

<https://doi.org/10.25143/socr.18.2020.3.114-128>

Transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas kriminalizēšanas tiesiskie aspekti

Māris Garjānis

Rīgas Stradiņa universitāte, Juridiskā fakultāte, Latvija

maris.garjanis@rsu.lv

Kopsavilkums

Šī brīža tiesiskais regulējums Latvijā par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu vai par nepakļaušanos tādas personas atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu), kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus, paredz administratīvo atbildību, proti, piemēro naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no divsimt četrdesmit līdz četrsimt naudas soda vienībām un atņem transportlīdzekļu vadīšanas tiesības uz pieciem gadiem.

Bēgšana var notikt ar iemeslu to darīt vai bez šāda iemesla, piemēram, pārbaudot policijas darbinieku sagatavotības līmeni vai transportlīdzekļu tehniskās iespējas. Tā var būt saistīta 1) ar personas centieniem izvairīties no atbildības par iepriekš izdarītu administratīvo pārkāpumu vai noziedzīgu nodarījumu, 2) ar personas pārsteigšanu noziedzīga nodarījuma izdarīšanas brīdī vai arī 3) ar citām krimināltiesiskām sekām, piemēram, personai kāda kriminālprocesa ietvaros kā drošības līdzeklis ir piemērots apcietinājums un noteikta šīs personas meklēšana, kuras rezultātā persona tiks ievietota ieslodzījuma vietā.

Centieni izvairīties no administratīvās atbildības vai kriminālatbildības ir biežākais transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas iemesls, jo bēgšanas uzsākšanas brīdī vadītājam, kurš ir pieņēmis lēmumu par šādu rīcību, rodas kļūdaini priekšstats par veiksmīgu bēgšanas rezultātu, kas lielākoties dažādu iemeslu dēļ tomēr beidzas ar vajātā transportlīdzekļa vadītāja notveršanu.

Apzināta transportlīdzekļa vadītāja bēgšana, nepakļaujoties pilnvaroto amatpersonu prasībai apturēt transportlīdzekli, galvenokārt ir saistīta ar sabiedriskās drošības un satiksmes drošības apdraudējumu, jo, vadītājam bēgot, tiek izdarīti dažādi rupji ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, kā rezultātā tiek apdraudēti citi ceļu satiksmes dalībnieki, tostarp mazāk aizsargātie: gājēji, velosipēdu, mopēdu un motociklu vadītāji, tiek braukts ne tikai pa ceļiem, bet arī pa citām vietām, kas nav paredzētas transportlīdzekļu braukšanai, proti, ietvēm, gājēju ceļiem, velosipēdu ceļiem, kā arī pa vietām, kur transportlīdzekļu braukšanu pat nevarētu iedomāties, piemēriem, mežiem, pļavām, skvēriem, parkiem, bērnu rotaļu laukumiem.

Ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanas iemesli ir dažādi, galvenokārt tie ir atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana un transportlīdzekļa vadīšana, atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo un citu apreibinošo vielu ietekmē.

Bēgot persona vairāk uzmanības pievērš notiekošajam viņa transportlīdzekļa aizmugurē, kontrolējot operatīvā transportlīdzekļa un darbinieku rīcību, tādējādi novēršoties no ceļu satiksmes kontroles braukšanas virzienā, līdz ar to vadītājs rīkojas novēloti, savlaicīgi nesamazina transportlīdzekļa braukšanas ātrumu, pieņem kļūdainus lēmumus. Ja transportlīdzeklis tiek vadīts, atrodoties alkohola, narkotisko, psihotropo vai citu apreibinošo vielu ietekmē, ir jāreķinās, ka vadītāja reakcijas laiks palielinās, tādēļ vadītājs uz jebkurām satiksmes situācijas izmaiņām reaģē novēloti. Vienlaikus, palielinot transportlīdzekļa braukšanas ātrumu, vadītāja redzes leņķis sašaurinās un veidojas redzes tuneļa efekts, kas vadītājam liedz iespēju izvairīties no savlaicīgi prognozējamām ceļu satiksmes situāciju izmaiņām salīdzinājumā ar normāliem braukšanas apstākļiem. Bēgšanas laikā transportlīdzekļu braukšanas ātrums nereti sasniedz atzīmi 200 km/h un pat vairāk.

Vajāšanu veicošā transportlīdzekļa vadītājs ir privileģētā stāvoklī attiecībā pret bēgošā transportlīdzekļa vadītāju, jo bēgošā transportlīdzekļa vadītāja rīcība ir prognozējama, ceļu satiksmes situācija un turpmākais braukšanas virziens redzamības attālumā ir paredzams, un tas ļauj veiksmīgāk veikt vajāšanu.

Bēgšana parasti beidzas ar bēgošā transportlīdzekļa vadītāja izraisītu ceļu satiksmes negadījumu ar vai bez cietušām vai bojāgājušām personām. Izraisītā ceļu satiksmes negadījuma sekas nav prognozējamas, tādēļ, ja neviena persona necieš, tā ir veiksmē.

Šī brīža tiesiskais regulējums nesasniedz Administratīvās atbildības likuma 13.pantā paredzēto soda mērķi, proti, 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 [1, 13. pants].

