Ceļu satiksmes negadījumi un to pierādīšanas īpatnības

Igors Trofimovs

Daugavpils Universitāte, Latvija

dakpt@inbox.lv

Kopsavilkums

Ceļu satiksmes negadījumi notiek ļoti īsā laika sprīdī (sekundes daļās), bieži vien bez aculieciniekiem, tāpēc notikuma izskatīšana ir ārkārtīgi apgrūtināta. Lai varētu veikt kvalitatīvu un efektīvu materiālu izskatīšanu, amatpersonai, kura ar to nodarbojas, ir nepieciešamas zināšanas par šāda veida materiālu izmeklēšanas metodiku un taktiskajiem paņēmieniem. Tāpat ir ļoti svarīgi, lai ceļu satiksmes negadījums būtu pareizi un kvalitatīvi noformēts, jo dažas amatpersonas, noformējot ceļu satiksmes negadījumus, pieļauj būtiskas kļūdas, kas pēc tam var ietekmēt taisnīga lēmuma pieņemšanu.

Pareizi fiksējot un noformējot pierādījumus, amatpersona, tajā skaitā Valsts policijas amatpersona, nodrošina pareizu un objektīvu administratīvā pārkāpuma lietvedības izskatīšanu. Diemžēl ne visas Valsts policijas amatpersonas rīkojas pareizi pierādījumu iegūšanas laikā, kas dažreiz noved pie tā, ka personas izvairās no sodiem tādējādi netiek nodrošināts viens no svarīgākajiem principiem – soda neizbēgamības princips.

Atslēgvārdi: ceļu satiksme, negadījums, pierādījumi, noformēšana, profesionālā izglītība.

Ievads

Darba mērķis ir izpētīt pierādījumu gūšanas īpatnības ceļu satiksmes negadījumā. Mērķa sasniegšanai tiek noteikti šādi uzdevumi:

- normatīvo aktu un literatūras izpēte;
- ceļu satiksmes negadījumu izraisīto faktoru izziņāšana;
- pierādījumu gūšanas un to izmantošanas tiesisko aspektu un prakses analīze;
- būtiskāko problēmu apzināšana saistībā ar pētāmo jomu.

Uzdevumu izpildīšanai nepieciešams noteikt pētījuma metodes. Korelācijas jeb salīdzināšanas metode ir izmantota, lai salīdzinātu reālo darbību ar tiesībām, kuras ir aprakstītas normatīvajos aktos. Deskriptīvā metode ir izmantota, lai aprakstītu Valsts policijas amatpersonu funkcijas ceļu satiksmes negadījumu vietās. Loģikas (indukcijas un dedukcijas, analīzes un sintēzes) metožu pielietošana ir nepieciešama, lai dotu kategoriju definīcijas, lai izdarītu pētījumu secinājumus un sniegtu priekšlikumus.

Viens no lielākajiem sabiedriskās kārtības un drošības apdraudējumiem ir ceļu satiksmes negadījums. Ceļu satiksmes negadījuma dēļ tiek nodarīts kaitējums personu veselībai, dzīvībai, kā arī tiek aizskartas mantiskās intereses, kas kopumā nodara lielu kaitējumu personu interesēm droši pārvietoties pa ceļiem.

Lai par 50 % samazinātu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu (salīdzinot ar 2010. gadu), kā arī lai par 50 % samazinātu smagi ievainoto skaitu, saskaņā ar Eiropas Savienības stratēģiju līdz 2020. gadam, Latvijā tika izstrādāts Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016. gadam. Plāns paredz īstenot kopumā 79 pasākumus tādās jomās kā normatīvo aktu pilnveidošana, ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības kontrole, ceļu satiksmes dalībnieku apziņas veidošana, inženiertehniskie pasākumi autoceļu un ielu tīklā, ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība, inteligento transporta sistēmu ieviešana ceļu satiksmē, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta darbība, neatliekamā medicīniskā palīdzība, ceļu satiksmes drošības pētījumi [28, 1].

Ceļu satiksmes vispārējo pārvaldi realizē Ministru kabinets, pašvaldības, Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija un Zemkopības ministrija atbilstoši savai kompetencei [15, 4]. Valsts policija saskaņā ar likumu "Par policiju" nodrošina kārtību uz ceļiem, regulē transportlīdzekļu un gājēju kustību, veic satiksmes uzraudzību, kontrolē ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Valsts policijas amatpersonas veic ceļu satiksmes negadījumu izmeklēšanu, lai noskaidrotu patiesību un sauktu vainīgo personu pie atbildības, kā arī lai noregulētu, kas dod iespēju saņemt kompensāciju par nodarītajiem zaudējumiem.

Jēdzienu un normatīvo aktu tiesiskais izvērtējums

Visur, kur ir ceļi, transports vai gājēji, ikvienā valstī ir arī ceļu satiksmes negadījumi. Latvijā ir trešais lielākais autoavārijās bojāgājušo skaits Eiropas Savienībā – secinājusi Eiropas Komisijas Transporta komisāre Violeta Bulca. Visbīstamākie un nesakārtotākie ceļi no infrastruktūras viedokļa ir Rumānijā un Bulgārijā – tur no miljons valsts iedzīvotāju pērn ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 95 cilvēki. Nākamā diemžēl ir Latvija ar 94 bojāgājušiem no miljons iedzīvotāju. Ceturto un piekto vietu daļa Lietuva un Horvātija, kur bijuši 82 upuri. 71 cilvēks dienā jeb 26 000 cilvēku gada laikā – tieši tik daudz upuru 2015. gadā bijis dažādos ceļu satiksmes negadījumos Eiropas Savienības valstīs. Tas ir par 300 cilvēkiem vairāk nekā 2014. gadā. Pirmo reizi pēdējo 14 gadu laikā upuru skaits ir palielinājies. Apkopota arī statistika par traumām – ceļu satiksmes negadījumos pērn tādās guvuši 135 000 cilvēku, un visbiežāk tie ir gājēji,

velosipēdisti un gados veci cilvēki. Analizējot datus par bojāgājušo skaitu no miljons iedzīvotāju, Eiropas Savienībā vidēji šis rādītājs ir 51,5. Un atšķirības starp valstīm ir dramatiskas. Kaimiņvalstī Igaunijā rādītājs ir krietni labāks – 19. vieta 28 valstu vidū – 50 bojāgājušie no miljons iedzīvotāju, savukārt visdrošāk ir uz Maltas ceļiem, Zviedrijā, Nīderlandē un Lielbritānijā [3, 1].

Ceļu satiksmes drošības statistika rāda, ka Latvijā vislielākais ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ir Pierīgas reģionā, kā nākamie minami pārējie reģioni: Latgale, Zemgale, Rīga, Vidzeme, Kurzeme, un vislielākais ceļu satiksmes negadījumu skaits ir Rīgā [16, 1]. Var secināt, ka šis rezultāts izskaidrojams ar ļoti lielo satiksmes intensitāti Rīgā, kuras dēļ veidojas sastrēgumi un transportlīdzekļu braukšanas ātrumi ir salīdzinoši nelieli. Savukārt uz valsts autoceļiem, kuru segums parasti ir labākā stāvoklī nekā uz pārējiem ceļiem un attiecīgi transportlīdzekļi pārvietojas ar lielāku ātrumu, ceļu satiksmes negadījumi ir relatīvi smagāki.

Ceļu satiksmes negadījumu jēdziens un veidi

Ceļu satiksmes negadījums ir ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpšana ar transportlīdzekli, kura rezultātā vai nu cilvēks gājis bojā, vai viņam nodarīti miesas bojājumi, vai nodarīts materiāls zaudējums, vai pats ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpšanas fakts.

