījumu daudzējādības kvalifikācijas problēmas. *Jurista Vārds*, 2007. 20. novembris, nr.47.

<sup>64</sup> Judins A. Par atkārtotību Krimināllikumā. *Jurista Vārds*, 2008. 11. marts, nr.10.

<sup>65</sup> Saukāne L. Kriminālatbildība par atkārtoti izdarītu administratīvo pārkāpumu. *Jurista Vārds*, 2009. 27. janvāris, nr.4.

<sup>66</sup> Turpat

<sup>67</sup> Likumprojekts „Grozījumi Krimināllikumā”. Pieejams:

<http://titania.saeima.lv/LIVS11/saeimalivs11.nsf/0/F8EAF0BB07FCB67AC225793300488419?OpenDocument>  
[skatīts 06.02.2012.]

## Darbība un bezdarbība

Noziedzīgā nodarījuma objektīvā puse ir nodarījuma ārējās izpausmes pazīmju kopums, kas tiek realizēts kā prettiesiska uzvedība **darbības** vai **bezdarbības** veidā, un nodara kaitējumu ar Krimināllikumu aizsargātām interesēm vai rada šāda kaitējuma nodarīšanas reālas briesmas. Noziedzīga nodarījuma obligātās pazīmes ir prettiesiska darbība vai bezdarbība.<sup>68</sup>

No objektīvās puses KL 262. pantā minēto noziedzīgo nodarījumu var izdarīt tikai ar aktīvu darbību, pildot transportlīdzekļa vadītāja funkcijas gan transportlīdzekļa kustības laikā, gan arī instruktora funkcijas kursantu – šoferu, kursantu – tramvaju un trolejbusu vadītāja apmācībā.<sup>69</sup>

Savukārt persona ceļu satiksmes noteikumus un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus var pārkāpt kā ar darbību, tā arī ar bezdarbību. Var būt gadījumi, kad personas rīcība, neievērojot ceļu satiksmes noteikumus un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus vadot transportlīdzekli, var saturēt gan noziedzīgu darbību, gan noziedzīgu bezdarbību. I.Tjažkova norāda<sup>70</sup>, ka šādos gadījumos ir jārunā par jaukto bezdarbību.

Lai noteiktu vai noziedzīgais nodarījums no objektīvās puses raksturīgs ar noziedzīgu darbību vai bezdarbību, D. Hamkova piedāvā<sup>71</sup> noskaidrot attiecīgo normatīvo aktu (Ceļu satiksmes noteikumu u.c.) konkrētas prasības: ja normatīvajā aktā noteikts pienākums aktīvi rīkoties, bet transportlīdzekļa vadītājs to nav izpildījis, šādu rīcību varētu vērtēt kā noziedzīgu bezdarbību. Turpretī, ja Ceļu satiksmes noteikumos vai arī kādā citā normatīvajā aktā ietverta prasība atturēties no konkrētas rīcības, tomēr transportlīdzekļa vadītājs to ignorē, - noziedzīga nodarījuma objektīvā puse būs raksturīga ar aktīvu darbību. Tā, piemēram, saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 38.1. apakšpunktu transportlīdzekļa vadītājam pirms izbraukšanas jāpārbauda, vai transportlīdzeklis ir tehniskā kārtībā. Neievērojot šo Ceļu satiksmes noteikumu prasību un izraisot likumā paredzētās sekas, personas rīcība no objektīvās puses raksturojas ar noziedzīgu bezdarbību. Savukārt apskatāmo noteikumu 168.punkts paredz, ka aizliegts uzbraukt uz pārbrauktuves, ja barjera ir aizvērtā vai sāk aizvērties, vai, ja luksoforā deg aizlieguma signāls (neatkarīgi no barjeras stāvokļa, kā arī ja tās nav). Neievērojot šo aizliegumu, personas uzvedība vērtējama kā darbība.

---

<sup>68</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības vispārīgā un sevišķā daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001, 31. lpp.

<sup>69</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs., 3. grāmata Sevišķā daļa. Rīga: „AFS”, 2007, 305. lpp.

<sup>70</sup> Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности/ под ред. В.С. Комиссарова. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.51.

<sup>71</sup> Hamkova D. Kāda ir kriminālatbildība par satiksmes noteikumu pārkāpšanu. *Jurista Vārds*, 2004. 24.februāris, nr.7.

Tā, piemēram, Rēzeknes tiesa izskatīja krimināllietu, kurā J.V. tika apsūdzēts saskaņā ar Krimināllikuma 266. pantu. *Proti, 2007. gada 2. jūnijā ap plkst. 00.<sup>15</sup> J. V., pārkāpjot Latvijas Republikas Ministru kabineta 01.07.2004.g. noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (redakcija uz 01.01.2006.g.) 4., 10., 34., 35., 35.1. un 35.6., 38., 38.1., 38.2., 39. un 39.4., 112., 113., 166., 169., 236., 238. un 238.6. punktu prasības, vadīja viņam piederošo vieglo automobili „Audi 100”, ar valsts reģistrācijas numura zīmi [..], kuram nebija veikta valsts tehniskā apskate un automobilim bija bojāta bremžu sistēma un J. V., vadot to bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas), ar pasažieriem V.O., J.K. un A.V., Rēzeknes rajona, Viļānos pa Rīgas ielu un piebraucot pie Viļānu dzelzceļa pārbrauktuves, kas atrodas dzelzceļa posmā Varakļāni – Viļāni 197. kilometrā un kurā uz to brīdi darbojās skaņas un gaismas signalizācija – luksoforā dega sarkanais dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas aizlieguma signāls, jo dzelzceļa pārbrauktuvei tuvojās vilciens Nr. 2738, kas brauca Rēzeknes virzienā un lokomotīves mašīnists deva skaļu skaņas vēstījuma signālu, bet J. V., neizvēlējies drošu kustības ātrumu, savlaicīgi nesamazināja to un neapturēja transportlīdzekli pirms 207. ceļa zīmes „STOP” („neapstājoties tālāk braukt aizliegts”), jo automobilim nedarbojās darba bremzes, kā rezultātā J. V. vadītais transportlīdzeklis, neapstājoties, iebrauca dzelzceļa pārbrauktuvē, kur ietriecās ejošā vilciena sastāva otra vagona Nr. 67259317 no lokomotīves ceturtajā riteņpārī, kas izraisīja smagas sekas – vilciena sastāva vagonu pašatkabināšanu starp 2. un 3. vagoniem un deviņu vagonu Nr. 67469320, Nr. 67049866, Nr. 64238371, Nr. 63552426, Nr. 63939870, Nr. 61730560, Nr. 64944648, Nr. 67685735 un Nr. 65905242 nobraukšanu no sliedēm, sakarā ar ko Valsts akciju sabiedrībai „Latvijas dzelzceļš” tika nodarīts materiālais zaudējums lielā apmērā uz kopējo summu – Ls 63706,01.<sup>72</sup>*

Apskatāmais piemērs satur gan noziedzīgu darbību, gan noziedzīgu bezdarbību:

- noziedzīga darbība ir transportlīdzekļa pārvietošanās ar bojātu bremžu sistēmu, jo Ceļu satiksmes noteikumu 238.punkts neparedz pienākumu aktīvi rīkoties, bet tajā ir noteikts pienākums atturēties no konkrētām rīcībām, kuras transportlīdzekļa vadītājam ir aizliegtas;
- noziedzīga darbība ir arī transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, jo Ceļu satiksmes noteikumu 39.punkts neparedz pienākumu aktīvi rīkoties, bet tajā ir noteikts pienākums atturēties no konkrētām rīcībām, kuras transportlīdzekļa vadītājam ir aizliegtas;
- noziedzīga darbība ir arī transportlīdzekļa neapturēšana tieši pirms 207.ceļa zīmes;
- noziedzīga bezdarbība ir transportlīdzekļa vadītāja nolaidīga rīcība attiecībā pret transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, jo Ceļu satiksmes noteikumu 38.1. apakšpunkts nosaka, ka

<sup>72</sup> Rēzeknes tiesas 2008. gada 04. jūnija spriedums lietā Nr.11613006007

pirms izbraukšanas transportlīdzekļa vadītājam jāpārbauda, vai transportlīdzeklis ir tehniskā kārtībā.

No iepriekš minētā var secināt, ja normatīvajā aktā noteikts pienākums aktīvi rīkoties, bet transportlīdzekļa vadītājs to nav izpildījis, šādu rīcību varētu vērtēt kā **noziedzīgu bezdarbību**, bet, ja Ceļu satiksmes noteikumos vai arī kādā citā normatīvajā aktā ietverta prasība atturēties no konkrētas rīcības, tomēr transportlīdzekļa vadītājs to ignorē, tad tā ir **noziedzīga darbība**.

## **Cēloņsakarība**

Gadījumos, kad noziedzīga nodarījuma sastāva objektīvajā pusē ietvertas arī kaitīgās sekas, obligāti jāpastāv arī cēloņsakarībai starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un krimināltiesību normā paredzētajām sekām. Šāda cēloņsakarība ir jākonstatē, lai būtu pamats personas saukšanai pie kriminālatbildības par konkrētu noziedzīgu nodarījumu.<sup>73</sup>

Cēloņsakarība izpaužas tādā veidā, ka viena parādība noteiktos apstākļos likumsakarīgi un nepieciešami rada citu parādību. Pirmo no tām dēvē par cēloni, bet otro - par sekām.<sup>74</sup>

Pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260 pantu par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu saucamas personas, kuru darbības vai bezdarbības rezultātā radušās kaitīgās sekas. Starp nodarījumu un kaitīgajām sekām ir jākonstatē cēloņsakarība. *Tā, piemēram, Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesu kolēģija izskatīja apelācijas sūdzību<sup>75</sup> par R.S., saukšanu pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu. R.S. 2006.gada 1.augustā ap plkst.08:09, vadot SIA „Axo speed” piederošo motociklu „Honda CBR 1000 RR” ar valsts numuru [..], Rīgā, pa Viestura prospektu, no Ostas prospekta puses, Meža prospekta virzienā, tuvojoties ar ceļa zīmēm 530 un 531 apzīmētai neregulējamai gājēju pārejai, kas atrodas Viestura prospektā pie nama Nr.27, R.S., pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 4.punkta, 10.punkta, 38.4.punkta, 112.punkta, 113.punkta, 114.punkta un 160.punkta prasības, neizpildīja šo noteikumu prasības, nerīkojās tā, lai neradītu satiksmei bīstamu situāciju, brauca ar apdzīvotā vietā neatļautu, pārsniegtu braukšanas ātrumu - vismaz 60 km/h, redzot, ka blakus joslās pirms gājēju pārejas ir apturēti transportlīdzekļi, nepārliicinājās, ka tā priekšā neatrodas gājējs, nedarīja visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, it sevišķi mazāk aizsargātie (gājējs), savlaicīgi nesamazināja savu braukšanas ātrumu un neapturēja motociklu pirms gājēju pārejas, lai dotu ceļu gājējam N.I., kurš šķērsoja brauktuvi pa gājēju*

<sup>73</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 114.lpp.

<sup>74</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 130.lpp.

<sup>75</sup> Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesu kolēģijas 2011.gada 9.augusta spriedums lietā Nr.11520075906

*pāreju no labās uz kreiso pusi, attiecībā pret motocikla kustības virzienu, bet turpināja kustību uz priekšu, kā rezultātā ar motocikla priekšējo daļu notrieca minēto gājēju. Ceļu satiksmes noteikumu prasību pārkāpumu un uzbraukuma rezultātā R.S. nodarīja cietušajam N.I. smagus miesas bojājumus, kas atrodas cēloniskā sakarā ar N.I. nāves iestāšanos.*

Savukārt Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesa izskatīja krimināllietu<sup>76</sup>, kurā tika apsūdzēts S.B. noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta pirmajā daļā. *Proti, 2008.gada 28.aprīlī ap plkst.22.00 S.B. vadīja automašīnu VW Multivan valsts reģistrācijas numurs [...] Rīgā, J. Grestes ielas 12 pagalmā, kur to apturēja cietušais A.T.. Pēc kā S.B., pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 4.punkta, 10.punkta, 38.4.punkta, 70.punkta, 95.punkta un 119.punkta prasības, nepievērsa pietiekamu uzmanību apkārtnei un tās izmaiņām, kā arī nepārliedzinoties par ceļu satiksmes drošību un par to, vai netiks traucēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, it sevišķi mazāk aizsargātie (gājējs), neizvēlējās drošu intervālu ar cietušo A.T., kas nodrošina ceļu satiksmes drošību, uzsāka braukšanu atpakaļgaitā un ar automašīnas kreiso atpakaļskata spoguļi notrieca cietušo A.T., kurš no trieciena zaudēja līdzsvaru un nokrita uz brauktuves, pēc kā S.B. apturēja automašīnu un, nepārliedzinoties par kustības drošību, uzreiz uzsāka braukšanu uz priekšu un ar automašīnas kreisās puses riteni pārbrauca pāri cietušā A.T. labajai kājai. Bez tam S.B. pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumu 50.punkta, 50.1.punkta, 50.2.punkta, 50.3.punkta un 50.4.punkta prasības, jo pēc ceļu satiksmes negadījuma neapstājoties aizbrauca no notikuma vietas, nepaziņojot par to policijai, neatliekamai medicīniskai palīdzībai, kā arī neizpildīja citas dotajā punktā paredzētās darbības. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā gājējam A.T. nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi, kas izraisa ilgstošus veselības traucējumus uz laiku virs 21 dienas.*

Tiesu medicīnas eksperte S.S. tiesas sēdē apstiprināja lietā sniegto tiesu medicīniskās ekspertīzes atzinumu Nr.17-1668, papildus paskaidrojot, ka medicīniskajos dokumentos, kas bija viņas rīcībā, veicot ekspertīzi cietušajam A.T., nebija aprakstīti jebkādi kauliņa rezultātā gūti miesas bojājumi. Eksperte norādīja, ka ārējās potītes lūzumu var iegūt gan strauji pagriežot pēdu, gan arī strauji pakrītot. Cietušais potītes lūzumu, strauji pagriežot pēdu, varēja iegūt gan ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, gan kauliņa laikā jebkuros no tiesas sēdē noskaidrotajiem apstākļiem.

Krimināllietas iztiesāšanas laikā tiesa neguva apstiprinājumu tam, ka ar savām darbībām apsūdzētais S.B. būtu pārkāpis visus viņam inkriminētos ceļu satiksmes noteikumus un izraisījis seku iestāšanos, kas atrastos savstarpējā cēloniskā sakarībā. Tiesa pie šiem

---

<sup>76</sup> Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 2010.gada 23.marta spriedums lietā Nr.11521039708/K29-123/10

apstākļiem apsūdzētā darbībās nekonstatēja Krimināllikuma 260.panta pirmajā daļā paredzēto noziedzīgā nodarījuma sastāvu, tāpēc apsūdzēto S.B. pēc celtās apsūdzības attaisnoja.

No augstākminētā secināms, ka cēloņsakarība ir noziedzīgo nodarījumu materiālo sastāvu objektīvās puses pazīme. Lai personu sauktu pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260. pantu, ir jāpierāda, ka kaitīgās sekas ir radušās šīs personas darbības vai bezdarbības rezultātā un, ka iestājušos kaitīgo seku cēlonis ir tieši šī darbība vai bezdarbība.

### **Transportlīdzekļu vadīšanas jēdziens**

Lai konstatētu, ka persona ir vadījusi transportlīdzekli, ir jānoskaidro transportlīdzekļa vadīšanas jēdziens. V. Liholaja ir skaidrojusi transportlīdzekļa vadīšanas jēdzienu: „Transportlīdzekļa vadīšana notiek, tam atrodoties kustībā, ko izraisa transportlīdzekļa enerģijas avots, un tā vadītājs, izmantojot atbilstošos vadības mehānismus, veic transportlīdzekļa ekspluatācijas prasībām atbilstošu darbību kopumu, lai noteiktu transportlīdzekļa kustības virzienu un ātrumu.”<sup>77</sup>

Savukārt D. Mežulis un A. Loskutovs publikācijā<sup>78</sup> uzskaitījuši gadījumus, kuri nav atzīstami par transportlīdzekļu vadīšanu:

- kad vadītājs tikai atrodas transportlīdzekļa vadīšanas vietā, bet transportlīdzekli nevada vai arī izpilda tikai kādu daļu no vadīšanas funkcijām, piemēram, griežot stūri, nosaka tā kustības virzienu, bet, atrodoties ārpus transportlīdzekļa, nespēj noteikt kustības ātrumu, darbinot akceleratora sviru;
- kad iereibis cilvēks stumj motociklu vai nosaka tādas automašīnas virzienu, ko stumj citas personas vai viņš pats;
- kad transportlīdzekļa dzinējs darbojas, tomēr tā virzību neizraisa dzinējs, un personas darbības nevar uzskatīt par vadīšanu, piemēram, iereibis cilvēks nosaka motocikla ar iedarbinātu dzinēju kustības virzienu, to stumjot.

Manuprāt, no transportlīdzekļa vadīšanas jēdziena skaidrojuma būtu jāizņem vārdi „lai noteiktu transportlīdzekļa kustības virzienu un ātrumu.”, jo kā nepareizu Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2008.gada 25. janvāra lēmumā<sup>79</sup> ir atzinis to, ka *transportlīdzekļa vadīšana iekļauj sevī spēju ietekmēt transportlīdzekļa kustības ātrumu, kustības virzienu un spēju darbināt visus tā konstrukcijā paredzētos mehānismus. Pietiek arī tikai ar daļēju spēju, konkrētajā situācijā, spēju ietekmēt transportlīdzekļa kustības virzienu. Šajā lietā tika skaidrots, ka par velkamā transportlīdzekļa vadīšanu uzskatāma arī*

<sup>77</sup> Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu klasifikācija: Likums. Teorija. Prakse. 2. izdevums, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007, 482 lpp.

<sup>78</sup> Mežulis D., Loskutovs A. Par noziedzīgiem nodarījumiem transportā. *Jurista Vārds*, 2001. 6. februāris, nr.2.

<sup>79</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 25. janvāra lēmums lietā SKK - 33/2008

*transportlīdzekļa vadīšana, ja to velk lokanajā sakabē un velkamais transportlīdzeklis kaut kāda iemesla dēļ pats nevar pārvietoties. Arī velkamā transportlīdzekļa vadīšanai ir nepieciešamas zināmas iemaņas un prasmes, kuru esamību atbilstoši valstī noteiktajai kārtībai apliecina kompetentas institūcijas izsniegtas transportlīdzekļa vadītāja tiesības.*

Diskutabls jautājums ir par to, vai no transportlīdzekļa vadīšanas jēdziena skaidrojuma būtu jāizņem vārdi „ko izraisa transportlīdzekļa enerģijas avots”. No D.Mežuļa un A.Loskutova piemēriem, secināms, ka autori uzskata, ka šā pazīme ir obligāta, lai konstatētu, ka persona ir vadījusi transportlīdzekli. Savukārt no augstākminētā Senāta lēmuma secināms, ka šā pazīme nav obligāta, jo lokanajā sakabē velkamo transportlīdzekli uz priekšu virza cita transportlīdzekļa enerģijas avots. Manuprāt, gadījumos, kad transportlīdzekļa enerģijas avots nedarbojas, bet transportlīdzeklis tiek vilkts vai stumts, šis mehānisms nezaudē KL 261. pantā minētā jēdziena juridisko statusu, tāpēc nav būtiski konstatēt, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma brīdī, transportlīdzeklis darbojies ar savu enerģijas avotu.

No iepriekš minētā var secināt, ka pie kriminālatbildības saucams transportlīdzekļa vadītājs, kurš, izmantojot atbilstošos vadības mehānismus, transportlīdzeklī atrodies kustībā, veic transportlīdzekļa ekspluatācijas prasībām atbilstošu darbību kopumu, lai vismaz daļēji spētu ietekmēt transportlīdzekļa kustības virzienu.

### **Transportlīdzekļu vadīšanas stāžs**

Pastāv domstarpības par to, ja personai agrāk ir bijušas autovadītāja tiesības vismaz divus gadus un tās tika atņemšanas sakarā transportlīdzekļa vadīšanu alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē, un atgūstot autovadītāja tiesības, transportlīdzekļa vadīšanas stāžs paliek vecais vai dzēšas un skaitāms no jauna. A. Judins uzskata<sup>80</sup>, ka „tajos gadījumos, kad automašīnu vada persona, kurai nav un pirms tam arī nebija tiesību vadīt transportlīdzekli, kriminālatbildība iestājas, ja alkohola koncentrācija šoferā asinīs pārsniedz 0,2 promiles. Savukārt nav skaidrs, vai jāsauc pie kriminālatbildības persona, kurai alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,2 promiles, bet nepārsniedz 0,5 promiles, ja šai personai agrāk ir bijušas tiesības un viņa ilgus gadus vadīja automašīnu, bet tās tika atņemtas sakarā ar cita noziedzīga nodarījuma vai administratīvā pārkāpuma izdarīšanu.”

Saskaņā ar vienu viedokli<sup>81</sup>, atbildība pēc KL 262. panta otrās daļas nevar iestāties, jo persona, kad viņai ir bijušas tiesības vadīt transportlīdzekli, ir ieguvusi vadīšanas stāžu un to nepazaudēja, kaut gan viņai ir atņemtas tiesības. Savukārt atbilstoši citam viedoklim, ko atbalsta A. Judins, uz šo situāciju jāskatās formālāk, proti, tiesību atņemšana anulē iepriekšējo

<sup>80</sup> Judins A., Atbildība par transportlīdzekļu vadīšanu reibuma stāvoklī. *Jurista Vārds*, 2006. 31. oktobris, nr.43.

<sup>81</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 18. februāra lēmums lietā Nr.SKK-0103-08

vadītāja stāžu, un divu gadu laikā pēc tiesību atjaunošanas personai nav ļauts vadīt transportlīdzekli, ja alkohola koncentrācija asinīs vai izelpotajā gaisā pārsniedz 0,2 promiles.

Manuprāt, praktiskās iemaņas, ko cilvēks ir uzkrājis savā dzīves laikā, valsts nevar un nedrīkst atņemt. Piemēram, gadījumā, ja persona, strādā kādā uzņēmumā divus gadus un par alkohola lietošanu tiek atbrīvota no amata, bet vēlāk vēloties strādāt kādā citā uzņēmumā tādā pašā amatā, darba intervijā, ja tai jautātu par darba pieredzi, analogiski pēc šī gadījuma tai būtu jāatbild:

„Saskaņā ar pirmo viedokli atbildētu: Jā man ir darba pieredze 2. gadi.”;

„Saskaņā ar otru viedokli atbildētu: Nē nav man darba pieredzes.”

Autors uzskata, ka jāpievērš uzmanība un jāizpēta apstākļi, pēc cik ilga laika cilvēkam sāk zust laika gaitā iegūtās iemaņas, ja tās netiek pielietotas.

