**Kustības drošību garantējošo citādu transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana Krimināllikuma 263.panta izpratnē**

Kustības drošību garantējošie ekspluatācijas noteikumi ir vērsti uz to, lai garantētu darba kārtībā esoša transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju un par tādiem atzīstami Ceļu satiksmes noteikumos minētie gadījumi, kā arī transportlīdzekļa ražotāja izvirzītie nosacījumi, kuru neievērošana apdraud kustības drošību.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšanas (turpmāk – OCTA) esība ir formāla prasība, un tās iegādes pienākums nav atzīstams par tādu ekspluatācijas noteikumu, kas garantē kustības drošību. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums nenosaka, ka OCTA tiek izsniegta, ņemot vērā apdrošināmā transportlīdzekļa konstrukcijas un tehniskā stāvokļa standartus un prasības. Tādējādi, transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē bez derīgas OCTA Ceļu satiksmes likuma 9.panta pirmās daļas un 20.panta pirmās daļas tvērumā nav atzīstama par kustības drošību garantējošo citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu Krimināllikuma 263.panta izpratnē.

**Cēloņsakarības konstatēšana, kvalificējot noziedzīgu nodarījumu pēc Krimināllikuma 263.panta**

Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva konstrukcija izslēdz cēloņsakarības noteikšanu tikai atbilstoši galvenā cēloņa teorijai, jo šajā tiesību normā paredzētās sekas rada nevis transportlīdzekļa īpašnieks, valdītājs vai turētājs, bet gan transportlīdzekļa vadītājs. Turklāt atbildīgās personas rīcība, pārkāpjot kustības drošību garantējošus citādus ekspluatācijas noteikumus, ne vienmēr būs tiešs cēlonis kaitīgajām sekām. Atbildīgās personas prettiesiska rīcība var būt cēlonis, kas veicinājis kaitīgo seku iestāšanos.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Krimināllietu departamenta**

**2020.gada [..]**

**LĒMUMS[[1]](#footnote-1)**

**Lieta Nr. [..], SKK-[N]/2020**

ECLI:LV:AT:2020:[..]

Tiesa šādā sastāvā: senatori Aija Branta, Artūrs Freibergs, Pēteris Opincāns

izskatīja rakstveida procesā krimināllietu sakarā ar [..] prokuratūras prokurora Arta Zariņa kasācijas protestu un cietušo [pers. A] un [pers. B] pārstāves Laumas Balodes kasācijas sūdzību par [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Ar [rajona (pilsētas)] tiesas 2019.gada [..] spriedumu

[pers. C], personas kods [..],

atzīts par nevainīgu Krimināllikuma 263.pantā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā.

Cietušo [pers. A] un [pers. B] kaitējuma kompensācijas pieteikumi atstāti bez izskatīšanas.

[2] Pirmstiesas procesā [pers. C] celta apsūdzība pēc Krimināllikuma 263.panta par transportlīdzekļu kustības drošību garantējošo citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ko viņš izdarījis kā persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, ja tā rezultātā izraisīta cilvēka nāve.

[3] Ar [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedumu, iztiesājot lietu sakarā ar prokurora A. Zariņa kasācijas protestu un cietušo [pers. A] un [pers. B] pārstāves L. Balodes apelācijas sūdzību, [rajona (pilsētas)] tiesas 2019.gada [..] spriedums atcelts.

[Pers. C] atzīts par nevainīgu Krimināllikuma 263.pantā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā un attaisnots.

Cietušo [pers. A] un [pers. B] kaitējuma kompensācijas pieteikumi atstāti bez izskatīšanas.

[4] Par [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedumu [..] prokuratūras prokurors A. Zariņš iesniedzis kasācijas protestu un kasācijas protesta papildinājumus, lūdzot atcelt minēto spriedumu un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā sakarā ar Kriminālprocesa likuma 128.panta, 511.panta otrās daļas, 512.panta, 525.panta otrās daļas 2. un 3.punkta un 564.panta ceturtās daļas pārkāpumu, kas atzīstams par Kriminālprocesa likuma būtisku pārkāpumu šā likuma 575.panta trešās daļas izpratnē. Turklāt, iztiesājot lietu, apelācijas instances tiesa pieļāvusi arī Kriminālprocesa likuma 574.panta 2.punktā norādīto pārkāpumu, atzīstot [pers. C] par nevainīgu un attaisnojot viņam celtajā apsūdzībā.

Protestā un tā papildinājumos izteikto lūgumu prokurors pamatojis ar turpmāk norādītajiem argumentiem.

[4.1] Taisot attaisnojošu spriedumu, apelācijas instances tiesa nav izvērtējusi visus pierādījumus, ar kuriem pamatota apsūdzība. Turklāt kriminālprocesā iegūtās ziņas par faktiem nav aplūkojusi kopumā un savstarpējā sakarībā.

Apelācijas instances tiesa nav apšaubījusi apsūdzībā izklāstītos lietas faktiskos apstākļus. Proti, ka [pers. C], būdams SIA „[Nosaukums A]” amatpersona – valdes priekšsēdētājs, tas ir, persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļu ekspluatāciju –, pārkāpis Ceļu satiksmes likuma 20.panta pirmo daļu un 9.pantu. Apelācijas instances tiesa arī atzinusi, ka [pers. C] apzinājies, ka transportlīdzeklim nav veikta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, kas neļauj izmantot transportlīdzekli ceļu satiksmē, kā arī to, ka [transportlīdzeklis] ir reģistrējams kā specializētais tūristu transportlīdzeklis, un uz tā ekspluatāciju ir attiecināms Rīgas domes 2012.gada 28.februāra saistošo noteikumu Nr. 166 „Par specializētajiem tūristu transportlīdzekļiem Rīgas pilsētā” 12.2 punkts. Vienlaikus apelācijas instances tiesa atzinusi, ka starp [pers. C] darbībām, tas ir, normatīvā regulējuma pārkāpumiem un rīkojuma došanu [transportlīdzekļa] vadītājam uzsākt izklaides braucienus un nāves sekām, pastāv gadījuma (nejauša) cēloņsakarība, kas neveido Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objektīvo pusi.