Izpētot zinātnisko literatūru (“Kriminālistiskā metodika” [12, 428–482], “Криминалистика” (1976) [14, 546–566] un “Криминалистика” (2016) [2, 807–816]), kā arī Ceļu satiksmes likumu un Ministru kabineta noteikumus “Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi”, autors izdala šādus ceļu satiksmes negadījumu veidus:

- transportlīdzekļu sadursme;
- transportlīdzekļa uzbraukums šķērslim;
- transportlīdzekļa uzbraukums gājējam, velosipēdistam, stāvošam transportlīdzeklim, pajūgam vai dzīvniekam;
- transportlīdzekļa apgāšana;
- pasažiera izkrišana;
- citi negadījumi (piemēram, transportlīdzekļa iekrišana upē, tramvaja nobraukšana no sliekšņa, kravas uzkrišana gājējam no garām braucoša transportlīdzekļa).

Tātad ceļu satiksmes negadījuma pazīmes ir:

- tika pārkāpti ceļu satiksmes drošības noteikumi;
- tika iesaistīts transportlīdzeklis, kas piedalās ceļu satiksmē, t. i., pārvietojas, atrodas kustībā uz ceļiem vai arī citās vietās, kur iespējama braukšana;
- ir negadījumā cietusi persona vai nodarīts materiāls zaudējums fiziskai vai juridiskai personai vai videi.

Šīs pazīmes ir būtiskas, nosakot notikuma veidu, materiāla virzību iestādē un reģistrāciju. Ja negadījumā iesaistīts transportlīdzeklis, tas būs ceļu satiksmes negadījums tikai tad, ja transportlīdzeklis piedalās ceļu satiksmē.

Pēc Ceļu satiksmes likuma transportlīdzeklis ir ierīce, kas pēc savas konstrukcijas paredzēta braukšanai pa ceļiem ar motora palīdzību vai bez tā [5, 1]. Savukārt saskaņā ar Krimināllikumu ar transportlīdzekļiem 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 [15, 261]. Tātad velosipēds un mopēds nav uzskatāms par transportlīdzekli.

Savukārt ceļu satiksmes dalībnieks ir jebkura persona, kas atrodas uz ceļa vai tieši piedalās ceļu satiksmē [5, 1] un kurai jāievēro Ceļu satiksmes noteikumi [8, 1], tātad, velosipēdu un mopēdu vadītāju uzbraukums gājējam vai stāvošam transportlīdzeklim, kura rezultātā tiek gūti miesas bojājumi, ir ceļu satiksmes negadījums, kā arī, ja velosipēda vai mopēda vadītājs uzbrauc šķērslim un gūst traumu vai nodara materiālus zaudējumus, ir ceļu satiksmes negadījums. Vasaras periodā tie ir diezgan bieži sastopami negadījumu veidi, kas notiek parkos, uz gājēju celiņiem u. tml.

Autors uzskata, ka transportlīdzekļa jēdziens Krimināllikuma izpratnē nepilnīgi aptver visu ceļu satiksmes dalībnieku loku, kuri vada transportlīdzekļus. Tas ļauj ceļu satiksmes negadījumu vaininiekiem izvairīties no atbildības, kas ir kvalificēta pēc Krimināllikuma 260. panta, proti, par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli.

Par negadījumā cietušo personu uzskata personu, kurai no negadījumā gūtajiem ievainojumiem iestājusies nāve vai kurai sniegta medicīniskā palīdzība. Bojā gājusi persona ir tā, kurai no negadījumā gūtajiem ievainojumiem iestājusies nāve negadījuma vietā vai arī 30 dienu laikā pēc negadījuma [7, 4].

Miesas bojājumu smaguma pakāpi nosaka eksperts, vadoties tikai pēc objektīviem datiem. Tiek izdalītas šādas miesas bojājumu pakāpes:

- maznozīmīgi miesas bojājumi, kas izraisījuši īslaicīgas, maznozīmīgas sekas, bet nav izraisījuši veselības traucējumus vai vispārējo darbspēju zaudējumu [19, 1672];
- viegli miesas bojājumi, kas izraisījuši īslaicīgus veselības traucējumus no 7 dienām līdz 21 dienai, ko nosaka tiesu medicīnas eksperts pēc tiesu medicīnas ekspertīzes veikšanas;
- vidēja smaguma miesas bojājumi, kas nav bīstami dzīvībai un radījuši ilgstošus veselības traucējumus vai darbspēju ievērojamu un paliekošu zaudējumu mazāk nekā vienas trešdaļas apmērā, veselības traucējums ir ilgstošs, ja tas pārsniedz 21 dienu;

- smagi miesas bojājumi, kas bīstami dzīvībai vai bija par iemeslu redzes, dzirdes vai kāda orgāna, vai orgāna funkciju zaudēšanai, gara slimībai vai citam veselības traucējumam, ja tas saistīts ar darbspēju paliekošu zaudēšanu ne mazāk kā vienas trešdaļas apmērā vai radījis grūtniecības pārtraukšanu, vai izpaudies nelabojamā sejas izkēmojumā [17, 1].

Ir gadījumi, kad ceļu satiksmes negadījuma noformēšanas brīdī persona jūtas nosacīti labi un atsakās no medicīniskās palīdzības sniegšanas, taču pēc kāda laika tomēr vēršas slimnīcā vai pie ģimenes ārsta.

Par ceļu satiksmes negadījumiem neuzskata:

- ugunsgrēkus, kas notikuši braucošos transportlīdzekļos, ja to cēlonis nav saistīts ar transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu vai tehniski bojātu transportlīdzekļu ekspluatāciju;
- negadījumus, kas notikuši darba drošības noteikumu neievērošanas dēļ;
- negadījumus, kas radušies dabas stihiju dēļ [7, 4, 5].

Šajos gadījumos policija ziņo par notikušo attiecīgajiem dienestiem, veic patstāvīgi izmeklēšanu vai piedalās tajā, iesaistās sabiedriskās kārtības nodrošināšanā, nepieciešamības gadījumā regulē satiksmi, sniedz palīdzību cietušajiem u. tml.

Ceļu satiksmes negadījumu cēloņu raksturojums

Analizējot ceļu satiksmes notikuma mehānismu pirms negadījuma, tā brīdī un tūlīt pēc tā, ir svarīgi pēc iespējas pilnīgāk noskaidrot ceļu satiksmes negadījumu cēloņus.

Negadījuma faktors (vai veicinošais faktors) – jebkurš satiksmes un transporta sistēmas elements (t. i., tāds, kas attiecināms uz ceļu un tā labiekārtojumu, transportlīdzekļiem, satiksmi vai tās organizāciju, satiksmes dalībniekiem vai to savstarpējo mijiedarbību), kura klātbūtne identificēta negadījuma procesā. Ja tas būtu citāds vai tā nebūtu, tad negadījums nebūtu noticis [13, 8].

Ceļu satiksmes negadījums ir daudzu apstākļu rezultāts, kuru rada cēloņu un seku kopums. Drošības noteikumu pārkāpumu patieso iemeslu, kuri noveda pie avārijas, noskaidrošana un tiem sekojošie apstākļi ir ne tikai viens no pārkāpuma atklāšanas svarīgākajiem uzdevumiem, bet arī kustības drošības un autotransporta ekspluatācijas nodrošināšanas neatņemama sastāvdaļa.

Tipiskākie apstākļi, kuri sekmē ceļu satiksmes negadījumus, ir:

- trūkumi transportlīdzekļu un gājēju kustības organizēšanā, transportlīdzekļu, ceļu un ielu tehniskā stāvokļa kontrolē;
- pietiekamas uzraudzības trūkums ceļu satiksmē;
- ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanas un apmācības trūkumi, nepietiekama ceļu satiksmes kustības noteikumu propagandas veikšana tās dalībniekiem.

