



Latvijas Republikas tiesībsargs

Baznīcas iela 25, Rīga, LV-1010, tālr.: 67686768, e-pasts: tiesibsargs@tiesibsargs.lv, www.tiesibsargs.lv

Rīgā

16.03.2023. Nr. 1-8/10

**Saeimas Juridiskās komisijas Krimināltiesību un
sodu politikas apakškomisija**
juridiska.komisija@saeima.lv

*Par Ceļu satiksmes likuma 71. panta pirmās un otrās daļas
un Administratīvās atbildības likuma 26. panta piemērošanu*

Tiesībsarga redzeslokā jau ilgāku laiku ir jautājumi, kas saistīti ar Ceļu satiksmes likuma (turpmāk – CSL) 71. panta pirmās un otrās daļas piemērošanu un Administratīvās atbildības likuma (turpmāk – AAL) 26. panta piemērošanu saistībā ar vairākkārtēju transportlīdzekļa īpašnieka (valdītāja, turētāja) vai vadītāja sodīšanu par derīgas obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas polises (turpmāk arī – OCTA) vai valsts tehniskās apskates neesamību. Proti, ja persona izmanto transportlīdzekli ceļu satiksmē, kuram noteiktajā termiņā nav veikta valsts tehniskā apskate, vai par kuru nav veikta tā īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, un pārkāpums tiek fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, personai sods tiek piemērots par katru izdarīto pārkāpuma reizi atsevišķi, kas noteiktās situācijās var būt pat vairāki sodi vienā dienā un kopējais soda apmērs mēneša ietvaros var pārsniegt pat 1000 *euro*. Tāpat uzmanība ir tikusi pievērsta jautājumam par pie administratīvās atbildības saucamā subjekta noteikšanu un sankciju atšķirīgo apmēru īpašniekam un vadītājam, par pārkāpumu, kas noteikts CSL 71. panta otrajā daļā.

Tiesībsargs jau 2022. gada 29. martā vērsās Saeimā ar aicinājumu pilnveidot CSL 71. panta otro daļu, kā arī ir iepazinies ar Juridiskās komisijas Krimināltiesību un sodu politikas apakškomisijas 2023. gada 28. februāra sēdes “Administratīvā atbildība par transportlīdzekļu piedalīšanos ceļu satiksmē bez OCTA” audio ierakstu un protokolu, un ievērojot protokolā definētos jautājumus, sniedz savu viedokli:

1) Kuru saukt pie atbildības?

Šobrīd CSL 71. panta otrā daļa paredz, ka par derīgas OCTA neesamību pie administratīvās atbildības var saukt gan transportlīdzekļa īpašnieku, gan transportlīdzekļa vadītāju. Kā tas tika norādīts apakškomisijas sēdē no Finanšu ministrijas pārstāves puses un kā tas izriet no Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās

apdrošināšanas likuma (turpmāk – OCTA likums) regulējuma, tad šāda kārtība CSL ir noteikta, lai CSL tiktu saskaņots ar OCTA likuma 3. panta pirmo un otro daļu. Proti, saskaņā ar minētajām normām obligātās apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība (turpmāk — īpašnieka civiltiesiskā atbildība) par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai. Īpašnieka civiltiesisko atbildību par katru ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekli, noslēdzot apdrošināšanas līgumu, apdrošina ikviens transportlīdzekļa īpašnieks vai, ja transportlīdzeklis nodots tirdzniecībā, — tirdzniecības uzņēmums (komersants). Ja īpašnieks nodevis lietošanā citai personai transportlīdzekli, par kuru nav noslēgts apdrošināšanas līgums vai transportlīdzekļa lietošanas laikā ir beidzies apdrošināšanas līguma termiņš, apdrošināšanas līgumu īpašnieka vārdā slēdz transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs. Transportlīdzekļa īpašniekam ir pienākums noslēgt apdrošināšanas līgumu, ja to nav noslēdzis transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs.

CSL 20. pants nosaka transportlīdzekļu īpašnieku, valdītāju un turētāju pienākumi un tiesības. Atbilstoši šā panta pirmajai daļai transportlīdzekļa īpašniekam (valdītājam, turētājam) ir pienākums darīt visu nepieciešamo, lai ceļu satiksmē netiktu izmantoti tādi viņa lietošanā esošie transportlīdzekļi, kuriem nav dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē vai uz kuriem attiecas aizliegums piedalīties ceļu satiksmē. Saskaņā ar CSL 18. panta 2. punktu ar transportlīdzekli aizliegts piedalīties ceļu satiksmē, ja nav veikta transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana. Turklāt atbilstoši CSL 20. panta ceturtajai daļai transportlīdzekļa īpašniekam ir jāveic mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka, valdītāja un turētāja civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana likumos un citos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Savukārt CSL 25. panta otrajā daļā attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju ir noteikts, ka vadītājam pirms katras izbraukšanas jāpārbauda, vai ir veikta transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, vai transportlīdzeklis ir tehniskā kārtībā un nokomplektēts.