Savu atzinumu par to, ka [pers. C] darbībās nav Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objektīvās puses, apelācijas instances tiesa pamatojusi ar secināto vairākās citās krimināllietās, kurās personām bija izvirzīta apsūdzība pēc Krimināllikuma 263.panta un personas tikušas attaisnotas. Vienlaikus apelācijas instances tiesa arī atzinusi, ka šajās lietās konstatēti no izskatāmās lietas atšķirīgi noziedzīgo nodarījumu faktiskie un juridiskie apstākļi. Atzīstot, ka Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs veidojas vien tajos gadījumos, kad ceļu satiksmes negadījuma rezultātā ir cietis transportlīdzekļa pasažieris, apelācijas instances tiesa sprieduma motīvu daļā savu atzinumu nav pamatojusi ar lietā iegūtajiem pierādījumiem. Šāda viedokļa pamatojums nav rodams arī tiesību teorijā.

Apelācijas instances tiesa spriedumā norādījusi, ka darbību vai bezdarbību par seku cēloni ir pamats atzīt tikai tad, ja iestājušās kaitīgās sekas ir bijušas neizbēgamas, proti, ja tās noteiktā laikā, vietā un apstākļos nenovēršami izraisījusi darbība vai bezdarbība, ka cēloņsakarība ir bijusi visu minēto apstākļu nepieciešamība. Saskaņā ar izteikto viedokli pilnībā tiek izslēgta kriminālatbildības iespējamība pēc Krimināllikuma 263.panta un 264.panta, jo apstāklis, ka transportlīdzekļa vadīšana tiek uzticēta, piemēram, personai, kurai nav transportlīdzekļa vadīšanas tiesību, vai kura ir alkohola vai citu apreibinošu vielu ietekmē, pats par sevi nevar izraisīt Krimināllikuma 260.pantā paredzētās sekas, jo ceļu satiksmes negadījums nebūt nav nenovēršams. Turklāt alkohola reibums vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību neesība pati par sevi nepadara personu par vainīgu ceļu satiksmes negadījumā, tā kā personas darbībās ir nepieciešams konstatēt ceļu satiksmi regulējošā normatīvā akta pārkāpumu, kuru, ievērojot apelācijas instances tiesas sniegto Krimināllikuma 263.panta interpretāciju, nav iespējams sasaistīt ar tās personas darbībām, kura pieļāvusi transportlīdzekļa ekspluatāciju.

Kļūdaini interpretējot Krimināllikuma 263.pantu, apelācijas instances tiesa tādējādi pieļāvusi Kriminālprocesa likuma 574.panta 2.punktā norādīto pārkāpumu, kas novedis pie nelikumīga nolēmuma.

[4.2] Apelācijas instances tiesa, spriedumā atsaucoties uz [datums] videoierakstu ar nosaukumu „[..]”, kurā fiksēts ceļu satiksmes negadījums ar [transportlīdzekli] un cietušo [pers. D], atzinusi, ka, analizējot videoierakstā fiksēto notikumu, neapstiprinās [pers. C] vainīgums Krimināllikuma 263.pantā paredzētajā noziedzīgajā nodarījumā. Proti, neapstiprinās, ka liecinieks [pers. E] ir pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 38.4., 113., 153. un 154.punktā noteiktās prasības.

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 127.panta pirmajā daļā noteikto pierādījumi kriminālprocesā ir jebkuras likumā paredzētajā kārtībā iegūtas un noteiktā procesuālajā formā nostiprinātas ziņas par faktiem, kuras kriminālprocesā iesaistītās personas savas kompetences ietvaros izmanto pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo apstākļu esamības vai neesamības pamatošanai. Savukārt videoieraksta pārskatā, uz kuru atsaukusies apelācijas instances tiesa, ietvertas apsūdzētā aizstāvja subjektīvas pārdomas par videoierakstā redzamajiem notikumiem. Šāds aizstāvja sastādīts dokuments neatbilst Kriminālprocesa likumā dotajai pierādījumu definīcijai, bet atzīstams par aizstāvības viedokli. Tādējādi apelācijas instances tiesa spriedumu pamatojusi ar nepieļaujamu pierādījumu, jo saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 130.panta otrās daļas 4.punktu par nepieļaujamām un pierādīšanā neizmantojamām atzīstamas tādas ziņas par faktiem, kuras iegūtas, pārkāpjot kriminālprocesa pamatprincipus.

Turklāt apelācijas instances tiesa spriedumā ir vērtējusi liecinieka [pers. E] darbības, kas viņam inkriminētas cita kriminālprocesa ietvaros. Izskatāmajā kriminālprocesā [pers. E] ir piešķirts liecinieka statuss, līdz ar to apelācijas instances tiesai nebija tiesiska pamata vērtēt viņa darbību atbilstību Ceļu satiksmes noteikumu prasībām.