Un vēl, ja tiesību atņemšana anulētu iepriekšējo vadītāja stāžu, tad tā ne tikai ietekmētu Ceļu satiksmes noteikumu 39. punktā noteikto, ka transportlīdzekļa vadītājam aizliegts vadīt transportlīdzekli, ja alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,2 promiles, bet arī aizliegtu individuāli mācīt braukt, jo mācīt braukt atļauts vadītājam, kura atbilstīgās kategorijas transportlīdzekļa vadītāja stāžs ir vismaz trīs gadi, ko nosaka Ceļu satiksmes noteikumu 157.punkts. Jautājumu par vadītāja stāžu ir izskatījusi Madonas rajona tiesa 2008. gada 18. janvāra lietā<sup>82</sup>, bet pēc tam šo lietu<sup>83</sup> skatīja Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments, jo virsprokurors A.L. iesniedza kasācijas protestu par Madonas rajona tiesas 2008. gada 18. janvāra lēmumu. Lietā tika skatīta Ā.L. apsūdzība saskaņā ar Krimināllikuma 260. panta 3. daļu un 262. panta 2. daļu, par to, ka *Ā.L. 2007. gada 19. oktobrī, atrodoties alkohola ietekmē- alkohola koncentrācija asinīs 0,37 un 0,40 promiles, vadījis transporta līdzekli bez transporta līdzekļa vadīšanas tiesībām, pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā cietušajam nodarīti viegli miesas bojājumi ar īslaicīgu veselības traucējumu.*

*Madonas rajona tiesa konstatējusi, ka transporta līdzekļa vadīšanas tiesības Ā.L. atņemtas 2006. gada 10. jūlijā ar lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā. Pirms tam transporta līdzekļa vadīšanas tiesības A.L. bija ieguvis 1974. gadā un viņa kā transporta līdzekļa vadītāja stāžs ir vairāk kā 30 gadi. Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumu 39.1.2. punktu transportlīdzekļa vadītājiem, kuru vadītāja stāžs ir ilgāks nekā 2 gadi, ir pieļaujams vadīt transporta līdzekli, ja alkohola koncentrācija ir līdz 0,5 promilēm. Arī atbilstoši Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.15 pantam personas atrašanās alkohola ietekmē, vadot transporta līdzekli, vērtējama saistībā ar transportlīdzekļa vadītāja stāžu un Ceļu satiksmes noteikumus pieļauto alkohola koncentrāciju. Madonas rajona tiesa secinājusi, ka*

<sup>82</sup> Madonas rajona tiesas 2008. gada 18. janvāra lēmums lietā Nr.11300061507

<sup>83</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 18. februāra lēmums lietā Nr.SKK-0103-08

*Krimināllikuma 260. panta 3. daļa nav jātulko tikai gramatiski, bet gan kopumā ar minētām citām likuma normām no sistēmiskā viedokļa.*

*Savukārt virsprokurors kasācijas protestā norādījis uz to, ka Madonas rajona tiesa Ceļu satiksmes noteikumu 39. punktu tulkojusi burtiski un atrauti no citām Ceļu satiksmes noteikumu un Ceļu satiksmes likuma normām, no kurām acīmredzams, ka ar transporta līdzekļa vadītāja stāžu domāts periods, cik ilgi persona vada transporta līdzekli pēc tam, kad noteiktajā kārtībā ir ieguvusi tiesības to vadīt. Līdz ar to esot nepamatoti piemērot Ceļu satiksmes noteikumu 39.1.2. punktu personai, kura likuma noteiktajā kārtībā nav ieguvusi vai atguvusi transporta līdzekļa vadīšanas tiesības.*

*Senāta Krimināllietu departaments, skatot virsprokurora kasācijas protestu, piekrita Madonas rajona tiesa lēmumā norādītiem argumentiem, kas, Senāta prāt, pamatoti radījis šaubas par Krimināllikuma 260. panta 3. daļas un 262. panta 2.daļas pareizu piemērošanu, kvalificējot Ā.L. nodarījumu. Senāta Krimināllietu departaments norādījis: „Kaut gan tiesas lēmumā tiek norādīts uz Krimināllikuma 260. panta 3. daļas nepareizu piemērošanu, Krimināllietu departaments atzīst, ka tie paši argumenti attiecas arī uz Krimināllikuma 262. panta 2.daļas piemērošanu. Kā nepieciešamais Krimināllikuma 260. panta 3. daļā un 262. panta 2. daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva elements ir transporta līdzekļa vadīšana, atrodies alkohola ietekmē. Ceļu satiksmes noteikumu 39.1.2. punkts aizliedz vadīt transporta līdzekli, ja alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,5 promiles transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem mehānisko transportlīdzekļu vadīšanas stāžs ir lielāks par diviem gadiem. Tādu pat noteikumu satur Ceļu satiksmes likuma 28. panta 1. daļas 1. punkts. Tātad minētās tiesību normās ir paredzēti noteikti apstākļi, kuriem pastāvot, var atzīt, ka transporta līdzekli tā vadītājs vadījis, atrodies alkohola ietekmē. Ne Ceļu satiksmes noteikumi, ne Ceļu satiksmes likums neparedz, ka transporta līdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana pilnībā anulētu transporta līdzekļa vadītāja stāžu, kāds tam ir bijis līdz tiesību atņemšanai. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 26. panta 3. daļu transportlīdzekļa vadītāja stāža skaita ar brīdi, kad persona saņem attiecīgas kategorijas transportlīdzekļa vadītāja apliecību. Šī paša likuma 29. panta 4. daļā noteikts, ka laika periodu, uz kuru transportlīdzekļa vadītājam ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, neieskaita vadītāja stāžā. Tāpēc Krimināllietu departaments atzīst, ka arī gadījumos, kad transportlīdzekli persona vada bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, jāņem vērā šīs personas transportlīdzekļa vadītāja stāžs, kāds bijis līdz tiesību zaudēšanai, jo šis apstāklis ir būtisks, lai konstatētu, vai transportlīdzekli šī persona vadījusi alkohola ietekmē. Pēdējais apstāklis ir svarīgs, lai izvērtētu personas rīcībā Krimināllikuma 260. panta 3.daļā un 262.panta 2. daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva esamību vai neesamību, kas arī konkrētajā lietā būtu jāizdara prokuroram.”*

## 2.3 Subjekts

Noziedzīga nodarījuma subjekts ir noziedzīgu nodarījumu izdarījusi pieskaitāma fiziska persona, kura sasniegusi Krimināllikumā paredzētu vecumu, un līdz ar to viņu par izdarīto noziedzīgo nodarījumu var saukt pie kriminālatbildības.

Saskaņā ar KL 11. pantu pie kriminālatbildības saucama fiziskā persona, kas līdz noziedzīga nodarījuma izdarīšanas dienai sasniegusi četrpadsmit gadu vecumu.

Par noziedzīga nodarījuma subjektu krimināltiesības var būt vienīgi fiziska un pieskaitāma persona, jo tikai tāda persona spēj saprast savu darbību un to vadīt un līdz ar to atbildēt par savu rīcību.

Saskaņā ar KL 13. panta pirmo daļu pie kriminālatbildības nav saucama persona, kas nodarījuma izdarīšanas laikā atradusies nepieskaitāmības stāvoklī, tas ir, psihisko traucējumu vai garīgās atpalcības dēļ nav varējusi saprast savu darbību vai to vadīt.

Teiktais nozīmē to, ka persona atzīstama par nepieskaitāmu, ja tiek konstatēts viens no minētajiem apstākļiem – vai nu persona nav bijusi spējīga saprast savu darbību, vai nav bijusi spējīga vadīt savu darbību.<sup>84</sup>

Noziedzīga nodarījuma speciālais subjekts ir fiziska persona, kurai piemīt ne vien nodarījuma subjekta pamatzīmes - pieskaitāmība un kriminālatbildības vecums, bet arī citas personai raksturīgas Krimināllikuma panta dispozīcijā paredzētas īpašības, kas ir konkrētā noziedzīgā nodarījuma sastāva subjekta obligātas pazīmes.<sup>85</sup>

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments atzinis<sup>86</sup>, ka Krimināllikuma 266.pantā ir paredzēta kriminālatbildība par citu noteikumu, kas regulē transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumu pārkāpšanu, un kas nav paredzēti Krimināllikuma 260.pantā. Atbildība saskaņā ar Krimināllikuma 266.pantu ir paredzēta, lai tiktu regulēta to personu rīcība, kuras nevada transporta līdzekļus un kurām nav paredzēta kriminālatbildība saskaņā ar Krimināllikuma 260.pantu, bet tādu personu darbība, kas mijiedarbojas ar transportlīdzekļiem un kuras tiek aicinātas neradīt traucējumus transportlīdzekļu drošai funkcionēšanai.

No iepriekš minētā izriet, ka par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja būs iestājušās KL 260.pantā vai KL 262. pantā paredzētās sekas, atbildēs tikai tā persona, kas būs vadījusi transportlīdzekli.

<sup>84</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 141.lpp.

<sup>85</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 149.lpp.

<sup>86</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2010. gada 11. novembra lēmums lietā Nr.11522036808

Līdz ar to KL 260. panta un KL 262. panta subjekts ir speciāls, ko raksturo šādas pazīmes:

- tā ir fiziska persona;
- pieskaitāma persona;
- četrpadsmit gadu vecumu sasniegusi persona;
- persona, kas vada transportlīdzekli.

Ceļu satiksmes likuma<sup>87</sup> 1. panta 28. punktā ir sniegta transportlīdzekļa vadītāja definīcija, proti, tā ir fiziska persona, kas 1) vada transportlīdzekli, tai skaitā vadīšanas iemaņu pārbaudes laikā, kura notiek normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, vai 2) apmāca vadīt transportlīdzekli personu, kurai nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību. Šis jēdziens uz personu, kura ir vadījusi transportlīdzekli, attiecas līdz tam brīdim, kad šo transportlīdzekli sāk vadīt cita persona.

Ar jēdzienu „persona, kas vada transportlīdzekli” saprot:

- personu, kura pati vada transportlīdzekli;
- personu, kura māca vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību;
- personu, kurai tieša kontakta ar cietušo nebija, taču tā vainīgo darbību rezultātā tika radīta avārijas situācija, kas noveda pie ceļu satiksmes negadījuma (šis punkts attiecas tikai uz KL 260. pantu).

### **Persona, kas pati vada transportlīdzekli**

Transportlīdzekļu vadītāja tiesības persona var iegūt valsts akciju sabiedrības „Ceļu satiksmes drošības direkcija” nodaļā, kurā pieņem attiecīgas kategorijas transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanai nepieciešamos eksāmenus un izsniedz vadītāja apliecības.<sup>88</sup> 2010.gada 2. februāra Ministru kabineta noteikumu Nr.103 „Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtība” 7. nodaļā tiek regulēta transportlīdzekļa vadīšanas eksāmena pieņemšanas kārtība. Šo noteikumu 47. punktā ir teikts, ka vadīšanas eksāmenu pretendents kārtoti patstāvīgi, vadot attiecīgas kategorijas transportlīdzekli. Ceļu satiksmes likuma 1. panta 28. punktā ir atrunāts, ka par transportlīdzekļa vadītāju uzskatāma arī tā persona, kas vada transportlīdzekli vadīšanas iemaņu pārbaudes laikā, kura notiek normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. No iepriekš minētā izriet, ka transportlīdzekļa vadīšanas eksāmena pārbaudes laikā

<sup>87</sup> Ceļu satiksmes likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1997. 21. oktobris, nr.274/276.

<sup>88</sup> Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtība: Ministru kabineta 2010.gada 2. februāra noteikumi nr.103. *Latvijas Vēstnesis*, 2010. 12. februāris, nr.25.

persona, kura kārtu eksāmenu, lai iegūtu atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības ir uzskatāma par transportlīdzekļa vadītāju, savukārt persona, kura normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiek apmācīta vadīt transportlīdzekli, netiek uzskatīta par transportlīdzekļa vadītāju.

**Persona, kura māca vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību**

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments lietā<sup>89</sup> SKA - 113/2009 norādījis: „lai atzītu, ka notikusi individuāla apmācība, ir nepieciešams konstatēt sekojošus priekšnoteikumus:

- braukšanas mācību atļaujas esamību (Ceļu satiksmes noteikumu 211.punkts);
- pareizi novietota pazīšanās zīmi (Ceļu satiksmes noteikumu 216.punkts);
- atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības ar vismaz 3 gadu vadīšanas stāžu apmācītājam (Ceļu satiksmes noteikumu 210.punkts).”

Manuprāt, tiesa savā spriedumā nav norādījusi visus priekšnosacījumus, kas nepieciešami, lai atzītu, ka ir notikusi individuālā apmācība. Proti, spriedumā norādītie priekšnosacījumi, jāpapildina ar sekojošiem priekšnosacījumiem:

- tiek vadīts A1, A, B1 un B kategorijas transportlīdzeklis (Ceļu satiksmes likuma 22. panta trešā daļa);
- apmācāmais nedrīkst būt par vismaz diviem gadiem jaunāks kā pirms atbilstīgās kategorijas transportlīdzekļu vadītāja apliecības iegūšanai noteiktā vecuma sasniegšanas. (Ceļu satiksmes likuma 24. panta trešā daļa).

Kā arī par pareizu ir atzīstams tiesas atzinums, ka bez šiem formālajiem priekšnoteikumiem ir jākonstatē arī pats apmācības fakts.

Apmācītāja atrašanās transportlīdzekļa salonā apmācības laikā nav obligāta. Apmācība var notikt arī tad, kad apmācītājs atrodas pie transportlīdzekļa, kas izriet no augstākminētā sprieduma.<sup>90</sup>

Ievērojot transportlīdzekļa vadītāja definīciju (Ceļu satiksmes likuma 1. panta 28. punktu), persona, kuru māca vadīt transportlīdzekli, nav uzskatāma par transportlīdzekļa vadītāju.

Krimināllikuma 260.panta subjekts ir speciālais subjekts un, ņemot vērā, ka šī norma ir blanketa, subjekts noteikts citā likumā - Ceļu satiksmes likumā. Minētais likums nosaka

---

<sup>89</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009. gada 7. maija spriedums lietā Nr.129050607

<sup>90</sup> Turpat

izņēmumu, kurā „reālais transportlīdzekļa vadītājs” nav „transportlīdzekļa vadītājs”, tas ir, gadījumos, kad notiek transportlīdzekļa vadīšanas apmācība. Šajā gadījumā atbildības nasta tiek pārnesta uz apmācītāju un mācāmais zaudē Krimināllikuma 260.panta subjekta statusu. Tas nozīmē, ka apmācības laikā, neskatoties uz to, ka fiziski transportlīdzekļi vada apmācāmais, par transportlīdzekļa vadītāju tiek atzīts apmācītājs. Kā arī apmācāmā izņēmuma stāvoklis Krimināllikuma 260.pantā nerada atbildības pāriešanu uz Krimināllikuma 266.pantu, jo Krimināllikuma 266.pantā ir paredzēta kriminālatbildība par citu noteikumu, kas regulē transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumu pārkāpšanu, kas nav paredzēti Krimināllikuma 260.pantā. Atbildība saskaņā ar Krimināllikuma 266.pantu ir paredzēta, lai tiktu regulēta to personu rīcība, kuras nevada transporta līdzekļus un kurām nav paredzēta kriminālatbildība saskaņā ar Krimināllikuma 260.pantu, bet tādu personu darbība, kas mijiedarbojas ar transportlīdzekļiem un kuras tiek aicinātas neradīt traucējumus transportlīdzekļu drošai funkcionēšanai.<sup>91</sup>

*I.O. 2008.gada 23.novembrī ap pulksten 13.36, apmākušos laika apstākļos, snigšanas laikā, H.R., veicot transportlīdzekļa vadīšanas apmācību, kā mācāmā persona, braukšanas mācību atļauja Nr.[..], vadot automašīnu Dacia Logan ar valsts numura zīmi [..], Rīgas rajonā, Daugmales novadā pa autoceļu Rīgas HES - Jaunjelgava ceturtajā kilometrā, kurš bijis klāts ar slapju, apledzošu sniegu, Rīgas HES virzienā, noziedzīgi nevērtīgi nav ievērojuši Ceļu satiksmes noteikumu 3., 4., 10., 34., 38.4., 70., 112. un 215.punktā noteiktās prasības. Viegļprātīgi uzskatot, ka kaitīgas sekas neiestāsies, nav rīkojusies tā, lai neradītu ceļu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus, nav darījusi visu iespējamo, lai netiktu apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, nav izvēlējusies ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, transportlīdzekļa stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus, pirms apdzīšanas manevra veikšanas nav pārliecinājusies par ceļu satiksmes drošību, veikusi priekšā braucošās, E.D. vadītās, automašīnas Audi 100 apdzīšanas manevru, kā rezultātā, pēc apdzīšanas manevra veikšanas, atgriezoties savā braukšanas joslā, I.O. zaudējusi automašīnas Dacia Logan vadāmību. Sānslīdē ar labo sānu uz priekšu automašīna ieslīdējusi pretējā virziena braukšanas joslā un izraisījusi sadursmi ar Jaunjelgavas virzienā braucošo G.I. vadīto automašīnu Opel Astra, ar valsts numura zīmi [..]. G.I. nebija tehniskas iespējas izvairīties no sadursmes, un viņa vadītā automašīna Opel Astra ar priekšdaļu ietriekusies automašīnas Dacia Logan labā sāna pasažieru durvīs.*

---

<sup>91</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2010. gada 11. novembra lēmums lietā Nr.11522036808

*Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā transportlīdzekļa vadīšanas apmācītājs H.R. guvis smagus miesas bojājumus, kas izraisīja viņa nāvi ceļu satiksmes negadījuma vietā.*

*Ar pirmās instances tiesas spriedumu I.O. tika atzīta par vainīgu un sodīta par to, ka viņa pārkāpusi transporta kustības kārtības noteikumus (KL 266. pantu), kā rezultātā izraisījusi smagas sekas, tas ir, cietušā nāvi.*

*Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija 2010.gada 19.maijā, izskatījusi lietu apelācijas kārtībā sakarā ar apsūdzētās I.O. apelācijas sūdzību, nolēma Rīgas rajona tiesas 2010.gada 17.marta spriedumu atstāt negrozītu.*

*Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments skatīja kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010.gada 19.maija lēmumu un konstatēja, ka pirmās instances tiesas spriedumā un apelācijas instances tiesas akceptētā inkriminētā noziedzīgā nodarījuma apraksts neatbilst Krimināllikuma 266.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvam. Pēc šī panta satura un jēgas I.O. darbības nesatur noziedzīgā nodarījuma objektīvo pusi, līdz ar to iztrūkst viena no noziedzīgā nodarījuma sastāva obligātām pazīmēm. Senāts pamatoja savu viedokli ar zemāk minēto: „Krimināllikuma 266.pantā ir paredzēta kriminālatbildība par citu noteikumu, kas regulē transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumu pārkāpšanu, un kas nav paredzēti Krimināllikuma 260.pantā. Atbildība pēc Krimināllikuma 266.panta ir paredzēta, lai tiktu regulēta ne to personu rīcība, kuras vada transporta līdzekļus un kuriem paredzēta kriminālatbildība pēc Krimināllikuma 260.panta, bet tādu personu darbība, kas mijiedarbojas ar transportlīdzekļiem un kuri tiek aicināti neradīt traucējumus to drošai funkcionēšanai.*

*Apsūdzētajai I.O. inkriminēts, ka viņa „kā transportlīdzekļa vadīšanā mācāmā persona, pārkāpjot transporta kustības kārtības, tas ir, Ceļu satiksmes noteikumu 3.,4.,10.,34.,38.4.,70.,112.,215.punktos noteiktās prasības, un tā rezultātā izraisot smagas sekas, tas ir, cietušā nāvi, I.O. izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 266.pantā”*

*Kā redzams no iepriekšminētā, apsūdzētā I.O. tiek vainota Ceļu satiksmes noteikumu neievērošanā, par ko paredzēta atbildība citā noziedzīgā nodarījuma sastāvā, tas ir, Krimināllikuma 260.pantā. Tajā pašā laikā apelācijas instances tiesa konstatējusi, ka I.O. saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.panta 28.punktu nosacījumiem nav atzīstama un arī šajā lietā netiek atzīta par transportlīdzekļa vadītāju.*

*Apelācijas instances tiesa izdarījusi secinājumu, ka „uz ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanas brīdi 2008.gada 23.novembrī I.O. saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.panta 28.punkta nosacījumiem, nav atzīstama un arī šajā lietā netiek atzīta par transportlīdzekļa*

*vadītāju jeb personu, kas būtu uzskatāma par Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma subjektu”.*

*Pēc Senāta Krimināllietu departamenta uzskata pirmās instances tiesa un apelācijas instances tiesa, pievēršot galveno uzmanību I.O. braukšanas iemaņu analīzei sliktos laika apstākļos, kļūdaini atzinušas, ka apsūdzētās darbības atbilst Krimināllikuma 266.pantā paredzētā nozieguma sastāva pazīmēm un ka konkrētajā gadījumā ir iestājušās tiesiskas sekas.*

Pilnībā piekrītot Senāta paustajam viedoklim, papildus vēlos norādīt, ka ceļu satiksmes reglamentējošajos normatīvajos aktos - Ceļu satiksmes likuma 1.panta 28.punktā ir atrunāts, ka transportlīdzekļa vadīšanas apmācības laikā, persona, kura tiek apmācīta vadīt transportlīdzekli netiek uzskatīta par transportlīdzekļa vadītāju, kā arī šo personu nevar uzskatīt par pasažieri, jo pasažieri atbild saskaņā ar KL 266. pantu. Respektīvi, tas nozīmē, ka šī persona iegūst īpašu statusu un to nevar saukt pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260. pantu, kā arī saskaņā ar KL 266. pantu, jo kā norādījis Senāts - situācijā, kad apmācāmo māca braukt, apmācāmais patstāvīgi lēmumus nepieņem un tātad nav cēloņsakarības starp vainīgā nodarījumu un sekām, kā arī apmācāmā izņēmuma stāvoklis Krimināllikuma 260.pantā nerada atbildības pāriešanu uz Krimināllikuma 266.pantu.

Rīgas rajona tiesa 2009.gada 17.marta spriedumā<sup>92</sup> norādījusi, ka Krimināllikuma 266.panta izpratnē noziedzīgā nodarījuma subjekts nav transportlīdzekļa vadītājs, tiesa, atsaucoties uz Krimināllikuma zinātniski praktisko komentāru (Sevišķo daļu, U.Krastiņa zinātniskajā redakcijā, AFS, Rīga 2007, 314.lpp), norāda, ka par Krimināllikuma 266.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma subjektu var būt fiziska un pieskaitāma persona, kas sasniegusi četrpadsmit gadu vecumu – gājēji, velosipēdisti, lopu dzinēji, pasažieri un citi satiksmes dalībnieki, kas nav Krimināllikuma 257., 260., 262., 263. un 264.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu subjekti. No iepriekš minētā secināms, ka persona, kas vada transportlīdzekli, kas atbilst Krimināllikuma 261. pantā norādītajai definīcijai, nav saucama pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 266. pantu. Neievērojot iepriekš minēto, Rēzeknes tiesa J.V. atzina par vainīgu Krimināllikuma 266. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījumā, jo 2007. gada 2. jūnijā ap plkst. 00.<sup>15</sup> J. V., pārkāpjot Latvijas Republikas Ministru kabineta 01.07.2004.g. noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (redakcija uz 01.01.2006.g.) 4., 10., 34., 35., 35.1. un 35.6., 38., 38.1., 38.2., 39. un 39.4., 112., 113., 166., 169., 236., 238. un 238.6. punktu prasības, vadīja viņam piederošo vieglo automobili „Audi 100”, ar valsts reģistrācijas numura zīmi [...], kuram nebija veikta valsts tehniskā apskate un automobilim

<sup>92</sup> Rīgas rajona tiesas 2009.gada 17.marta spriedums lietā Nr.11522036808

bija bojāta bremžu sistēma un J. V., vadot to bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas), ar pasažieriem V.O., J.K. un A.V., Rēzeknes rajona, Viļānos pa Rīgas ielu un piebraucot pie Viļānu dzelzceļa pārbrauktuves, kas atrodas dzelzceļa posmā Varakļāni – Viļāni 197. kilometrā un kurā uz to brīdi darbojās skaņas un gaismas signalizācija – luksoforā dega sarkanais dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas aizlieguma signāls, jo dzelzceļa pārbrauktuvei tuvojās vilciens Nr.2738, kas brauca Rēzeknes virzienā un lokomotīves mašīnists deva skaļu skaņas vēstījuma signālu, bet J. V., neizvēlējies drošu kustības ātrumu, savlaicīgi nesamazināja to un neapturēja transportlīdzekli pirms 207. ceļa zīmes „STOP” („neapstājoties tālāk braukt aizliegts”), jo automobilim nedarbojās darba bremzes, kā rezultātā J. V. vadītais transportlīdzeklis neapstājoties, iebrauca dzelzceļa pārbrauktuvē, kur ietriecās ejošā vilciena sastāva otra vagona Nr. 67259317 no lokomotīves ceturtajā riteņpārī, kas izraisīja smagas sekas – vilciena sastāva vagonu pašatkabināšanu starp 2. un 3. vagoniem un deviņu vagonu Nr. 67469320, Nr. 67049866, Nr. 64238371, Nr. 63552426, Nr. 63939870, Nr. 61730560, Nr.64944648, Nr. 67685735 un Nr. 65905242 nobraukšanu no sliedēm, sakarā ar ko Valsts akciju sabiedrībai „Latvijas dzelzceļš” tika nodarīts materiālais zaudējums lielā apmērā uz kopējo summu – Ls 63706,01.<sup>93</sup>

Saistībā ar apskatāmo lietu ir jāvērs uzmanība tam, ka saskaņā ar KL 260. pantu par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu kriminālatbildība iestājas tikai tad, ja šādas prettiesiskas darbības rezultātā cietušajam nodarīts vismaz viegls miesas bojājums. Ja pārkāpuma rezultātā nodarīts tikai materiāls zaudējums, arī tad, ja tas atbilst **lielam apmēram**,<sup>94</sup> tas piedzenams civilprocesa kārtībā, bet par attiecīgo noteikumu neievērošanu likumpārkāpējs atbild administratīvā kārtā. Tas nozīmē, ka gadījumus, kad tiek vadīts transportlīdzeklis, kas atbilst Krimināllikuma 261. panta definīcijai un tiek pārkāpti ceļu satiksmi reglamentējošie normatīvie akti, kā rezultātā citai personai tiek nodarīts mantisks zaudējums **lielā apmērā**, kas atbilst smagām sekām,<sup>95</sup> nevar kvalificēt saskaņā ar Krimināllikuma 266.pantu, jo Krimināllikuma 266.panta izpratnē noziedzīgā nodarījuma subjekts nav transportlīdzekļa vadītājs.

Tādējādi nākas secināt, ka, ja tiek izpildīti visi formālie priekšnoteikumi, un ir konstatēts apmācības fakts, tad par transportlīdzekļa vadītāju netiek uzskatīta apmācāmā persona, kas izriet no transportlīdzekļa vadītāja definīcijas, kas ietverta Ceļu satiksmes likuma 1. panta 28. punktā. No minētā regulējuma secināms, ka apmācības laikā, neskatoties uz to, ka

<sup>93</sup> Rēzeknes tiesas 2008. gada 04. jūnija spriedums lietā Nr.11613006007

<sup>94</sup> Par Krimināllikuma spēkā stāšanās laiku un kārtību: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1998. 4. novembris, nr.331/332, 20. pants.