Tātad arī CSL uzliek par pienākumu gan transportlīdzekļa īpašniekam, gan transportlīdzekļa vadītājam rūpēties par to, lai ceļu satiksmē tiktu izmantoti transportlīdzekļi ar derīgu OCTA. Vienlaikus ir nošķiramas divas situācijas, kad ceļu satiksmē transportlīdzekli bez OCTA izmanto īpašnieks un cita persona (vadītājs).

Tādējādi no vienas puses, ja administratīvo atbildību par derīgas OCTA neesamību saglabātu tikai transportlīdzekļa īpašniekam, varētu zust CSL 25. panta otrās daļas jēga, ka arī transportlīdzekļa vadītājam par transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē bez derīgas OCTA rastos nesodāmības sajūta, lai gan tieši viņi ir tie, kas potenciāli var nodarīt zaudējumus trešajai personai.

Savukārt no otras puses, ja administratīvo atbildību par derīgas OCTA neesamību saglabātu tikai transportlīdzekļa vadītājam, šāda tiesību norma nonāktu būtiskās pretrunās ne tikai ar CSL 20. panta pirmo un otro daļu, bet arī ar OCTA likumā nostiprināto virsprincipu, ka tieši transportlīdzekļa īpašniekam visupirms ir jā rūpējas par to, lai transportlīdzeklim būtu derīga OCTA.

Ievērojot minēto, tiesībsarga ieskatā administratīvā atbildība par OCTA neesamību varētu tikt saglabāta abiem CSL 71. panta otrajā daļā noteiktajiem subjektiem. Tomēr CSL 71. panta otrajā daļā ietvertais administratīvā pārkāpuma sastāvs nebūtu vienādi attiecināms uz transportlīdzekļa īpašnieku un vadītāju.

2) Par ko saukt pie atbildības?

Ņemot vērā, ka tieši transportlīdzekļa īpašniekam visupirms ir jābūt atbildīgam par OCTA iegādi, tad īpašniekam varētu paredzēt administratīvo atbildību par to, ka ir pieļāvis izmantot ceļu satiksmē tādu transportlīdzekli, kuram nav derīga OCTA. Turpretim transportlīdzekļa vadītājam varētu paredzēt administratīvo atbildību par transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, par kuru nav veikta OCTA, kā tas jau šobrīd ir noteikts CSL 71. panta otrajā daļā. Tiesībsarga ieskatā šobrīd CSL 71. panta otrajā daļā ietvertais administratīvā pārkāpuma sastāvs, kas paredz administratīvo atbildību par transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē bez derīgas OCTA, nevar būt tieši attiecināts uz transportlīdzekļa īpašnieku, jo transportlīdzekļa vadītājs ir tas, kurš izmanto transportlīdzekli ceļu satiksmē. Līdz ar to transportlīdzekļa īpašnieks varētu atbildēt par to, ka ir pieļāvis, ka bez derīgas OCTA ar viņam piederošu transportlīdzekli pārvietojas kāda cita persona.

Papildus norādāms, ka lai gan valstij ir plaša rīcības brīvība atbildības noteikšanā par noteikta veida pārkāpumiem, tomēr soda bardzība parasti korelē ar izdarītā pārkāpuma sabiedrisko bīstamību vai apdraudējumu. Līdz ar to būtu acīmredzami nesamērīgi saglabāt CSL 71. panta otrajā daļā transportlīdzekļa īpašniekam paredzēto sankciju, kura ir vismaz četras reizes bargāka par transportlīdzekļa vadītājam paredzēto, ņemot vērā to, ka reālu apdraudējumu rada tieši transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē. Minētā sakarā, lūdzu, skatīt šai vēstulei pielikumā pievienoto tiesībsarga 2022. gada 29. marta vēstuli Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai, kurā tiesībsargs aicināja līdz 2022. gada 1. jūnijam pārskatīt CSL 71. panta otrās daļas nosacījumus, novēršot nepamatoti atšķirīgu attieksmi pret transportlīdzekļa īpašniekiem.

3) Cik bieži sodīt?