Satiksmes negadījumu cēloņi var būt saistīti gan ar transportlīdzekļa tehnisko stāvokli (bremžu sistēmas, stūres iekārtas, atsevišķu detaļu bojājumi), gan ar negadījuma dalībnieku stāvokli un uzvedību (nogurums, alkohola reibuma ietekme, nepareiza situācijas novērtēšana), kā arī ar negaidītu objekta parādīšanos, sliktu ceļa seguma stāvokli vai apzīlbināšanu. Tādējādi visi šie faktori, radot avārijas situāciju, ir arī ceļu satiksmes negadījumu cēloņi [12, 432].

Tātad ceļu satiksmes negadījumus veicinošie faktori ir cilvēciskais faktors, dabas apstākļi, ceļa seguma un transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis.

Visbiežāk ceļu satiksmes negadījumi rodas transportlīdzekļu vadītāju pārkāpuma dēļ:

- transportlīdzekļu vadīšana alkohola reibumā;
- ātruma pārsniegšana;
- apdzīšanas un samainīšanās ar pretī braucošo transportlīdzekli noteikumu pārkāpšana;
- iebraukšana pretējā virziena joslā uz ceļa, kur ceļu satiksme notiek divos virzienos;
- cilvēku un kravu pārvadāšanas noteikumu neievērošana;
- darbam nederīga transportlīdzekļa izmantošana, ja par to zinājis vadītājs;
- braukšanas distances un intervāla neievērošana;
- nepakļaušanās luksofora signālam;
- nepareiza ceļa situācijas novērtēšana [2, 808], šis cēlonis var būt atkarīgs ne tikai no vadītāja īpašībām un viņa pieredzes, bet arī no situācijas sarežģītības, sliktas redzamības, laika deficīta, pieņemot lēmumu, utt.

Ceļu satiksmes noteikumus pārkāpj arī gājēji, un parasti tas izpaužas kā:

- brauktuves šķērsošana ārpus gājēju pārejas vai netālu no braucoša transportlīdzekļa;
- gājēja negaidīta parādīšanās aiz šķēršļa, aiz stāvoša transportlīdzekļa, aiz krūmiem vai cita šķēršļa, kas ierobežo redzamību;
- pārvietošanās pa brauktuves malu vai nomali transportlīdzekļu braukšanas virzienā vai diennakts tumšajā laikā bez labi redzamiem gaismu atstarojošiem elementiem;
- nepakļaušanās luksofora signālam;
- gājēja neparedzēta uzvedība, kuras laikā vadītājs tiek maldināts par gājēja turpmāko rīcību (piemēram, gājējs, kurš acīmredzot nogaida automašīnas caurbraukšanu, pēkšņi skrien pāri ielai);
- pēkšņa iznākšana no neapgaismotas ceļa zonas;
- bērnu spēles uz brauktuves, ietves, gājēju un velosipēdu celiņiem.

Kā jau iepriekš tika minēts, par primāro ceļu satiksmes negadījumu cēloni tiek atzīta sliktā satiksmes dalībnieku uzvedības kultūra, piedaloties ceļu satiksmē, proti, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, braukšana alkohola reibuma ietekmē vai

narkotisko vielu iespaidā, drošības jostu un aizsargķiveru nelietošana utt. Transportlīdzekļos tiek nodrošināta lielāka aizsardzība pasažieriem, bet gājējiem, velosipēdistiem, mopēdistiem drošība ir daudz mazāka. Transportlīdzeklis, kurš ceļu satiksmē piedalās ar pavisam nelielu braukšanas ātrumu, izraisot sadursmi ar gājēju vai velosipēdistu, arī var radīt nopietnus un pat dzīvībai bīstamus ievainojumus, un tas īpaši attiecas uz bērnu drošību, kuri piedalās ceļu satiksmē. Redzes asums sliktas redzamības apstākļos samazinās, tāpēc grūti ir noteikt tuvojošos transportlīdzekļu attālumu un ātrumu, kā arī vadītājam ir grūtāk ieraudzīt gājējus un velosipēdistus.

Autoceļu tehniskais stāvoklis ir viens no būtiskiem faktoriem, kas var ietekmēt ceļu satiksmes drošības līmeni. Sevišķi tas attiecas uz autoceļu brauktuves stāvokli, kā arī uz tā saucamajiem melnajiem punktiem (tās ir vietas uz autoceļiem, kur visvairāk notiek ceļu satiksmes negadījumi). Ceļa apstākļi ir faktori, kas raksturo brauktuves virsmu ceļa posmā, kur ir noticis ceļu satiksmes negadījums. Ceļa apstākļi ietver:

- ceļa brauktuves segumu;
- virsmas tehnisko stāvokli;
- virsmas stāvokļa atkarību no meteoroloģiskajiem apstākļiem;
- iespējamās noslāņojumus uz brauktuves;
- brauktuves garenkritumu un šķērsprofilu;
- ceļa pagriezienu rādītājus [9, 12].

Kaut gan patlaban ceļu stāvoklis lielākoties ir neapmierinošs, kas potenciāli var izraisīt ceļu satiksmes negadījumus, tomēr smagākie negadījumi notiek uz ceļiem ar labu seguma kvalitāti. Piemēram, uz autoceļa Tīnūži–Koknese, kur bieži notiek autoavārijas, pēdējo divarpus gadu laikā gājuši bojā 14, bet ievainojumus guvuši vairāk nekā 30 cilvēku [30, 1]. Galvenie negadījumu cēloņi uz ceļiem ar labu seguma kvalitāti ir neatbilstošs ātrums, agresīva braukšana un nogurums.

Autors uzskata, ka ceļu satiksmes uzraudzība (speciālās tehnikas izmantošana), ceļu satiksmes negadījumu un citu ceļu satiksmes pārkāpumu noformēšana prasa diezgan nopietnas zināšanas un iemaņas, tāpēc to veikšanai vajadzētu speciāli gatavot policijas darbiniekus satiksmes uzraudzības jomā.

Amatpersonu darbības tiesiskie un praktiskie aspekti ceļu satiksmes negadījumu vietā

Likumpārkāpumi ir kaitīgas un bīstamas darbības vai bezdarbības, kuras tieši apdraud personu intereses, tāpēc jebkura valsts pievērš īpašu uzmanību taisnīguma atjaunošanai pēc minēto darbību vai bezdarbību izdarīšanas. Taisnīguma atjaunošanas process ir sarežģīts un ir atkarīgs no noteiktiem uzdevumiem. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 1. pantā ir noteikts, ka administratīvo pārkāpumu likumdošanas uzdevums ir aizsargāt sabiedrisko iekārtu, īpašumu, pilsoņu sociāli ekonomiskās, politiskās un personiskās tiesības un brīvības, kā arī komersantu, iestāžu un organizāciju

tiesības un likumīgās intereses, noteikto pārvaldes kārtību, valsts un sabiedrisko kārtību, nostiprināt likumību, novērst tiesību pārkāpumus, audzināt pilsoņus likumu precīzas un stingras ievērošanas garā, ieaudzināt viņos cieņas pilnu attieksmi pret citu pilsoņu tiesībām, godu un pašcienību, pret sadzīves noteikumiem, apzinīgu attieksmi pret saviem pienākumiem un atbildību sabiedrības priekšā.

Tātad no minētā panta būtības izriet, ka administratīvo pārkāpumu procesā taisnīgums var tikt atjaunots, ja ir izpildīti šādi uzdevumi:

- aizsargātas likumiskās intereses;
- novērsts tiesību pārkāpums;
- veikti audzināšanas pasākumi.