Par to, ka administratīvā soda mērķis netiek sasniegts, liecina Valsts policijas interneta vietnē regulāri publicētie paziņojumi par kārtējā bēgošā transportlīdzekļa vadītāja notveršanu, aprakstot vadītāja izdarītos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus. Šādu apgalvojumu apstiprina arī publiski pieejamie anonimizētie tiesu spriedumi, no kuriem izriet, ka vadītāju bēgšana ir bieži sastopams pārkāpums, kura iemesls ir iepriekš izdarīts administratīvais pārkāpums vai noziedzīgs nodarījums, un ka bēgšanas laikā tiek izraisīti ceļu satiksmes negadījumi ar cietušām vai bojāgājušām personām vai bez tām.

Iepriekš minētais ir pietiekams pamats tam, lai lemtu par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas kriminalizēšanu un vadītāja saukšanu pie kriminālatbildības par nepakļaušanos tādas personas atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu), kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus.

Atslēgvārdi: transportlīdzekļa vadītājs, nepakļaušanās, bēgšana, ceļu satiksmes negadījums, ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, kriminalizēšana.

levads

Kaut gan Latvijā nav apkopotu statistikas datu par to, cik bieži transportlīdzekļa vadītāji nepakļaujas tādu personu atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu), kuras ir pilnvarotas pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus (policijas darbinieks, robežsargs vai muitas amatpersona), no Valsts policijas publiskotajiem datiem un tiesu spriedumiem ir redzams, ka bēgšana joprojām ir bieži sastopams transportlīdzekļu vadītāju izdarīts administratīvais pārkāpums.

Šādu secinājumu varu izdarīt, pamatojoties arī uz savu profesionālo pieredzi, pildot prokurora pienākumus Rīgas Autotransporta prokuratūrā, analizējot bēgšanas iemeslus un vērtējot bēgšanas dēļ radītās sekas kriminālprocesa ietvaros.

Transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas aktualitāte izriet arī no nepārtrauktās sodu bardzības pārskatīšanas par šo pārkāpumu, proti, Ceļu satiksmes likuma, kas stājies spēkā 2020. gada 1. jūlijā, 52. panta piektajā daļā ir noteikts, ka par nepakļaušanos personas, kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus, atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu) piemēro naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no divsimt četrdesmit līdz četrsimt naudas soda vienībām un atņem transportlīdzekļu vadīšanas tiesības uz pieciem gadiem [2, 52. panta piektā daļa]. Turklāt Administratīvās atbildības likuma 16. panta otrajā daļā ir noteikts, ka viena naudas soda vienība ir pieci *euro* [1, 16. panta otrā daļa].

Salīdzinot Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa regulējumu, kas zaudējis spēku 2020. gada 1. jūlijā, ar Administratīvās atbildības likuma regulējumu, kas stājies spēkā 2020. gada 1. jūlijā, redzams, ka iepriekš paredzētais naudas sods par bēgšanu mopēda vadītājam, kas bija simt septiņdesmit *euro*, un cita transportlīdzekļa vadītājam (izņemot velosipēda vadītāju), kas bija no tūkstoš divsimt *euro* līdz tūkstoš četrsimt *euro*, tika aizstāts ar naudas sodu jebkura transportlīdzekļa vadītājam (izņemot velosipēda vadītāju) no divsimt četrdesmit līdz četrsimt naudas soda vienībām, t. i., no tūkstoš divsimt *euro* līdz divtūkstoš *euro* apmērā. Tātad maksimālā naudas soda robeža tika palielināta no tūkstoš četrsimt *euro* līdz divtūkstoš *euro*. Vienlaikus ar izmaiņu ieviešanu tika būtiski palielināts naudas sods mopēda vadītājam no līdzšinējiem simt septiņdesmit *euro* līdz minimālajam sliekšnim tūkstoš divsimt *euro*, kā arī tika palielināts transportlīdzekļu vadīšanas tiesību atņemšanas sods no četriem gadiem līdz pieciem gadiem, kas piemērojams arī mopēda vadītājam [5, 145.5panta piektā daļa]. Vienlaikus ar izmaiņu ieviešanu tika atcelts sods – administratīvais arests [1, 52. panta piektā daļa].

Uz transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas radīto bīstamību, kas ir vērsta pret sabiedrības un satiksmes drošību, tieši norādīts Likuma “Par policiju” 14. panta trešās daļas 6. punktā, kurā teikts, ka policijas darbiniekam ir tiesības pielietot šaujammieroci galējas nepieciešamības situācijā, lai apturētu transportlīdzekli, nodarot tam bojājumus, ja tā vadītājs ar savu rīcību rada reālus draudus personu dzīvībai un veselībai un nepakļaujas policijas darbinieka prasībai apstādināt transportlīdzekli un ja nav citas iespējas viņu aizturēt [6, 14. panta trešās daļas 6. punkts]. Saskaņā ar Robežsardzes likuma 18. panta

trešās daļas 4. punktu arī robežsargam ir tiesības lietot šaujameroci, lai apturētu transportlīdzekli, nodarot tam bojājumus, ja tā vadītājs ar savu rīcību rada reālus draudus robežsarga vai citu personu dzīvībai un veselībai un nepakļaujas robežsarga prasībai apstādināt transportlīdzekli un nav citas iespējas viņu aizturēt [14, 18. panta trešās daļas 4. punkts].