[4.3] Spriedumā norādot, ka sava secinājuma pamatošanai tā vērtēs aizstāvības iesniegtu dokumentu, kas nosaukts par eksperta atzinumu Nr. A/22/17, apelācijas instances tiesa faktiski citējusi tikai daļu no minētājā dokumentā ietvertajām ziņām, un, to nemotivējot, [pers. C] izvirzīto apsūdzību atzinusi par nepamatotu.

[5] Cietušo [pers. A] un [pers. B] pārstāve advokāte L. Balode kasācijas sūdzībā lūdz atcelt [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedumu un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

Savu lūgumu pārstāve pamatojusi ar turpmāk norādītajiem argumentiem.

Iztiesājot lietu, apelācijas instances tiesa pieļāvusi Kriminālprocesa likuma 574.panta 1. un 2.punktā norādītos pārkāpumus.

Apsūdzētais [pers. C] ir apsūdzēts par kustības drošību garantējošu citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, vadoties no diviem apstākļiem. Pirmkārt, transportlīdzeklim nav bijusi sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, un, otrkārt, transportlīdzeklim vispār nebija tiesību pārvietoties konkrētajā maršrutā.

Atzīstot, ka starp apsūdzētā darbībām – normatīvā regulējuma pārkāpumiem un rīkojuma došanu [transportlīdzekļa] vadītājam uzsākt izklaides braucienus – pastāv nejauša cēloņsakarība, kas neveido Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva objektīvo pusi, apelācijas instances tiesa ir pieļāvusi Krimināllikuma 1.panta pirmās daļas pārkāpumu.

Atbilstoši tiesību doktrīnā atzītajam par kustības drošību garantējošu citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, kas vērtējama kā Ceļu satiksmes likuma 20.pantā ietvertā pienākuma nepildīšana, proti, darīt visu nepieciešamo, lai netiktu izmantoti tādi transportlīdzekļa īpašnieka, valdītāja un turētāja lietošanā esoši transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas ekspluatācijas aizlieguma nosacījumi vai kuri nav reģistrēti noteiktā kārtībā, vai kuriem nav veikta valsts tehniskā apskate. Ar citādu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu jāsaprot transportlīdzekļu ekspluatācijas režīma pārkāpšana, pieļaušana vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav vadītāja tiesību vai tās atņemtas, vadītāja darba režīma rupja pārkāpšana un citi gadījumi, kad netiek pildītas transporta ekspluatācijas drošību garantējoši noteikumi. Pie atbildības par Krimināllikuma 263.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu saucama persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļa tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju.

No Ceļu satiksmes likuma 9.pantā un 20.panta pirmajā daļā noteiktā secināms, ka attiecīgajam transportlīdzeklim bija aizliegts piedalīties ceļu satiksmē bez sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas un bez konkrētajā gadījumā nepieciešamās speciālās atļaujas. Dodot rīkojumu uzsākt transportlīdzekļa kustību vēl pirms attiecīgas atļaujas saņemšanas, apsūdzētais ir veicis aktīvas un tīšas darbības, tādējādi pārkāpjot normatīvajos aktos noteikto. Savukārt normatīvo aktu prasību pārkāpums ir notikušā ceļu satiksmes negadījuma rašanās cēlonis, jo transportlīdzeklis nedrīkstēja braukt negadījuma vietā.

Lai gan Krimināllikumā nav sniegta definīcija jēdzienam „cēloņsakarība”, tiesību teorijā atzīts, ka tā ir objektīva saikne starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un to radītajām laika ziņā sekojošām kaitīgajām sekām, kurā darbība vai bezdarbība sagatavo un nosaka seku iestāšanās reālu iespēju, un darbība vai bezdarbība ir galvenais noteicošais faktors, kas neizbēgami radījis sekas. Saskaņā ar šo skaidrojumu cēloņsakarību raksturo vairākas pazīmes, proti, darbībai vai bezdarbībai laika ziņā jābūt pirms kaitīgajām sekām, darbība vai bezdarbība nedrīkst būt iemesls, kas tikai sekmējis seku iestāšanos, tai jābūt galvenajam faktoram, kas tās izraisījis, sekām jābūt neizbēgamam darbības vai bezdarbības rezultātam. Vienlaikus kasācijas sūdzības iesniedzēja norādījusi uz juridiskajā literatūrā pausto atziņu, ka šādam cēloņsakarības skaidrojumam ir nepilnības.

Analizējot juridiskajā literatūrā paustās atziņas par cēloņsakarības konstatēšanu, sūdzības iesniedzēja nonākusi pie secinājuma, ka gadījumā, ja apsūdzētais [pers. C] būtu ievērojis normatīvo aktu prasības, transportlīdzeklis [datums] nebūtu braucis attiecīgajā maršrutā. Neesot transportlīdzekļa kustībai, tiek izslēgta negadījuma notikšana un negadījumā izraisītās sekas.

Līdz ar to cietušo pārstāve secinājusi, ka apsūdzētā [pers. C] darbībās ir konstatējamas visas nepieciešamās Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva pazīmes.

[6] Par prokurora kasācijas protestu un cietušo pārstāves kasācijas sūdzību apsūdzētā [pers. C] aizstāvis Egons Rusanovs iesniedzis iebildumus, kuros nepiekrīt protestā un sūdzībā izteiktajiem argumentiem.