Autors uzskata, ka ar šādu regulējumu izpratne par taisnīguma atjaunošanu ir nepamatoti sašaurināta un ir saistīta tikai ar represīvo metožu pielietošanu. Mūsdienu izpratne par taisnīguma atjaunošanu ir daudz plašāka un galvenokārt ir saistīta ar cietušā interesēm, turklāt taisnīgums arī ietver samērīgumu un objektivitāti. Lai novērstu minētās nepilnības, šobrīd aktīvi tiek veikts darbs, lai nomainītu novecojošo regulējumu. Ministru kabinets ir izskatījis un ir iesniedzis izskatīšanai Saeimā "Administratīvo pārkāpumu procesa likumu" [1, 1]. Likumprojekta 1. pantā ir paredzēts, ka likuma mērķis ir aizsargāt pastāvošo tiesisko iekārtu, tai skaitā sabiedrības tiesiskās intereses, noteikto pārvaldes kārtību, sabiedrisko kārtību, kā arī nodrošināt efektīvu administratīvo pārkāpumu procesu, īstenojot noteikto sodu piemērošanu bez neattaisnotas iejaukšanās personas pamattiesībās, un panākt tiesisko attiecību taisnīgu noregulēšanu.

Jauna normatīvā akta nepieciešamība arī tika noteikta ar to, ka gan Eiropas Cilvēktiesību tiesā, gan Satversmes tiesā tika atzīts, ka administratīvo pārkāpumu lietās privātpersonai ir tiesības uz tādām pašām procesuālajām garantijām lietas izskatīšanā kā kriminālprocesā, jo administratīvajam sodam ir krimināltiesisks raksturs. Tas nozīmē, ka administratīvā pārkāpuma lietas pēc savas būtības un soda rakstura atbilstoši iepriekš minētajām atziņām ir vērtējamas kā "mazās krimināllietas" [29, 4]. Minētā standarta pielietošana nosaka: izskatot administratīvā pārkāpuma lietvedības, ir pieļaujams izmantot kriminālprocesuālos principus.

Ceļu satiksmes negadījuma vieta ir likumpārkāpuma vieta, tāpēc atbilstoši normatīvajiem aktiem Valsts policijas amatpersonai ir jāveic visas iespējamās darbības, lai fiksētu pierādījumus. Pierādījumi procesuālajā izpratnē ir ziņas par kaut kādiem lietas faktiem, kas iegūtas ar pierādīšanas palīdzību.

Pierādījumus mēdz klasificēt kā:

- argumentus vai faktus, kas apstiprina kaut ko;
- slēdzienu sistēmu, ar kuru palīdzību tiek iegūts jauns spriedums [10, 81].

Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 243. panta 1. daļā ir noteikts, ka pierādījumi administratīvā pārkāpuma lietā ir jebkuras šajā kodeksā paredzētajā kārtībā iegūtas un noteiktā procesuālajā formā nostiprinātas ziņas par faktiem, kurus administratīvā pārkāpuma lietvedībā iesaistītās personas savas kompetences ietvaros izmanto, lai pierādītu administratīvā pārkāpuma esamību vai neesamību un noskaidrotu citus apstākļus, kam ir nozīme lietas pareizā izlemšanā.

Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā iekļautais pierādīšanas procesa definējums ļauj atzīt, ka likumdevējs pierādīšanas procesu ir attiecinājis uz procesuāli svarīgu apgalvojumu pamatošanu, tādējādi nošķirot to no izzinošā procesa: “Tādējādi likumdevējs ir atbalstījis vienu no teorijā izteiktajiem uzskatiem attiecībā uz jēdzienu “pierādīšana” un “izzināšana” izpratni un savstarpējo saistību” [26, 113].

Pierādīšana ir amatpersonas darbība administratīvā pārkāpuma procesā, kas izpaužas kā pierādīšanas priekšmetā ietilpstošo faktu esamības vai neesamības pamatošana, izmantojot pierādījumus. Tas nozīmē, ka pierādīšanas un pierādījumu jēdzieni administratīvo pārkāpumu tiesībās ir cieši saistīti, turklāt ar pierādījumiem un pierādīšanu saistās visvairāk problēmu administratīvo pārkāpumu izskatīšanas gaitā.

Pierādīšanas procesā izmanto pierādīšanas līdzekļus. Pierādīšanas līdzekļi ir dokumenti, materiāli vai citā veidā nostiprinātas ziņas par faktiem. Ar pierādīšanas līdzekļiem tiek pierādīta personas vaina. Atbilstoši Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 2431. pantam ir šādi pierādīšanas līdzekļi:

- pie administratīvās atbildības sauktās personas paskaidrojumi;
- personu liecības;
- eksperta atzinums;
- kompetentās institūcijas atzinums;
- dokuments rakstveidā vai citā formā, kas satur ziņas par faktiem;
- elektroniskie pierādījumi;
- procesuālajās darbībās rakstveidā vai citā veidā nostiprinātās ziņas par faktiem;
- lietiskie pierādījumi.

Tiek atzīts, ka pratināšana vai aptaujāšana ir vissvarīgākā darba daļa administratīvo pārkāpumu izskatīšanas procesā. Liecinieku, cietušo un citu personu liecības joprojām ir kvantitatīvi visizplatītākais un kvalitatīvi vissvarīgākais pierādījumu avots visās administratīvo pārkāpumu lietās. Liecības var iegūt tikai personu nopratināšanas vai aptaujāšanas laikā. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss nenosaka īpašos noteikumus minēto procesuālo darbību veikšanai. Vienlaikus prakse rāda, ka tieši šīs darbības laikā pieļauj visvairāk kļūdu un pārkāpumu, tāpēc liecības ir nepilnīgas vai neatbilst patiesībai, tādējādi nenodrošinot iespēju administratīvo pārkāpumu atklāt vai pat izraisot nevainīgu cilvēku sodīšanu. Šādu situāciju nosaka tas, ka:

- liecības, salīdzinot ar citiem materiāli fiksētiem pierādījumu avotiem (pēdas, lietiskie pierādījumi, ekspertu atzinumi u. tml.), ir relatīvi nenoturīgākas, jo lietas izskatīšanas procesā tās ne vienmēr noskaidrojamu iemeslu dēļ bieži mainās, tādēļ katrā lietā jācenšas maksimāli paaugstināt citu materiāli fiksēto pierādījumu avotu īpatsvaru;
- aptaujāšanas lielā izplatība un tas, ka šo darbību daudziem citiem policijas darbiniekiem ikdienā jāizdara vairākkārt, izraisa viņos pieraduma sindromu, respektīvi – pārvērš to par rutīnu, kurai it kā nav nedz īpaši jāgatavojas, nedz arī jālieto īpaši taktiski individuāli paņēmieni [11, 63].

Aptaujāšana ir darbība, kurā policijas darbinieks oficiāli sarunājas ar personu, kas eventuāli zina informāciju par lietai nozīmīgiem faktiem, lai personīgi uztvertu to un, fiksējot likumā paredzētajā formā [16, 155], pārvērstu par pierādījumiem. Tādējādi tiek uzskatīts, ka:

- aptaujāšanas objekts ir ikviena persona, ja vien viņai var būt zināma lietā nozīmīga informācija;
- aptaujāšana ir oficiāla saruna, pratināmajam ir jāzina, ka viņu pratina, kas un kādā lietā;
- aptaujāšanas mērķis ir personīgi uztvert pratināmajam sniegto informāciju un pārvērst to par pierādījumu lietā;
- aptaujāšanas laikā uzzinātā informācija tiek fiksēta protokolā vai dienesta ziņojumā.