Šaujamerocā pielietošanas gadījumā ir izšķirami divu veidu riski, pirmkārt, sabiedriskās drošības apdraudējums, kas tieši ir saistīts ar šaujamerocā pielietošanu, piemēram, transportlīdzekļa vadīšana, personai atrodoties ievainotā stāvoklī, otrkārt, sabiedriskās un satiksmes drošības apdraudējums, kas rodas, bēgošā transportlīdzekļa vadītājam izraisot ceļu satiksmes negadījumu ar cietušajiem, bojāgājušajiem vai bez tiem.

Viens no pēdējiem plašu rezonansi guvušajiem bēgšanas gadījumiem bija transportlīdzekļa vadītāja bēgšana no Valsts policijas un Rīgas Pašvaldības policijas darbiniekiem, kas norisinājās ceļa posmā no Rīgas līdz Ogresi, kuras laikā tika pielietots šaujamerocis [15]. Saskaņā ar 2020. gada 6. aprīļa publikāciju Valsts policijas interneta vietnē www.vp.gov.lv 2020. gada 3. aprīlī Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kriminālpolicijas pārvalde Rīgas Autotransporta prokuratūrai kriminālvajāšanas uzsākšanai nodevusi kriminālprocesu, kas uzsākts pret automašīnas AUDI A6 vadītāju, kurš 2019. gada 24. jūlijā Rīgā, uz Krasta ielas, atrodoties narkotisko vielu ietekmē, nepakļāvās ceļu policijas prasībai apturēt transportlīdzekli un uzsāka bēgšanu. Valsts policijas amatpersonas uzsāka pakaļdzīšanos, taču agresīvais autovadītājs, nepakļaudamies policistu vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli, turpināja braukt, apdraudot citus satiksmes dalībniekus. Pakaļdzīšanās laikā tika iesaistīti arī papildspēki. Tā turpinājās līdz pat Ogresi, kur, lai apturētu bīstamo autovadītāju, policijai nācās pielietot šaujameroci. Pakaļdzīšanās laikā cieta viens no policistiem, kurš ar dažādām traumām tika nogādāts medicīnas iestādē, kā arī tika bojāti vairāki transportlīdzekļi. Policijas darbinieki agresīvo autovadītāju aizturēja. Noskaidrojot autovadītāja identitāti, tika konstatēts, ka šī persona jau ir izsludināta meklēšanā par citiem noziedzīgiem nodarījumiem. Šobrīd vīrietis izcieš cietumsodu par citu iepriekš izdarītu noziedzīgu nodarījumu.

Kā paredzēts Krimināllikuma 262. panta ceturtajā daļā, automašīnas AUDI A6 vadītājam tika inkriminēta noziedzīga nodarījuma izdarīšana par ceļu satiksmes noteikumu vai transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kas vada transportlīdzekli alkohola, narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē, un ja tās rezultātā cietušajam nodarīts smags miesas bojājums vai tā izraisījusi cilvēka nāvi un noziedzīgu nodarījumu, kā arī par uzbrukumu varas pārstāvim vai citai valsts amatpersonai sakarā ar tās likumisku dienesta darbību un par uzbrukumu personai sakarā ar tās līdzdalību noziedzīga vai cita prettiesiska nodarījuma novēršanā vai pārtraukšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 269. panta pirmajā daļā [15].

No minētā izriet, ka transportlīdzekļa vadītājam par bēgšanas faktu ir piemērojama tikai tobrīd spēkā esošajā Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzētā administratīvā atbildība, neraugoties uz to, ka bēgošā transportlīdzekļa apturēšanai tika pielietoti šaujameroci, un to, ka bēgšanas laikā transportlīdzekļa vadītājs izdarīja

divus noziedzīgus nodarījumus, kas minēti Krimināllikuma 262. panta ceturtajā daļā un 269. panta pirmajā daļā.

Rakstā paustais autora viedoklis ir pamatots arī ar profesionālo pieredzi bēgošu transportlīdzekļu vadītāju aizturēšanā, tostarp ar šaujamoču pielietošanu, pildot dienesta pienākumus Valsts policijā.

Darba mērķis

1. Noskaidrot ar transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu saistīto tiesisko problemātiku.
2. Noskaidrot nepieciešamības kriminalizēt transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu tiesiskos aspektus.
3. Izstrādāt priekšlikumus konstatētās problemātikas risināšanai.

Materiāls un metodes

Darbā tika izmantoti nacionālie politikas plānošanas dokumenti, normatīvie akti un tiesu spriedumi.