**Motīvu daļa**

[7] Senāts atzīst, ka [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedums atceļams un lieta nosūtāma jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

[8] Kriminālprocesa likuma 511.panta otrā daļa noteic, ka spriedumam jābūt tiesiskam un pamatotam. Spriedums ir tiesisks un pamatots, ja tas atbilst šā likuma 512.panta otrajai daļai, kas noteic, ka tiesa spriedumu pamato ar pierādījumiem, kuri pārbaudīti tiesas sēdē, un rakstveida pierādījumiem un dokumentiem, kuri norādīti lēmumā par krimināllietas nodošanu tiesai, vai ar pierādījumiem, kurus saskaņā ar šā likuma 125.panta noteikumiem nav nepieciešams pārbaudīt. Savukārt Kriminālprocesa likuma 564.pantā noteiktas prasības apelācijas instances tiesas nolēmuma saturam. Šā panta ceturtajā daļā noteikts, ka nolēmuma motīvu daļā norādāms apelācijas instances tiesas atzinums par apelācijas sūdzības vai protesta pamatotību, apstākļi, ko noskaidrojusi apelācijas instances tiesa, pierādījumi, kas apstiprina apelācijas instances tiesas atzinumu, motīvi, kāpēc apelācijas instances tiesa noraida kādus pierādījumus, un likumi, pēc kuriem tā vadās.

Senāts konstatē, ka, iztiesājot krimināllietu, apelācijas instances tiesa minēto procesuālo tiesību normu prasības nav ievērojusi.

 [9] Kriminālprocesa likuma 564.panta astotajā daļā noteikts – ja apelācijas instances tiesa taisa pēc būtības jaunu spriedumu, tā aprakstošai daļai, motīvu daļai un rezolutīvai daļai jāatbilst prasībām, kādas šajā likumā noteiktas pirmās instances tiesas spriedumam.

 Savukārt prasības pirmās instances tiesas attaisnojošam spriedumam noteiktas Kriminālprocesa likuma 525. un 526.pantā. Šā likuma 525.pants noteic, ka attaisnojoša sprieduma aprakstošajā daļā norāda apsūdzības būtību, bet motīvu daļā norāda tiesas noskaidrotos notikuma apstākļus, apsūdzētā attaisnošanas pamatu un pierādījumus, kas to apstiprina, motīvus, kāpēc tiesa noraida pierādījumus, ar kuriem pamatota apsūdzība.

Apelācijas instances tiesa atcēlusi pirmās instances tiesas spriedumu, atzīstot to par pretrunīgu,proti, tādu, kas neatbilst Kriminālprocesa likuma 511.pantā un 512.pantā noteiktajām prasībām, un taisījusi jaunu spriedumu.

Vienlaikus, pretēji Kriminālprocesa likuma 525.pantā noteiktajām prasībām, apelācijas instances tiesa spriedumā nav norādījusi apsūdzības būtību, bet pārstāstījusi pirmās instances tiesas sprieduma motīvu daļā norādīto. Tāpat apelācijas instances tiesa spriedumā atzinusi, ka pirmās instances tiesa pierādījumus nav vērtējusi atbilstoši Kriminālprocesa likuma 9.nodaļā noteiktajām prasībām un izteikusi pretrunīgus secinājumus. Proti, no vienas puses, pirmās instances tiesa norādījusi, ka [pers. C] pārkāpa apsūdzībā inkriminēto normatīvo regulējumu, no otras puses, atzinusi, ka pierādījumi neapstiprina apsūdzētā darbību saistību ar viņam inkriminēto normatīvu pārkāpumu.

 [10] Senāts konstatē, ka [pers. C] inkriminēto darbību laikā, tas ir, [datums], Krimināllikuma 263.pantā bija noteikta kriminālatbildība par tehniski bojātu transportlīdzekļu apzinātu laišanu ekspluatācijā vai kustības drošību garantējošo citādu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ko izdarījusi persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, ja tas izraisījis šā likuma 260.pantā norādītās sekas.

Atbilstoši [pers. C] izvirzītajai apsūdzībai viņš kā persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, izdarīja transportlīdzekļu kustības drošību garantējošo citādu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, kā rezultātā cietušajam tika nodarīts smags miesas bojājums, kas izraisīja viņa nāvi.

Senāts norāda, ka norma „kustības drošību garantējošo citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana” ir blanketa norma, proti, tajā nav norādītas visas noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes un tās jāmeklē citos tiesību aktos vai aprobētā tiesu praksē. Blanketu normu iekļaušana Krimināllikumā ir vispārpieņemta prakse un tiek uzskatīta par specifisku līdzekli krimināltiesisko priekšrakstu formulēšanai. Tas dod iespēju sasaistīt krimināltiesības ar citām tiesību nozarēm, paredzot kriminālatbildību par attiecīgās tiesību nozares priekšrakstu pārkāpumiem, kas uzskatāmi par sabiedriski bīstamiem nodarījumiem, tas ir, kriminālsodāmiem nodarījumiem.

Satversmes tiesa ir norādījusi, ka gadījumos, kad nav iespējams krimināltiesību normās iekļaut visas iespējamās darbības vai bezdarbības izpausmes, tiek veidotas blanketas normas. Turklāt tiesai katrā atsevišķā gadījumā pilnībā jāatklāj Krimināllikuma blanketās normas saturs, attiecinot to uz konkrētu noziedzīga nodarījuma sastāvu (*Satversmes tiesas 2008.gada 16.decembra spriedums lietā Nr. 2008-09-0106, 7.2. un 7.3.punkts*).

Krimināllikuma 263.pants kā blanketa norma kriminālatbildību noteic tikai par tādu citādu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, kas garantē transporta ekspluatācijas drošību (*Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: Firma „AFS”, 2007, 308.lpp.*).

Savukārt apelācijas instances tiesa sprieduma 12.3 punktā norādījusi, ka Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objektīvo pusi veido ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, ar ko jāsaprot transportlīdzekļu ekspluatācijas režīma pārkāpšana, pieļaušana vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav vadītāja tiesību vai tās ir atņemtas, vadītāja darba režīma rupja pārkāpšana un citi gadījumi, kad netiek pildīti transporta ekspluatācijas drošību garantējošie noteikumi.