Praksē ir zināmi gadījumi, kad lietā nav liecinieku paskaidrojumu vai citu pierādījumu, bet ir tikai Valsts policijas darbinieku paskaidrojumi vai ziņojumi un pie administratīvās atbildības sauktās personas paskaidrojumi. Minētajos gadījumos tiesu praksē tiek atzīts: ja "nav konstatēti fakti, kas apliecinātu to, ka policijas darbinieks tieši vai netieši, kaut kādu personīgu motīvu vadīts, būtu personīgi ieinteresēts lietas iznākumā, kā arī, ja nav konstatēti nekādi apstākļi, kas liktu apšaubīt policijas darbinieka objektivitāti" [23, 3.4.], tad tiesa lielāku ticamību piešķir policijas darbinieku ziņojumiem. Minētais apgalvojums tiek pamatots arī ar to, ka Valsts policijas darbinieks ir amatpersona, tādējādi, pildot dienesta pienākumus, Valsts policijas amatpersona darbojas nevis personīgu motīvu vadīta, bet pamatojoties uz likumā noteiktajām pilnvarām.

Pēdējā laikā, izskatot administratīvo pārkāpumu lietas, biežāk kā pierādīšanas līdzekli izmanto elektroniskos pierādījumus. Elektroniskie pierādījumi ir procesuālo tiesību normu noteiktā kārtībā iegūta informācija un dati, kuriem ir nozīme lietā un kuri tiek apstrādāti, uzglabāti un / vai pārraidīti ar programmatiski vadāmām tehniskām iekārtām [27, 19]. Elektroniskie pierādījumi ir dokumenti, kuri ir parakstīti ar drošu elektronisko parakstu, personu korespondence, kura tiek sūtīta/ saņemta ar tehniskajām iekārtām (e-pasts, izziņas), telefonsarunu ieraksti utt. Elektroniskos dokumentus var izmantot kā pierādīšanas līdzekli, ja tas tiek sagatavots Elektronisko dokumentu likumā noteiktajā kārtībā.

Par elektroniskajiem pierādījumiem var uzskatīt arī videoierakstus. Tos kā pierādījumus var izmantot tikai gadījumos, kad tie ir iegūti normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Izskatot ceļu satiksmes negadījumus, dažreiz privātpersonas kā pierādījumus iesniedz video reģistratora ierakstus. Privātpersonu tiesības veikt videonovērošanu ir būtiski ierobežotas. Privātpersonas ir tiesīgas veikt videonovērošanu un uzkrāt minēto informāciju tikai tajos gadījumos, kad tiek ievērotas Fizisko personu datu aizsardzības likuma prasības. Ja privātpersona iesniedz videoierakstu, kas ir iegūts ar normatīvo aktu pārkāpumiem, tad to nedrīkst uzskatīt par pierādījumu. Privātpersona ir tiesīga veikt citu personu videonovērošanu ar personu piekrišanu vai, kad ir saņemta licence videonovērošanas veikšanai, vai gadījumos, kad tiek fiksēts likumpārkāpums. Tātad,

pirms fiksēt viedo reģistratora ierakstus, ir obligāti jāpārbauda, vai privātpersona to bija veikusi likumīgi.

Ceļu satiksmes negadījumu vietās Valsts policijas amatpersonas arī var pielietot tehniskos līdzekļus, piemēram, foto un video kameras, portatīvas ierīces alkohola reibuma pārbaudei un citas. Tehnisko līdzekļu pielietošanu fiksē procesuālajos dokumentos. Uzsāktās lietvedības ietvaros tehnisko līdzekļu pielietošanu parasti fiksē dokumentos, kuros atspoguļo procesuālo darbību gaitu un rezultātus, t. i., protokolos. Protokola noformēšanas laikā tā ievaddaļā norāda tehniskos līdzekļus, kuri tika izmantoti pierādījumu fiksēšanas laikā. Savukārt aprakstošajā daļā norāda tehnisko līdzekļu pielietošanas rezultātus. Aprakstošajā daļā ir jāfiksē pārbaudes norise un fakti, bet ne secinājumi vai pieņēmumi. Aprakstam ir jābūt pilnīgam, bet ne izplūdušam. Ir jāapraksta viss, kas attiecas uz konkrēto lietu un tās apstākļiem. Valodai jābūt skaidrai. Protokols jāpie raksta gramatiski un stilistiski pareizi. Tas jāveido loģiski pareizi. Taču tajā pašā laikā jāatspoguļo tā specifiskās nianšes, kuras raksturo domāšanas veidu vai parādību un situāciju izpratni. Valsts policijas amatpersonas tehnisko līdzekļu pielietošanu apraksta speciālajā ceļu satiksmes negadījuma noformēšanas protokolā.

Praksē ir zināmi gadījumi, kad pierādījumi, kuri tikuši fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, ir atzīti par nepieļaujamiem. Piemēram, vērtējot tehniskā līdzekļa rādījumu, kas iegūts ar Ministru kabineta noteiktajā kārtībā neverificētu tehnisko līdzekli, tika atzīts: ja konkrētais tehniskais līdzeklis nav verificēts Ministru kabineta noteiktajā termiņā un tāpēc ir atzīstams par neverificētu, varētu uzskatīt, ka tā mērījumi nav precīzi un ticami, līdz ar to nav arī pieļaujami kā pierādījums. Tomēr, ja pārkāpumu apliecina arī citi pierādījumi, turklāt tehniskā līdzekļa pēctermiņa verificēšanā atzīts, ka aparāts joprojām ir tehniski derīgs un precīzs, un nav objektīvi konstatējams, ka pārbaudes veikšanas brīdī tehniskais līdzeklis būtu bijis tehniski nederīgs, tad tehniskā līdzekļa rādījumus var neizslēgt no pierādījumu loka (proti, var atzīt tos par pieļaujamu pierādījumu) [22, 1].

Ne tikai tehniskajiem līdzekļiem ir jāatbilst noteiktajām prasībām, bet arī tās lietotājam jābūt apveltītam ar noteiktām zināšanām un prasmēm. Ārējos normatīvajos aktos nav noteikta prasība, ka Valsts policijas amatpersonai darbam ar tehniskajiem līdzekļiem ir jābūt īpašam sertifikātam vai licencei. Tomēr Valsts policijas amatpersonai, kura ir pilnvarota pielietot tehniskos līdzekļus, ir jābūt likumā noteiktām kompetencēm un prasmēm, kas nepieciešamas darbam Valsts policijas amatpersonas amatā, tostarp prasmei rīkoties ar tehniskajiem līdzekļiem. Valsts policijas amatpersonai ir jānokārto ieskaite par tehnisko līdzekļu lietošanas kārtību [24, 120].

Viens no pierādīšanas līdzekļiem ir administratīvo pārkāpumu protokols, bet kā pierādīšanas subjektu administratīvo pārkāpuma protokolu nevar izmantot kā vienīgo pierādījumu, jo protokolā tiek atspoguļota tikai tāda informācija, kas ir nepieciešama, lai izteiktu pieņēmumu, ka persona ir izdarījusi pārkāpumu. Juridiskajā literatūrā tiek atzīts, ka administratīvo pārkāpumu protokols pēc būtības ir dokuments, ar kuru tiek celta apsūdzība pret noteiktu personu. Pieņēmumu par to, ka visticamāk likumpārkāpumu ir

izdarījusi noteikta persona, var izteikt tikai uz pierādījumu kopuma, tāpēc administratīvā pārkāpuma protokolu var sastādīt tikai tad, kad tiek konstatēti citi pierādījumi.