Pētījumā ir izmantotas šādas tiesību normu interpretācijas metodes – gramatiskā, vēsturiskā, teleoloģiskā un sistēmiskā interpretācijas metode. Tiesību normu gramatiskā interpretācijas metode tika izmantota, lai nonāktu pie pētījuma secinājuma, pētot tiesību normu jēgu no gramatiskā viedokļa. Vēsturiskā tiesību normu interpretācijas metode tika izmantota, lai noskaidrotu tiesību normu jēgu, ņemot vērā apstākļus, uz kuriem pamatojoties tā radīta, tiesību normu attīstību un pilnveidošanos, attiecinot to uz pētījuma nosaukumā ietverto problemātiku. Teleoloģiskā tiesību normu interpretācijas metode tika izmantota, lai noskaidrotu tiesību normu jēgu un ar tām sasniedzamos mērķus. Sistēmiskā tiesību normu interpretācijas metode tika izmantota, lai noskaidrotu tiesību normas jēgu saistībā ar citām tiesību normām, piemēram, ar blanketu normu, proti, pēc ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma, ņemot vērā radītās sekas, vainīgajam iestājas administratīvā atbildība vai kriminālatbildība, kas attiecīgi ir paredzēta Ceļu satiksmes likumā vai Krimināllikumā.

Pētījuma ietvaros tika izmantotas šādas pētniecības metodes – datu salīdzinošā, analīzes, aprakstošā un empīriskā metode. Salīdzinošā metode tika izmantota, lai salīdzinātu pētījumā gūtos datus, atrastu tajos kopīgo un atšķirīgo. Analīzes metode tika izmantota, lai analizētu salīdzināšanas rezultātā gūtos datus, proti, kopīgo un atšķirīgo, un rezultātus izmantotu priekšlikumu izstrādāšanā. Aprakstošā metode tika izmantota normatīvajos aktos ietverto tiesību normu un tiesu spriedumos atspoguļoto faktisko apstākļu aprakstīšanai, kas ir attiecināmi uz pētījuma priekšmetu. Empīriskā metode tika izmantota, lai pētījumā gūtu datus, kas ir balstīti uz autora profesionālo pieredzi.

Pētījuma jautājumi:

1. Kāds ir bēgšanas skaidrojums?
2. Kā Ceļu satiksmes likumā paredzētais administratīvais sods par bēgšanu ietekmē likumā paredzēto soda mērķi?
3. Kāds ir nepieciešamības kriminalizēt bēgšanu tiesiskais aspekts?

Transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas tiesiskā regulējuma analīze

Ceļu satiksmes likuma ceturtajā un piektajā daļā ir nošķirti divi administratīvo pārkāpumu sastāvi, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadītāja nepakļaušanos apturēt transportlīdzekli pēc pieprasījuma, proti, aplūkojamā panta ceturtajā daļā paredzēts, ka par nepakļaušanos tādas personas prasībai apturēt transportlīdzekli, kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus, piemēro brīdinājumu vai naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam triju naudas soda vienību apmērā [2, 52.panta ceturajā daļā]. Administratīvās atbildības piemērošana, piemērojamais soda veids un mērs par šādu pārkāpumu, autora ieskatā, ir pamatots un samērīgs.

Atšķirībā no aplūkojamā panta piektajā daļā minētā administratīvā pārkāpuma sastāva panta ceturtajā daļā minētais administratīvais pārkāpums ir saistīts ar pilnvarotās amatpersonas prasību neizpildīšanu pēc pirmreizējā pieprasījuma.

Savukārt Ceļu satiksmes likuma piektajā daļā paredzēts, ka par nepakļaušanos tādas personas atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu), kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus, piemēro naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no divsimt četrdesmit līdz četrsimt naudas soda vienībām un atņem transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz pieciem gadiem [2, 52.panta piektajā daļā].

Autora ieskatā, administratīvās atbildības piemērošana, piemērojamais soda veids un mērs par aplūkojamā panta piektajā daļā paredzēto pārkāpumu nav nedz pamatots, nedz samērīgs, nedz tas sasniedz Administratīvās atbildības likuma 13. pantā definēto soda mērķi.

Ceļu satiksmes likuma 52. panta piektajā daļā minētais administratīvais pārkāpums ir izdarāms tikai ar tiešu nodomu un aktīvu pret darbību amatpersonu aicinājumam apturēt transportlīdzekli.

Kriminālatbildības paredzēšana par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu, pēc autora domām, ir samērīga un atbilstoša un tā ir salīdzināma ar Krimināllikuma 281. panta otrajā daļā un 262.¹ panta otrajā daļā paredzētajiem noziedzīgu nodarījumu sastāviem. To līdzība izpaužas apstākļi, ka tie ir noziedzīgi nodarījumi, kuru izdarīšanas iemesls ir izvairīšanās no atbildības par citu iepriekš izdarītu administratīvu pārkāpumu vai noziedzīgu nodarījumu. Šo noziedzīgo nodarījumu sastāvi ir formāli, tas nozīmē, ka nav nepieciešams, lai iestātos materiālas sekas, un noziedzīgs nodarījums ir uzskatāms par pabeigtu ar brīdi, kad persona uzdodas par citu personu, lai izvairītos no administratīvās atbildības vai kriminālatbildības.