Kā tiesībsargs ir pārliecinājies no darbā gūtajiem novērojumiem, kā arī Valsts policijas un tiesu iedibinātās prakses, tad gadījumos, kad pārkāpums par derīgas OCTA polises vai valsts tehniskās apskates neesamību fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, sods tiek piemērots par katru no pārkāpumiem, kā par atsevišķi izdarītu administratīvo pārkāpumu (AAL 22. pants). To amatpersonas apstiprināja arī 2023. gada 28. februāra apakškomisijas sēdē. Minētā sakarā tiesībsargs bija vērsies Tieslietu ministrijā, kas norādīja, ka šādos gadījumos tomēr būtu jāpiemēro AAL 26. pantā ietvertais nosacījums par administratīvo sodīšanu atsevišķa ilgstoša administratīvā pārkāpuma gadījumā. Uz minēto pieeju kā par pareizu apakškomisijas sēdē norādīja arī vairāki Saeimas deputāti.

Tiesībsargs, ievērojot kompetento institūciju sniegtos skaidrojumus, atbalsta pieeju, ka šādos gadījumos amatpersonai būtu jāpiemēro administratīvais sods, kā par atsevišķu ilgstošu administratīvo pārkāpumu. Šajā sakarā svarīgi uzsvērt to, ka šis jautājums, visdrīzāk, nav normatīvā regulējuma pilnveidošanā skatāms, bet gan tā ir normu piemērošana praksē, kas līdz šim dažādu iestāžu starpā tiek interpretēta diametrāli pretēji.

Līdz ar to būtu nepieciešams izstrādāt vienotu visām iesaistītājam pusēm saprotamu skaidrojumu, kā šādos gadījumos amatpersonai un tiesai jāpiemēro AAL normas.

4) Kā piemērot sodu?

2023. gada 28. februāra apakškomisijas sēdē izskanēja aicinājumi atsevišķu ilgstošu administratīvo pārkāpumu par derīgas OCTA polises vai valsts tehniskās apskates neesamību uzskatīt par pabeigtu ar brīdi, kad pie atbildības saucamā persona par to tiek informēta. Piemēram, pēc pārkāpuma izdarīšanas un fiksēšanas persona tiktu informēta vienas dienas laikā. Tomēr Ceļu satiksmes drošības direkcijas pārstāvis sēdē norādīja, ka to nebūtu iespējams izdarīt tik ātri vēl pirms lēmuma par soda piemērošanu paziņošanas, jo nav pieejami tādi resursi. Līdz ar to tika diskutēts par to, vai par atskaites brīdi būtu uzskatāms tas brīdis, kad personai tiek paziņots lēmums par soda piemērošanu.

Tiesībsargs atbalsta šādu pieeju un uzsver, ka tādā veidā tiktu novērstas situācijas, kad, piemēram, vienas dienas laikā tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, trīs reizes fiksēta administratīvā pārkāpuma par derīgas OCTA polises neesamību gadījumā transportlīdzekļa īpašniekam tiktu piemērots administratīvais sods 1050 *euro* apmērā, kas ir acīmredzami nesamērīgi. Turklāt tas nerada pārliecību, ka personas sodīšana būtu vērsta uz AAL 13. pantā noteiktā soda mērķa sasniegšanu. Šobrīd AAL 26. panta pirmās daļas 2. teikums nosaka, ka atsevišķs ilgstošs administratīvais pārkāpums ir uzskatāms par pabeigtu ar administratīvā soda piemērošanas brīdi. Šī norma attiecībā uz gadījumiem, kad pārkāpums par derīgas OCTA polises vai valsts tehniskās apskates neesamību fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, varētu tikt interpretēta tādējādi, ka ar katru pārkāpuma fiksēšanas reizi personai tiek piemērots administratīvais sods, līdz ar ko pārkāpums uzskatāms par pabeigtu ar šo brīdi. Lai novērstu šādas normas piemērošanas problēmas, apsverams, vai AAL 162. pants būtu papildināms ar nosacījumu, ka lietās par derīgas OCTA polises vai valsts tehniskās apskates neesamību administratīvais pārkāpums uzskatāms par pabeigtu ar lēmuma paziņošanas brīdi.

Vienlaikus tiesībsargs vērs uzmanību, ka izvēloties šādu normu piemērošanas pieeju, ir svarīgi neaizmirst par ātrumu, kādā persona par izdarīto pārkāpumu, kurš fiksēts tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tiek informēta. Tas ir aktuāli attiecībā uz visiem pārkāpumiem, kas tiek fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tostarp braukšanas ātruma pārkāpumu gadījumos (CSL 55. pants), bet it īpaši svarīgi tas ir attiecībā uz pārkāpumiem, kas pēc savas juridiskās dabas ir atzīstami par ilgstošiem.