Administratīvā pārkāpuma protokolā ir jānorāda tiesību norma, kurā tiek paredzēta atbildība par noteiktu pārkāpumu. Tiek pieņemts, ka norāda gan tiesību normu, gan noteiktu pantu. Savukārt tiesu praksē tiek atzīts, ka administratīvā pārkāpuma protokolā pieļaujams norādīt tikai tiesību normu, kas paredz atbildību par šo pārkāpumu, bet pārkāptās tiesību normas noskaidrot vēlāk, pamatojoties uz administratīvā pārkāpuma protokolā ietvertajām ziņām par pārkāpuma būtību [20, 1]. Turklāt kļūdaini vai nepareizi norādītās tiesību normas protokolā par administratīvo pārkāpumu nevar būt par pamatu vēlāk pieņemtā lēmuma administratīvā pārkāpuma lietā atcelšanai, pat, ja attiecībā uz šīm normām izdarīti neatrunāti labojumi, jo pārkāptās tiesību normas vērtējamās lēmuma pieņemšanas brīdī atbilstoši visiem lietā noskaidrotajiem apstākļiem un savāktajiem pierādījumiem [22, 7]. Bet lēmumā par personas saukšanu pie administratīvās atbildības obligāti ir jāatrunā visi būtiskie labojumi, kuri tika izdarīti procesuālajos dokumentos.

Aprakstam administratīvā pārkāpuma protokolā jābūt tādām, lai pie atbildības saucamā persona varētu zināt ne tikai to, pēc kāda Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa panta viņa tiek saukta pie atbildības, bet arī to, kādas konkrēti un kādos apstākļos izdarītas darbības, kas veido pārkāpuma objektīvo pusi, amatpersona atzinusi par pierādītām, sastādot protokolu. Pārkāpuma aprakstam ir jābūt tādām, kas pilnībā ļauj izprast tā būtību, nemeklējot papildu izskaidrojumus lietas materiālos [18, 8]. Tiesu praksē ir zināmi gadījumi, kad, nepilnīgi atspoguļojot apsūdzību pret ceļu satiksmes negadījuma izraisītāju administratīvā pārkāpuma protokolā, personas tika nepamatoti attaisnotas.

Ceļu satiksmes negadījuma vietā Valsts policijas amatpersona arī ir tiesīga pielietot pasākumus administratīvo pārkāpumu lietu lietvedības nodrošināšanai, proti, administratīvā aizturēšana, ceļu satiksmes negadījuma vietas apskate un priekšmetu izņemšana, kā arī atstādīnāšana no transportlīdzekļu vadīšanas, ja tiek konstatēts, ka transportlīdzeklis tika vadīts reibuma stāvoklī.

Iespējama situācija, kad pierādījums ir iegūts ar tiesiskām metodēm, tomēr tā iegūšanā ir pieļautas procesuālas kļūdas. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss šādu situāciju neregulē. Tādā gadījumā tiesa atzinusi, ka ir jāvērtē attiecīgo pierādījumu ticamība. Proti, ziņas, kas iegūtas ar tiesiskām metodēm, bet pieļaujot procesuālus pārkāpumus, ir izmantojamas pierādīšanā, ja pārkāpums nav ietekmējis šo ziņu ticamību vai šo ziņu ticamību apstiprina citas lietā iegūtās ziņas [24, 43].

Izpētot tiesā atceltos lēmumus ceļu satiksmes negadījuma lietās un iepazīstoties ar iesniegtajām sūdzībām policijā, autors konstatēja šādas procesuālas kļūdas, kuras ietekmē lietas iznākumu un galīgā lēmuma saturu:

- protokolos un paskaidrojumos iekļautā informācija ir objektīvi nesalasāma;
- administratīvā pārkāpuma protokolā netika norādīta kodeksa panta daļa, uz kuras pamata iestāde paredzēja personu saukt pie administratīvās atbildības;

- protokolā nav norādīta konkrēta protokola sastādīšanas vieta (ir norādīta iela, bet nav mājas numura);
- nepilnīgi norādīts iestādes un amata nosaukums;
- administratīvā pārkāpuma protokolā kļūdaini norādīts lietas izskatīšanas termiņš;
- policijas darbinieka ziņojumi ir novēloti sastādīti (tiem ir mazāka ticamība);
- nav norādes uz lietas izskatīšanas laiku un vietu (nav izrakstīta pavēste, nav veikts atbilstošs ieraksts administratīvā pārkāpuma protokolā), kas liedz personai, kuru sauc pie administratīvās atbildības, tiesības uz piedalīšanos lietas izskatīšanā;
- nav veikti aktīvi liecinieku noteikšanas un fiksēšanas pasākumi negadījuma vietā, aculiecinieki, tāpat arī cietušie, kuru veselības stāvoklis ļauj sniegt liecību, gandrīz nekad nav aptaujāti notikuma vietā;
- mērījumu veikšanai izmantota neverificēta mērierīce (mērlente, portatīvā ierīce alkohola koncentrācijas noteikšanai);
- mērierīces uzsildīšanas laika prasību neievērošana saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 977 "Prasības mēraparātiem, ar kuriem nosaka alkohola koncentrāciju personas izelpotajā gaisā" 17. punktu;
- mērījumu veikšana notikuma vietā nav secīga, piesaiste nav pareiza, tā neļauj rekonstruēt ceļu satiksmes negadījuma vietas apstākļus;
- veicot alkohola koncentrāciju izelpotajā gaisā nav ievērots 15–20 minūšu intervāls;
- ārstniecības iestādē netiek iesniegts policijas darbinieka nosūtījums medicīniskās pārbaudes veikšanai;
- netiek sastādīts Ministru kabineta noteikumu Nr. 15 8. punktā minētais protokols par personas atteikšanos no pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpotajā gaisā un nogādāšanas ārstniecības iestādē;
- nogādāšanas medicīniskā iestādē divu stundu laika termiņa neievērošana;
- nav veikts ieraksts protokolā par personas atteikšanos to parakstīt, kā arī nav pievienots amatpersonas ziņojums vai personas paskaidrojums par neparakstīšanas iemesliem; kaut arī protokola neparakstīšana neietekmē protokola spēkā esamību, tādā veidā persona bieži vien parāda savu negatīvo attieksmi pret protokola sastādīšanu;
- tiek pārkāpta policijas darbinieka ziņojuma pievienošana lietas materiāliem, kad tiek apšaubīts ziņojuma sastādīšanas laiks, jo ieraksts par tā pievienošanu ir protokola oriģinālā, bet kopijā, kas atdota vadītājam, tā nav;
- netiek atrunāti protokolā veiktie labojumi;
- fotografēšana netiek veikta no visiem rakursiem, liedzot saskatīt ceļu satiksmes negadījumu pilnībā;
- shēmā nav norādīta sadursmes vieta, ko uzrāda negadījuma dalībnieki; dažreiz shēmā nav norādīti transportlīdzekļu, gājēju u. tml. kustību virzieni; shēmas

zīmējumu sastādīšanā nav ievērots mērogs, kas traucē shēmas vizuālu uztveri un kalpo par nesaprašanās iemeslu ar negadījuma dalībniekiem; shēma sastādīta neklātienē;

- nevērība atsevišķu aiļu aizpildīšanā apskates protokolā (piemēram, laika apstākļi, bremzēšanas pēdas, pasažieru skaits);
- personai, kuru sauc pie administratīvās atbildības un kura neprot valodu, kurā notiek lietvedība, netiek nodrošinātas tiesības lietot tai saprotamu valodu, kā arī izmantot tulka pakalpojumus.

Pareizi fiksējot un noformējot pierādījumus, amatpersona, tajā skaitā Valsts policijas amatpersona, nodrošina pareizu un objektīvu administratīvā pārkāpuma lietvedības izskatīšanu. Diemžēl ne visas Valsts policijas amatpersonas rīkojas pareizi pierādījumu iegūšanas laikā, kas dažreiz noved līdz tam, ka personas izvairās no sodiem tādējādi, rezultātā netiek nodrošināts viens no svarīgākajiem principiem – soda neizbēgamības princips.