Arī ceļu satiksmes negadījuma vietas atstāšana, ja to ir izdarījis negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa vadītājs, ja viņa izraisītajā negadījumā cietušajai personai ir nodarīti vismaz viegli miesas bojājumi, ir uzskatāms par pabeigtu noziedzīgu nodarījumu, tiklīdz persona ceļu satiksmes negadījuma vietu ir pametusi un nav rīkojusies atbilstoši ceļu satiksmes noteikumu prasībām neatkarīgi no tā, vai persona vēlāk ir pieteikusies policijā vai ne.

Abu aprakstīto noziedzīgo nodarījumu vainas forma ir tiša, proti, noziedzīgie nodarījumi ir izdarīti ar tiešu nodomu.

Paredzot kriminālatbildību transportlīdzekļa vadītājam par bēgšanu, nepakļaujoties atkārtotai vai vairākkārtējai pilnvaroto amatpersonu prasībai apturēt transportlīdzekli, noziedzīgais nodarījums būtu uzskatāms par pabeigtu ar bēgšanas uzsākšanas brīdi, nepakļaujoties vismaz divām prasībām apturēt transportlīdzekli, neatkarīgi no vajāšanas rezultāta. Apdraudējuma objekts šajā gadījumā būtu satiksmes drošība.

No Ceļu satiksmes likuma 25. panta pirmās daļas izriet, ka mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja pienākums ir uzrādīt dokumentus policijas darbiniekam, robežsargam vai muitas amatpersonai, tādējādi šīs amatpersonas ir tiesīgas pieprasīt transportlīdzekļa vadītājam apturēt viņa vadīto transportlīdzekli [2, 25. *panta pirmā daļa*].

Policijas amatpersonu tiesība apturēt transportlīdzekli izriet arī no Likuma "Par policiju" 12. panta 20. punkta, 19. panta sestās daļas, 19.¹ panta piektās daļas, turklāt šādas tiesības ir gan Valsts policijas, gan Pašvaldības policijas, gan Ostas policijas amatpersonām [6, 12. *panta 20. punkts*, 19. *panta sestā daļa*, 19.1 *panta piektā daļa*]. Robežsarga tiesības apturēt transportlīdzekļus kontrolei izriet no Robežsardzes likuma 15. panta pirmās daļas 1. punkta [14, 15. *panta pirmās daļas 1. punkts*].

Saskaņā ar Muitas likuma 14. panta otrās daļas 3. punktu Ministru kabinets nosaka kārtību, kādā muitas amatpersona veic transportlīdzekļa apturēšanu Latvijas Republikas muitas teritorijā muitas kontroles veikšanai un nogādā transportlīdzekli muitas iestādē muitas kontroles veikšanai [10, 14. *panta otrās daļas 3. punkts*]. Savukārt muitas amatpersonu tiesības apturēt bēgoša transportlīdzekļa vadītāju izriet arī no 2017. gada 8. augusta Ministru kabineta noteikumiem Nr. 468 "Noteikumi par atsevišķiem muitas kontroles veidiem" 30. punkta, kurā paredzētas muitas amatpersonas tiesības, izmantojot Valsts ieņēmuma dienesta operatīvo transportlīdzekli ar iedegtu mirgojošu zilu bākuguni un ieslēgtu skaņas signālu, ar skaļruņa palīdzību dodot atkārtotu norādījumu apturēt transportlīdzekli un nepieciešamības gadījumā piesaistot Valsts policiju [8, 30. *punkts*].

Aprakstīto normatīvo aktu salīdzināšana un analīze netieši norāda uz pazīmēm, kas būtu par pamatu bargākas atbildības noteikšanai transportlīdzekļa vadītājam par bēgšanu.

Kriminālatbildība kā priekšnosacījums likumā paredzētā soda mērķa sasniegšanai

Kaut gan transportlīdzekļa vadītāja pienākums apturēt transportlīdzekli ir gadījumā, ja transportlīdzekļa apturēšanu veic valsts policijas darbinieks, robežsargs vai muitas amatpersona, tiesu praksē tomēr lielākoties ir sastopami gadījumi, kas saistīti ar nepakļaušanos tieši valsts policijas amatpersonu prasībām. Turpmāk tiks analizēti vairāki šādi gadījumi.

Ar 2018. gada 4. jūlija Rēzeknes tiesas spriedumu persona A. ir atzīta par vainīgu noziedzīgu nodarījumu izdarīšanā, kas paredzēti Krimināllikuma 262. panta pirmajā daļā un 312. pantā, un sodīta. Pēc noziedzīgo nodarījumu kopības un spriedumu kopības

personai A. galīgais sods noteikts – brīvības atņemšana uz 5 (pieciem) mēnešiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 3 (trīs) gadiem 8 (astoņiem) mēnešiem un 14 (četrpadsmit) dienām.