<sup>95</sup> Par Krimināllikuma spēkā stāšanās laiku un kārtību: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1998. 4. novembris, nr.331/332, 24. pants.

fiziski transportlīdzekli vada apmācāmais, par transportlīdzekļa vadītāju tiek atzīts – apmācītājs. Manuprāt, nav pietiekami labi noregulēts jautājums par atbildību, kāda iestājas apmācāmajam transportlīdzekļu vadīšanas apmācības laikā. 2008. gada 5. februārī tika pieņemti Ministru Kabineta noteikumi<sup>96</sup> Nr.75 „Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumos Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi””, ar kuriem tika papildināta Ceļu satiksmes noteikumu 3.nodaļa ar 39.<sup>1</sup> punktu. Šajā punktā apmācāmajam tika noteikti gadījumi, kādos aizliegts mācīties vadīt transportlīdzekli, proti:

- ja alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,2 promiles;
- atrodoties narkotisko, psihotropo, toksisko, citu apreibinošu vielu vai arī reakcijas ātrumu un uzmanību samazinošu medikamentu iespaidā;
- esot slimam vai arī tādā mērā nogurušam, ka tas var ietekmēt darbspējas un ceļu satiksmes drošību.

Likumdevējs par šo noteikumu pārkāpšanu apmācāmajam nav paredzējis ne administratīvo, ne kriminālo atbildību. Diskutabls ir jautājums par mērķi, ko likumdevējs cenšas panākt, neparedzot sodu par šo noteikumu pārkāpšanu. Uzskatu, ka ir jāparedz sankcija par šās tiesību normas neievērošanu, lai:

- 1) sodītu vainīgo personu;
- 2) panāktu, lai šī persona turpmāk pildītu likumus un neizdarītu jaunus noziegumus - speciālā prevencija;
- 3) panāktu, lai citas personas pildītu likumus un neizdarītu noziegumus, - ģenerālā prevencija.<sup>97</sup>

Manuprāt, šā brīža regulējums, ka par ceļu satiksmes noteikumu vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu vienmēr atbild apmācītājs, nav taisnīgs. Uzskatu, ka situācijās, kad apmācāmais, mācoties braukt, ignorējot apmācītāja norādījumus, patstāvīgi pieņēmis lēmumu, kas novedis pie ceļu satiksmes negadījuma un kā rezultātā iestājušās KL 260.pantā paredzētās sekas, ir jāatbild apmācāmajam. Šajā gadījumā pastāv cēloņsakarība starp apmācāmā nodarījumu un sekām. Krievijas Federācijas krimināltiesību eksperts A. Korobejevs norāda<sup>98</sup>, ja apmācāmais ignorē norādījumus un pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus, kas novedis pie ceļu satiksmes negadījuma, šādā situācijā atbildības nasta pāriet uz apmācāmo. Savukārt, ja apmācāmais un apmācītājs vienlaikus pārkāpj noteikumus, kā rezultātā iestājušās sekas, tad atbildības nasta gulstas gan uz apmācāmo, gan uz apmācītāju.

---

<sup>96</sup> Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumos nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi”. Ministru Kabineta 2008.gada 5. februāra noteikumi nr.75, *Latvijas Vēstnesis*, 2008. 15. februāris, nr.26.

<sup>97</sup> Liholaja V. Kāda ir sodu politika Latvijā. *Jurista Vārds*, 2004. 26. oktobris, nr.41.

<sup>98</sup> Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.140.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Ceļu satiksmes likuma 1. panta 28. punktā būtu jāatrunā, ka par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu atbild apmācāmais, ja tas nav ņēmis vērā apmācītāja norādījumus.

Savukārt saskaņā ar Krimināllikuma 260.pantu pie kriminālatbildības saucamas personas, kas, vadot transportlīdzekli (transportlīdzekli KL 261.panta izpratnē), pārkāpušas normatīvos aktus, kas regulē attiecības ceļu satiksmes drošības jomā, bet saskaņā ar Krimināllikuma 266. pantu saucamas personas, kas nav vadījušas transportlīdzekli (transportlīdzekli KL 261.panta izpratnē), bet, kas citādā veidā ir pārkāpušas transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumus.

**Persona, kurai tieša kontakta ar cietušo nebija, taču tā vainīgo darbību rezultātā tika radīta avārijas situācija, kas noveda pie ceļu satiksmes negadījuma.**

Par Krimināllikuma 260. pantā paredzētā 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 cietušajam cita transportlīdzekļa vadītāja iedarbības rezultātā, jo tā vadītājs atradās galējās nepieciešamības stāvoklī.<sup>99</sup> *Tā, piemēram, Tukuma rajona tiesa izskatīja krimināllietu<sup>100</sup> par A.R. saukšanu pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu, par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu, kā rezultātā gāja bojā J.K.. Lietā tika konstatēts, ka apsūdzētajam A.R. tieša kontakta ar cietušo J.K. nebija, bet viņa vainīgo darbību rezultātā tika radīta avārijas situācija, kas noveda pie ceļu satiksmes negadījuma un kaitējuma nodarīšanas cietušajam cita transportlīdzekļa vadītāja iedarbības rezultātā, kurš, cenšoties izvairīties no sadursmes ar J.K. vadīto automašīnu, sadūrās ar automašīnu, kuru vadīja J.K. Kriminālprocess pret A.R tika izbeigts noziedzīga nodarījuma sastāva neesamības dēļ.*

Ceļu satiksmes noteikumu 10. punktā ir teikts, ka ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmei traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus. Satiksmei bīstamas vai satiksmei traucējošas situācijas var rasties, tad, kad tiek pārkāpti normatīvie akti, kas regulē attiecības ceļu satiksmes drošības jomā:

- transportlīdzeklī atrodoties kustībā;
- transportlīdzeklī apstājoties vai stāvot.

Līdz ar to personu var saukt pie kriminālatbildības ne vien tad, kad tā pārkāpusi normatīvos aktus transportlīdzekļa kustības laikā, bet arī transportlīdzeklī apstājoties vai

<sup>99</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Sevišķā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 645.lpp.

<sup>100</sup> Tukuma rajona tiesas 2008.gada 22.septembra spriedums Lietā Nr.K37-25/08

stāvēt, ja vien tās nodarījums ir pretrunā ar ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu prasībām, un tā rezultātā izraisītas atbilstošas sekas. *Piemēram, Rēzeknes tiesa atzina par vainīgu L.L. noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā par to, ka viņš 2007.gada 24.decembrī ap plkst. 22.00, tumšā diennakts laikā, pa autoceļu A-13 Kārsava-Rēzekne, Kārsavas virzienā, vadīja transportlīdzekli „BMW 320”, valsts reģistrācijas numura zīme [..], un šī autoceļa 45.kilometrā Rēzeknes rajonā, Verēmu pagastā, ievērojot pa ceļa kreisās puses nomali ejošu gājēju pazīstamo A.L., pārkāpjot Latvijas Republikas Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi” 10. un 128.punktu prasības, šķērsoja pretējās kustības joslu, iebrauca ceļa kreisās puses nomalē un apstādināja vadīto automašīnu ar iedegtām priekšējo lukturu gaismām, ar priekšpusi uz Kārsavas pusi un neizkāpjot no transportlīdzekļa, uzsāka sarunu ar A.L., kura atradās pie transportlīdzekļa „BMW 320”, valsts reģistrācijas numura zīme [..], priekšējām kreisās puses durvīm. Šo ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanas rezultātā, kurus pārkāpa L.L., pretī (no Kārsavas puses) braucošā transportlīdzekļa „Audi 100”, valsts reģistrācijas numura zīme [..], vadītājs, nepareizi novērtēja ceļa elementus, atbilstoši vadītā transportlīdzekļa kustības ātrumam, pārskatot savu braukšanas joslu, nesamazinot braukšanas ātrumu nobrauca no brauktuves un turpinot kustību pa labo nomali, ietriecās transportlīdzekļa „BMW 320”, valsts reģistrācijas numura zīme [..], priekšējā kreisajā spārnā, pēc kā notrieca gājēju A.L., kura atradās pie transportlīdzekļa „BMW 320” priekšējām kreisās puses durvīm. Šī ceļu satiksmes negadījuma rezultātā gājējam A.L. tika nodarīti smagās pakāpes miesas bojājumi, kas ir bīstami dzīvībai. Ceļu satiksmes negadījums notika transportlīdzekļa „BMW 320”, valsts reģistrācijas numura zīme [..], vadītājam L.L., rupji pārkāpjot vairākus Ceļu satiksmes noteikumu punktus. Šo punktu pārkāpšana, ko izdarīja L.L., ir cēloniskā sakarā ar iestājušām sekām, t.i., A.L. nodarītajiem smagās pakāpes miesas bojājumiem, kas ir dzīvībai bīstami.<sup>101</sup>*

Interesantu lēmumu pieņēma Liepājas tiesa, kura skatīja krimināllietu<sup>102</sup> par I.Č. un M.D. saukšanu pie kriminālatbildības saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu, jo apsūdzētie I.Č. un M.D., vadot katrs savu transportlīdzekli, pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā cietušajam tika nodarīti smagi miesas bojājumi. *Proti, 2000.gada 27.maijā ap pulksten 22.30 automašīnas Mercedes-Benz, valsts reģistrācijas numurs [..], vadītājs M.D., pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu prasības, apgrūtinātas redzamības apstākļos, ko ietekmēja lietuss, migla un tumsa, novietoja uz ceļa Rīga- Liepāja 173.km pretējās kustības joslā ar priekšpusi virzienā uz Rīgu, blakus uz ceļa nomales novietotajai*

<sup>101</sup> Rēzeknes tiesas 2010.gada 30.novembra spriedums lietā Nr.11331005810

<sup>102</sup> Liepājas tiesas 2006.gada 11.aprīļa spriedums lietā Nr.K 20-0010/06/13

automašīnai „Man”, valsts reģistrācijas numurs [..], savu automašīnu „Mercedes Benz”, kur šāda apstāšanās un stāvēšana ir aizliegta, jo attālums starp automašīnu „Mercedes-Benz” un pretējās braukšanas joslu sadalošo nepārtraukto ceļa apzīmējuma līniju bija mazāks par 3 metriem. Tajā pat laikā I.Č. vadīja pa minēto ceļu virzienā uz Liepāju automašīnu „LIAZ”, valsts reģistrācijas numurs [..], ar puspiekabi, ar ātrumu apmēram 50 km/h, neņemot vērā ceļa un meteoroloģiskos apstākļus, redzamību braukšanas virzienā un neizvēlējās tiem atbilstošu braukšanas ātrumu. Dēļ miglas, lietus un tumšā diennakts laikā I.Č. savlaicīgi nepamanīja viņa braukšanas joslā, M.D. novietoto automašīnu „Mercedes-Benz”, nespēja apturēt automašīnu vai apbraukt šķērsli un tai uzbrauca. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā R.K. dzīvībai bīstami miesas bojājumi lāpstiņas lūzuma veidā, galvas smadzeņu sasituma veidā, asinsizplūdumu veidā zem mīkstā smadzeņu apvalka, galvas smadzeņu tūskas veidā. Ar šādām savām darbībām I.Č. un M.D. izdarījuši Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzēto mazāk smagu noziegumu.

## 2.4 Subjektīvā puse

**Subjektīvā puse** – nodarījuma subjekta psihiskā darbība, kas tieši saistīta ar izdarīto un apvieno vienotā veselā personas psihiskās darbības intelektuālos un gribas procesus. Tātad nodarījuma subjektīvā puse atspoguļo saistību starp personas apziņu un gribu un viņas izdarīto noziedzīgo nodarījumu.<sup>103</sup>

Apziņa ir cilvēka smadzeņu spēja atspoguļot īstenību. Griba ir psiholoģisks kritērijs, kas raksturo apzinātu spēju reaģēt uz ārējās pasaules notikumiem, spriešanas patstāvību un rīcību. Lai pareizi konstatētu noziedzīga nodarījuma subjektīvo pusi, jānoskaidro personas psihiskā attieksme pret prettiesisko darbību vai bezdarbību (nodarījuma formālos sastāvos) un pret kaitīgajām sekām un cēloņsakarību starp darbību vai bezdarbību un kaitīgajām sekām (nodarījuma materiālos sastāvos). KL 8.panta otrajā daļā ietverts ļoti svarīgs noteikums, kas nepieļauj personas kriminālatbildību bez vainas, tā saucamo objektīvo pieskaitāmību. Tātad, nosakot noziedzīgo nodarījumu izdarījušās personas vainas formu, jākonstatē šīs personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm. Noziedzīga nodarījuma objektīvās pazīmes ir visas tās, kas ietilpst konkrēta nodarījuma objekta un objektīvās puses pazīmju skaitā.<sup>104</sup>

<sup>103</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Kriminālltiesības vispārīgā un sevišķā daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001, 45. lpp.

<sup>104</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 151.lpp.

Kvalificējot noziedzīgu nodarījumu, jāievēro šādi subjektīvās puses raksturojošie elementi<sup>105</sup>:

- vaina nodoma vai neuzmanības formā;
- noziedzīga nodarījuma motīvs;
- noziedzīga nodarījuma mērķis.

**Vaina** - personas psihiskā attieksme nodoma vai neuzmanības formā pret viņas izdarīto prettiesisko darbību vai bezdarbību un ar to saistītajām kaitīgajām sekām, tā arī ir noziedzīga nodarījuma subjektīvās puses pamatpazīme. Krimināllikums izšķir divas vainas formas – nodomu un neuzmanību.<sup>106</sup>

KL 1. pantā teikts, ka pie kriminālatbildības saucama un sodāma tikai tāda persona, kura ir vainīga noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, tas ir, kura ar nodomu (tīši) vai aiz neuzmanības izdarījusi Krimināllikumā paredzētu nodarījumu, kam ir visas noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes.

Krimināllikumā tiek izdalītas divas vainas formas: **nodoms** un **neuzmanība**.

Atbilstoši KL 9. pantam noziedzīgais nodarījums atzīstams par izdarītu ar nodomu (tīši), ja persona, kas to izdarījusi, ir paredzējusi nodarījuma sekas un vēlējusies tās (tiešs nodoms) vai, kaut arī šīs sekas nav vēlējusies, tomēr apzināti pieļāvusi to iestāšanos (netiešs nodoms).

Saskaņā ar KL 10. panta pirmo daļu noziedzīgais nodarījums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības, ja persona, kas to izdarījusi, ir paredzējusi savas darbības vai bezdarbības seku iestāšanās iespēju, tomēr vieglprātīgi paļāvusies, ka tās varēs novērst (noziedzīga pašpaļāvība), vai arī nav paredzējusi šādu seku iestāšanās iespēju, kaut gan pēc nodarījuma konkrētajiem apstākļiem tai vajadzēja un tā varēja tās paredzēt (noziedzīga nevērība).

Lai gan KL 8. pantā ir noteiktas divas vainas formas (nodoms un neuzmanība), ekspertu vidū tiek diskutēts arī par trešo vainas formu – dubulto (salikto, jaukto u.tml.) vainas formu.

Teorijas par dubulto vainas formu pamatā ir personas dažādā un atšķirīgā psihiskā attieksme pret atsevišķām vienota noziedzīga nodarījuma objektīvās puses pazīmēm (piemēram, pret darbību vai bezdarbību un tās sekām, pret personas kādu noteikumu pārkāpumu un tā sekām, pret vairākām kaitīgām sekām).<sup>107</sup>

Tā, piemēram, noziedzīga nodarījuma sastāvos, kurus veido ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšana un tā rezultātā iestājušās sekas – dažāda smaguma miesas bojājumi vai cietušā nāve (KL 260. pants), vainīgās personas psihiskā attieksme pret nodarījuma sastāva pazīmēm

<sup>105</sup> Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Raka, 1999, 120. lpp.

<sup>106</sup> Krastiņš U. Vainas ietekme uz noziedzīga nodarījuma kvalifikāciju. *Jurista Vārds*, 2003. 3. jūnijs, nr.21.

<sup>107</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 156.lpp.

var būt dažāda. Krievijas Federācijas krimināltiesību eksperte I.Tjažkova norāda<sup>108</sup>, ka darbību, kas izpaužas ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanā, var izdarīt arī tīši, bet vainīgās personas psihiskā attieksme pret sekām vienmēr būs neuzmanības formā.

Gadījumā, ja vainīgā persona ar nodomu būtu pārkāpusi ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus un vēlējusies likumā paredzētās sekas (tiešs nodoms) vai arī apzināti pieļāvusi to iestāšanos (netiešs nodoms), tad nodarījums būtu kvalificējams kā nodarījums pret personas dzīvību vai veselību. Tā, piemēram, ar Zemgales apgabaltiesas 2008.gada 6.maija spriedumu<sup>109</sup> V.T. tika atzīts par vainīgu un sodīts saskaņā ar Krimināllikuma 125.panta 2.daļas 3.punktu (par tīša smaga miesas bojājuma nodarīšanu cietušajam, kas izdarīts vairāku personu dzīvībai vai veselībai bīstamā veidā). *Proti, V.T. 2007.gada 21.oktobrī plkst.5.25, būdams alkohola ietekmē, Jēkabpilī stāvlaukumā pie veikala „Rimi”, Jēkabpilī, Vienības ielā 7, atrodoties pie stūres automašīnā „VW GOLF”, valsts reģistrācijas numurs [..], nolūkā atriebties par pirms tam naidīgu attiecību dēļ viņam nodarītajiem miesas bojājumiem, uzsāka kustību, apgriezta automašīnu stāvlaukumā, uzņemot ātrumu, un tīši brauca virsū četru cilvēku kompānijai, kuri bija klāt pie miesas bojājumu nodarīšanas, izmantojot automašīnu kā miesas bojājumu nodarīšanas rīku, vairāku personu dzīvībai un veselībai bīstamā veidā, apzināti pieļaujot smagu miesas bojājumu nodarīšanu. Redzot V.T. tīšās darbības, S.S., O.P. un M.S. paskrēja malā, bet I.S. apstājās, kā rezultātā V.T. ar automašīnas „VW GOLF” priekšējo daļu viņu notrieca, viņa tika uzņemta uz motora pārsega, pēc kā nokrita mašīnas priekšā, taču V.T. neapturēja automašīnu, pārbrauca viņai pāri un neapstājoties aizbrauca projām no notikuma vietas. Augstākminēto darbību rezultātā I.S. tika nodarīti smagi, dzīvībai bīstami miesas bojājumi.*

Arī Rēzeknes tiesa skatīja krimināllietu,<sup>110</sup> kur apsūdzētie D.D. un V.D. personu grupā pretojās varas pārstāvim un tīši nodarīja tam vidēja smaguma miesas bojājumus, uzbraucot ar transportlīdzekli. *Proti: 2006.gada 24.jūlijā ap pulksten 17.<sup>15</sup> D.D. kopā ar savu māti V.D. personu grupā pretojās policijas darbiniekam A.G., kad A.G. piegāja pie priekšējam pasažieru durvīm, pieturēja tās ar roku, lai neļautu D.D. izvairīties no aizturēšanas, bet V.D., turpinot pretdarbību un izmantojot radušos situāciju, ar automašīnu sāka braukt atpakaļgaitā. Tā kā A.G. atradās blakus automašīnas atvērtajām durvīm, viņš paguva uzkāpt uz automašīnas durvju sliekšņa, lai neļautu D.D. izvairīties no aizturēšanas. Neskatoties uz to, V.D. turpināja braukt ar savu automašīnu atpakaļgaitā, pēc kā, nolūkā atbrīvoties no policijas darbinieka A.G., strauji nobremzēja un uzsāka strauju kustību uz priekšu, bet D.D., pielietojot vardarbību, tīši izgrūda A.G. no automašīnas. V.D. un D.D. saskaņoto darbību*

<sup>108</sup> Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. под ред. В.С. Комиссарова. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.49.

<sup>109</sup> Zemgales apgabaltiesas 2008.gada 6.maija spriedums lietā Nr.11210083507

<sup>110</sup> Rēzeknes tiesas 2007.gada 12.jūlija spriedums lietā Nr.11330038306

rezultātā A.G. nokrita zem V.D. automašīnas un viņa ar automašīnas aizmugurējo labo riteni pārbrauca pāri A.G.. Tā rezultātā A.G. tika nodarīti vidējās pakāpes miesas bojājumiem, kas izraisījuši ilgstošu veselības traucējumu uz laiku garāku par 21 dienu.

Gadījumā, kad persona, vadot transportlīdzekli, citai personai ir nodarījusi materiālos zaudējums, sabojājot vai iznīcinot mantu, obligāti ir jākonstatē šīs personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm. Ja persona, vadot transportlīdzekli, ir paredzējusi nodarījuma sekas un vēlējusies tās (tiešs nodoms) vai, kaut arī šīs sekas nav vēlējusies, tomēr apzināti pieļāvusi to iestāšanos (netiešs nodoms), tad šis noziedzīgais nodarījums kvalificējams saskaņā ar KL 185.pantu, kurā paredzēta atbildība par mantas tīšu iznīcināšanu vai bojāšanu. Savukārt, ja sveša manta ir iznīcināta vai sabojāta aiz neuzmanības **vispārbīstamā veidā**, tad personu var saukt pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 186.panta pirmo daļu. Bet, ja sveša manta ir iznīcināta vai sabojāta aiz neuzmanības tādā veidā, kas netiek atzīta par **vispārbīstamu**, tad personai kriminālatbildība neiestāsies. Šādu zaudējumu atlīdzību ir iespējams panākt civiltiesiskā ceļā. Savukārt Kriminālprocesa ietvaros ir iespējams panākt tikai tādu zaudējumu atlīdzību, kas ir radīta noziedzīga nodarījuma rezultātā.

Zemgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija apelācijas kārtībā skatīja lietu<sup>111</sup> par V.Ģ. saukšanu pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 185.panta 2.daļu, jo 2007.gada 2.jūnijā ap plkst. 9.00 apsūdzētais V.Ģ. vadīja automašīnu Opel Vivaro ar reģ. Nr. [...] Tukuma rajonā pa ceļu Rīga – Ventspils, virzienā uz Ventspili, kur netālu no pagrieziena uz ceļu Ozolpils – Degole, rīkojās neadekvāti, rupji pārkāpa elementāras Ceļu satiksmes noteikumu prasības, un šķērsoja ceļa Rīga – Ventspils pretējā virziena joslu (no Ventspils uz Rīgu), iebrauca ceļā Ozolpils – Degole, kur minētā ceļa 1 km netika galā ar automašīnas Opel Vivaro vadību, nobrauca no ceļa braucamās daļas un pārraujot elektrisko ganu, iebrauca ganībās, kur ganījās zemnieku saimniecībai „Vecteteri” piederošais ganāmpulks ar 25 govīm. Apsūdzētais V.Ģ., vispārbīstamā veidā – ar paaugstinātas bīstamības avotu – automašīnu Opel Vivaro, ar tiešu nodomu, nolūkā iznīcināt zemnieku saimniecībai „Vecteteri” piederošu mantu, nekādā veidā nemēģinot samazināt automašīnas kustības ātrumu – automašīnu apturēt vai veikt darbības, lai apbrauktu ganībās esošo ganāmpulku, turpināja braukt pa ganībām un nobraucot pa tām ne mazāk kā 200 m, tīši, neizvairoties no ganībās esošām govīm un telēm, uzbrauca virsū ganāmpulkā esošajām Latvijas Brūnās šķirnes govīm un telēm, nodarot zemnieku saimniecībai „Vecteteri” ievērojamus materiālos zaudējumus 3300 Ls apmērā, kā arī radīja zemnieku saimniecībai „Vecteteri” citas smagas sekas un, proti, perspektīvā nesāņemot valsts atbalstu lauksaimniecības attīstībai – subsīdijas,

<sup>111</sup> Zemgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010.gada 10.februāra lēmums lietā Nr.12390001507

*kā arī pienu no nobrauktajām govīm un telēm zemnieku saimniecībai „Vecteteri”, ir traucēta turpmāka normāla ilgtermiņa attīstība – ieviest jaunas tehnoloģijas un pilnveidot piena ražošanu, lai līdzvērtīgi konkurētu piena ražošanas tirgū, savukārt samazinoties slaucamo govju ganāmpulkam zemnieku saimniecībai „Vecteteri” bija reāli draudi neizpildīt saistības ar a/s „Tukuma piens”, līdz ar to zaudēt piešķirtās kvotas un piena realizācijas tirgu, kas ietekmētu ne tikai zemnieku saimniecības „Vecteteri” attīstības perspektīvu, bet arī tajā nodarbināto personu dzīves līmeni.*

Šādas apsūdzētā V.Ģ. darbības prokurors kvalificējis kā KL 185.panta 2.daļā paredzētu noziedzīgu nodarījumu. Savukārt apelācijas instances tiesa V.Ģ. atzina par nevainīgu un attaisnoja, jo netika pierādīts, ka V.Ģ. bija tiešs nodoms iznīcināt zemnieku saimniecībai „Vecteteri” piederošu mantu.

Kā augstāk tika minēts, Krimināllikumā nav paredzēta jauktā vainas forma, tāpēc gadījumos, kad viena noziedzīga nodarījuma sastāvā ietvertas divas vainas formas atsevišķi, ir jākonstatē šīs personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm (KL 8. panta otrā daļa). Tikai tad, kad ir konstatēta vainīgās personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm ir izlemjams jautājums par personas vainu, kas izpaudusies nodoma vai neuzmanības formā (KL 8.panta pirmā daļa).