Nodaļas noslēgumā darba autors vēlas norādīt, ka, fiksējot pierādījumus, ir obligāti jāpārbauda to pietiekamība. Ar pierādījumu pietiekamību jāsaprot iesniegtie pierādījumi, kas rada amatpersonai šaubīgu pārliecību par faktisko apstākļu esamību vai neesamību. Tādējādi pierādījumu pietiekamību nosaka nevis to skaits, forma, saturs vai citas pazīmes, bet gan tiesas pārliecība. Pierādījumi nav pietiekami, ja tie ir pretrunīgi, jo tādējādi tie nevar radīt pareizu, objektīvajai realitātei atbilstošu priekšstatu par faktiskajiem apstākļiem [3, 309]. Pierādījumi nav pietiekami arī tad, ja faktisko apstākļu pierādīšanai nav izvēlēti likumā noteiktie pierādīšanas līdzekļi. Pierādījumu pietiek tikai tad, kad tiek pierādīta likumpārkāpuma objektīvā puse vai tiek pierādīti obligāti likumpārkāpuma pierādāmie apstākļi.

Secinājumi un ierosinājumi

1. Darba autors ir novērojis, ka ne visas Valsts policijas amatpersonas ir spējīgas pielietot pareizus taktiskos paņēmienus ceļu satiksmes negadījuma vietās. Līdz ar to netiek atrasti un fiksēti svarīgi pierādījumi. Turklāt atšķirībā no ceļu satiksmes negadījumiem, kuru izmeklēšanā ir iesaistītas Kriminālpolicijas amatpersonas, Kārtības policijas inspektori, proti, Satiksmes uzraudzības struktūrvienību amatpersonas, pilnvērtīgi nepielieto kriminālistikas taktikas paņēmienus, jo tiek uzskatīts, ka administratīvā pārkāpuma izskatīšanai nav nepieciešams tik liels pierādījumu apjoms, kas ir jāfiksē kriminālprocesa ietvaros. Darba autors uzskata, ka šāds pieņēmums ir maldinošs un neatbilst principam, ka administratīvā pārkāpuma lietas ir jāizskata atbilstoši kriminālprocesuālajiem principiem.
2. Ceļu satiksmes negadījuma vietas apskate ir viens no svarīgākajiem izmeklēšanas posmiem. Apskates rezultāti vairumā gadījumu dod iespēju izveidot vairākas negadījuma rašanās versijas, kuru kvalitatīva izvērtēšana un izpēte

ļauj noteikt patiesos notikuma cēloņus. Vēlams modernizēt pārējo tehnisko bāzi notikuma vietas apskates veikšanai, nodrošinot norīkojumus ar lāzera attālumu mērītājiem, krāsu aerosoliem u. c. mūsdienu zinātnes un tehnikas sasniegumiem, kas dotu iespēju ātrāk atjaunot kustību, ieeconomētu laiku un uzlabotu apskates veikšanas kvalitāti.

3. Ceļu satiksmes negadījuma noformēšanas apmācībai ir būtu jāpievērš lielāka uzmanība. Svarīgi ir pastāvīgi uzturēt un paaugstināt darbinieku profesionālās zināšanas šajā jautājumā, lai nodrošinātu taisnīga lēmuma pieņemšanu, samazinātu apstrīdēto lēmumu skaitu, auto tehniskās ekspertīzes nozīmēšanas nepieciešamību. Normatīvo aktu apjoms, kurā jāorientējas policistam, ir iespaidīgs, tādēļ, lai panāktu kvalitatīvu policijas darbību negadījuma vietā, ir jānodrošina regulāras mācības šajos jautājumos. Tas ļaus uzlabot un nostiprināt zināšanas, dalīties pieredzē, izrunāt nestandarta gadījumus, aktualizēt problēmas.
4. Autors uzskata, ka ceļu satiksmes uzraudzība, t. sk. speciālās tehnikas izmantošana, ceļu satiksmes negadījumu un citu ceļu satiksmes pārkāpumu noformēšana prasa diezgan nopietnas zināšanas un iemaņas, tāpēc to veikšanai vajadzētu speciāli gatavot policijas darbiniekus satiksmes uzraudzības jomā. Iecirkņu inspektoriem satiksmes uzraudzības jomā vajadzētu uzticēt preventīvos pasākumus (pārrunas, piedalīšanās kopīgajos reidos, satiksmes uzraudzība postenī pie izglītības iestādēm u. tml.) un sīko pārkāpumu formēšanu.
5. Ceļu satiksmes negadījumu noformēšanas kvalitāti noteikti uzlabotu skaidri noteikti kritēriji mērījumu veikšanā un shēmas zīmēšanā, paskaidrojumu pieņemšanā, kurus, līdzīgi kā fotografēšanas gadījumā, varētu izstrādāt metodisko norādījumu formā. Metodiskajos norādījumos būtu formulēts, kam tieši un kādā veidā ir jābūt attēlotam shēmā, kādā veidā ir jāpieņem paskaidrojums un kādai informācijai tajā jābūt iekļautai, kādos gadījumos policijas darbiniekam pašam jā sastāda paskaidrojums (dienesta ziņojums). Tajos būtu jānostiprina shēmas skices oficiāls statuss, izveidojot vienotu skices veidlapu, un jāatrunā iespēja sastādīt shēmu neklātienē, ja ir sastādīta un parakstīta shēmas skice.
6. Precīzs, kvalitatīvs darbs notikuma vietā noteikti samazinātu materiālu skaitu ar neskaidrām un divdomīgām situācijām, līdz ar to arī samazinātu ceļu satiksmes negadījuma izpētei nepieciešamo laiku un attiecīgi arī ekspertīžu, t. s. auto tehnisko ekspertīžu, skaitu. Eksperts, pamatojoties uz iesniegtajiem sākumdatiem, iespēju robežās vairāk vai mazāk precīzu aprēķinu vai datormodelēšanas ceļā nosaka negadījuma norises mehānismu. Ir gadījumi, kad eksperti nespēj sniegt atbildes uz uzdotajiem jautājumiem pamatdatu trūkuma dēļ. Tādējādi, iesniegto sākumdatu precizitāte un pilnīgums iespaido auto

tehniskās ekspertīzes iespējas un lietderību lietas izlemšanā. Apskates laikā bieži vien netiek fiksētas sīkas detaļas (stikla lauskas, nenoskaidrota šķidruma pilieni, neizskaidrojamas izcelsmes bremzēšanas pēdas blakus notikuma vietai u. c.), kuras inspektors savas nezināšanas dēļ var uzskatīt par nebūtiskām un nepiederīgām konkrētajam negadījumam, taču tā izmeklēšanas procesā tās var spēlēt pat ļoti nozīmīgu un izšķirošu lomu.

Road Traffic Accidents and Specific Character of Proving It

Abstract

Road accidents occur in a very short space of time (in fractions of a second), often without witnesses, for that reason the adjudication / proceeding of the accident is extremely difficult. In order to perform high quality and efficient adjudication of the matter, the officials dealing with the adjudication need to have knowledge of methodology and tactical techniques of investigation of such matters. It is also very important that the road traffic accident should be properly and qualitatively registered and drawn up; some officials when drawing up road traffic accidents commit substantial mistakes, which later may affect making a fair decision.

Ensuring proper recording and drawing up of evidences, an official, including officials of the State Police, shall ensure proper and impartial adjudication of administrative violation. Unfortunately, not all officials of the State Police act properly during the time of taking evidence; consequently, guilty persons sometimes avoid penalties. As a result, one of the most important principles, i. e. the principle of inevitability of punishment is not ensured.

Keywords: road traffic, accident, evidences / proofs, drawing up, professional education.