Vienlaikus Senāts konstatē, ka apelācijas instances tiesa nav tieši atklājusi Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma saturu, proti, ko tā izprot ar šajā normā paredzētajiem citiem gadījumiem, kad netiek pildīti transporta ekspluatācijas drošību garantējošie noteikumi, kuru pārkāpums inkriminēts apsūdzētajam [pers. C].

 [11] Senāts norāda, ka Krimināllikuma 263.pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums apdraud sabiedrisko drošību transportlīdzekļu kustības drošības un ekspluatācijas sfērā un nodara kaitējumu cilvēka dzīvībai vai veselībai.

 Apsūdzētajam [pers. C] inkriminēts Ceļu satiksmes likuma 9.panta un 20.panta pirmās daļas pārkāpums. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 9.pantu Latvijas teritorijā ceļu satiksmē atļauts izmantot reģistrētus transportlīdzekļus, kuru konstrukcija un tehniskais stāvoklis atbilst Latvijā obligāti piemērojamo standartu un normatīvu prasībām, attiecībā uz kuriem ir veikta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana un kuriem ir dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē. Ceļu satiksmes likuma 20.panta pirmā daļa noteic, ka 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 un uz kuriem attiecas aizliegums piedalīties ceļu satiksmē.

Savukārt Ceļu satiksmes likuma 18.pants noteic, ka ar transportlīdzekli aizliegts piedalīties ceļu satiksmē, kā arī iebraukt Latvijā šādos gadījumos: 1) transportlīdzeklim ir normatīvajos aktos noteiktie bojājumi, kuru dēļ tas nedrīkst braukt; 2) nav saņemta atļauja piedalīties ceļu satiksmē, arī ja nav veikta transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana; 3) tiek pārvadāta neatļauta bīstamā krava vai ir bīstamās kravas noplūde; 4) transportlīdzekļa (transportlīdzekļu sastāva) gabarīti ar kravu vai bez tās, faktiskā masa vai ass slodze pārsniedz Ceļu satiksmes noteikumos paredzētos lielumus un nav attiecīgās atļaujas braukšanai pa ceļu; 5) pārkāptas Ceļu satiksmes noteikumos reglamentētās kravas novietošanas un nostiprināšanas prasības.

Senāts norāda, ka atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 9.panta pirmās daļas konstrukcijai transportlīdzekļa izmantošanai ceļu satiksmē izvirzīti divi nosacījumi. Proti, pirmkārt, nosacījums, kas attiecas uz transportlīdzekļa konstrukcijas un tehniskā stāvokļa atbilstību Latvijā obligāti piemērojamo standartu un normatīvu prasībām. Otrkārt, nosacījums, ka transportlīdzeklim veikta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana (turpmāk – OCTA) un kuriem ir dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē.

Ceļu satiksmes likumā minētie kritēriji ir savstarpēji nodalīti. Proti, transportlīdzekļu konstrukcijas un tehniskā stāvokļa atbilstību Latvijā noteic saskaņā ar obligāti piemērojamiem standartiem un normatīvu prasībām.

Par kustības drošību garantējošiem ekspluatācijas noteikumiem atzīstami Ceļu satiksmes noteikumos minētie gadījumi. Piemēram, šo noteikumu 175.punktā noteiktais par transportlīdzekļa un tā piekabes apgaismojumu diennakts tumšajā laikā, 176.punktā noteiktais par transportlīdzekļa un tā piekabes apgaismojumu, braucot nepietiekamas redzamības apstākļos, 178.–180.punktā noteiktais par apgaismojumu apstāšanās un stāvēšanas gadījumā uz ceļa ārpus apdzīvotām vietām diennakts tumšajā laikā vai nepietiekamas redzamības apstākļos, 181.– 186.punktā noteiktais par transportlīdzekļa apgaismojumu braucot, u.tml.

Par kustības drošību garantējošiem ekspluatācijas noteikumiem atzīstami arī Ceļu satiksmes noteikumu 192.–196.punktā noteiktais par transportlīdzekļu vilkšanu, 244.punktā izvirzītie nosacījumi par transportlīdzekļa aprīkošanu ar apstākļiem atbilstošām riepām un 245.1.punkta nosacījumi par transportlīdzekļa aprīkošanu ar tā vadītāja redzamību ietekmējošiem priekšmetiem.

Par kustības drošību garantējošiem ekspluatācijas noteikumiem atzīstami arī transportlīdzekļa ražotāja izvirzītie nosacījumi, kuru neievērošana apdraud kustības drošību. Piemēram, tādi gadījumi ir transportlīdzekļa ražotāja noteikto tehnisko šķidrumu atbilstoša izmantošana, jo tie nodrošina transportlīdzekļa darbību drošā darba kārtībā.

Visi iepriekšminētie nosacījumi ir vērsti uz to, lai garantētu darba kārtībā esoša transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju.

Līdz ar to atzīstams, ka OCTA esība ir formāla prasība, un tās iegādes pienākums nav atzīstams par tādu ekspluatācijas noteikumu, kas garantē kustības drošību. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums nenosaka, ka OCTA tiek izsniegta, ņemot vērā apdrošināmā transportlīdzekļa konstrukcijas un tehniskā stāvokļa standartus un prasības. Tas nozīmē, ka transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē bez derīgas OCTA Ceļu satiksmes likuma 9.panta pirmās daļas un 20.panta pirmās daļas tvērumā nav atzīstama par kustības drošību garantējošo citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu Krimināllikuma 263.panta izpratnē.