Ievērtības vērts ir Krievijas Federācijas 1996. gada kriminālkodeksā<sup>112</sup> ietvertais vainas formu iedalījums. Krievijas Federācijas 1996. gada kriminālkodeksā, tāpat kā Krimināllikumā, tiek izdalītas divas vainas formas: nodoms (25. pants) un neuzmanība (26. pants). Papildus šīm vainas formām 27. pantā ir ietverts risinājums gadījumos, kad ir divas vainas formas vienā nodarījumā. Proti, šajā pantā ir teikts, ja tīša nozieguma izdarīšanas rezultātā radītas kaitīgas sekas, par kurām saskaņā ar likumu paredzēts bargāks sods un kuras neaptver personas nodoms, kriminālatbildība par tādām sekām iestājas tikai tādos gadījumos, ja persona paredzējusi šādu seku iestāšanās iespēju, taču bez pietiekama pamata cerējusi tās novērst, vai gadījumā, ja persona neparedzēja, bet viņai vajadzēja un viņa varēja paredzēt šo seku iestāšanās iespēju. Tajā pašā pantā teikts, ka kopumā šāds noziegums atzīstams par izdarītu tīši.

Savukārt Latvijas tiesu praksē ir stingri nostiprinājies viedoklis, ka noziedzīgs nodarījums, kas izpaužas kā ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, ja tā rezultātā cietušajam nodarīti vismaz viegli miesas bojājumi (KL 260.pants), jāuzskata par izdarītu aiz neuzmanības, jo šī nodarījuma subjektīvo pusi kopumā nosaka neuzmanīga attieksme pret kaitīgajām sekām.

---

<sup>112</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. Москва: Проспект, 2006.

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesu palāta, kura 2002.gada 5.februārī, izskatīja krimināllietu<sup>113</sup> sakarā ar cietušās A.G. un tiesājamā J.B. aizstāvja J.J. apelācijas sūdzībām par Zemgales apgabaltiesas 2001.gada 24.oktobra spriedumu. Ar pirmās instances tiesas spriedumu J.B. tika atzīts par vainīgu Krimināllikuma 260.panta 3.daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā, jo *2001.gada 4.martā ap plkst.23.15 tiesājamais J.B. alkoholisko dzērienu iespaidā vadot automašīnu „Opel – Vectra” ar valsts reģistrācijas numura zīmi [...], pārkāpa vairākus Ceļu satiksmes noteikumu punktus, kā rezultātā uzbrauca ceļu policijas inspektoram G.G., nodarot cietušajam G.G. smagus miesas bojājumus, kas bīstami dzīvībai un kuru rezultātā notikuma vietā iestājās cietušā G.G. nāve.*

G.G. sieva A.G. par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību, kurā lūdza atcelt Zemgales apgabaltiesas spriedumu un, kā arī lūdza taisīt jaunu spriedumu, notiesājot J.B. par viņas vīra G.G. slepkavību sevišķi pastipriņošos apstākļos, t.i., saskaņā ar Krimināllikuma 118.p.l.pkt. Krimināllietu tiesu palāta atzina, ka lietā nav iegūti neapšaubāmi pierādījumi tam, ka tiesājamam J.B. ir bijis nodoms tīši uzbraukt un nonāvēt ceļu policistu. Apzināti pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus, tiesājamais J.B. nav paredzējis cietušā G.G. nonāvēšanu, kaut gan viņam vajadzēja un viņš varēja to paredzēt. Līdz ar to tiesājamā J.B. nodarījums kvalificējams saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta 3.daļu.

Krimināltiesību teorijā<sup>114</sup> tiek pausts viedoklis, ka šāds risinājums nemaz nav tik bezstrīdīgs, ja ceļu satiksmes noteikumi tiek pārkāpti tīši. U. Krastiņš pauž viedokli,<sup>115</sup> ka izveidojusies tiesu prakse vieš šaubas, ka nodarījums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības arī tad, ja transportlīdzekļa vadītājs braukšanas laikā atradies smagā dzēruma vai cita apreibuma stāvoklī vai ievērojami pārsniedzis atļauto braukšanas ātrumu, kā rezultātā iestājušās likumā paredzētās kaitīgās sekas, kas visai bieži ir ļoti smagas. U. Krastiņš raksta, ka noziedzīga nevērība šādos pārkāpumos nevar būt, tad atliek noziedzīga pašpaļāvība. Noziedzīgas pašpaļāvības gadījumā vainīgais, apzinoties seku iestāšanās iespēju, cer, ka viņš varēs novērst kaitīgās sekas, balstoties uz noteiktiem vairāk vai mazāk konkrētiem apstākļiem. U. Krastiņš apšaubīja, ka tādos gadījumos pastāv konkrēti faktori, kas šai personai ļauj cerēt par iespējamo seku neiestāšanos. U. Krastiņš raksta: ”Persona vada transportlīdzekli, apzinoties, ka var iestāties smagas sekas un pret to iestāšanos viņas attieksme ir vienaldzīga. Kā zināms, šāda psihiskā attieksme pret kaitīgajām sekām raksturo netiešu nodomu. Paļaušanās uz kaut ko abstraktu, uz nekonkretizētiem apstākļiem un faktoriem, ka kaitīgās sekas neiestāsies, liecina par netieša nodoma esamību”. U. Krastiņš norāda<sup>116</sup>, ka cilvēka

<sup>113</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesu palātas 2002.gada 5.februāra spriedums Nr.1220024501

<sup>114</sup> Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 158.lpp.

<sup>115</sup> Krastiņš U. Vainas ietekme uz noziedzīga nodarījuma kvalifikāciju. *Jurista Vārds*, 2003. 3.jūnijs, nr.21.

<sup>116</sup> (nav publicēts)

apzināta un gribas virzīta darbība vai bezdarbība ir tīša rīcība, un, ja darbība vai bezdarbība ir neapzināta vai cilvēks sava psihiskā stāvokļa dēļ nespēj virzīt savu gribu, tad viņš ir nepieskaitāms un tāds psihiskās darbības stāvoklis izslēdz iespēju viņu saukt pie kriminālatbildības (KL 13. panta pirmā daļa). Tas nozīmē, ka noziedzīgos nodarījumos ar saliktu sastāvu personas subjektīvā attieksme pret viņas veikto darbību vai neveikto pienākumu ir tīša. Un neatkarīgi no tā, vai darbība (bezdarbība) izpaužas kā kriminālsodāms vai kā administratīvi sodāms tiesībpārkāpums, ja smagas sekas iestājušās aiz neuzmanības, tad noziedzīgs nodarījums kopumā atzīstams par izdarītu ar nodomu (tīši).

V. Liholaja piedāvā<sup>117</sup> savādāku variantu, kas izriet no citu valstu pieredzes, proti, diferencēt atbildību par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu atkarībā no vainīgā subjektīvās attieksmes pret nodarījumu, kā arī ņemot vērā pārkāpto noteikumu raksturu, tas ir, izdalot pārkāpumus, kas atzīti par **rupjiem**. V. Liholaja piedāvā vadīties no Vācijas likumdevēja pieredzes, kad pašā Krimināllikuma normā tiek uzskaitīti tie noteikumi, kuru pārkāpšana vērtējama kā rupja rīcība. Bet, lai Krimināllikuma normu nepadarītu smagnēju, tad tādu noteikumu uzskaitījums varētu būt dots jau pašos Ceļu satiksmes noteikumos.

Pievērsoties Vācijas Kriminālkodeksam,<sup>118</sup> secināms, ka tajā ir visai detalizēti noteikta atbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Kriminālkodeksa 315.paragrāfa c punktā paredzēta atbildība par rupju ceļu kustības drošības noteikumu pārkāpšanu. Tiek noteikts, ka rupja attiecīgo noteikumu pārkāpšana, ir gadījumos, kad:

- netiek ievērotas cita tiesības braukt pirmajam;
- tiek pārkāpti apdzīšanas noteikumi;
- tiek pārkāpti gājēju pārejas šķērsošanas noteikumi;
- tiek pārkāpts braukšanas ātrums ceļa posmos ar samazinātu redzamību, krustojumos, ielās, kas robežojas ar ceļu, uz dzelzceļa pārbrauktuvēm;
- netiek ievēroti braukšanas pa labo pusi noteikumus ceļu posmos ar samazinātu ātrumu;
- tiek izdarīti pagriezieni uz autobāņiem vai ielām autotransportam vai tiek braukts, vai tiek mēģināts braukt pretējā virzienā;
- netiek pamanīti transportlīdzekļi no pietiekama attāluma, kas pienācīgā veidā sāk apstāties, vai stāvošus transportlīdzekļus, lai gan to prasa kustības drošība, un tādējādi apdraud cita cilvēka dzīvību un veselību vai svešas lietas ar ievērojamu vērtību.

<sup>117</sup> Liholaja V. „Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību)”. Pieejams: [http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums\\_CSN\\_Liholaja.doc](http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums_CSN_Liholaja.doc) [skatīts 08.04.2009]

<sup>118</sup> Vācijas Federatīvās Republikas kriminālkodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006, 557.lpp.

Par šo rupjo ceļu kustības drošības noteikumu pārkāpšanu paredzēts sods - brīvības atņemšana līdz 5 gadiem vai naudas sods. Savukārt, ja personai, kura nodarījumu ir izdarījusi aiz neuzmanības, sods ir mazāks - brīvības atņemšana līdz 2 gadiem vai naudas sods.

Kaut arī nevienā Latvijas normatīvajā aktā nav uzskaitīti tie noteikumi, kuru pārkāpšana būtu vērtējama kā rupja rīcība, jau tagad tiesu nolēmumos lietās, kas saistītas ar ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ir vērojams, ka tiesneši daudzus no tiem klasificē kā rupjus. Piemēram, 2007. gada 18. aprīlī Tukuma rajona tiesa skatīja krimināllietu<sup>119</sup>, kurā apsūdzētais R.L. alkohola ietekmē (1,62 promiles) un bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtība nav iegūtas un tās aizliegts iegūt 2 gadus) vadīja transportlīdzekli, kurā atradās pasažieri V.Č., A.J., kuri nebija piesprādzējušies ar drošības jostām, un pasažieris J.S., braucot ar ātrumu, kas negarantēja kustības drošību, veica priekšā braucošas automašīnas apdzīšanas manevru. Apdzīšanas laikā R.L. netika galā ar automašīnas vadību, kā rezultātā R.L. vadīto automašīnu sanesa, automašīna šķērsoja ceļu no kreisās uz labo pusi, uzbrauca autobusu pieturai sabojājot soliņu un ceļazīmi un nobrauca no ceļa braucamās daļas, kur pļāvā apmeta vairākus kūleņus, līdz apstājās riteņi.

Tiesa spriedumā raksta, ka R.L. ar savām darbībām **rupji** pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā izraisīja A.J. nāvi.

Arī 2011.gada 18.oktobra spriedumā<sup>120</sup> Tukuma rajona tiesa A.T. darbības atzina par **rupjām**, jo 2010.gada 26.augustā ap pulksten 15.30, gaišā diennakts laikā, pie nokrišņiem lietus veidā, Engures novada Lapmežciemā, pa slapju asfaltbetona segumu klātu ceļu Sloka-Talsi, virzienā uz Sloku, A.T., būdams alkohola ietekmē (alkohola saturs izelpojamā gaisā 1.pārbaudē ar portatīvo izelpojamā gaisa kontroles aparātu "Alco Quant" 6020 - 3,21‰, 2. pārbaudē – 3,16‰), vadīja S.M. piederošu transportlīdzekli - automašīnu BMW 520, valsts reģistrācijas numura zīme [..]. Vadot automašīnu pa augstāk minēto ceļu, ar ātrumu ne mazāku par 68 km/h, apsūdzētais A.T. pielāva noziedzīgu nevērību, **rupji** pārkāpa Ceļu satiksmes noteikumus, kā rezultātā ceļa 12.kilometrā izraisīja uzbraukumu velosipēda vadītājiem A.K. un I.K., kuri vadīja velosipēdus Slokas virzienā, aptuveni viena metra attālumā no brauktuves labās malas, viens aiz otra. Pēc uzbraukuma velosipēdistiem A.K. un I.K., A.T. netika galā ar automašīnas vadību, automašīna nobrauca no ceļa labajā pusē un apgāzās. Tādējādi ar savām darbībām, A.T., **rupji** pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 38.4., 39.1.2.punktus, izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 260.panta 3.daļā.

<sup>119</sup> Tukuma rajona tiesas 2007. gada 18. aprīļa spriedums lietā Nr.11390078206

<sup>120</sup> Tukuma rajona tiesas 2011.gada 18.oktobra spriedums lietā Nr.11390062310

Ne tikai Tukuma rajona tiesu spriedumos, bet arī Cēsu rajona tiesa spriedumā<sup>121</sup>, Rēzeknes tiesa spriedumā<sup>122</sup> un Saldus rajona tiesa spriedumā<sup>123</sup> vairāku Ceļu satiksmes noteikumu punktu pārkāpumus ir klasificējušas kā rupjus pārkāpumus.

Jāpiemin, ka ne tikai Vācijas, bet arī Igaunijas Sodu kodeksa<sup>124</sup> 422. un 423.pantā, Polijas Republikas kriminālkodeksa<sup>125</sup> 173. un 174.pantā atbildība par transportlīdzekļu kustības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu iestājas atkarībā no tā, vai šie noteikumi pārkāpti tīši vai aiz neuzmanības.

Viens no argumentiem par labu tam, ka Latvijas normatīvajos aktos ir jāizdala pārkāpumi, kas tiktu atzīti par **rupjiem**, ņemot vērā pārkāpto noteikumu raksturu ir tas, ka Latvijas tiesas jau tagad pēc sava ieskata atsevišķus pārkāpumus izdala kā **rupjus**.

Autors uzskata, par atbilstošāku šīs problēmas risinājumu U. Krastiņa piedāvāto variantu, ka saliktus sastāvus, kuros vainīgā subjektīvā attieksme pret darbību vai bezdarbību un smagām sekām izpaužas atšķirīgās vainas formās, kopumā ir jāatzīst par izdarītiem ar nodomu. Tādējādi, tiktu atrisināta ne tikai KL 260. panta kvalifikācijas problēma, bet arī pārējo Krimināllikumā ietvertu noziedzīgu nodarījumu ar saliktiem sastāviem kvalifikācijas problēmas, kas saistītas ar vainīgās personas vainas noteikšanu. Kā arī autors atbalsta U.Krastiņa viedokli, ka šis teorētiskais risinājums ir normatīvi jānoregulē, tāpēc nepieciešams izstrādāt tiesību normu, kurā tiktu atrunāts, ka saliktus sastāvus, kuros vainīgā subjektīvā attieksme pret darbību vai bezdarbību un smagām sekām izpaužas atšķirīgās vainas formās, kopumā ir jāatzīst par izdarītiem ar nodomu. Izstrādājot šādu tiesību normu, būtu jāvadās no Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 27. panta, tādējādi tiktu atrisināta problēma, kur figurē jauktā vainas forma. Šāds risinājums ļautu kvalificēt noziedzīgu nodarījumu un noteiktu taisnīgu, likumam atbilstošu sodu vainīgai personai atkarībā no tās subjektīvās attieksmes pret viņa realizēto prettiesisko darbību vai bezdarbību.

Jāpiebilst, ka normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos tīšu noziedzīgu nodarījumu izdarīšana un noziedzīgu nodarījumu izdarīšana aiz neuzmanības rada atšķirīgas juridiskas sekas, piemēram, personas nosūtīšana uz atklāto vai daļēji slēgto cietumu soda izciešanai ir atkarīga no tā, vai vainīgais sodīts par tīšu nodarījumu vai nodarījumu aiz neuzmanības, ko paredz Latvijas Sodu izpildes kodeksa<sup>126</sup> 50<sup>5</sup>. pants un 50<sup>6</sup>. pants. Kā arī atsevišķos normatīvajos aktos, noteikti vairāki nosacījumi personām, kuras vēlas ieņemt kādu amatu. Nereti viens no šādiem nosacījumiem ir, ka persona nedrīkst būt sodīta par tīšiem

<sup>121</sup> Cēsu rajona tiesas 2011.gada 23.novembra spriedums lietā Nr.11400112310

<sup>122</sup> Rēzeknes tiesas 2012.gada 31.janvārī spriedums lietā Nr.11331106811

<sup>123</sup> Saldus rajona tiesas 2011.gada 8.septembra spriedums lietā Nr.11360039110

<sup>124</sup> Sodu kodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 462.-463.lpp.

<sup>125</sup> Уголовный кодекс Республики Польша. Минск: Тесеј, 1999.

<sup>126</sup> Latvijas Sodu izpildes kodekss: LR likums. Ziņotājs, 1971. 1. janvāris, nr.1.

noziedzīgiem nodarījumiem Piemēram, Valsts prezidenta ievēlēšanas likuma<sup>127</sup> 3.panta 3.punktā noteikts, ka valsts prezidenta amatā nevar ievēlēt personu, kura ir sodīta par **tīšu noziedzīgu nodarījumu**, izņemot personu, kura ir rehabilitēta vai kurai sodāmība dzēsta vai noņemta. Arī Saeimas vēlēšanu likuma<sup>128</sup> 5. panta 3. punktā noteikts, ka Saeimas vēlēšanām nevar pieteikt par kandidātiem un Saeimā nevar ievēlēt personas, kuras ir sodītas par **tīšu noziedzīgu nodarījumu**, izņemot personas, kuras ir rehabilitētas vai kurām sodāmība dzēsta vai noņemta. Arī Valsts civildienesta likuma<sup>129</sup> 7.pantā noteiktas prasības personām, kuras var pretendēt uz ierēdņa amatu. Šā panta pirmās daļas 5. punktā noteikts, ka uz ierēdņa amatu var pretendēt persona, kura nav sodīta **par tīšiem noziedzīgiem** nodarījumiem vai ir rehabilitēta vai kurai ir noņemta vai dzēsta sodāmība. Savukārt atbilstoši Iekšlietu ministrijas sistēmas iestāžu un Ieslodzījuma vietu pārvaldes amatpersonu ar speciālajām dienesta pakāpēm dienesta gaitas likuma<sup>130</sup> 4. panta 4. punkta prasībām dienestā var atrasties persona, kura nav sodīta par **tīšu noziedzīgu nodarījumu** — neatkarīgi no sodāmības dzēšanas vai noņemšanas. Arī daudzos citos normatīvajos aktos, pretendentiem, kuri vēlas ieņemt konkrētu amatu ir noteikts šāds ierobežojums. Vairumā gadījumu, likumdevējs tiesību normu tekstos nav paredzējis nekādu iedalījumu pēc tā, par kādu tīšu noziedzīgu nodarījumu persona ir sodīta. Izšķiroša nozīme ir tikai apstāklim, ka noziedzīgs nodarījums izdarīts tīši, tāpēc, ja KL 260. pants kopumā tiks atzīts par izdarītu ar nodomu (**tīši**), tad tiks radītas atšķirīgas juridiskas sekas, nekā tas ir bijis līdz šim.

Jāpiemin, ka Latvijas krimināltiesībās līdzdalība tiek atzīta tikai tīšos noziegumos. Kā jau iepriekš tika minēts Latvijas tiesu praksē ir stingri nostiprinājies viedoklis, ka KL 260.pantā ietvertais noziedzīgais nodarījums uzskatāms par izdarītu aiz neuzmanības, tāpēc saskaņā ar KL 260. pantu pie kriminālatbildības saucami tikai transportlīdzekļu vadītāji. Savukārt atšķirīgi<sup>131</sup> Francijas krimināltiesībās līdzdalība tiek pieļauta arī noziegumos aiz neuzmanības. Piemēram, gadījumā, kad šoferis pasažiera mudinājis braukt ātrāk, pārkāpis satiksmes noteikumus, kā rezultātā tiek sabraukts cilvēks. Šādā gadījumā šoferis atbild par nonāvēšanu aiz neuzmanības, bet blakussēdētājs atbild kā līdzdalībnieks šajā noziegumā.

Ja KL 260. pantā ietvertais noziedzīgais nodarījums tiks atzīts par izdarītu tīši, tad aktuāls jautājums būs par pasažiera līdzdalību KL 260. pantā ietvertajā noziedzīgā nodarījuma izdarīšanā.

<sup>127</sup> Valsts prezidenta ievēlēšanas likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2007. 17. maijs, nr.79.

<sup>128</sup> Saeimas vēlēšanu likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1995. 6. jūnijs, nr.86.

<sup>129</sup> Valsts civildienesta likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2000. 22. septembris, nr. 331/333.

<sup>130</sup> Atbilstoši Iekšlietu ministrijas sistēmas iestāžu un Ieslodzījuma vietu pārvaldes amatpersonu ar speciālajām dienesta pakāpēm dienesta gaitas likums: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2006. 30. jūnijs, nr.101.

<sup>131</sup> Уголовное право зарубежных государств. Общая часть: под ред. И.Д. Козочкина. – М.: Омега – Л, 2003, с.337.

### 3. TIESĪBU NORMU KONKURENCE

Nereti rodas faktiskas situācijas, uz kurām attiecas divu tiesību normu tiesisko sastāvu pazīmes, tādējādi radot iespēju vienlaicīgi piemērot abas tiesību normas. Situāciju, kurā vienu faktisko situāciju regulē divas vai vairākas tiesību normas, sauc par tiesību normu konkurenci.<sup>132</sup>

Kolīzija – no latīņu valodas cēlies jēdziens kas nozīmē sadursme. Juridisko terminu vārdnīcā kolīzija ir raksturota kā – nesaskaņas vai pretrunas starp atsevišķiem likumiem vai tiesību normām, kas regulē vienas un tās pašas vai radniecīgas sabiedriskās attiecības.<sup>133</sup>

Šajā vārdnīcā tiek raksturota arī krimināltiesisko normu konkurence, proti, tā rodas gadījumos, kad noziedzīgs nodarījums atbilst vairākiem noziedzīga nodarījuma sastāviem, kas paredzēti Krimināllikuma dažādos pantos, vai pantu daļās, piemēram, vispārīgās un speciālās normu konkurence. Ja izdarīts viens noziedzīgs nodarījums, tad krimināltiesisko normu konkurences gadījumā nodarījums jākvalificē tikai saskaņā ar Krimināllikuma viena panta vai vienas panta daļas.<sup>134</sup>

Gadījumos, kad vienu noziedzīgu nodarījumu kvalificē pēc vairākiem Krimināllikuma pantiem vai vairākām viena panta daļām, ir jārūnā par personas dubultās sodīšanas principa pārkāpšanu.

Šis princips, ka personu par vienu un to pašu noziedzīgo nodarījumu nedrīkst atkārtoti sodīt, ir kļuvis par vienu no svarīgākajiem krimināltiesību principiem, kas izriet no cita, pēc satura plašāka, krimināltiesību principa – taisnīguma principa.<sup>135</sup>

Vēsturiski jau Justiniāna kodeksā romieši bija ietvēruši principu **non bis in idem debet vaxari**, vai, kā to dēvē īsāk, **ne bis in idem**, kas pēc Romas impērijas sabrukšanas turpināja pastāvēt visdažādākajās tā piemērošanas interpretācijās. Piemēram, kanoniskajās tiesībās tika norādīts, ka pat Dievs par vienu grēku nesoda divreiz, savukārt 12. gadsimtā karaļa Henrija II vēlme bija no jauna tiesāt baznīcas garīdzniekus par nodarījumiem, kuros baznīcas tiesa bija pieņēmusi lēmumu. Pēc ilgām pārrunām Henrijs II piekāpās un nolēma, ka, ja cilvēks ir tiesāts baznīcas tiesā, otrreiz to vairs karaļa tiesa netiesās. Šis bija vēsturisks moments, jo divas suverēnas varas vienojās par kopīgām apsūdzētā tiesībām. Jau 13. gadsimtā princips ne bis in idem bija pazīstams angļu paražu tiesībās, kas, laikam ejot, tika ieviests arī Masačuzetas kolonijā un vēlāk arī Amerikas Savienoto Valstu Bila 5. pielikumā. Tieši Amerikas Savienoto Valstu tiesas ir mēģinājušas izskaidrot, ka ar principā ietverto frāzi „par vienu un to pašu

<sup>132</sup> Neimanis J. Ievads tiesībās. Rīga: Renovata, 2004, 58. lpp.

<sup>133</sup> Juridisko terminu vārdnīca. Dubure V., Fogels A., Fridrihsons I., u.c. Rīga: Nordik, 1998, 109.lpp.

<sup>134</sup> Turpat

<sup>135</sup> Krastiņš U. Non bis in idem vai ne bis in idem. *Jurista Vārds*, 2012. 21. februāris, nr.8.

nodarījumu” nav jāsaprot gadījumi, kad ir divi nodarījumi, kur katrs no tiem satur atšķirīgus elementus<sup>136</sup>

U. Krastiņš norāda<sup>137</sup>, ka dubultās sodīšanas nepieļaujamības princips romiešu tiesībās tika rakstīts šādi: „non bis in idem”, savukārt latīņu valodā šis princips tiek rakstīts šādi: „ne bis in idem”.

Jāpiebilst, ka šā principa saturs neatkarīgi no tā pierakstīšanas veida paliek nemainīgs. Šis princips daudzos normatīvajos aktos un tiesu spriedumos tiek pierakstīts dažādi. Proti, tas var tikt traktēts kā:

- non bis in idem;
- ne bis in idem;
- principa saturs var tikt izteikts, kādā citā valodā.