Attiecībā par OCTA neesamību jautājums ir saistīts tieši ar Latvijas Republikas Satversmes 92. panta trešajā teikumā noteiktajām tiesībām uz atbilstīgu atlīdzinājumu. Taču gadījumā, ja transportlīdzeklim nav veikta valsts tehniskā apskate noteiktajā termiņā, t.i. CSL 71. panta pirmā daļa, tas var liecināt par potenciāli bīstama transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē. CSL 16. panta pirmā daļa paredz, ka transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate tiek veikta, lai kontrolētu transportlīdzekļu tehnisko stāvokli, kā arī lai aktualizētu transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru un traktortehnikas un tās vadītāju valsts informatīvo sistēmu, atklātu meklēšanā esošos transportlīdzekļus un veiktu normatīvajos aktos noteiktās kontroles funkcijas, kas saistītas ar piedalīšanos ceļu satiksmē. Līdz ar to situācijā, kad personas transportlīdzeklim nav izieta valsts tehniskā apskate, un persona ar šādu transportlīdzekli pārvietojas ceļu satiksmē, valstij būtu nepieciešams reaģēt uz šādu pārkāpumu pēc iespējas ātrāk. Tādējādi brīdī, kad šis pārkāpums tiek fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, valsts nedrīkstētu vilcināties, un savlaicīgi paziņojot personai par konstatēto pārkāpumu, tā veiktu nepieciešamās darbības sabiedrības un satiksmes drošības risku novēršanai.

Tomēr pašreizējais AAL ir izstrādāts tādējādi, ka attiecībā uz pārkāpumiem, kas fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pastāv tā pati procesuālā termiņu kārtība, kādā administratīvais pārkāpuma process tiek uzsākts¹, cik ilgā laikā ir jāpieņem lēmums lietā² un, cik ilgā laikā ir jāpaziņo pieņemtais lēmums³, kā tas ir visās pārējās lietu kategorijās. Ņemot vērā AAL noteiktos termiņus, var izveidoties situācija, kad persona, piemēram, par izdarīto pārkāpumu par tāda transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, kuram noteiktajā termiņā nav veikta valsts tehniskā apskate, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, uzzina tikai pēc viena vai pusotra mēneša. Līdz ar to persona, ilgstoši braucot bez derīgas valsts tehniskās apskates vai OCTA polises, pēc pirmās pārkāpuma fiksēšanas reizes varētu tikt atkārtoti sodīta tikai pēc mēneša, kas savukārt varētu nonākt pretrunā ar AAL 13. pantā noteikto administratīvā soda mērķi⁴.

Līdz ar to tiesībsarga ieskatā jautājumā par termiņiem, kādā personai tiek paziņots par administratīvo pārkāpumu (derīgas OCTA polises vai valsts tehniskās apskates neesamība), kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ir saskatāmas iespējamās normatīvā regulējuma pilnveides iespējas. Tomēr līdz brīdim, kad šāda citāda procesuālā izskatīšanas kārtība nav izstrādāta, ir jāvadās no spēkā esošā normatīvā regulējuma un jānodrošina normu piemērošana praksē visefektīvākajā veidā. Tas būtu izdarāms citstarpā ievērojot AAL 32. un 28. pantā noteikto procesuālās ekonomijas principu un tiesiskuma principu, kuri noteic, ka amatpersona izvēlas un veic procesuālās darbības tā, lai nodrošinātu administratīvā pārkāpuma procesa mērķa sasniegšanu pēc iespējas ātrāk un ekonomiskāk, un amatpersona darbojas normatīvajos aktos noteikto pilnvaru ietvaros un savas pilnvaras var izmantot tikai atbilstoši pilnvarojuma jēgai un mērķim, t.i., soda piemērošana nav pašmērķis.

Pielikumā: tiesībsarga 2022. gada 29. marta vēstule Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai uz 5 lappusēm.

Ar cieņu
tiesībsarga pilnvarojumā
Pilsonisko un politisko tiesību nodaļas vadītāja

Ineta Piļāne

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

¹ Administratīvās atbildības likuma 117. pants paredz administratīvā pārkāpuma procesa uzsākšanas termiņu no trīs darbdienu līdz mēnesim.

² Administratīvās atbildības likuma 133. pants paredz administratīvā pārkāpuma lietu izskatīt un lēmumu pieņemt pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā viena mēneša laikā no dienas, kad pieņemts lēmums par administratīvā pārkāpuma procesa uzsākšanu, vai atsevišķos gadījumos termiņš var tikt pagarināts līdz četriem vai sešiem mēnešiem.

³ Administratīvās atbildības likuma 157. pants paredz, ka lēmumu paziņo uzreiz pēc administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanas vai ne vēlāk kā septiņu darbdienu laikā no administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanas dienas.

⁴ Administratīvais sods ir ietekmēšanas līdzeklis, kas tiek piemērots administratīvo pārkāpumu izdarījušajai personai, lai aizsargātu sabiedrisko kārtību, atjaunotu taisnīgumu, sodītu par izdarīto pārkāpumu, kā arī atturētu administratīvo pārkāpumu izdarījušo personu un citas personas no turpmākas administratīvo pārkāpumu izdarīšanas.