Vienlaikus Ceļu satiksmes likuma 9.panta trešā daļa noteic, ka specializēto tūristu transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumus, transportlīdzekļa tipu un kustības maršrutu, izvērtējot tā sabiedriskās nepieciešamības un drošības kritērijus, nosaka attiecīgā pašvaldība. No minētā secināms, ka attiecīgās pašvaldības saistošajos noteikumos ietvertās normas atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 9.panta trešajai daļai ir atzīstamas par speciālajām normām.

Atbilstoši Rīgas domes 2012.gada 28.februāra saistošo noteikumu Nr. 166 „Par specializētajiem tūristu transportlīdzekļiem Rīgas pilsētā” (turpmāk – Saistošie noteikumi Nr. 166) 1.punktam saistošie noteikumi nosaka kārtību, kādā tiek reģistrēti specializētie tūristu transportlīdzekļi, apstiprināti to kustības maršruti un nodrošināta specializēto tūristu transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, kā arī nosaka specializēto tūristu transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumus.

Saistošo noteikumu Nr. 166 2.punktā noteikts, ka Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā pašvaldības noteiktajā maršrutā drīkst braukt saistošajos noteikumos noteiktajā kārtībā reģistrēti specializētie tūristu transportlīdzekļi. Savukārt Saistošo noteikumu Nr. 166 12.2.punkts noteic, ka Rīgas domes Satiksmes departaments pieņem lēmumu par maršruta apstiprināšanu, kurā norāda maršrutu un periodu, uz kādu maršruts ir apstiprināts.

Izskatāmajā lietā atbilstoši [pers. C] izvirzītajai apsūdzībai [pers. C] deva rīkojumu izmantot [transportlīdzekli] [..] parka „[Nosaukums]” teritorijā bez atbilstošas saistošajos noteikumos paredzētās atļaujas.

No lietas materiāliem pievienotās Ceļu satiksmes drošības direkcijas [..].gada [..] sniegtās atbildes par parka celiņu klasifikāciju konstatējams, ka [..] parka „[Nosaukums]” teritorija ir ierobežotas satiksmes teritorija, kurai atbilstoši uzstādīto 301.ceļa zīmju „Iebraukt aizliegts” ar papildzīmēm „Izņemot ar SIA „Rīgas meži” atļaujām” prasībām iebraukt no [ielas 1] puses drīkst tikai attiecīgie transportlīdzekļi, kam izsniegtas iebraukšanas atļaujas. Parka iebrauktuvēs uzstādītas 528.ceļa zīmes „Dzīvojamā zona”, kas visā apzīmētajā teritorijā nosaka satiksmes kārtību atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu 13.nodaļai „Ceļu satiksme dzīvojamās zonās”. Dzīvojamās zonas statuss ir visiem parka iekšējiem ceļiem neatkarīgi no seguma veida līdz 529.ceļa zīmes „Dzīvojamās zonas beigas” uzstādīšanas vietai, tātad arī [ielai 1], [ielai 2], [ielai 3] un [ielai 4].

Turklāt Senāts norāda, ka atbilstoši Saistošo noteikumu Nr. 166 9.2.punktam Rīgas domes Satiksmes departaments var pieņemt lēmumu par atteikumu apstiprināt maršrutu, ja var tikt apdraudēta satiksmes drošība. Savukārt 14.6.punkts noteic, ka Rīgas domes Satiksmes departaments lēmumu par specializētā tūristu transportlīdzekļa maršruta apstiprināšanu var atcelt, ja tiek apdraudēta pasažieru vai citu personu dzīvība vai veselība. Minētie saistošie noteikumi un tajos noteiktā kārtība specializēto tūristu transportlīdzekļu izmantošanai Rīgas pašvaldības teritorijā ir vērsta uz specializēto tūristu transportlīdzekļu kustības drošības garantēšanu. Turklāt Saistošajos noteikumos Nr. 166 noteiktās rakstveida atļaujas iegūšana ir obligāts priekšnosacījums tam, lai darba kārtībā esošu specializētu tūristu transportlīdzekli varētu tiesiski izmantot konkrētajā pašvaldības teritorijā noteiktam periodam apstiprinātā maršruta ietvaros. Noteikumos nav paredzēts, ka atļauju ekspluatēt specializēto tūristu transportlīdzekli pašvaldības teritorijā var dot arī mutvārdos.

Eiropas Cilvēktiesību tiesa savos nolēmumos ir uzsvērusi, ka Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 2.panta pirmais teikums, kas noteic, ka ikviena tiesības uz dzīvību aizsargā likums, uzliek valstīm pozitīvu pienākumu veikt atbilstošus pasākumus, lai aizsargātu to jurisdikcijā esošo cilvēku dzīvību. Šis pienākums ir attiecināms uz jebkuru darbību gan publiskajā, gan privātajā sfērā gadījumos, kad varētu tikt apdraudētas tiesības uz dzīvību, tostarp attiecībā uz drošību uz ceļiem (*Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1998.gada 9.jūnija spriedums lietā „L.C.B. v. the United Kingdom”, iesnieguma Nr.23413/94, 36.punkts, 2002.gada 14.marta spriedums lietā „Paul and Audrey Edwards v. the United Kingdom”, iesnieguma Nr.46477/99, 54.punkts; 2004.gada 30.novembra Lielās Palātas spriedums lietā „Öneryildiz v. Turkey”, iesnieguma Nr.48939/99, 71.punkts, 2011.gada 14.septembra spriedums lietā „Ciechońska v. Poland”, iesnieguma Nr. 19776/04, 69.punkts, 2014.gada 17.jūlija Lielās Palātas spriedums lietā „Centre for Legal Resources on Behalf of Valentin Campeanu v. Romania”, iesnieguma Nr.47848/08, 130.punkts, 2014.gada 24.jūlija spriedums lietā „Bincat and Others v. Malta”, iesnieguma Nr.60908/11, 62110/11, 62129/11, 62312/11, 62338/11, 80.punkts*).