Piemēram, Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas septītā protokola<sup>138</sup> 4. panta 1. punktā minēts, ka nevienu nedrīkst no jauna tiesāt vai sodīt kriminālprocesā tās pašas valsts jurisdikcijā par noziegumu, par kuru viņš jau ir ticis galīgi attaisnots vai notiesāts saskaņā ar šīs valsts likumu un soda izciešanas noteikumiem. Kā redzams, šajā konvencijā dubultās sodīšanas nepieļaujamības princips netiek nosaukts ne latīņu, ne romiešu valodā.

Savukārt Romas Starptautiskās krimināltiesas statūtu<sup>139</sup> 20. pantā apskatāmais princips tiek traktēts latīniski – „ne bis in idem”. Jāpiebilst, ka Latvijā šie Romas Starptautiskās krimināltiesas statūti stājās spēkā 2002. gada 1. septembrī. Arī Kriminālprocesa likuma 25.pantā norādītais dubultās sodīšanas nepieļaujamības princips, tiek apzīmēts, kā „ne bis in idem”. Šā panta 1. daļā minēts, ka personu par vienu un to pašu noziedzīgu nodarījumu var tiesāt un sodīt tikai vienu reizi.

U. Krastiņš norāda<sup>140</sup>, ka strīdam par to, vai šajā frāzē liekams *non* vai *ne*, nav tikai teorētiska nozīme, ko pamato ar izveidojušos situācija, kur Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments kādā savā lēmumā, kurā izšķirts jautājums par personas atkārtotas sodīšanas nepieļaujamību, lietojusi frāzi **non bis in idem**; otrs - Administratīvo lietu departaments - vienā no lēmumiem atsaucies uz **ne bis in idem**. U.Krastiņš pauž: „Diezin vai ir nepieciešams īpaši pierādīt nepieciešamību, lai vismaz Latvijas tiesu instancēs šis svarīgais tiesību princips būtu apzīmēts vienādi.” Līdz ar to

<sup>136</sup> Liholaja V. „Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību)”. Pieejams: [http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums\\_CSN\\_Liholaja.doc](http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums_CSN_Liholaja.doc) [skatīts 12.02.2011]

<sup>137</sup> Krastiņš U. Non bis in idem vai ne bis in idem. *Jurista Vārds*, 2012. 21. februāris, nr.8.

<sup>138</sup> Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas protokols Nr. 7. *Latvijas Vēstnesis*, 1997. 13. jūnijs, nr.143/144.

<sup>139</sup> Romas Starptautiskās krimināltiesas statūti. *Latvijas Vēstnesis*, 2002. 28.jūnijs, nr.97.

<sup>140</sup> Krastiņš U. Non bis in idem vai ne bis in idem. *Jurista Vārds*, 2012. 21. februāris, nr.8.

U.Krastiņa pozīcija ir tāda: „Vai nu mēs pārņemam vienu no romiešu tiesību pamatprincipiem krimināltiesībās tā vēsturiskajā traktējumā, vai tā apzīmējumu modernizējam latīņu valodā.” Respektīvi, U. Krastiņš iestājas, ka šo principu Latvijas tiesu instancēs ir jāapzīmē vienādi.

Eiropas Savienības Tiesa 2012. gada 14.februārī pieņemtajā spriedumā<sup>141</sup> personas dubultās sodīšanas principu ir traktējusi gan kā *non bis in idem* (sprieduma 96. punkts), gan kā *non bis in idem* (sprieduma 97. punkts).

Neskatoties uz to, kā tiek apzīmēts šis princips, nereti tiek pieļauti noziedzīgu nodarījumu kvalifikācijas pārkāpumi, kas saistīti ar normu konkurenci.

Tāpēc šajā nodaļā tiks apskatīti gadījumi, kad tiesas vienu noziedzīgu nodarījumu kvalificējušas saskaņā ar vairākiem Krimināllikuma pantiem vai vairākām viena panta daļām, proti:

- saskaņā ar KL 262. panta pirmo un otro daļu;
- saskaņā ar KL 260. panta trešo un KL 262. panta pirmo vai otro daļu.

Kā arī tiks apskatīta pareiza Krimināllikuma 260. panta kvalifikācija, ja konkurē šā panta daļās ietvertās tiesību normas.

#### **KRIMINĀLLIKUMA 260.PANTA PIRMAJĀ UN OTRAJĀ DAĻĀ IETVERTO NOZIEDZĪGO NODARĪJUMU SASTĀVU KONKURENCE**

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2010. gada 28.decembrī skatīja lietu<sup>142</sup> sakarā ar apsūdzētā A.P. kasācijas sūdzību par Vidzemes apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010.gada 11.oktobra spriedumu.

*A.P. 2006.gada 8.novembrī ap plkst. 19:50 vadījis viņa īpašumā esošo automašīnu Toyota Avensis, valsts reģistrācijas numurs [..], pa ceļu Gulbene – Balvi – Viļaka Krievijas robežas virzienā uz Balviem. Gulbenes rajona Litenes pagasta teritorijā ceļa 20.kilometrā A.P., redzot, ka pa priekšu braucošā automašīna samazina ātrumu un veic uz ceļa nomales apstājušās automašīnas apbraukšanas manevru, bet uz ceļa kreisās nomales stāv cilvēki, rupji pārkāpis vairākus Ceļu satiksmes noteikumu punktus. Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā uz ceļa nomales stāvošajiem ceļu satiksmes dalībniekiem T.S. nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, un bija tiešā cēloniskā sakarā ar cietušās nāves iestāšanos, T.T. nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami cietušās dzīvībai, G.S. nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi, kas izraisījuši ilgstošus veselības traucējumus uz laiku virs 21 dienas. A.P. darbības kvalificētas saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu.*

<sup>141</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 14. februāra spriedums lietā Nr.C-17/10

<sup>142</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2010. gada 28. decembra lēmums Lietā Nr.11170054406

*Apelācijas instances tiesa, atzīstot par apsūdzētā A.P. atbildību pastipriņošu apstākli – noziedzīgs nodarījums izraisījis smagas sekas – norādījusi sekojošo: „Tiesas kolēģija atzīst, ka ir A.P. atbildību pastipriņošs apstāklis saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu, kas paredzēts Krimināllikuma 48.panta pirmās daļas 4.punktā – noziedzīgs nodarījums izraisījis smagas sekas. Atzīstot šādu atbildību pastipriņošu apstākli, Krimināllikuma 48.panta ceturtā daļa netiek pārkāpta, jo Krimināllikuma 260.panta otrās daļas kvalificējošās pazīmes ir smags miesas bojājums vai cilvēka nāve, tātad pietiek ar vienu no šīm kvalificējošām pazīmēm, lai iestātos kriminālatbildība saskaņā ar Krimināllikuma 260.panta otro daļu. Konkrētajā gadījumā smagās sekas izpaužas tieši ar to, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanas rezultātā ir trīs cietušie, pietam, viens no tiem miris, vienam ir smagi miesas bojājumi, bet vienam – vidēja smaguma miesas bojājumi. Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments atzīst, ka apelācijas instances tiesa nepareizi tulkojusi un piemērojusi Krimināllikuma 48.panta pirmās daļas 4.punktu un šā panta ceturto daļu. Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs nav atkarīgs no tā, cik personām ir nodarīts kaitējums. Šā noziedzīgā nodarījuma sastāva obligātā pazīme ir cēloniskais sakars starp apsūdzētā rīcību un sekām. Konkrētajā lietā ir atzīts par pierādītu, ka apsūdzētā A.P. rīcības rezultātā, pārkāpjot CSN, vienai personai nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi, kas aptver Krimināllikuma 260.panta pirmajā daļā paredzēto noziedzīga nodarījuma sastāvu, vienai personai nodarīti smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai, un vienai personai nodarīti smagi miesas bojājumi, kas izraisījuši nāvi. Šie noziedzīgā nodarījuma faktiskie apstākļi veido Krimināllikuma 260.panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgā nodarījuma sastāvu.*

Piekrītu Senāta viedoklim, ka 260.panta otrajā daļā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs nav atkarīgs no tā, cik personām ir nodarīts kaitējums. Lai gan Krimināllikuma 48.panta pirmās daļas 4.punktā noteikts, ka par atbildību pastipriņošu apstākli var atzīt to, ka noziedzīgais nodarījums izraisījis smagas sekas, šajā gadījumā tas nav atzīstams par atbildību pastipriņošu apstākli, jo smagas sekas ir šā noziedzīga nodarījuma sastāva pazīme. Manuprāt, Krimināllikuma 260. pantā tomēr būtu jāparedz bargāks sods, ja nodarījums izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi. Tāpēc, vadoties no Igaunijas Sodu kodeksa<sup>143</sup> 422.panta, KL 260. pantā būtu jāparedz bargāks sods, ja nodarījums izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi, tādējādi tiktu noteikts bargāks sods personām, kuras ar savām darbībām radījušas lielāku kaitīguma pakāpi, nekā tas ir paredzēts Krimināllikuma 260. pantā.

---

<sup>143</sup> Sodu kodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 462.-463.lpp.

## **KRIMINĀLLIKUMA 262.PANTA PIRMAJĀ UN OTRAJĀ DAĻĀ IETVERTO NOZIEDZĪGO NODARĪJUMU SASTĀVU KONKURENCE**

Šobrīd tiesu praksē ir izveidojies tāds stāvoklis, ka par līdzīgās situācijās izdarītiem kriminālpārkāpumiem tiek piemērotas atšķirīgas tiesību normas - tas ir gadījumos, kad transportlīdzekļa vadītājs bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas) vada transportlīdzekli atkārtoti gada laikā. Tiesu praksē šāds kriminālpārkāpums tiek kvalificēts:

- tikai saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu;
- tikai saskaņā ar KL 262. panta otro daļu;
- gan saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu, gan saskaņā ar KL 262. panta otro daļu.

### **Kvalifikācija tikai saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu**

Liepājas tiesa 2011.gada 2.novembrī izskatīja krimināllietu<sup>144</sup>, kurā A.Z. tika atzīts par vainīgu saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu, jo vadīja transportlīdzekli alkohola ietekmē, atkārtoti gada laikā bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas). *Būdams ar Liepājas tiesas 2011.gada 5.maija lēmumu administratīvi sodīts par Latvijas administratīvā pārkāpuma kodeksa 149.<sup>15</sup>panta 3.daļas prasību pārkāpšanu, par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, un atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 2 gadiem, atkārtoti gada laikā, 2011.gada 22.oktobrī ap plkst. 14:03, A.Z., bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, atrodoties alkoholisko dzērienu iespaidā (alkohola koncentrācija izelpojamā gaisā 0,88.promiles), vadīja transportlīdzekli Mazda 323F, ar valsts reģistrācijas numura zīmi [...], Liepājā, pa Ģenerāļa Baloža ielu, virzienā no Spīdolas ielas uz Pulkveža Brieža ielu.*

Arī Liepājas tiesa 2011.gada 26.oktobra spriedumā,<sup>145</sup> Rēzeknes tiesa 2011.gada 12.maija spriedumā<sup>146</sup>, Kuldīgas rajona tiesa 2011.gada 16.marta spriedumā<sup>147</sup> un Alūksnes rajona tiesa 2011.gada 19.maija spriedumā<sup>148</sup> veica šāda kriminālpārkāpuma kvalifikāciju saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu.

### **Kvalifikācija tikai saskaņā ar KL 262. panta otro daļu**

Cēsu rajona tiesa 2011.gada 28.janvārī izskatīja krimināllietu<sup>149</sup>, kurā A.M. tika atzīts par vainīgu saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta otro daļu, jo A.M. vadīja transportlīdzekli atkārtoti gada laikā bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas

<sup>144</sup> Liepājas tiesas 2011.gada 2.novembra spriedums lietā Nr.11261088911

<sup>145</sup> Liepājas tiesas 2011.gada 26.oktobra spriedums lietā Nr.11261086411

<sup>146</sup> Rēzeknes tiesas 2011.gada 12.maijā spriedums lietā Nr.11331034011

<sup>147</sup> Kuldīgas rajona tiesas 2011.gada 16.marta spriedums lietā Nr.11250000511

<sup>148</sup> Alūksnes rajona tiesa 2011.gada 19.maija spriedums lietā Nr.11100016811

<sup>149</sup> Cēsu rajona tiesas 2011.gada 28.janvāra spriedums lietā Nr. 11400093410

tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas). *Ar 2010. gada 2. jūnija lēmumu, A.M. būdams sodīts pēc Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.<sup>15</sup> p.2.d., 149.<sup>4</sup>, p.2.d. 1.punkta (A.M tika piespriests naudas sods 200 LS apmērā, kā arī atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 6 mēnešiem) 2010.gada 6.oktobrī ap plkst. 17.10 A.M., bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, kuras noteiktā kārtībā nav atgūtas pēc to atņemšanas administratīvā kārtā 2010.gada 2.jūnijā, būdams alkohola ietekmē- minimālā alkohola koncentrācija izelpas gaisā 1,00 promile, kas atbilst alkohola koncentrācijai asinīs, neievērojot Ceļu satiksmes noteikumu 39.1., 39.1.2. punktu prasības, vadīja automašīnu Audi 100 ar valsts reģistrācijas numuru [...] pa Strautu ielu virzienā no mājām „M.” uz Līgatnes pilsētu, Līgatnes novadā.*

Arī Gulbenes rajona tiesa 2011.gada 20.jūlija spriedumā<sup>150</sup> un Cēsu rajona tiesa 2010.gada 8.oktobra spriedumā<sup>151</sup> veica šāda kriminālpārkāpuma kvalifikāciju saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta otro daļu.

#### **Kvalifikācija saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu, gan saskaņā ar KL 262. panta otro daļu.**

Tiesu praksē nereti sastopami gadījumi, kad viens noziedzīgs nodarījums tiek kvalificēts pēc vairākām Krimināllikuma panta daļām.

Tā, piemēram, Valmieras rajona tiesa 2007.gada 22.oktobra spriedumā<sup>152</sup> un Rēzeknes tiesa, 2010.gada 14.oktobra spriedumā<sup>153</sup> neievērojot dubultās sodīšanas nepieļaujamības principu veica kriminālpārkāpuma kvalifikāciju saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo un otro daļu. Šajā sakarā tiks apskatīti divi atšķirīgi Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta spriedumi.

J.N. tika inkriminēti<sup>154</sup> noziedzīgi nodarījumi, kas paredzēti Krimināllikuma 262.panta pirmajā daļā un 262.panta otrajā daļā. *Proti, ar pirmās instances tiesas spriedumu J.N. atzīts par vainīgu un sodīts par to, ka viņš, atrazdamies alkoholisko vielu ietekmē, bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas), atkārtoti vadīja transportlīdzekli. Kā konstatējusi un spriedumā atspoguļojusi pirmās instances tiesa, noziedzīgs nodarījums izdarīts šādos apstākļos. J.N., būdams jau sodīts 2007.gada 10.jūlijā Valmieras rajona tiesā saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta otro daļu ar piespiedu darbu uz 240 stundām bez mantas konfiskācijas, atņemot transporta līdzekļa vadīšanas tiesības uz trīs gadiem, atkārtoti gada laikā 2007.gada 11.oktobrī ap*

<sup>150</sup> Gulbenes rajona tiesas 2011.gada 20.jūlija spriedums lietā Nr. 11170036810

<sup>151</sup> Cēsu rajona tiesas 2010.gada 8.oktobra spriedums lietā Nr.11400076210

<sup>152</sup> Valmieras rajona tiesas 2007.gada 22.oktobra spriedums lietā Nr.11130103007

<sup>153</sup> Rēzeknes tiesas 2010.gada 14.oktobra spriedums lietā Nr.11331115310

<sup>154</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2011. gada 28. janvāra lēmums lietā Nr.11130132207

*plkst.16.10 Valmierā pa Tērbatas ielu virzienā no Lucas ielas uz Lāčplēša ielu, atrazdamies alkohola ietekmē (alkohola koncentrācija izelpas gaisā, kas atbilst alkohola koncentrācijai asinīs sākotnējā pārbaudē 2,03 promiles, atkārtotā 1,98 promiles), bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības ir atņemtas) vadīja automašīnu Opel Astra ar valsts reģistrācijas numura zīmi [..], par ko sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols [..]. Šādas J.N. darbības kvalificētas saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu un 262.panta otro daļu.*

Par šo spriedumu Ģenerālprokuratūras Krimināltiesiskā departamenta virsprokurors A.K. iesniedza protestu, ar lūgumu grozīt Valmieras rajona tiesas 2007.gada 6.decembra spriedumu, atceļot daļā par J.N. atzīšanu par vainīgu un sodīšanu saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta otro daļu.

Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments atzina, ka prokurora protests bija daļēji pamatots, jo J.N. pārkāpums atbilda Krimināllikuma 262.panta otrajai daļai, nevis Krimināllikuma 262.panta pirmajai daļai. Proti, konkrētajā lietā bija konstatēts, ka J.N. ir 2007.gada 11.oktobrī vadījis automašīnu, būdams alkohola ietekmē un bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām. Šādas darbības, Senāta prāt, atbilst Krimināllikuma 262.panta otrās daļas dispozīcijai.

Senāts norāda, ka Krimināllikuma 262.pantā ir definēti divi pastāvīgi noziedzīgu nodarījumu sastāvi – panta otrajā daļā paredzētais nodarījums nav šā panta pirmajā daļā paredzētā nodarījuma kvalificētais sastāvs. Kopīga obligātā pazīme, kas raksturo abus noziedzīgos nodarījumus ir transportlīdzekļa vadīšana vai mācīšana vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē. Papildus tai jākonstatē, ka persona veic šo darbību atkārtoti gada laikā (Krimināllikuma 260.panta pirmā daļa (autora komentārs: domājams Krimināllikuma 262. panta pirmā daļa)) vai ka personai nav tiesību vadīt transportlīdzekli (Krimināllikuma 262.panta otrā daļa). Inkriminējot J.N. darbības arī saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu un viņu par to sodot, tiek pārkāpts Kriminālprocesa likuma 25.pantā norādītais dubultās sodāmības nepieļaujamības (ne bis in idem) princips.<sup>155</sup>

Pilnībā piekrītu šim Senāta viedoklim, ka J.N. pārkāpums atbilst Krimināllikuma 262.panta otrajai daļai, nevis Krimināllikuma 262.panta pirmajai daļai, jo J.N. vadīja automašīnu, bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, būdams alkohola ietekmē. Kā arī piekrītu Senāta paustajam, ja J.N. darbības tiktu inkriminētas gan saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu, gan saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta otro daļu un viņu par to

---

<sup>155</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2011. gada 28. janvāra lēmums lietā Nr.11130132207

sodītu, tad tiktu pārkāpts Kriminālprocesa likuma 25.pantā norādītais dubultās sodāmības nepieļaujamības princips.

Ar līdzīgu gadījumu saskārās arī Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments, kurš 2009. gada 16. jūnijā skatīja lietu<sup>156</sup> sakarā ar Valmieras rajona prokuratūras prokurora S.N. kasācijas protestu par Vidzemes apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2009.gada 14.aprīļa lēmumu, kur V.M. tika apsūdzēts saskaņā ar Krimināllikuma 262. panta pirmo un otro daļu. *Proti, 2008.gada 1.jūlijā apsūdzētajam V.M. tika piemērots administratīvais sods par transportlīdzekļa vadīšanu alkoholisko dzērienu ietekmē- 15 diennaktis aresta, naudas sods Ls 500 apmērā un transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana uz 2 gadiem. Neskatoties uz iepriekšminēto, V.M. atkārtoti 2008.gada 26.novembrī ap plkst. 23.<sup>05</sup> Valmierā pa Rīgas ielu virzienā uz Rietekļa ielu vadījis automašīnu Audi Coupe ar valsts reģistrācijas numura zīmi [..], atrodoties alkoholisko dzērienu ietekmē(alkohola koncentrācija asinīs 2,12 un 2,11 promiles). Pirmās instances tiesa V.M. izdarīto kriminālpārkāpumu kvalificējusi saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu. Pirmstiesas procesa laikā V.M. tikusi celta apsūdzība arī par to, ka 2008.gada 26.novembrī, tajā pat laikā un vietā, vadot to pašu automašīnu, atrodoties alkohola ietekmē un bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, kas noteiktā kārtībā nav iegūtas, viņš izdarījis arī Krimināllikuma 262.panta otrajā daļā paredzēto kriminālpārkāpumu.*

Prokurors kasācijas protestā izteica viedokli, ka noziedzīgos nodarījumus, kuri paredzēti Krimināllikuma 262.panta pirmajā daļā un otrajā daļā, V.M. izdarījis ideālā kopībā.

Apelācijas instances tiesa norādīja, ka „noziedzīgu nodarījumu ideālā kopība izveidojas, ja persona ar apzinātu noziedzīgu darbību, cenšoties sasniegt noteiktu mērķi, kas paredzēts atbilstošā Krimināllikuma pantā vai panta daļā, šī nodarījuma realizēšanas procesā izdara vēl vienu patstāvīgu nodarījumu”.

Savukārt Senāta Krimināllietu departaments atzina, ka konkrētajā lietā konstatējama Krimināllikuma 262.panta pirmās un otrās daļas konkurence, tāpēc noziedzīgais nodarījums kvalificējams tikai saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta to daļu, kura vispilnīgāk aptver noziedzīga nodarījuma objektīvo pusi. Senāta Krimināllietu departaments atzina, ka apsūdzētā V.M. nodarījumu pirmās instances tiesa un apelācijas instances tiesa pareizi kvalificējušas tikai saskaņā ar Krimināllikuma 262.panta pirmo daļu. Senāts salīdzināja Krimināllikuma 262.panta konkurējošo abu daļu sankcijas un konstatēja, ka tās ir absolūti identiskas. Lietā konstatēts, ka V.M. 2008.gada 29.jūnijā vadījis automašīnu, būdams alkohola reibuma stāvoklī, par ko 2008.gada 1.jūlijā ticis administratīvi sodīts. Neskatoties uz to, V.M. atkārtoti

---

<sup>156</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2009. gada 16. jūnija lēmums lietā Nr.SKK-333/2009

gada laikā – 2008.gada 26.novembrī- vadījis transportlīdzekli, atrodoties alkohola reibuma stāvoklī. Senāts uzskata, ka pie šādiem apstākļiem V.M. nodarījums vispilnīgāk atbilst Krimināllikuma 262.panta pirmās daļas sastāvam.

Manuprāt, šajā lietā bija jāpiemēro nevis KL 262. panta pirmā daļa, bet gan KL 262. panta otrā daļa. Proti, LAPK 149.<sup>15</sup> pantā ir paredzēta atbildība pat transportlīdzekļu vadīšanu reibumā, kā viens no soda veidiem par šā panta pārkāpšanu ir transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesības tiek atņemtas atbilstoši alkohola koncentrācijai asinīs - jo lielāka alkohola koncentrācija asinīs, jo uz ilgāku laiku tiek atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. (plašāk par to skat. pielikumā Nr.9). Ja personai ir beidzies aizliegumus noteiktu laiku iegūt transportlīdzekļu vadīšanas tiesības, tad tā pamatojoties Ministru kabineta noteikumu Nr.103 „Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtības un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtības” 39. punktu<sup>157</sup> var atgūt transportlīdzekļu vadīšanas tiesības, nokārtojot B kategorijai atbilstošu teorētisko un vadīšanas eksāmenu vienā no CSDD nodaļām, kurā šos eksāmenus pieņem.

Modelēšu situāciju: persona tiek saukta pie atbildības pēc LAPK 149.<sup>15</sup> panta pirmās daļas, kā rezultātā tai tiek atņemtas transportlīdzekļu vadīšanas tiesības uz sešiem mēnešiem. Pēc sešiem mēnešiem persona CSDD nodaļā nokārto B kategorijai atbilstošu teorētisko un vadīšanas eksāmenu, pēc kā atgūst transportlīdzekļu vadīšanas tiesības. Nepaejot gadam, persona atkārtoti vada transportlīdzekli alkohola reibumā, līdz ar ko tā tiek saukta pie atbildības saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu, nevis šā panta otro daļu, jo kā jau iepriekš tika minēts, saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu pie atbildības tiek sauktas personas, kuras ir atguvušas transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un atkārtoti gada laikā vada transportlīdzekli reibumā, savukārt saskaņā ar KL 262. panta otro daļu tiek sauktas personas, kuras vada transportlīdzekli bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām. Pamatojoties uz iepriekš minēto, uzskatu, ka Senāts ir piemērojis nepareizo tiesību normu, jo, neskatoties uz to, ka V.M. atkārtoti gada laikā veica tādu pašu pārkāpumu, V.M. to veica bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām, kas paredzēts KL 262. panta otrajā daļā.

Manuprāt, tiesas līdzīgās lietas pieņem atšķirīgus lēmumus, jo aprobežojas tikai ar gramatisko iztulkošanas metodi. Atskatoties vēsturē, redzams, ka līdz 2005.gada 6.oktobra Krimināllikuma grozījumiem,<sup>158</sup> KL 262. pantā bija tikai viena daļa, kurā tika noteikts, ka kriminālatbildība saskaņā ar šo daļu iestājas par transportlīdzekļa vadīšanu, kā arī par

---

<sup>157</sup> Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtība: Ministru Kabineta 2010.gada 2. februāra noteikumi nr.103. *Latvijas Vēstnesis*, nr. 25.