No sprieduma aprakstošās un motīvu daļas ir redzams, ka persona A. vadīja transportlīdzekli BMW, atrodoties alkohola ietekmē, bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības ir atņemtas) un izvairījās no tiesību ierobežošanas soda izciešanas, kas tika noteikts ar 2015. gada 6. maija Rēzeknes tiesas spriedumu. Spriedumā teikts, ka apsūdzētā vadītajā transportlīdzeklī noziedzīgā nodarījuma izdarīšanas brīdī ir atradušies četri pasažieri un ka apsūdzētais, vadot transportlīdzekli apdzīvotā vietā, ir pārsniedzis atļauto braukšanas ātrumu, kā arī nav pakļāvies Valsts policijas darbinieku prasībai apturēt transportlīdzekli, turpinājis vadīt transportlīdzekli (bēdzis) un izraisījis ceļu satiksmes negadījumu. Tiesa šādas darbības vērtēja kā izteiktu noziedzīgu pašpaļāvību, kas būtiski apdraudēja citu ceļu satiksmes dalībnieku, kā arī apsūdzētā transportlīdzekļa pasažieru veselību un dzīvību. Tiesa vērtēja apsūdzētā rīcību kā klaji nihilistisku un sabiedriski bīstamu.

No analizētā tiesas sprieduma ir redzams, ka personas A. bēgšanas iemesls bija transportlīdzekļa vadīšana, atrodoties alkohola ietekmē un bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, kas ir atņemtas, un laikā, kad personai A. ir piemērots tiesību ierobežošanas sods, par ko ir paredzēta kriminālatbildība. Un no sprieduma ir redzams, ka personas A. bēgšana tika pārtraukta brīdī, kad tā izraisīja ceļu satiksmes negadījumu [11].

Ar 2018. gada 14. septembra Rīgas Apgabaltiesas Krimināllietu kolēģijas spriedumu¹ krimināllietā Nr. 11520021615 ir atcelts Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2018. gada 7. februāra spriedums un apsūdzētais A. L. ir atzīts par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 262.¹ pantā, un sodīts ar piespiedu darbu uz 120 (simt divdesmit) stundām, atņemot tiesības vadīt transportlīdzekļus uz 2 (diviem) gadiem par to, ka ir vadījis transportlīdzekli BMW 730 pa Dantes ielu no Tilta ielas puses Dambja ielas virzienā, Rīgā, bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, kas ir atņemtas, un pēc transportlīdzekļa apturēšanas atteicās no medicīniskās pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai asinīs un narkotisko, psihotropo vielu ietekmes pārbaudes.

Analizējot spriedumu, secināms, ka persona A. L. transportlīdzekli ir apturējusi tikai pēc tam, kad A. L. vadītā transportlīdzekļa braukšanas trajektoriju aizšķērsoja policijas dienesta transportlīdzeklis un tikai pēc ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanas ar to. Faktiski persona A. L. bēga un transportlīdzekli apturēja tikai pēc satiksmes negadījuma izraisīšanas, ietriecoties Valsts policijas transportlīdzeklī. No sprieduma motīvu daļas izriet, ka A. L. vadīja transportlīdzekli bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, atrodoties narkotisko vielu ietekmē, kas ir konstatēta klīniski, tādējādi secināms, ka bēgšana bija saistīta ar izvairīšanos no kriminālatbildības par transportlīdzekļa vadīšanu bez

¹ Šajā un nākamajā analizētajā tiesu spriedumā raksta autors bija procesa virzītājs pirmstiesas kriminālprocesā un apsūdzības uzturētājs tiesā.

transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības ir atņemtas) un atrodies narkotisko vielu ietekmē, kas bija gan bēgšanas, gan atteikšanās no medicīniskās pārbaudes iemesls [12].

Ar 2019. gada 18. februāra Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas spriedumu krimināllietā Nr. 11520080416 apsūdzētais A. ir atzīts par vainīgu noziedzīgu nodarījumu izdarīšanā, kas paredzēti Krimināllikuma 253.² panta pirmajā daļā, 262. panta otrajā daļā un 262.¹ panta otrajā daļā, un sodīts. Kā galīgais sods pēc noziedzīgu nodarījumu kopības, veicot daļēju sodu saskaitīšanu, A. ir noteikts – brīvības atņemšana uz 10 (desmit) mēnešiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 5 (pieciem) gadiem, par to, ka A. vadīja transportlīdzekli BMW 318, ar kuru brauca pa Kreimeņu ielu no Meldru ielas puses Augusta Dombrovska ielas virzienā, Rīgā, bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, atrodies narkotisko vielu ietekmē, izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kurā vieglus miesas bojājumus guva persona B., pēc negadījuma izraisīšanas A. atstāja ceļu satiksmes negadījuma vietu bēgot.

No sprieduma motīvu daļas izriet, ka personas A. bēgšanas iemesls bija saistīts ar izvairīšanos no kriminālatbildības par narkotisko vielu lietošanu gada laikā pēc administratīvā soda uzlikšanas un brīdinājuma izteikšanas un par transportlīdzekļa vadīšanu bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, atrodies narkotisko vielu ietekmē. Taču ceļu satiksmes negadījuma vietas atstāšana bija saistīta arī ar kriminālatbildības iestāšanos par miesas bojājumu nodarīšanu transportlīdzekļa pasažierim, kas atradās personas A. vadītajā transportlīdzeklī [13].