 Arī Ceļu satiksmes likuma mērķis, kas definēts tā 2.pantā, tostarp, ir noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu, kā arī regulēt mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību.

[12] Senāts arī konstatē, ka, atzīstot par ticamām apsūdzētā [pers. C] liecības, ka, atļaujot uzsākt izklaides braucienus, viņš apzinājās, ka [transportlīdzeklim] nav noformēta OCTA, nav saņemta atļauja uzsākt izklaides braucienus un nav noteikts braucienu maršruts, apelācijas instances tiesa faktiski atzinusi, ka [pers. C] arī pieļāvis viņam inkriminēto Ceļu satiksmes likuma 20.panta pirmās daļas pārkāpumu, kas transportlīdzekļa īpašniekam, valdītājam vai turētājam noteic pienākumu darīt visu nepieciešamo, lai ceļu satiksmē netiktu izmantoti tādi viņa lietošanā esošie transportlīdzekļi, kuriem nav dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē.

Vienlaikus apelācijas instances tiesa nav izvērtējusi un norādījusi, kādā veidā izskatāmajā lietā izpaudusies [pers. C] inkriminētā Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objektīvā puse, proti, kā darbība vai bezdarbība. Minētajam apstāklim ir nozīme cēloņsakarības konstatēšanā, kas ir šā noziedzīgā nodarījuma objektīvās puses obligātā pazīme.

Nepieciešamību konstatēt cēloņsakarību atzinusi arī apelācijas instances tiesa, atsaucoties uz tiesību teorijā izteiktajām atziņām. Proti, ka Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvs ir materiāls, jo kriminālatbildība par kustības drošības garantējošo citādu to ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu iestājas tikai tad, ja tas ir izraisījis Krimināllikuma 260.pantā paredzētās sekas (*Krastiņš U., Liholaja V., Hamkova D. Krimināllikuma komentāri. Trešā daļa (XVIII-XXV nodaļa). Otrais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra,*  *2019, 450.lpp.*). Tāpat, atsaucoties uz krimināltiesību teorijā izteiktajām atziņām, apelācijas instances tiesa norādījusi, ka ir jākonstatē, ka gan tās personas rīcība, kura pieļāva ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu, gan transportlīdzekļa vadītāja rīcība ir cēloņsakarībā ar tām sekām, kuras iestājās, un viņi abi ir saucami pie kriminālatbildības attiecīgi pēc Krimināllikuma 263.panta un 260.panta atbilstošās daļas (*Krastiņš U., Liholaja V., Hamkova D. Krimināllikuma komentāri. Trešā daļa (XVIII-XXV nodaļa). Rīga: Tiesu namu aģentūra,* *2016*, *419.lpp.*).

Savukārt pēc minēto atziņu citēšanas, apelācijas instances tiesa nav pamatojusi, kā šīs atziņas tā ir piemērojusi izskatāmajā lietā.

Krimināltiesību teorijā atzīts, ka Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objektīvo pusi veido citādu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, ar ko jāsaprot gadījumi, kad netiek pildīti transporta ekspluatācijas drošību garantējošie noteikumi. Savukārt bezdarbība krimināltiesību nozīmē ir apzināta, personas gribai atbilstoša pasīva, kaitīga un prettiesiska uzvedība, kas izpaudusies tādā veidā, ka persona nav pildījusi viņai uzliktos tiesiskos pienākumus, ar ko nodarīts vai varējis tikt nodarīts kaitējums ar Krimināllikumu aizsargātām interesēm. Tāpat krimināltiesību teorijā arī atzīts, ka par cēloņsakarību bezdarbības gadījumos var runāt tikai tad, ja personai bijis uzlikts īpašs pienākums kādu darbību veikt, bet viņa šo pienākumu nav izpildījusi (*Krastiņš U. Noziedzīga nodarījuma sastāvs un nodarījuma kvalifikācija. Teorētiskie aspekti. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2014, 74., 103.lpp.*).

Spriedumā, neizvērtējot un nenorādot, kā izskatāmajā lietā izpaudusies [pers. C] inkriminētā noziedzīgā nodarījuma objektīvā puse, proti, kā darbība vai bezdarbība, apelācijas instances tiesa, to nemotivējot, piekritusi krimināltiesību teorijā paustajam viedoklim, ka cēloņsakarība krimināltiesībās ir tāda objektīvā saikne starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un radītajām laika ziņā sekojošajām kaitīgajām sekām, kurā darbība vai bezdarbība sagatavo un nosaka seku iestāšanās reālu iespēju, un darbība vai bezdarbība ir galvenais noteicošais faktors, kas neizbēgami radījis kaitīgās sekas (*Krastiņš U., Liholaja V. Krimināllikuma komentāri. Pirmā daļa (I-VIII1 nodaļa). Rīga: Tiesu Namu aģentūra, 2015, 65.lpp.*).

Atbilstoši galvenā cēloņa teorijai tiek meklēts tāds cēlonis, kam ir izšķirošā loma seku radīšanā. Galvenā cēloņa izmantošana parasti nerada problēmas, ja ir viens izteikti dominējošs cēlonis, piemēram, tīšs dūriens sirdī u.tml., kas īsā laikā izraisījis personas nāvi.