<sup>158</sup> Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 2005. 20.oktobris, nr.167.

transportlīdzekļa praktiskās vadīšanas apmācību alkoholisko dzērienu, narkotisko, psihotropo vai citu apreibinošu vielu iespaidā, ja tas izdarīts atkārtoti gada laikā. Tādējādi pie kriminālatbildības par transportlīdzekļa vadīšanu reibumā, kas izdarīta atkārtoti gada laikā, tika vienādi sauktas personas, kurām bija transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, gan tās, kurām minēto tiesību nebija.

Likumdevējs, pieņemot šos Krimināllikuma grozījumus, mainīja savu nostāju, paredzot bargākus priekšnoteikumus personām, kuras vada transportlīdzekļus reibumā bez vadītāja tiesībām. Proti, tika papildināts KL 262. pants ar otro daļu, kurā likumdevējs noteica kriminālatbildību personām par transportlīdzekļa vadīšanu vai mācīšanu vadīt transportlīdzekli atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē, ja nav transportlīdzekļu vadīšanas tiesību (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas) jau no pirmās izdarīšanas reizes.

KL 262. panta pirmajā daļā paredzēta atbildība par transportlīdzekļa vadīšanu, kā arī par transportlīdzekļa praktiskās vadīšanas apmācību apreibinošu vielu ietekmē, ja tas izdarīts atkārtoti gada laikā. Tas nozīmē, ka jautājums par kriminālatbildību jālemj tikai tad, ja persona jau vienu reizi vadījusi transportlīdzekli vai veikusi transportlīdzekļa praktiskās vadīšanas apmācību alkohola, narkotisko, psihotropo vai citu apreibinošu vielu ietekmē, par ko pārkāpējam zinot, likumpārkāpums ticis fiksēts likumā noteiktā kārtībā.

Savukārt KL 262. panta otrajā daļā paredzēta atbildība par transportlīdzekļu vadīšanu, kā arī par transportlīdzekļa praktiskās vadīšanas apmācību apreibinošu vielu ietekmē, bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas).

Tātad no augstākminētā izriet, ka likumdevējs vēlēties diferencēt atbildību atkarībā no transportlīdzekļa vadītāju tiesību esamības vai neesamības.

Ja persona, kurai ir transportlīdzekļu vadīšanas tiesības vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē un, ja šis personai ir pirmais šāda veida pārkāpums gada laikā, tad persona tiks saukta pie administratīvas atbildības pēc Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.<sup>15</sup> panta attiecīgās daļas (plašāk par to skat. pielikumā Nr.9). Savukārt personu, kurai nav transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un, kura vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē, sauks pie kriminālatbildības neatkarīgi no tā, kurš pēc kārtas personai ir šāds pārkāpums.

Par izveidojušos tiesu praksi, kad līdzīgi kriminālpārkāpumi tiek kvalificēti vai nu saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu vai nu saskaņā ar KL 262. panta otro daļu, reti kurš iebilst, jo abu šo normu sankcijas ir identiskas. Diez vai tiesas turpinātu šo „kvalifikācijas patvaļu”, ja vienas tiesību normas sankciju padarītu bargāku par otras tiesību normas sankciju.

Manuprāt, likumdevējs vēlējis diferencēt atbildību atkarībā no transportlīdzekļa vadītāju tiesību esamības vai neesamības, tāpēc, ievērojot teleoloģisko, vēsturisko, sistēmisko un gramatisko iztulkošanas metodi, apskatāmais gadījums būtu jākvalificē šādi:

- Saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu pie kriminālatbildības saucama persona, kura atkārtoti gada laikā vada vai māca vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē un, kura pēc pirmā šāda pārkāpuma ir atguvusi transportlīdzekļu vadīšanas tiesības likumā noteiktā kārtībā.
- Savukārt saskaņā ar KL 262. panta otro daļu pie kriminālatbildības saucama persona, kura vada vai māca vadīt transportlīdzekli, atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas).

#### **KRIMINĀLLIKUMA 260.PANTA TREŠĀS DAĻAS UN KRIMINĀLLIKUMA 262. PANTA OTRĀS DAĻAS TIESĪBU NORMU KONKURENCE**

Problēmjaudājums attiecas uz gadījumiem, kad viens noziedzīgs nodarījums kvalificēts saskaņā ar vairākiem Krimināllikuma pantiem. Proti, kad persona, vadot transportlīdzekli, kādu apreibinošu vielu ietekmē (Krimināllikuma 262.pants), pieļauj arī citu ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu prasību pārkāpumus un izraisa ceļu satiksmes negadījumu, kā rezultātā iestājas Krimināllikuma 260.panta pirmajā, 1.<sup>1</sup> vai otrajā daļā norādītās sekas.

Daudzu ekspertu viedokļi, kā arī tiesu prakse par šo jautājumu ir atšķirīga. Vieni uzskata, ka šis nodarījums veido noziedzīgu nodarījumu kopību, tāpēc tas ir jākvalificē saskaņā ar KL 260.panta trešo daļu un 262.panta attiecīgo daļu, savukārt otri uzskata, ka nodarījums kvalificējams tikai saskaņā ar KL 260.panta trešo daļu.

Apkopojot 2002.gadā tiesu praksi krimināllietās, kurās personas notiesātas saskaņā ar KL 260.panta trešo daļu<sup>159</sup>, LR Augstākā tiesa atzina par nepareizu praksi, kad persona noziedzīgu nodarījumu kopības gadījumos tiek apsūdzēta noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts KL 260.panta trešajā daļā, taču netiek uzrādīta apsūdzība arī saskaņā ar KL 262.pantu.

Lai nodrošinātu vienveidīgu tiesu praksi, LR Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2004.gada 16.marta lēmumā lietā Nr. SKK01-134/04 puda viedokli, ka KL 260.panta trešajā daļā un 262.pantā paredzēta kriminālatbildība par dažādiem un patstāvīgiem noziedzīgiem nodarījumiem un katrs no tiem kvalificējams atsevišķi kā tādi, kas atšķiras pēc nodarījuma objektīvajām un subjektīvajām pazīmēm.

<sup>159</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Plēnuma un tiesu prakses vispārīnāšanas daļa. Ja krimināllietas izskata pēc Krimināllikuma 260.panta 3.daļas. *Jurista Vārds*, 2003. 29.aprīlis, nr.16 un 2003. 6.maijs, nr.17.

Analizējot šo Senāta Krimināllietu departamenta lēmumu, U. Krastiņš norādīja, ka tas „sašaurināti izprot principu non bis in idem, jo tulkojumā šī vārdu kopa nozīmē divas reizes par vienu un to pašu,” kas „nebūt neliecinot, ka runa ir par diviem vienādiem nozieguma sastāvjiem.” Galvenais, kā uzskata autors, „ir jautājums par to, vai persona netiek divas reizes notiesāta par vienu un to pašu darbību vai bezdarbības aktu.”<sup>160</sup>

U. Krastiņš norāda<sup>161</sup>, ka konstruējot Krimināllikuma 260. panta trešo daļu un paredzot atbildību par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē, ja iestājušās šajā pantā paredzētās kaitīgās sekas, likumdevējs uzsvāru taču ir licis tieši uz apreibinošo vielu ietekmi negadījumā. Un tikai šī apstākļa dēļ likumdevējs 260. panta trešajā daļā paredzējis visbargāko sankciju par nodarījumu aiz neuzmanības - brīvības atņemšanu uz laiku no trim līdz piecpadsmit gadiem, atņemot transportlīdzekļa tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem un konfiscējot mantu vai bez mantas konfiskācijas. Un šajā sakarā U. Krastiņš raksta:” Nu kas tad vēl ir vajadzīgs, lai tiesa varētu noteikt atbilstošu jeb, kā tagad saka, adekvātu sodu par transportlīdzekļa vadīšanu apreibinošu vielu ietekmē, ja tā rezultātā iestājušās likumā paredzētās kaitīgās sekas.”

Arī D. Mežulis un A. Loskutovs<sup>162</sup> pauž viedokli, apskatāmais noziedzīgais nodarījums neveidos KL 260. panta 3.daļas un 262. pantā paredzēto nodarījumu kopību. Tāpēc šāda kvalificēšana neatbilst krimināltiesību principam „non bis in idem”, proti, nevar divreiz sodīt par vienu un to pašu nodarījumu, jo KL 260. panta 3. daļā bargāks sods paredzēts par to, ka negadījums izraisīts, vadot transportlīdzekli reibumā, un tiesa, piemērojot šo Krimināllikuma pantu, novērtē arī personas agrāk izdarīto pārkāpumu..”

Savukārt A. Judins nepiekrīt viedoklim, ka analizējamie noziedzīgie nodarījumi neveido kopību, jo, kvalificējot izdarīto tikai saskaņā ar KL 260. panta trešo daļu<sup>163</sup>:

1. netiek ievērots KL 26. pantā noteiktais saistībā ar noziedzīgu nodarījumu kopību;
2. nepareizi interpretēts KPL 25. pantā paredzētais princips par dubultās sodīšanas nepieļaujamību;
3. nav ievērotas KL 260. panta trešajā daļā un KL 262. panta pirmajā un otrajā daļā paredzēto nodarījumu objektīvās puses atšķirības;
4. nav ievērots, ka analizējamajiem nodarījumiem ir atšķirīgas vainas formas;

<sup>160</sup> Krastiņš U. Vēlreiz par Krimināllikuma 260.panta trešās daļas un 262.panta kopību. *Jurista Vārds*, 2004. 27.aprīlis, nr.16.

<sup>161</sup> Krastiņš U. Noziedzīgu nodarījumu daudzējādības kvalifikācijas problēmas. *Jurista Vārds*, 2007. 20.novembris, nr.47.

<sup>162</sup> Mežulis D. un Loskutovs A., Par noziedzīgiem nodarījumiem transportā. *Jurista Vārds*, 2001. 6. februāris, nr.2.

<sup>163</sup> Judins A. Kriminālatbildība par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā. *Jurista Vārds*, 2009. 18.augusts, nr.33.

5. nav ievērots, ka KL 262. pantā paredzētie kriminālpārkāpumi ir ilgstoši - tie sākas ar brīdi, kad persona sāk transportlīdzekļa vadīšanu, un ilgst līdz brīdim, kad persona pabeidz vadīt transportlīdzekli. KL 260. panta trešajā daļā paredzēto noziegumu persona izdara ilgstoša noziedzīga nodarījuma laikā;

6. nav ievērots, ka transportlīdzekļa vadīšana alkohola ietekmē ir KL 262. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva pamatpazīme, bet KL 260. panta trešajā daļā - noziedzīgā nodarījuma sastāva kvalificējoša pazīme;

7. nav ievērots, ka, lai noziedzīgo nodarījumu kvalificētu tikai saskaņā ar KL 260. panta trešo daļu, būtu jāpastāv iespējai, izslēdzot šā panta kvalificējošo pazīmi, pārkvalificēt noziedzīgo nodarījumu uz KL 262. panta pirmo vai otro daļu. KL 260. panta trešajā daļā neietver visas 262. panta pirmajā daļā paredzētās kvalificējošās pazīmes un tāpēc minētā pārkvalifikācija, nepasliktinot tiesājamā stāvokli, nav iespējama;

Arī V. Liholaja pievienojas A. Judina paustajam<sup>164</sup>, ka Krimināllikuma 260.pantā un 262.pantā paredzēti, nevis konkurējoši noziedzīgo nodarījumu sastāvi, bet blakus sastāvi, proti, tādi, kam ir gan kopīgas, gan arī atšķirīgas pazīmes. Ja personas nodarījumā ir konstatētas visas minētās pazīmes, ievērojot krimināltiesību teorijas atziņas, izdarītais jākvalificē kā noziedzīgu nodarījumu kopība.

Arī LR Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2008.gada 16.jūnija lēmumā norādījis, ka šis noziedzīgais nodarījums ir jākvalificē gan saskaņā ar Krimināllikuma 260. panta 3. daļu, gan saskaņā ar attiecīgo Krimināllikuma 262. panta daļu. Un šādas personas darbības jākvalificē pēc katra no šiem pantiem, kā arī šāda noziedzīgu nodarījumu kvalifikācija nav pretrunā ar dubultās sodīšanas nepieļaujamības principu, jo Krimināllikuma 262. pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums ir ilgstošs, tas sākas ar brīdi, kad persona uzsāk transporta līdzekļa vadīšanu, un ilgst līdz brīdim, kad persona pabeidz vadīt transporta līdzekli neatkarīgi no iemesla un, ja ilgstoša noziedzīga nodarījuma laikā persona izdara citu noziedzīgu nodarījumu, tad veidojas noziedzīgu nodarījumu kopība.<sup>165</sup>

Daugavpils tiesa 2011. gada 27. aprīlī skatīja lietu<sup>166</sup> Nr. 12180000208, kur V.V. tika apsūdzēts noziedzīgu nodarījumu izdarīšanā, kas paredzēti Krimināllikuma 260. panta trešajā daļā un 262. panta otrajā daļā. *2007. gada 2. augustā ap pulksten 15.00 V.V., būdams alkohola reibuma stāvoklī, bez atbilstošas kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām vadīja automašīnu Audi 100, valsts reģistrācijas numurs [..], virzījās pa Jātnieku ielu, Daugavpilī, no Zeļinska ielas puses Vaiņodes ielas virzienā ar ātrumu ne mazāk kā 60 km/h.*

<sup>164</sup> Judins A. Atbildība par transportlīdzekļa vadīšanu reibuma stāvoklī. *Jurista Vārds*, 2006. 21.oktobris, nr.43.

<sup>165</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008.gada 16.jūnija lēmums lietā Nr.SKK-253/2008

<sup>166</sup> Daugavpils tiesas 2011. gada 27. aprīļa spriedums lietā Nr.12180000208

*Tuvojoties pie neregulējamās gājēju pārejas Jātnieku un Cialkovska ielu krustojumā, pie mājās Nr. 84 Jātnieku ielā, Daugavpilī, nesamazināja kustības ātrumu un neapstādināja transportlīdzekli līdz gājēju pārejai, lai dotu ceļu gājējiem, kuri šķērso brauktuvi pa gājēju pāreju vai iziet uz tās, nedeva ceļu un uzbrauca Ļ.F., kura šķērsoja Jātnieku ielas braucamo daļu pa gājēju pāreju. Ar šīm darbībām V.V. pārkāpa Latvijas Republikas Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” 114.,39.1.1.,39.4.,10.,38.4.,113.,159. punktu. Tādējādi, V.V. vadīja transportlīdzekli, būdams alkohola ietekmē, un izdarīja ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu, kā rezultātā cietušajai nodarīts vidēja smaguma miesas bojājums, tas ir, izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 260. panta trešajā daļā, kā arī ar šīm darbībām V.V. izdarīja noziedzīgu nodarījumu, kas paredzēts Krimināllikuma 262. panta otrajā daļā.*

Līdzīgu lēmumu pieņēma Liepājas tiesa 2007.gada 4.janvārī lietā<sup>167</sup> Nr.K20-0074/07/13, Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2008. gada 18. februārī lietā<sup>168</sup> Nr. SKK-0103-08 un Vidzemes apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija 2008. gada 4. martā lietā<sup>169</sup> Nr.11300062907.

Savukārt Kuldīgas rajona tiesa 2008. gada 7.februārī izskatīja lietu<sup>170</sup> Nr 11250025507, kur A.R. tika apsūdzēts tikai pēc Krimināllikuma 260.panta 3.daļas, jo 2007.gada 30.jūlijā plkst.23.40, A.R. būdams alkohola ietekmē un bez transportlīdzekļa vadītāja apliecības, braucot Kuldīgas rajonā pa ceļu Skrunda - Aizpute, vadot automašīnu Opel Astra Caravan valsts reģistrācijas numura zīme [..], šī ceļa 2.kilometrā, virzienā uz Skrundu, neizvēlējās atbilstošu ātrumu, kā rezultātā, automašīna nobrauca no ceļa braucamās daļas un apgāzās.Ceļu satiksmes negadījumā automašīnas Opel Astra Caravan pasažieris J.R. guva vieglus miesas bojājumus, kā izsaucošus īslaicīgu veselības traucējumu uz laiku ilgāku par 6, bet ne vairāk par 21 dienu. Šis ceļu satiksmes negadījums notika tādēļ, ka automašīnas Opel Astra Caravan valsts reģistrācijas numurs [..] vadītājs A.R. rupji pārkāpa „Ceļu satiksmes noteikumu”4.,10.,34.,38.,39.,112.pantus (domājams - punkts).

Vēlos norādīt uz vairākām neprecizitātēm šajā spriedumā, proti:

- tiesa norāda, ka A.R. būdams alkohola ietekmē vadījis transportlīdzekli bez transportlīdzekļa vadītāja apliecības. Savukārt vēlāk, norāda, ka A.R. ir pārkāpis CSN 39.4.pantu (domājams - apakšpunktu), kas nosaka, ka transportlīdzekļa vadītājam aizliegts vadīt transportlīdzekli, ja nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesību. Šajā sakarā vēlos minēt, ka transportlīdzekļa vadīšanas apliecības neesamība automātiski nenozīmē

<sup>167</sup> Liepājas tiesas 2007.gada 4.janvāra spriedums lietā Nr.K20-0074/07/13

<sup>168</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 18. februāra lēmums lietā Nr. SKK-0103-08

<sup>169</sup> Vidzemes apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2008. gada 4. marta lēmums lietā Nr.11300062907

<sup>170</sup> Kuldīgas rajona tiesas 2008. gada 7.februāra spriedums lietā Nr.11250025507

transportlīdzekļa vadīšanas tiesību neesamību. Tas ir – lai atzītu, ka persona ir vadījusi transportlīdzekli bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām, to esamība vai neesamība ir jāpārbauda „Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā”. Savukārt, ja personai ir transportlīdzekļu vadītāja tiesības, bet tā pārvietojas ar transportlīdzekli bez transportlīdzekļu vadītāja apliecības, tad tai saskaņā ar LAPK 149.<sup>4</sup> panta pirmās daļas, pirmo punktu ir izsakāms brīdinājums vai arī uzliekams naudas sodus - divu latu apmērā;

- Likuma teksta pamatvienība ir pants, savukārt noteikumu teksta pamatvienība ir punkts.<sup>171</sup> Analizējamā tiesas spriedumā tiesa nepareizi ir norādījusi, ka A.R. rupji pārkāpa „Ceļu satiksmes noteikumu”<sup>4.,10.,34.,38.,39.,112.pantus</sup>, jo šajos noteikumos minētās tiesību normas dēvē par punktiem, nevis pantiem. Piebildīšu, ka arī Gulbenes rajona tiesa 2010.gada 28.aprīļa spriedumā<sup>172</sup> „Ceļu satiksmes noteikumu” punktus ir nodēvējusi par pantiem.

Jānorāda, ka arī Tukuma rajona tiesa 2011.gada 18.oktobra spriedumā,<sup>173</sup> Saldus rajona tiesa 2011.gada 8.septembra spriedumā<sup>174</sup> un Rēzeknes tiesa 2011.gada 25.augusta spriedumā<sup>175</sup> šādu noziedzīgu nodarījumu ir kvalificējusi tikai saskaņā ar KL 260. panta 3.daļu.

Autors piekrīt viedoklim, ka Krimināllikuma 260. un 262.pantā paredzēti nevis konkurējoši noziedzīgo nodarījumu sastāvi, bet gan blakus sastāvi, tādi, kam ir gan kopīgas, gan arī atšķirīgas pazīmes, un minētais nodarījums ir jākvalificē kā noziedzīgu nodarījumu kopība. Kā arī autors atbalsta Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta viedokli, ka Krimināllikuma 262. pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums ir ilgstošs, tas sākas ar brīdi, kad persona uzsāk transporta līdzekļa vadīšanu, un ilgst līdz brīdim, kad persona pabeidz vadīt transporta līdzekli neatkarīgi no iemesla un, ja ilgstoša noziedzīga nodarījuma laikā persona izdara citu noziedzīgu nodarījumu, tad veidojas noziedzīgu nodarījumu kopība.

---

<sup>171</sup> Krūmiņa V., Skujiņa V. Normatīvo aktu izstrādes rokasgrāmata. Rīga : Valsts Kanceleja, 2002, 19. - 51. lpp.

<sup>172</sup> Gulbenes rajona tiesas 2010.gada 28.aprīļa spriedums lietā Nr.SKK – 616/2010

<sup>173</sup> Tukuma rajona tiesas 2011.gada 18.oktobra spriedums lietā Nr.11390062310

<sup>174</sup> Saldus rajona tiesas 2011.gada 8.septembra spriedums lietā Nr.11360039110

<sup>175</sup> Rēzeknes tiesas 2011.gada 25.augusta spriedums lietā Nr.11331046710

#### 4. SALĪDZINĀJUMS AR ĀRVALSTU TIESĪBU NORMĀM

1936. gadā Norvēģijā ieviesa pasaulē pirmo kriminālpārkāpumu, kas noteica ar kādu maksimāli pieļaujamo alkohola koncentrāciju asinīs drīkst vadīt transportlīdzekli. Alkohola koncentrācija asinīs nedrīkstēja pārsniegt 0,5 promiles.<sup>176</sup>

Šobrīd gandrīz visas civilizētās valstis ir iestrādājušas savos likumos normas, kas aizliedz vadīt transportlīdzekli alkohola reibumā, nosakot promiņu daudzumu asinīs, kuru transportlīdzekļa vadītājs, vadot transportlīdzekli, nedrīkst pārsniegt.<sup>177</sup> (plašāk par to skat. pielikumā Nr.10). Pārkāpjot šo normu, atkarība no valsts transportlīdzekļa vadītāju var saukt pie kriminālās vai administratīvās atbildības.

Patī bargākā atbildības forma ir kriminālatbildība. Tā var rasties arī par satiksmes noteikumu un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Līdzīgi kā Krimināllikumā, tā arī Lietuvas kriminālkodeksā (turpmāk arī KK) un Igaunijas Sodu kodeksā ir paredzēta atbildība par transportlīdzekļa vadīšanu alkoholisko dzērienu, narkotisko, psihotropo vai citu apreibinošu vielu iespaidā.

Lietuvas kriminālkodeksā šajā nodaļā kriminalizēta tikai tāda ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana aiz neuzmanības, ko izdarījusi persona, kas vadījusi visu veidu automobiļus, traktorus, citas pašgājējas mašīnas, trolejbusus, motociklus un citus mehāniskos transportlīdzekļus, KK 281.pantā sīki reglamentējot atbildības nosacījumus.

Saskaņā ar panta pirmo daļu sodāma persona, kas, vadot transportlīdzekli alkohola vai narkotisko vielu izraisītā reibuma stāvoklī, psihotropo vai citu uz cilvēka psihi iedarbojošos vielu iespaidā, pārkāpusi ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus un izraisījusi avāriju, kuras rezultātā nodarīts neliela smaguma kaitējums cilvēka veselībai (pēc KL tas būtu viegls miesas bojājums) vai liels materiāls zaudējums cietušajai personai.

Panta otrajā un ceturtajā daļā noteikta atbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, kā rezultātā izraisīta avārija un attiecīgi cilvēka veselībai nodarīts smags kaitējums vai cilvēks gājis bojā, bet panta trešajā un piektajā daļā paredzēts bargāks sods, ja nodarījumus izdarījusi un minētās kaitīgās sekas izraisījusi persona, kas vadījusi transportlīdzekli, atrodoties alkohola vai narkotisko vielu izraisītā reibumā, psihotropo vai citu uz psihi iedarbojošos vielu iespaidā.

---

<sup>176</sup> Laurence M, Snortum J., Zimring F. Social control of the drinking driver, University of Chicago Press, 1988, p.45.

<sup>177</sup> International Center for Alcohol Policies, Drink and Driving, Pieejams: <http://www.icap.org/PolicyIssues/DrinkingandDriving> [skatīts 21.04.2011]

Lietuvas KK 281.panta 6.daļā paredzēta atbildība gadījumos, kad ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu noteikumu pārkāpšana izpaudusies tikai transportlīdzekļa vadīšanā alkohola vai narkotisko vielu izraisītā reibuma stāvoklī, psihotropo vai citu uz psihi iedarbojošos vielu iespaidā, kaut arī šīs darbības nav izraisījušas nopietnas sekas. Te saskatāma līdzība ar KL 262.pantu.<sup>178</sup>

Arī saskaņā ar Igaunijas SK 424.pantu mehāniskā transportlīdzekļa vadīšana reibuma stāvoklī kriminālsodāma ar nosacījumu, ka to izdarījusi persona, kas agrāk sodīta par šāda nodarījuma izdarīšanu. KL 264.pantā paredzēta atbildība par pieļaušanu vadīt transportlīdzekļus personām, kas atrodas alkoholisko dzērienu, narkotisko, psihotropo vielu iespaidā, noziedzīgā nodarījuma sastāvs ir materiāls un kriminālatbildības nosacījums ir KL 260.pantā paredzēto seku iestāšanās. Ar šādu nosacījumu saistīta arī KL 263.pantā paredzētā atbildība par tehniski bojātu transportlīdzekļu laišanu ekspluatācijā, kas Igaunijas SK un Lietuvas KK nav kriminalizēts.<sup>179</sup>

Krimināllikumā un Vācijas kriminālkodeksā paredzēta arī atbildība par transportlīdzekļa vadīšanu reibuma stāvoklī, taču KL 262.pantā tā saistīta ar nodarījuma atkārtotu izdarīšanu gada laikā, kas nav paredzēts Vācijas KK 316.§.<sup>180</sup>

Spānijas KK 379.pantā paredzēta atbildība par automobiļa vai motocikla vadīšanu toksisko, narkotisko vai psihotropo vielu, kā arī alkoholisko dzērienu ietekmē, kas tiek sodīta ar arestu uz laiku no astoņām līdz divpadsmit brīvdienām un ar naudas sodu trīs līdz astoņu mēnešalgu apmērā, kā arī ar tiesību atņemšanu vadīt automobili vai motociklu uz laiku no viena gada līdz četriem gadiem.<sup>181</sup> Automobilis vai motocikls atzīstams par nozieguma rīku un tiek konfiscēts (KK 385.pants).