Literatūra

1. Administratīvo pārkāpumu procesa likums Saeimas Prezidijam, Rīgā 29.09.2016. Nr. 111.9/3-84-12/16. Iegūts no: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/saeimalivs12.nsf/0/3440BD-52D3E51A41C225803E0020E94A?OpenDocument> [sk. 03.11.2016.].
2. Averianov, T. V. *Kriminalistika: uchebnik*. 4-e izd. Moskva: Norma INFRA-M, 2016. (Аверьянов, Т. В. *Криминалистика: учебник*. 4-е изд. Москва: Норма ИНФРА-М, 2016, с. 807–816.)
3. Bārdiņš, G. *Pierādījumi. Administratīvais process tiesā*. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2008, 309. lpp.

4. Bērtule, A. *Latvijā trešais lielākais autoavārijās bojāgājušo skaits ES*. Iegūts no: <http://www.lsm.lv/lv/raksts/latvija/zinas/latvija-tresais-lielakais-autoavarijas-bojagajuso-skaits-es.a175668/> [sk. 01.11.2016.].
5. Ceļu satiksmes likums. Pieņemts 01.10.1997., stājās spēkā 04.11.1997., ar grozījumiem. *Latvijas Vēstnesis*. 274/276 (989/991), 21.10.1997., 1. p., 4. p. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=45467> [sk. 03.11.2016.].
6. Ceļu satiksmes negadījumi statistiskajos reģionos. Centrālās statistikas pārvaldes datubāzes. Iegūts no: http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/transp__ikgad__transp/TR0330.px/table/tableViewLayout2/?rxid=ce8aac91-f2b0-4f13-a25d-29f57b1468fb [sk. 12.07.2016.].
7. Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi. Ministru kabineta noteikumi Nr. 75. Pieņemti 26.01.2010., stājās spēkā 30.01.2010. *Latvijas Vēstnesis*. 29.01.2010., Nr. 16, 4., 5. punkts. Iegūts no: <http://likumi.lv/ta/id/204327-celu-satiksmes-negadijumu-tajos-cietuso-un-boja-gajuso-personu-registracijas-un-uzskaites-noteikumi> [sk. 04.11.2016.].
8. Ceļu satiksmes noteikumi. Ministru kabineta noteikumi Nr. 279. Pieņemti 02.06.2015., stājās spēkā 01.01.2016. *Latvijas Vēstnesis*. 122 (5440), 27.06.2015. Iegūts no: <http://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi> [sk. 04.11.2016.].
9. Frīdmane, N. *Uzbraukums gājējam*. Rīga: LPA, 1996, 12. lpp.
10. Jakubaņecs, V. *Juridiski terminoloģiskā skaidrojošā vārdnīca*. Rīga: Nordik, 1999, 81. lpp.
11. Kavalieris, A. *Kriminālistika. Kriminālistiskā taktika*. Rīga: LPA, 2002, 63. lpp.
12. Kavalieris, A. u. c. *Kriminālistiskā metodika*. Mācību grāmata. 3. daļa. Ceturtais papildinātais izdevums. Rīga: "P&Ko", 2005, 428. lpp.
13. Konovalovs, J. *Transporta negadījumu izmeklēšana*. Rīga: LPA, 1996, 8. lpp.
14. Krylov, I. F. et al. *Rassledovanie prectupnykh narushenii pravil bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia. Kriminalistika: uchebnik*. Leningrad: LU, 1976. (Крылов, И. Ф. и др. Расследование преступных нарушений правил безопасности дорожного движения. Криминалистика: учебник. Ленинград: ЛУ, 1976, с. 546–566.)
15. Krimināllikums. Pieņemts 17.06.1998., stājās spēkā 01.04.1999., ar grozījumiem. *Latvijas Vēstnesis*. 08.07.1997., Nr. 199/200, 261. p. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=88966#position=74693> [sk. 03.11.2016.].
16. Kriminālprocesa likums. Pieņemts 21.04.2005., stājās spēkā 01.10.2005., ar grozījumiem. *Latvijas Vēstnesis*. 74 (3232), 11.05.2005., 155. p. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=107820> [sk. 05.11.2016.].
17. Kritēriji miesas bojājumu smaguma pakāpes noteikšanai, veicot medicīnisko ekspertīzi. Par Krimināllikuma spēkā stāšanās laiku un kārtību. Pieņemts 15.10.1998. *Latvijas Vēstnesis*. Nr. 331/332, 04.11.1998. Stājās spēkā 05.11.1998., ar grozījumiem. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=50539> [sk. 02.11.2016.].
18. Latgales Apgabaltiesas 30.09.2013. spriedums Lietā Nr. 142260112 [8]. Iegūts no: <https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/lv/nolemumi> [sk. 12.07.2016.].
19. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss. Pieņemts 07.12.1984. *Zinotājs*. 51, 20.12.1984. Stājās spēkā 01.07.1985., ar grozījumiem. 167.2 pants. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=89648> [sk. 02.11.2016.].
20. Latvijas Republikas Administratīvās apgabaltiesas 04.12.07. spriedums Lietā Nr. A42398906. Iegūts no: https://www.tiesas.lv/files/AL/12_2007/04_12_2007/AL_0412_apg_AA43-0970-07_13.pdf [sk. 12.07.2016.].

21. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 05.11.07. spriedums Lietā Nr. SKA-317/2007. Iegūts no: https://www.tiesas.lv/files/al/11_2007/05_11_2007/al_0511_at_ska-0317-07.pdf [sk. 12.07.2016.].
22. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 08.11.08. spriedums Lietā Nr. A4255530. Iegūts no: www.at.gov.lv [sk. 12.07.2016.].
23. Latvijas Republikas Rīgas tiesas 28.02.13. spriedums Lietā Nr. 1422152911 [3.4]. Iegūts no: https://www.tiesas.lv/Media/Default/Admin.tiesu%20spriedumi/Admin.raj.tiesas%20spriedumi/2013/Febru%C4%81ris/28.02.2013/AL_2802_raj_A-00080-13_15.pdf [sk. 12.07.2016.].
24. Litvins, G. *Administratīvā pārkāpuma lietvedība ceļu satiksmē*. 120. lpp. Iegūts no: http://providus.lv/upload_file/Publikācijas/2011/Gatis%20Litvins_Administrativa%20parkapuma%20lietvediba%20celu%20satiksme.pdf [sk. 12.07.2016.].
25. Litvins, G., Aperāne, K. *Administratīvā pārkāpuma lietvedība ceļu satiksmē*. Jelgava: Nordik, 2010, 43. lpp.
26. Meikališa, Ā., Strada-Rozenberga, K. *Kriminālprocess. Raksti. 2005–2010*. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2010. 113 lpp.
27. Miķelsons, U. *Elektroniskie pierādījumi*. 19. lpp. Iegūts no: http://www.eksperts.gold.lv/Elektroniskie_pieradijumi.pdf [sk. 12.07.2016.].
28. Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016. gadam. Ministru kabineta 2014. gada 18. februāra rīkojums Nr. 72. *Latvijas Vēstnesis*. 37 (5097), 20.02.2014. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=264508> [sk. 01.11.2026.].
29. Par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.¹⁴ panta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 91. un 92. pantam. Satversmes tiesas spriedums. Pieņemts 07.10.2010., stājās spēkā 12.10.2010. *Latvijas Vēstnesis*. 161 (4353), 4. p., 12.10.2010. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=219364> [sk. 05.11.2016.].
30. Uz ceļa Tinūži–Koknese pēdējo divarpus gadu laikā gājuši bojā 14 cilvēki. Iegūts no: <http://www.diena.lv/latvija/zinas/uz-cela-tinuzi-koknese-pedejo-divarpus-gadu-laika-gajusi-boja-14-cilveki-14137896> [sk. 12.07.2016.].