Krimināltiesību teorijā izteikts arī cits viedoklis, kam piekrīt arī Senāts, proti, ka galvenā cēloņa kritērijs daudzos gadījumos nav derīgs cēloņsakarības pārbaudē, jo nereti kaitīgās sekas iestājas, vairākiem cēloņiem apvienojoties. Piemēram, ja sekas izraisa vairāku personu neuzmanīgas rīcības „summēšanās”. Sevišķi tad, ja neuzmanības pakāpe ir līdzvērtīga vai precīzi nav salīdzināma, kā tas nereti ir ceļu satiksmē, identificēt galveno (noteicošo) faktoru nav iespējams (*Leja M. Krimināltiesību aktuālie jautājumi un to risinājumi Latvijā, Austrijā, Šveicē, Vācijā. Noziedzīga nodarījuma uzbūve; cēloņsakarība; vaina; krimināltiesību normu interpretācija un spēks laikā. I daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2019, 485.-487.lpp*.).

Arī Senāts jau iepriekš lietās par ceļu satiksmē izdarītiem noziedzīgiem nodarījumiem vairākos gadījumos cēloņsakarību noteicis, izmantojot arī citas cēloņsakarības teorijas, ne tikai galvenā cēloņa teoriju (*Augstākās tiesas 2011.gada 7.novembra lēmums lietā Nr. SKK-508/2011 (11230045107) un 2012.gada 18.septembra lēmums lietā Nr. SKK-406/2012 (11130120608)*).

Turklāt Krimināllikuma 263.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva konstrukcija izslēdz cēloņsakarības noteikšanu tikai atbilstoši galvenā cēloņa teorijai, jo šajā tiesību normā paredzētās sekas rada nevis transportlīdzekļa īpašnieks, valdītājs vai turētājs, bet gan transportlīdzekļa vadītājs. Turklāt atbildīgās personas rīcība, pārkāpjot kustības drošību garantējošus citādus ekspluatācijas noteikumus, ne vienmēr būs tiešs cēlonis kaitīgajām sekām. Atbildīgās personas prettiesiska rīcība var būt cēlonis, kas veicinājis kaitīgo seku iestāšanos.

Apelācijas instances tiesa spriedumā atzinusi, ka apsūdzētais [pers. C] kā par transportlīdzekļu ekspluatāciju atbildīgā persona nav veicis visas nepieciešamās darbības, proti, nav noformējis OCTA, nav ieguvis atļauju un apstiprinājis maršrutu transportlīdzekļa ekspluatācijai [..] parka „[Nosaukums]” teritorijā. Turklāt, apzinoties, ka nav saņemta atļauja transportlīdzekļa ekspluatācijai, devis rīkojumu izmantot [transportlīdzekli]. Tādā veidā [transportlīdzekļa] ekspluatācija notikusi, pārkāpjot Saistošajos noteikumos Nr. 166 noteiktās prasības.

Piemērojot galvenā cēloņa teoriju, apelācijas instances tiesa vienlaikus nav norādījusi motīvus, kāpēc cēloņsakarības konstatēšanai vai nekonstatēšanai tā nav apsvērusi iespēju piemērot ekvivalences teoriju, saskaņā ar kuru sadursme nebūtu notikusi un kaitīgās sekas nebūtu iestājušās, ja nebūtu dots rīkojums izmantot transportlīdzekli bez attiecīgas atļaujas vai adekvātuma teoriju, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa izmantošana radīja vai vismaz veicināja sadursmi.

[13] Senāts arī konstatē, ka apsūdzētajam [pers. C] izvirzītajā apsūdzībā norādīts, ka [transportlīdzekļa] vadītājs, kuram apsūdzētais [pers. C] [datums] devis rīkojumu uzsākt izklaides braucienu, [..] parka „[Nosaukums]” teritorijā, vadot [transportlīdzekli], pārkāpis Ceļu satiksmes noteikumu 4., 10., 38.4., 113., 153. un 154.punktu prasības, kā rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums, kas izraisīja viņa nāvi. Atbilstoši Tiesu informācijas sistēmā esošajai informācijai minētā persona atzīta par vainīgu un sodīta par Krimināllikuma 260.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu.

Savukārt apelācijas instances tiesa bez tiesiska pamata spriedumā vērtējusi pierādījumus un izteikusi atzinumus par citā kriminālprocesā par vainīgu atzītās un sodītas personas vainīgumu.

[14] Līdz ar to Senāts atzīst, ka apelācijas instances tiesas pieļautie Kriminālprocesa likuma 511.panta otrās daļas, 512.panta otrās daļas un 564.panta ceturtās daļas pārkāpumi atzīstami par būtiskiem pārkāpumiem šā likuma 575.panta trešās daļas izpratnē, kuru dēļ apelācijas instances tiesas spriedums atceļams, un lieta nosūtāma jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

[15] Apsūdzētajam [pers. C] drošības līdzeklis nav piemērots.

Senāts atzīst, ka šajā procesa stadijā nav pamata drošības līdzekļa piemērošanai apsūdzētajam [pers. C].

 **Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Kriminālprocesa likuma 585. un 587.pantu, tiesa

**nolēma:**

atcelt pilnībā [..] apgabaltiesas 2019.gada [..] spriedumu un lietu nosūtīt jaunai izskatīšanai [..] apgabaltiesā.

Lēmums nav pārsūdzams.

1. Slēgtas lietas statuss. [↑](#footnote-ref-1)