Ar 2019. gada 26. aprīļa Zemgales rajona tiesas spriedumu apsūdzētais A. ir atzīts par vainīgu noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, kas paredzēts Krimināllikuma 262.¹ panta pirmajā daļā, un sodīts ar brīvības atņemšanu uz 4 (četriem) mēnešiem un transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz 4 (četriem) gadiem.

No sprieduma aprakstošās un motīvu daļas ir redzams, ka persona A. vadīja transportlīdzekli bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (transportlīdzekļa vadīšanas tiesības noteiktā kārtībā nav iegūtas), bēga no policijas, izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, nobraucot no ceļa braucamās daļas, un pēc negadījuma atteicās no medicīniskās pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai asinīs un narkotisko, toksisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmes pārbaudes. Alkohola ietekme personai A. ir konstatēta klīniski. Secināms, ka personas A. bēgšanas iemesls bija transportlīdzekļa vadīšana bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām un atrodies alkohola ietekmē [18].

No analizētajiem tiesu spriedumiem ir redzams, ka tie ir saistīti ar noziedzīgu nodarījumu izdarīšanu, kas ir vērsti pret satiksmes drošību, taču tiesu praksē ir arī gadījumi, kad transportlīdzekļa vadītāja bēgšana ir saistīta ar citu, smagāku, noziedzīgu nodarījumu izdarīšanu, piemēram, bēgšana pēc bruņotas laupīšanas, kā tas atspoguļots 2015. gada 23. janvāra Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas spriedumā lietā Nr. 11331073813 [4]. Šādos gadījumos transportlīdzekļa vadītāja bēgšana ir īpaši bīstama satiksmes un sabiedrības drošībai.

Šobrīd transportlīdzekļa vadītāja bēgšana ir administratīvs pārkāpums, nevis noziedzīgs nodarījums, un transportlīdzekļa vadītāja bēgšana nav neviena noziedzīga nodarījuma kvalificējošā pazīme, tādēļ ir loģiski, ka bēgšanas fakts lēmumā par personas saukšanu pie kriminālatbildības par tāda noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, kas ir saistīts ar bēgšanu, bieži netiek atspoguļots.

Raksta autora darba pieredzē ir bijis gadījums, kad bēgošā transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas laikā izraisītā ceļu satiksmes negadījumā bojā gāja notriekts gājējs, taču nedz lēmumā par personas saukšanu pie kriminālatbildības, nedz spriedumā tas netika aprakstīts, jo bēgšana nav noziedzīga nodarījuma kvalificējošā pazīme. Apsūdzētais konkrētajā gadījumā tika saukts pie kriminālatbildības par noziedzīgu nodarījumu izdarīšanu, kas paredzēti Krimināllikuma 262. panta ceturtajā daļā, 262.¹ panta otrajā daļā, 253.² panta pirmajā daļā un 253. panta pirmajā daļā. Ar pirmās instances tiesas spriedumu personai tika noteikts sods pēc noziedzīgu nodarījumu kopības brīvības atņemšana uz 8 (astoņiem) gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 5 (pieciem) gadiem, bez mantas konfiskācijas un probācijas uzraudzība uz 2 (diviem) gadiem.

Savukārt citā gadījumā pēc tikko uzsāktas bēgšanas transportlīdzekļa vadītājs izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kurā bojā gāja viņa vadītā transportlīdzekļa pasažieris, bet pasažiere guva smagus miesas bojājumus. Ar apgabaltiesas spriedumu apsūdzētais tika sodīts par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, kas paredzēts Krimināllikuma 262. panta ceturtajā daļā, ar brīvības atņemšanu uz 6 (sešiem) gadiem un 6 (sešiem) mēnešiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz 8 (astoņiem) gadiem.

No šajā nodaļā analizētajiem un apkopotajiem tiesu spriedumiem ir secināms, ka administratīvais sods, kas šobrīd ir paredzēts par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu, ir pārāk maigs, tādēļ nesasniedz likumā paredzēto mērķi un neattur pārkāpuma izdarītājus un citas personas no pārkāpumu izdarīšanas nākotnē, līdz ar to rada potenciālu sabiedrības un satiksmes drošības apdraudējumu.

Ņemot vērā minēto, tad, kriminalizējot transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu, tas būtu klasificējams kā noziedzīgs nodarījums ar formālu sastāvu, kura objekts ir satiksmes drošība, objektīvā puse – aktīva darbība, subjekts – transportlīdzekļa vadītājs, subjektīvā puse – tiešs nodoms. Noziedzīga nodarījuma sastāvs būtu konstatējams ar transportlīdzekļa vadītāja nepakļaušanos apturēt transportlīdzekli jau pēc otrā pieprasījuma to izdarīt.

Krimināllikumā paredzētajai atbildībai par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu ir jābūt tuvu tādai, kāda ir paredzēta par negadījuma vietas atstāšanu, ja negadījuma rezultātā ir iestājušās Krimināllikuma 260. pantā paredzētās sekas un negadījuma vietu ir atstājis negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa vadītājs, proti, brīvības atņemšana uz laiku līdz trim gadiem vai īslaicīga brīvības atņemšana, vai piespiedu darbs, vai naudas sods, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz septiņiem gadiem [3, 262.1panta otrā daļa].