Atsevišķu valstu kriminālkodeksos, piemēram, Nīderlandes, Dānijas, Zviedrijas, atbildība par autotransporta kustības drošības noteikumu pārkāpšanu nav paredzēta. Šajās valstīs kriminālatbildība par kustības drošības noteikumu pārkāpšanu iestājas tikai gadījumos, kad ir iestājušās sekas, un kvalifikācija notiek pēc tās likuma normas, kura paredz konkrētā smaguma sekas.<sup>182</sup>

Eiropas līmenī cīņa ar šiem starptautiska rakstura noziegumiem noris saskaņā ar 1964.gadā pieņemto Eiropas Padomes Konvenciju par sodīšanu par ceļu transporta

---

<sup>178</sup> Krastiņš U., Liholaja Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 195.lpp.

<sup>179</sup> Krastiņš U., Liholaja Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 196.lpp.

<sup>180</sup> Krastiņš U., Liholaja Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006, 209.lpp.

<sup>181</sup> Liholaja V. Kriminālatbildība Spānijā un Latvijā. Rīga: *Latvijas Vēstnesis*, 2002, 139.lpp.

<sup>182</sup> Hamkova D. Kāda ir kriminālatbildība par satiksmes noteikumu pārkāpšanu. *Jurista Vārds*, 2004. 24.februāris, nr.7.

noziedzumiem.<sup>183</sup> Konvencija reglamentē dalībvalstu sadarbības aspektus pirmstiesas un tiesas izmeklēšanas procesā.

Kā arī, lai starptautiskā līmenī regulētu noziedzīgus nodarījumus pret satiksmes drošību, Latvija ir pievienojusies 1968. gada 8. novembra Vīnes konvencijai par ceļu satiksmi un Konvencijai par ceļa zīmēm un signāliem<sup>184</sup>.

Katrā no iepriekš apskatītajām Eiropas valstīm, lai novērstu cilvēku bojāeju ceļu satiksmes negadījumos, kuros ir iesaistīti iereibuši transportlīdzekļa vadītāji, ir radītas tiesību normas, kuras aizliedz vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē. Dažu valstu kriminālkodeksa normas ir līdzīgas Krimināllikuma normām, bet dažas atšķirīgas.

---

<sup>183</sup> Liholaja V. Starptautiskās krimināltiesības. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2003, 162.lpp.

<sup>184</sup> Konvencija par ceļa zīmēm un signāliem. *Latvijas Vēstnesis*, 2001. 21. februāris, nr.29.

## SECINĀJUMI

### **Pētījuma rezultātā autors izvirza aizstāvēšanai šādas tēzes un priekšlikumus:**

1. Lai gan Latvijā nav speciālu normatīvo aktu, kas regulētu transportlīdzekļu pārvietošanos pa vietām, kuras neietilpst ceļa jēdzienā, tajās darbojas vispārīgie ceļu satiksmes noteikumi. Lai personu sauktu pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260.pantu, ir nepieciešams norādīt, kādi ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi tika pārkāpti. Gadījumos, kad ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi netiek pārkāpti, bet transportlīdzekļa vadīšanas rezultātā kādai personai tiek nodarīts kaitējums, nodarījums jākvalificē saskaņā ar kādu no vispārīgām tiesību normām. Piemēram, saskaņā ar Krimināllikuma vispārīgām normām būtu jākvalificē gadījums, ja transportlīdzeklis tiktu vadīts pa aizsalušu ūdenstilpni, nepārkāpjot iepriekš minētos noteikumus un tas būtu ielūzis ledū, kā rezultātā pasažierim tiktu nodarīti miesas bojājumi, vai arī pasažieris būtu noslīcis. Respektīvi, ja netiktu pārkāpti ceļu satiksmes noteikumi un/vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi, tad atbildība atbilstoši 260.pantam iestāties nevar, tomēr tas neizslēdz vainīgā saukšanu pie kriminālatbildības atbilstoši kādam citam Krimināllikuma pantam, kurā paredzēta atbildība par šādu noziedzīgu nodarījumu.

2. Transportlīdzekļa jēdziens, kas ietverts Krimināllikuma 261. pantā, jau kopš 1998. gada 17. jūnija, kad tika pieņemts Krimināllikums, palicis nemainīgs. Tomēr jāatzīst, ka strauji attīstoties tehnoloģijām, radušies jauna veida transportlīdzekļi, kuru darbības principi atšķiras no Krimināllikuma 261. pantā minētajiem. Autors uzskata, ka Krimināllikuma 261. pantā minētais „transportlīdzekļa jēdziens” ir novecojis, tāpēc tajā nepieciešams veikt grozījumus, šajā jēdzienā ietverot transportlīdzekļus, kuri dēļ atšķirīgajiem darbības principiem jēdzienā nav ietverti. Ņemot vērā iepriekš minēto, autors piedāvā Krimināllikuma 261. pantu izteikt šādā redakcijā:

#### ***261.pants. Transportlīdzekļa jēdziens***

*Ar transportlīdzekļiem, kas norādīti šā likuma 260., 262.-265.pantā, jāsaprot visu veidu automobiļi, traktori un citas pašgājējas mašīnas, tramvaji, trolejbusi, motocikli un citi mehāniskie transportlīdzekļi, kas pārvietojas ar savu enerģijas avotu, izņemot transportlīdzekļus ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem vai transportlīdzekļus ar elektromotoriem, vai cita veida iekšdedzes tipa motoriem, kuru jauda ir mazāka par 4 kilovatiem.*

3. Gadījumos, kad dzelzceļa transports ir notricis kādu personu, nodarot tai vismaz vieglus miesas bojājumus, šādu nodarījumu nedrīkst kvalificēt saskaņā ar Krimināllikuma 260. pantu. Šāda kvalifikācija ir uzskatāma par kļūdainu, jo pie kriminālatbildības saskaņā ar

Krimināllikuma 260. pantu var saukt tikai tādu transportlīdzekļu vadītājus, kuri vada kādu no Krimināllikuma 261. pantā minētajiem transportlīdzekļiem.

4. Persona nav saucama pie kriminālatbildības par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā, kurai alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,2 promiles, bet nepārsniedz 0,5 promiles, un, ja šai personai agrāk vismaz divus gadus bijušas transportlīdzekļa vadītāja tiesības, bet tās tika atņemtas sakarā ar cita noziedzīga nodarījuma vai administratīvā pārkāpuma izdarīšanu. Jāakcentē, ka ne Ceļu satiksmes noteikumi, ne Ceļu satiksmes likums neparedz, ka transporta līdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana pilnībā anulētu transporta līdzekļa vadītāja stāžu, kāds tam ir bijis līdz tiesību atņemšanai. Turklāt Ceļu satiksmes likuma 29. panta 4. daļā noteikts, ka laika periodu, uz kuru transportlīdzekļa vadītājam ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, neieskaita vadītāja stāžā.

5. Jānošķir transportlīdzekļa vadīšana bez transportlīdzekļa vadītāja apliecības no transportlīdzekļu vadīšanas bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām. Par transportlīdzekļu vadīšanu transportlīdzekļa vadītājam klāt neesot transportlīdzekļa vadītāja apliecībai uzliekams administratīvais sods, savukārt par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām persona ir saucama pie kriminālatbildības.

6. Pie kriminālatbildības saucams transportlīdzekļa vadītājs, kurš, izmantojot atbilstošos vadības mehānismus, transportlīdzeklim atrodoties kustībā, veic transportlīdzekļa ekspluatācijas prasībām atbilstošu darbību kopumu, lai vismaz daļēji spētu ietekmēt transportlīdzekļa kustības virzienu. Pie kriminālatbildības arī saucami tie transportlīdzekļa vadītāji, kuri spēj ietekmēt transportlīdzekļa kustības virzienu, gadījumos, kad transportlīdzekļa enerģijas avots nedarbojas, bet transportlīdzeklis tiek vilkts vai stumts, jo šis mehānisms nezaudē KL 261. pantā minētā jēdziena juridisko statusu. No iepriekš minētā secināms, ka nav būtiski konstatēt, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma brīdī transportlīdzeklis darbojies ar savu enerģijas avotu. Arī Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2008. gada 25. janvāra lēmumā, lietā SKK - 33/2008 norādījis, kā nepareizu kasatores norādi uz to, ka transportlīdzekļa vadīšana iekļauj sevī spēju ietekmēt transportlīdzekļa kustības ātrumu, kustības virzienu un spēju darbināt visus tā konstrukcijā paredzētos mehānismus. Pietiek tikai ar daļēju spēju ietekmēt transportlīdzekļa kustības virzienu.

7. Pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 260. pantu saucamas arī tās personas, kurām tieša kontakta ar cietušo nebija, taču tā vainīgo darbību rezultātā tika radīta avārijas situācija, kas noveda pie ceļu satiksmes negadījuma. Satiksmei bīstamas vai satiksmei traucējošas situācijas rodas, tad, kad tiek pārkāpti normatīvie akti, kas regulē attiecības ceļu satiksmes drošības jomā transportlīdzeklim atrodoties kustībā vai transportlīdzeklim apstājoties vai stāvot. Tas nozīmē, ka par transportlīdzekļu vadīšanu atzīstama ne vien braukšana, bet arī apstāšanās un stāvēšana.

8. Saskaņā ar spēkā esošo normatīvo regulējumu, par ceļu satiksmes noteikumu vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu vienmēr atbild apmācītājs. Autors uzskata, ka situācijās, kad apmācāmais, mācoties braukt, ignorējot apmācītāja norādījumus, patstāvīgi pieņēmis lēmumu, kas novedis pie ceļu satiksmes negadījuma, un kā rezultātā iestājušās KL 260.pantā paredzētās sekas, ir jāatbild apmācāmajam, jo šajā gadījumā pastāv cēloņsakarība starp apmācāmā nodarījumu un sekām. Tāpēc Ceļu satiksmes likuma 1. panta 28. punktā būtu jāatrunā, ka par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu atbild apmācāmais, ja tas nav ņēmis vērā apmācītāja norādījumus, tādējādi atsevišķos gadījumos transportlīdzekļu vadīšanas apmācītājs tiktu atbrīvots no kriminālatbildības.

9. Kvalificējot noziedzīgu nodarījumu, rūpīgi un precīzi jākonstatē vainīgā personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm. Tikai tad, kad ir noteikta personas psihiskā attieksme pret noziedzīgā nodarījuma objektīvajām pazīmēm, ir izlemjams jautājums par personas vainu, kas izpaudusies nodoma vai neuzmanības formā. Ja vainīgās persona ar nodomu būtu pārkāpusi ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus un vēlējusies likumā paredzētās sekas (tiešs nodoms) vai arī apzināti pieļāvusi to iestāšanos (netiešs nodoms), tad nodarījums būtu kvalificējams kā nodarījums pret personas dzīvību vai veselību, bet, ja noziedzīgais nodarījums būtu vērst pret svešu mantu, tad nodarījums būtu kvalificējams kā svešas mantas tīša iznīcināšana vai bojāšana.

10. Spēkā esošais normatīvais regulējums rada dažādu izpratni par vainu saliktos noziedzīgos nodarījumos. Patlaban daļa saliktu noziedzīgu nodarījumu pēc vainas formas kopumā tiek atzīti par izdarītiem tīši, bet daļa aiz neuzmanības. Tāpēc, lai novērstu dažādu izpratni par vainu saliktos noziedzīgos nodarījumos, iesaku saliktus sastāvus, kuros vainīgā subjektīvā attieksme pret darbību vai bezdarbību un smagām sekām izpaužas atšķirīgās vainas formās, kopumā atzīst par izdarītiem ar nodomu. Lai nostiprinātu augstākminēto teorētisko risinājumu, tas ir normatīvi jāneregulē, tāpēc nepieciešams izstrādāt tiesību normu, kurā tiktu atrunāts, ka saliktus sastāvus, kuros vainīgā subjektīvā attieksme pret darbību vai bezdarbību un smagām sekām izpaužas atšķirīgās vainas formās, kopumā ir jāatzīst par izdarītiem ar nodomu. Izstrādājot šādu tiesību normu, būtu jāvadās no Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 27. panta, kurā ir atrunāts, ka noziegumi, kuros figurē jauktā vainas forma kopumā atzīstami par izdarītiem tīši. Veicot šos grozījumus, tiktu atrisināta ne tikai KL 260.panta kvalifikācijas problēma, bet arī pārējo Krimināllikumā ietverto noziedzīgo nodarījumu ar saliktiem sastāviem kvalifikācijas problēmas, kas saistītas ar vainīgās personas vainas noteikšanu.

11. Tomēr, ja netiktu atzīts, ka visi noziegumi, kuros figurē jauktā vainas forma kopumā uzskatāmi par izdarītiem tīši un KL 260. pantā minētais noziedzīgais nodarījums vēl joprojām tiktu uzskatīts par izdarītu aiz neuzmanības, tad, ņemot par piemēru Vācijas Kriminālkodeksa

315.paranrāfa c punktu, Krimināllikumā būtu nepieciešams diferencēt atbildību atkarībā no vainīgās personas subjektīvās attieksmes attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Sakarā ar to būtu jānosaka lielāks sods personām, kuras **rupji** pārkāpušas ceļu satiksmes vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus, bet personām, kuras pārkāpušas minētos noteikumus aiz neuzmanības sods būtu jāsamazina. Pētot Latvijas tiesu praksi, jānorāda, ka viens no argumentiem par labu tam, ka Latvijas normatīvajos aktos ir jāizdala pārkāpumi, kas tiktu atzīti par **rupjiem**, ņemot vērā pārkāpto noteikumu raksturu ir tas, ka tiesas jau tagad pēc sava ieskata atsevišķus pārkāpumus izdala kā **rupjus**.

12. Krimināllikuma 260.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu sastāvi nav atkarīgi no tā, cik personām ir nodarīts kaitējums. Autora prāt, KL 260. pantā tomēr būtu jāparedz bargāks sods, ja nodarījums izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi. Tāpēc, vadoties no Igaunijas Sodu kodeksa 422.panta, KL 260.pantā būtu jāparedz bargāks sods, ja nodarījums izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi, tādējādi tiktu noteikts bargāks sods personām, kuras ar savām darbībām radījušas lielāku kaitīguma pakāpi, nekā tas ir paredzēts Krimināllikuma 260. pantā.

13. Autors pētot tiesu praksi par KL 262. panta piemērošanu, konstatējis, ka tiesu praksē ir izveidojies tāds stāvoklis, ka par līdzīgās situācijās izdarītiem kriminālpārkāpumiem tiek piemērotas atšķirīgas tiesību normas - tas ir gadījumos, kad transportlīdzekļa vadītājs bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas) vada transportlīdzekli atkārtoti gada laikā. Vienā gadījumā tiesas šo kriminālpārkāpumu kvalificē saskaņā ar KL 262. panta pirmo daļu, bet otrā gadījumā saskaņā ar KL 262.panta otro daļu.

Autora prāt, likumdevējs vēlējies diferencēt atbildību atkarībā no transportlīdzekļa vadītāju tiesību esamības vai neesamības, tāpēc, ievērojot teleoloģisko, vēsturisko, sistēmisko un gramatisko iztulkošanas metodi, apskatāmais gadījums būtu jākvalificē šādi:

- Pie kriminālatbildības par KL 262. panta pirmās daļas pārkāpšanu saucama persona, kura atkārtoti gada laikā vada vai māca vadīt transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē un, kura pēc pirmā šāda pārkāpuma ir atguvusi transportlīdzekļu vadīšanas tiesības likumā noteiktā kārtībā.
- Savukārt pie kriminālatbildības par KL 262. panta otrās daļas pārkāpšanu saucama persona, kura vada vai māca vadīt transportlīdzekli, atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas).

14. Autors piekrīt viedoklim, ka Krimināllikuma 260. un 262.pantā paredzēti, nevis konkurējoši noziedzīgu nodarījumu sastāvi, bet gan blakus sastāvi, tādi, kam ir gan kopīgas, gan arī atšķirīgas pazīmes un minētais nodarījums ir jākvalificē kā noziedzīgu nodarījumu kopība. Kā arī autors atbalsta Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu

departamenta viedokli, ka Krimināllikuma 262. pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums ir ilgstošs, tas sākas ar brīdi, kad persona uzsāk transporta līdzekļa vadīšanu, un ilgst līdz brīdim, kad persona pabeidz vadīt transporta līdzekli, neatkarīgi no iemesla, un, ja ilgstoša noziedzīga nodarījuma laikā persona izdara citu noziedzīgu nodarījumu, tad veidojas noziedzīgu nodarījumu kopība.

15. Saskaņā ar KL 260. pantu par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu kriminālatbildība iestājas tikai tad, ja šādas prettiesiskas darbības rezultātā cietušajam nodarīts vismaz viegls miesas bojājums. Ja pārkāpuma rezultātā nodarīts tikai materiāls zaudējums, arī tad, ja tas atbilst **lielam apmēram**, tas piedzenams civilprocesa kārtībā, bet par attiecīgo noteikumu neievērošanu likumpārkāpējs atbild administratīvā kārtā. Tas nozīmē, ka gadījumus, kad tiek vadīts transportlīdzeklis, kas atbilst Krimināllikuma 261. panta definīcijai un tiek pārkāpti ceļu satiksmi reglamentējošie normatīvie akti, kā rezultātā citai personai tiek nodarīts mantisks zaudējums **lielā apmērā**, kas atbilst **smagām sekām**, nevar kvalificēt saskaņā ar Krimināllikuma 266. pantu, jo Krimināllikuma 266.panta izpratnē noziedzīgā nodarījuma subjekts nav transportlīdzekļa vadītājs.

Savukārt gadījumus, kad tiek vadīts transportlīdzeklis, kas neietilpst Krimināllikuma 261. panta definīcijā, un tiek pārkāpti iepriekšminētie noteikumi, kā rezultātā citai personai tiek nodarīts mantiskais zaudējums **lielā apmērā**, kas atbilst **smagām sekām**, ir jākvalificē saskaņā ar Krimināllikuma 266. pantu. Autors prāt, šāda noziedzīga nodarījuma kvalifikācija saskaņā ar Krimināllikuma 266. pantu neatbilst taisnīguma principam. Autors uzskata, ka arī šajā gadījumā pārkāpuma rezultātā nodarītie materiālie zaudējumi būtu piedzenami civilprocesa kārtībā. Tāpēc autors piedāvā papildināt likumu „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās laiku un kārtību” ar 24.<sup>2</sup> pantu, izsakot to šādā redakcijā:

*24.<sup>2</sup> pants. Atbildība par Krimināllikuma 266. pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu, kas izraisījis smagas sekas, iestājas, ja noziedzīgā nodarījuma rezultātā izraisīta cilvēka nāve, nodarīti smagi miesas bojājumi vai psihiskas dabas traucējumi vismaz vienai personai, mazāk smagi miesas bojājumi vairākām personām.*

Ja tiktu radīta šāda tiesību norma, tad personas, kuras, vadot transportlīdzekli, kas neietilpst KL 261. panta definīcijā būtu pārkāpušas transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumus, kā rezultātā citai personai tiktu sabojāta vai iznīcināta manta, nodarot mantiskos zaudējumus lielā apmērā, nebūtu saucamas pie kriminālatbildības, bet šādu mantisko zaudējumu atlīdzību būtu iespējams panākt civiltiesiskā ceļā.

## IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS

### Literatūra:

1. Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība, „Elektriskie transportlīdzekļi”. Pieejams: <http://www.bimab.lv/elektriskie.php> [skatīts 09.03.2010]
2. Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība, „Udeņraža šūnu elektriskie transportlīdzekļi”. Pieejams: <http://www.bimab.lv/udenraza-sunas.php> [skatīts 09.03.2010]
3. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits 2010. gadā ES. Pieejams: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/830&format=HTML&aged=0&language=LV&guiLanguage=en> [skatīts 15.03.2012]
4. Ceļu satiksmes negadījumu dati Latvijā. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1331626176144\\_CSNg\\_2011.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1331626176144_CSNg_2011.pdf) [skatīts 15.03.2012]
5. Hamkova D. Kāda ir kriminālatbildība par satiksmes noteikumu pārkāpšanu, Jurista Vārds, 2004. 24.februāris, Nr.7.
6. Jaunais Vēstnesis. Policijas ziņas: Vilciena notriektais cilvēks gribēja izdarīt pašnāvību. Pieejams: <http://jvestnesis.lv/modules.php?name=News&file=article&sid=3621> [skatīts 07.02.2012]
7. Judins A., Atbildība par transportlīdzekļu vadīšanu reibuma stāvoklī. Jurista Vārds, 2006. 31.oktobris, Nr. 43.
8. Judins A. Par atkārtotību Krimināllikumā. Jurista Vārds, 2008. 11. marts, Nr. 10.
9. Judins A. Kriminālatbildība par transportlīdzekļu vadīšanu reibumā. Jurista Vārds, 2009. 28. jūlijs, Nr.30; 18. augusts, Nr.33.
10. Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Raka, 1999.
11. Juridisko terminu vārdnīca. Dubure V., Fogels A., Fridrihsons I., u.c. Rīga: Nordik, 1998.
12. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Sevišķā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008.
13. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. KRIMINĀLTIESĪBAS. Vispārīgā daļa. 3. papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008.
14. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības vispārīgā un sevišķā daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001.
15. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs.,1. grāmata Sevišķā daļa. Rīga:„AFS”, 2007.

16. Krastiņš U., Liholaja Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004.
17. Krastiņš U., Liholaja Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006.
18. Krastiņš U. Non bis in idem vai ne bis in idem. Jurista Vārds, 2012. 21. februāris, Nr.8.
19. Krastiņš U. Noziedzīgu nodarījumu daudzējādības kvalifikācijas problēmas. Jurista Vārds, 2007. 20. novembris, Nr.47.
20. Krastiņš U. Vainas ietekme uz noziedzīga nodarījuma kvalifikāciju, Jurista Vārds, 2003. 3.jūnijs, Nr.21.
21. Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos, Jurista Vārds, 2010. 11.maijs, Nr.19.
22. Krastiņš U. Vēlreiz par Krimināllikuma 260.panta trešās daļas un 262.panta kopību. Jurista Vārds, 2004. 27.aprīlis, Nr.16.
23. Krūmiņa V., Skujiņa V. Normatīvo aktu izstrādes rokasgrāmata. Rīga : Valsts Kanceleja, 2002.
24. Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 2012. gada 1. janvāri. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1325771209408\\_gl2012\\_02\\_majas\\_1\\_apa\\_1.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1325771209408_gl2012_02_majas_1_apa_1.pdf) [skatīts 15.03.2012]
25. Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu vadītāju apliecību skaits uz 2012. gada 1. janvāri. Pieejams: [http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1329905705581\\_vaditaju\\_apliecibu\\_skaits\\_no\\_2000.pdf](http://csdd.lv/tools/download.php?file=files/text/1329905705581_vaditaju_apliecibu_skaits_no_2000.pdf) [skatīts 15.03.2012]
26. Liholaja V. Kāda ir sodu politika Latvijā. Jurista Vārds, 2004. 26. oktobris, Nr.41.
27. Liholaja V. Kriminālatbildība Spānijā un Latvijā. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2002.
28. Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu klasifikācija: Likums. Teorija. Prakse. 2.izdevums, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007.
29. Liholaja V. „Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību)”. Pieejams: [http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums\\_CSN\\_Liholaja.doc](http://www.tm.gov.lv/lv/documents/petijumi/Petijums_CSN_Liholaja.doc) [skatīts 02.03.2012]
30. Liholaja V. Starptautiskās krimināltiesības. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2003.
31. Mežulis D., Loskutovs A. Par noziedzīgiem nodarījumiem transportā. Jurista Vārds, 2001. gada 6. februāris, Nr.2.
32. Neimanis J. Ievads tiesībās. Rīga: Renovata, 2004.

33. Satversmes komentāri. Juris Rudevskis, Egils Levits, Jautrīte Briede u.c. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011.
34. Saukāne L. Kriminālatbildība par atkārtoti izdarītu administratīvo pārkāpumu. Jurista Vārds, 2009. 27. janvāris, Nr.4.
35. Statistikas pārskats par notiesātajām personām (pēc noziedzīgu nodarījumu veidiem). Pieejams:  
[https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS\\_STAT\\_O&SessionId=0F67C4FB159BA91C7B146894D201E592&id=180&topmenuid=151](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS_STAT_O&SessionId=0F67C4FB159BA91C7B146894D201E592&id=180&topmenuid=151) [skatīts 15.03.2012]
36. Tiesu informācijas statistikas dati. Notiesāto personu skaits. Pieejams:  
[https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS\\_STAT\\_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TIS_STAT_O&SessionId=FAB34293CEA9B4D13DB98A5D88C2A46A&id=178&topmenuid=151) [skatīts 03.03.2012]
37. Gilligan B. Practical horse law: a guide for owners and riders. John Wiley & Sons, 2002.
38. International Center for Alcohol Policies, Drink and Driving. Pieejams:  
<http://www.icap.org/PolicyIssues/DrinkingandDriving> [skatīts 21.04.2011]
39. Laurence M, Snortum J., Zimring F. Social control of the drinking driver, University of Chicago Press, 1988.
40. Man arrested for being drunk in charge of a mobility scooter. Pieejams:  
<http://www.metro.co.uk/weird/807476-man-arrested-for-being-drunk-in-charge-of-a-mobility-scooter> [skatīts 02.02.2012]
41. OAP convicted of drink-driving in disability scooter under obscure Victorian law. Pieejams: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1205967/Drunk-charge-carriage-Pensioner-convicted-Victorian-law-drink-driving-disability-scooter.html> [skatīts 02.02.2012]
42. Regan C. Mass Historia: 365 Days of Historical Facts and (Mostly) Fictions. Andrews McMeel Publishing, 2008.
43. The Telegraph. Pieejams:  
<http://www.telegraph.co.uk/news/newsttopics/howaboutthat/7606600/Man-loses-licence-after-drink-driving-in-toy-Barbie-car.html> [skatīts 24.03.2011]
44. ToyotaPrius. Pieejams: <http://www.toyotaprius.com.au/4> [skatīts 09.03.2010]
45. WHATCAR. Ceļu satiksmes negadījums - uz ezera? Pieejams:  
<http://www.whatcar.lv/auto-zinas-raksts/4437/celu-satiksmes-negadijums---uz-ezera> [skatīts 05.02.2012]
46. Woman seen swerving around on mobility scooter after downing vodka fined for being 'drunk in charge of a carriage'. Pieejams:

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2083023/Woman-seen-swerving-mobility-scooter-downing-vodka-fined-drunk-charge-carriage.html> [skatīts 02.02.2012]

47. Wyatt J., Squires T., Norfolk G. Oxford Handbook of Forensic Medicine. Oxford University Press, 2011.
48. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003.
49. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности/ под.ред. В.С. Комиссарова. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
50. Уголовное право зарубежных государств. Общая часть: под.ред. И.Д. Козочкина. – М.: Омега – Л, 2003.

#### **Normatīvie akti:**

1. Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas protokols Nr.7. Latvijas Vēstnesis, 1997. 13. jūnijs, nr. 143/144.
2. Konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu. Latvijas Vēstnesis, 2000. 30. jūnijs, nr. 244/246.
3. Konvencija par ceļu satiksmi. Latvijas Vēstnesis, 2001. 7. februāris, nr.21.
4. Konvencija par ceļa zīmēm un signāliem. Latvijas Vēstnesis, 2001. 21. februāris, nr.29.
5. Romas Starptautiskās krimināltiesas statūti. Latvijas Vēstnesis, 2002. 28.jūnijs, nr. 97.
6. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīva 2009/103/EK „Par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību”. Pieejams: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:0011:01:LV:HTML> [skatīts 28.03.2012]
7. Latvijas Sodu izpildes kodekss: LR likums. Ziņotājs, 1971. 1. janvāris, nr.1.
8. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss: LR likums. Ziņotājs, 1984. 20.decembris, nr.51.
9. Saeimas vēlēšanu likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 1995. 6. jūnijs, nr. 86.
10. Ceļu satiksmes likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 1997. 21. oktobris, nr.274/276.
11. Dzelzceļa likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 1998. 17. aprīlis, nr.102/105.
12. Krimināllikums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 1998. 8.jūlijs, nr.199/200.
13. Par Krimināllikuma spēkā stāšanās laiku un kārtību: LR likums. *Latvijas Vēstnesis*, 1998. 4. novembris, nr.331/332.

14. Valsts civildienesta likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2000. 22. septembris, nr.331/333.
15. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2004. 27. aprīlis, nr. 65.
16. Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2005. 20.oktobris, nr.167
17. Atbilstoši Iekšlietu ministrijas sistēmas iestāžu un Ieslodzījuma vietu pārvaldes amatpersonu ar speciālajām dienesta pakāpēm dienesta gaitas likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2006. 30. jūnijs, nr.101.
18. Valsts prezidenta ievēlēšanas likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2007. 17. maijs, nr. 79.
19. Grozījumi likumā „Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu”: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 2009. 21. decembris, nr.200.
20. Ceļu satiksmes noteikumi: Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumi Nr. 571. Latvijas Vēstnesis, 2004. 1.jūlijs, nr.103.
21. Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumos nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi”. Ministru Kabineta 2008.gada 5. februāra noteikumi nr.75, *Latvijas Vēstnesis*, 2008. 15. februāris, nr.26.
22. Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtība: Ministru kabineta 2010.gada 2. februāra noteikumi nr.103. *Latvijas Vēstnesis*, 2010. 12. februāris, nr.25.
23. Par Ceļu satiksmes drošības programmu 2007.-2013.gadam: Ministru Kabineta rīkojums Nr.209, *Latvijas Vēstnesis*, 2007. 17. aprīlis nr.62.
24. Likumprojekts „Grozījumi Krimināllikumā”. Pieejams:  
<http://titania.saeima.lv/LIVS11/saeimalivs11.nsf/0/F8EAF0BB07FCB67AC225793300488419?OpenDocument> [skatīts 06.02.2012.]
25. Saeimas Aizsardzības, iekšlietu un korupcijas novēršanas komisija. Likumprojekts „Grozījumi Krimināllikumā”. Pieejams:  
<http://titania.saeima.lv/LIVS10/SaeimaLIVS10.nsf/0/42F254A99DF3B833C225790B004CD0F2?OpenDocument> [skatīts 19.02.2012]
26. Baltkrievijas kriminālkodekss. Pieejams:  
<http://www.pravo.by/webnpa/text.asp?RN=hk9900275#&Article=317>[skatīts 02.04.2011]
27. Lietuvas Kriminālkodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004.

28. Sodukodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004.
29. Licensing Act 1872. Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/35-36/94> [skatīts 02.02.2012]
30. Road Traffic Act 1988. Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> [skatīts 02.02.2012]
31. Talitee seisundi, rajamise ja hooldamise nõuded. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/akt/741359> [skatīts 14.02.2012]
32. Vācijas Federatīvās Republikas kriminālkodekss. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006.
33. Уголовный кодекс Российской Федерации. Москва: Проспект, 2006.
34. Уголовный кодекс Республики Польша. Минск: Тесей, 1999.

#### **Juridiskās prakses materiāli:**

1. Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 14. februāra spriedums lietā Nr. C-17/10
2. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Plēnuma un tiesu prakses vispārīgās daļas. Ja krimināllietas izskata pēc Krimināllikuma 260.panta 3.daļas. Jurista Vārds, 2003. 29.aprīlis, Nr.16; 6.maijs, Nr. 17
3. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009. gada 7. maija spriedums lietā Nr. 129050607
4. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 1998.gada 22. decembra lēmums lietā Nr.SKK – 398
5. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 25. janvāra lēmums lietā SKK - 33/2008
6. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 18. februāra lēmums lietā Nr. SKK-0103-08
7. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008. gada 28. aprīļa lēmums lietā Nr.11130123006
8. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2009. gada 16. jūnija lēmums lietā SKK – 333/2009
9. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2010. gada 11. novembra lēmums lietā Nr. 11522036808
10. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments 2010. gada 28. decembra lēmums lietā SKK – 616/2010, Nr. 11170054406

11. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2011. gada 28. janvāra lēmums lietā Nr. 11130132207
12. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesu palātas 2002.gada 5.februāra spriedums Nr. 1220024501
13. Vidzemes apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2008. gada 4. marta lēmums lietā Nr. 11300062907
14. Zemgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010.gada 10.februāra lēmums lietā Nr. 12390001507
15. Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesu kolēģijas 2011.gada 9.augusta spriedums lietā Nr.11520075906
16. Administratīvās apgabaltiesas 2008. gada 28. novembra spriedums Lietā Nr.133054507
17. Alūksnes rajona tiesa 2011.gada 19.maija spriedums lietā Nr.11100016811
18. Cēsu rajona tiesas 2010.gada 8.oktobra spriedums lietā Nr.11400076210
19. Cēsu rajona tiesas 2011.gada 28.janvāra spriedums lietā Nr.11400093410
20. Cēsu rajona tiesas 2011.gada 23.novembra spriedums lietā Nr.11400112310
21. Daugavpils tiesas 2011. gada 27. aprīļa spriedums lietā Nr.12180000208
22. Gulbenes rajona tiesas 2010.gada 28.aprīļa spriedums lietā Nr. SKK – 616/2010
23. Gulbenes rajona tiesas 2011.gada 20.jūlija spriedums lietā Nr.11170036810
24. Kuldīgas rajona tiesas 2008. gada 7.februāra spriedums lietā Nr.11250025507
25. Kuldīgas rajona tiesas 2011.gada 16.marta spriedums lietā Nr.11250000511
26. Liepājas tiesas 2006.gada 11.aprīļa spriedums lietā Nr. K 20-0010/06/13
27. Liepājas tiesas 2007.gada 4.janvāra spriedums lietā Nr. K 20-0074/07/13
28. Liepājas tiesas 2011.gada 26.oktobra spriedums lietā Nr.11261086411
29. Liepājas tiesas 2011.gada 2.novembra spriedums lietā Nr.11261088911
30. Madonas rajona tiesas 2008. gada 18. janvāra lēmums lietā Nr.11300061507
31. Ogres rajona tiesas 2010.gada 18.augusta spriedums lietā Nr.K24-0033/10-2
32. Rēzeknes tiesas 2007.gada 12.jūlija spriedums lietā Nr.11330038306
33. Rēzeknes tiesas 2008. gada 04. jūnija spriedums lietā Nr. 11613006007
34. Rēzeknes tiesas 2010.gada 14.oktobra spriedums lietā Nr.11331115310
35. Rēzeknes tiesas 2010.gada 30.novembra spriedums lietā Lieta Nr.11331005810
36. Rēzeknes tiesas 2011.gada 12.maijā spriedums lietā Nr.11331034011
37. Rēzeknes tiesas 2011.gada 25.augusta spriedums lietā Nr.11331046710
38. Rēzeknes tiesas 2012.gada 31.janvārī spriedums lietā Nr.11331106811
39. Rēzeknes tiesas 2012.gada 21.februāra spriedums lietā Nr.11331003810

40. Rīgas rajona tiesas 2009.gada 17.marta spriedums lietā Nr.11522036808
41. Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 2010.gada 23.marta spriedums lietā Nr.11521039708
42. Saldus rajona tiesas 2011.gada 8.septembra spriedums lietā Nr.11360039110
43. Tukuma rajona tiesas 2007. gada 18. aprīļa spriedums lietā Nr.11390078206
44. Tukuma rajona tiesas 2008.gada 22.septembra spriedums Lietā Nr. K37-25/08
45. Tukuma rajona tiesas 2011.gada 18.oktobra spriedums lietā Nr.11390062310
46. Zemgales apgabaltiesas 2008.gada 6.maija spriedums lietā Nr.11210083507
47. Valmieras rajona tiesas 2007.gada 22.oktobra spriedums lietā Nr.11130103007

## PIELIKUMI

### Pielikums Nr.1

Attēls	Apraksts
 <p><b>PIESKATI SAVĒJOS</b> Izglāb draugu, neļauj braukt reibumā!</p>	<p>2004. gada kampaņa “Izglāb draugu, neļauj braukt reibumā!”</p>
 <p><b>BEIGTA BALLE</b> Vienu jau var?!</p>	<p>2008. gada kampaņa “Vienu jau var?!BALLE BEIGTA”</p>
 <p><b>SVĒTKU DZĒRIENKARTE</b></p> <p><b>ALUS NULSEŠI</b> Cenā ietilpat: - sods 200 Ls - varbūtība ieviektu atpakaļkasa uz 3 mēnešiem APK (0,2 - 0,5 promeis) (sods līdz 2 gadiem)</p> <p><b>NEBRAUC DZĒRIS! DĀRGI.</b></p>	<p>2009. gada kampaņa “Nebrauc dzēris! Dārgi.”</p>
 <p><b>IZGULI REIBUMU!</b> TIESĪBAS NOST CIETUMS</p>	<p>2010. gada kampaņa “Izguli reibumu”</p>
 <p><b>STŪRĒ SKAIDRĀ!</b></p>	<p>2011. gada kampaņa “Stūrē skaidrā”</p>

Attēli ņemti no <http://www.csdd.lv>

## Pielikums Nr.2

Notiesāto personu sadalījums pēc noziedzīgu nodarījumu veidiem						
Gads	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Noziedzīgi nodarījumiem pret satiksmes drošību	2091	2703	2710	1695	1241	1115
Noziedzīgus nodarījumus pret īpašumu.	3243	2938	3210	4009	3810	3694

## Pielikums Nr.3

Velokarts ar četriem riteņiem un stūri - darbināms kā velosipēds ar pedāļu palīdzību.



Attēls ņemts no: <http://www.draugiem.lv/csdd/gallery/?pid=200097656>

## Pielikums Nr.4

Mobilais ratiņkrēsls, ar kuru pārvietojās Nigels Lī Drummonds



Attēls ņemts no <http://www.dailymail.co.uk>

## **Pielikums Nr.5**

Pauls Hjūtons ar rotaļlietu mašīnu



Attēli ņemti no <http://www.dailymail.co.uk>

## **Pielikums Nr.6**

**Krimināllikuma 260. un 262. pants U. Krastiņa skatījumā**

**KL 260. pants. Ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana.**

- (1) izslēgta;
- (2) Par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu ļaunprātīgu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kura vada transportlīdzekli un, ja tā rezultātā cietušajam nodarīts vidēja smaguma miesas bojājums;
- (3) Par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu ļaunprātīgu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kura vada transportlīdzekli un, ja tā rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums vai tā izdarījusi cilvēka nāvi.

**KL 262. pants. Ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē.**

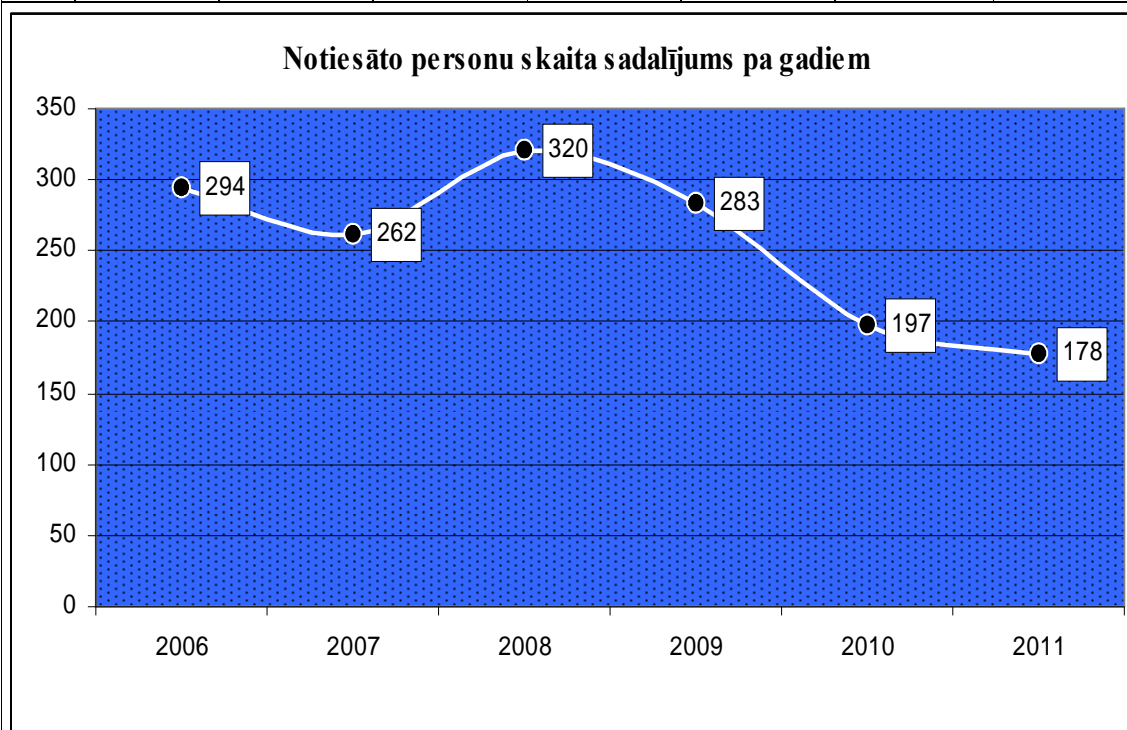
- (1) izslēgta;
- (2) Par transportlīdzekļu vadīšanu, ja nav transportlīdzekļa vadīšanas tiesību (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas vai atņemtas) un, ja vadītājs atrodas alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē;
- (3) Par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē un, ja tās rezultātā cietušajam nodarīts viegls miesas bojājums;
- (4) Par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko

vai citu apreibinošu vielu ietekmē un, ja tās rezultātā cietušajam nodarīts vidēja smaguma miesas bojājums;

(5) Par ceļu satiksmes noteikumus vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē un, ja tās rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums vai tā izraisījusi cilvēka nāvi.

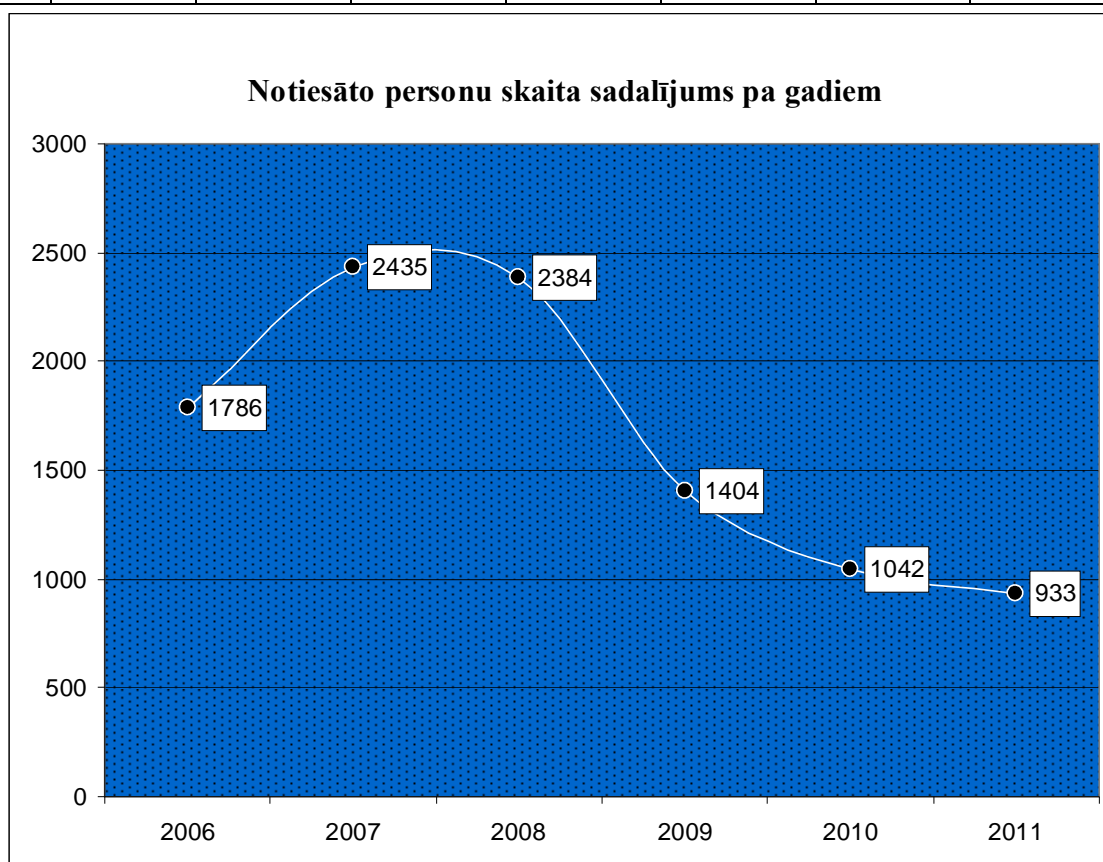
### Pielikums Nr.7

KL 260. PANTS	Gads	2006	2007	<b>2008</b>	2009	2010	2011
	Notiesāto personu skaits		294	262	<b>320</b>	283	197



### Pielikums Nr.8

KL 262. PANTS	Gads	2006	<b>2007</b>	2008	2009	2010	2011
	Notiesāto personu skaits	1786	<b>2435</b>	2384	1404	1042	933



### Pielikums Nr.9

APK 149 <sup>15</sup>	Lietotās vielas daudzums	Sankcija (tiesību atņemšana)
1. daļa	0,2 - 0,5 promiles	uz 6 mēnešiem
2. daļa	0,5 - 1,0 promile	uz vienu gadu
3. daļa	1,0 - 1,5 promiles	uz 2 gadiem

4. daļa	1,5 un vairāk promiles	uz 4 gadiem
5. daļa	atrodies narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē ( <a href="#">neatkarīgi, cik tieši liela ir šī ietekme</a> ) <sup>185</sup>	uz 4 gadiem

### Pielikums Nr.10

Albānija	0,1
Alžīrija	0,1
Amerika	0,8
Argentīna	0,5 (0,02 mg / ml motociklistiem, 0,0 mg / ml taksistiem un autobusu vadītājiem)
Armēnija	0,0
Austrālija	0,5
Austrija	0,5
Azerbaidžāna	0,0
Baltkrievija	0,5
Beļģija	0,5
Bolīvija	0,7
Bosnija un Hercegovina	0,3 (0,0 mg / ml autobusu un kravas automobiļu vadītājiem)
Brazīlija	0,0
Bulgārija	0,5
Čehija	0,0
Dānija	0,5
Dienvīdāfrika	0,5
Dienvīdkoreja	0,52
Ekvadora	0,7
Etiopija	0,0
Filipīnas	0,5
Francija	0,5
Gruzija	0,0
Grieķija	0,2
Gvatemala	0,8
Horvātija	0,5 (0,0 mg / ml vadītājiem, kuri ir jaunāki par 24 gadiem)
Igaunija	0,2
Islande	0,5
Indija	0,3
Īrija	0,8
Izraēla	0,5
Itālija	0,5
Japāna	0,3
Jaunzēlande	0,8 (0,3 mg / ml transportlīdzekļu vadītājiem, kuri jaunāki par 20 gadiem)
Kanāda	0,8
Kenija	0,8

<sup>185</sup> Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2008. gada 15. maija spriedums lietā Nr.SKA-181/2008

Kolumbija	0,0
Kostarika	0,49
Kirgīzija	0,5
Ķīna	0,5
Lielbritānija	0,8
Lietuva	0,4
Luksemburga	0,8
Maķedonija	0,5
Malaizija	0,8
Malta	0,8
Maurīcija	0,5
Meksika	0,8
Moldova	0,3
Mongolija	0,2
Nepāla	0,0
Nīderlandē	0,5 (0,2 mg / ml transportlīdzekļu vadītājiem 5.gadus pēc transportlīdzekļu vadītāja tiesību saņemšanas)
Nikaragva	0,8
Norvēģija	0,2
Panama	0,0
Paragvaja	0,8
Peru	0,5
Polija	0,2
Portugāle	0,5
Rumānija	0,0
Krievija	0,3
Salvadora	0,5
Singapūra	0,8
Slovākija	0,0
Slovēnija	0,55 (0,0 mg / ml transportlīdzekļu vadītājiem 2.gadus pēc transportlīdzekļu vadītāja tiesību saņemšanas)
Somija	0,5
Spānija	0,5(0,3 mg / ml transportlīdzekļu vadītājiem 2.gadus pēc transportlīdzekļu vadītāja tiesību saņemšanas)
Šveice	0,5
Taizeme	0,5
Turcija	0,5
Turkmenistāna	0,3
Uganda	0,5
Ungārija	0,0
Urugvaja	0,3
Vācija	0,5 (0,0 mg / ml transportlīdzekļu vadītājiem 2.gadus pēc transportlīdzekļu vadītāja tiesību saņemšanas, kā arī vadītājiem, kuri jaunāki par 21 gadu)
Venecuēla	0,5
Zimbabve	0,8
Zviedrija	0,2

Resurss ņemts no: <http://www.icap.org/table/BACLimitsWorldwide>

Maģistra darbs „Kriminālatbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu” izstrādāts LU Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: \_\_\_\_\_ Artūrs Jaundžeikars  
(paraksts)

Rekomendēju/nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītāja: Doc. Dr. iur., Diāna Hamkova \_\_\_\_\_  
(paraksts, datums)

Recenzents: \_\_\_\_\_  
(vārds, uzvārds)

Darbs iesniegts Krimināltiesisko zinātņu katedrā \_\_\_\_\_  
(datums)

Krimināltiesisko zinātņu katedras metodiķe \_\_\_\_\_  
(paraksts)

Darbs aizstāvēts maģistra gala pārbaudījuma komisijas sēdē

\_\_ . \_\_ . 2012. prot. Nr. \_\_, vērtējums \_\_ (\_\_\_\_\_)

Komisijas sekretāre: \_\_\_\_\_  
(vārds, uzvārds un paraksts)