Sabiedrības ieguvums

Darbs pie ceļu satiksmes drošības uzlabošanas un ceļu satiksmes negadījumu novēršanas, samazinot cietušo un bojāgājušo skaitu, ir viens no Eiropas Savienības mērķiem tuvākajos gados. Šāds uzdevums ir ietverts gan Eiropas Savienības, gan Latvijas politikas plānošanas dokumentos ceļu satiksmes drošības jomā. Eiropas Komisijas 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” saistībā ar ceļu satiksmes drošību izvirzīts ambiciozs mērķis – līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu Eiropas Savienības mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam, tālāk turpinot proporcionālu bojāgājušo skaita samazinājumu līdz 2050. gadam.

Eiropas Komisijas 2010. gada 20. jūlija paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”, atsaucoties uz Eiropas Savienības izvirzīto mērķi 2020. gadam par bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu, tiek norādīts, ka ir jānodrošina tādu pasākumu kopums, kas sabalansēti aptvers visas nozares, kuras ir tiešā vai netiešā mērā saistītas ar ceļu satiksmes drošību.

Savukārt aktuāls Latvijas nacionālais politikas plānošanas dokuments ir 2017. gada 4. aprīļa Ministru kabineta rīkojums Nr. 180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam”. Dokumenta mērķis ir panākt, lai 2020. gadā ceļu satiksmes negadījumos cietušo un bojāgājušo skaits samazinātos par 50 %, salīdzinot ar 2010. gadu. Viens no nacionālā politikas plānošanas dokumentā paredzētajiem rīcības pasākumiem plānā paredzētā mērķa sasniegšanai ir grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē. Vienlaikus Ceļu satiksmes drošības plānā ir norādīta atsauce uz Valsts policijas un Latvijas Universitātes 2015. gadā veikto pētījumu par smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem, kas notikuši laika posmā no 2013. gada 1. jūlija līdz 2014. gada 30. jūnijam, un to ietekmējošiem faktoriem. Pētījumā ir arī norādīts, ka, veicot analīzi par apstākļiem smago ceļu satiksmes negadījuma brīdī, tika secināts – 40 % ceļu satiksmes negadījumu ir saistīti ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, savukārt alkohola vai citu apreibinošo vielu lietošana ir bijusi par vienu no iemesliem 11 % ceļu satiksmes negadījumu. Lai arī tikai 11 % no smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem pētījumā ietvertajā laika periodā ir izraisītas alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē, secināts, ka 54,4 % no šiem vadītājiem ir jau iepriekš sodīti par braukšanu reibumā (41,7 % motociklu, mopēdu vai motorolleru vadītāju, savukārt 58,3 % vieglā automobiļa vadītāju) [9].

No minētā izriet, ka atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana un transportlīdzekļu vadīšana alkohola ietekmē ir viens no smagu ceļu satiksmes negadījumu izraisīšanas iemesliem. Savukārt no raksta iepriekšējā nodaļā analizētajiem tiesu spriedumiem izriet, ka bēgšana lielākoties ir saistīta gan ar braukšanas ātruma pārsniegšanu, gan ar transportlīdzekļa vadīšanu, transportlīdzekļa vadītājam atrodoties alkohola ietekmē.

Varētu prognozēt, ka transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas kriminalizēšana, pirmkārt, atturēs transportlīdzekļu vadītājus no bēgšanas, otrkārt, tā novērsīs bēgšanas dēļ izraisītos ceļu satiksmes negadījumus, tostarp ar cietušajām un bojāgājušajām personām, tādējādi, virzoties uz Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentā izvirzīto mērķi, proti, panākt, lai 2050. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits tuvotos nullei.

Secinājumi

Transportlīdzekļa vadītāja bēgšanas iemesli galvenokārt ir saistīti ar centieniem izvairīties no atbildības par iepriekš izdarītiem administratīviem pārkāpumiem vai noziedzīgiem nodarījumiem, par kuru izdarīšanu bieži ir paredzēta bargāka atbildība nekā par pašu bēgšanu.

Transportlīdzekļa vadītāja rīcība – bēgšana – viņam rada ilūziju par iespēju izvairīties no administratīvās atbildības vai kriminālatbildības, taču transportlīdzekļa vadītāja vajāšana gandrīz visos gadījumos beidzas ar vadītāja apturēšanu un notveršanu vai ar bēgošā transportlīdzekļa vadītāja izraisītu ceļu satiksmes negadījumu ar cietušajiem, bojāgājušajiem vai bez tiem.

Satiksmes drošības apdraudējums bēgšanas laikā galvenokārt ir saistīts ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, atsevišķos gadījumos braucot ar ātrumu, kas ir tuvu 200 km/h, vai bēgšanas laikā vadot transportlīdzekli, vadītājam atrodoties alkohola, narkotisko vai psihotropo vielu ietekmē, ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām vai bez tām.

Bēgšanas kriminalizēšana palīdzēs atturēt transportlīdzekļu vadītājus no bēgšanas un vienlaikus samazināt izraisīto ceļu satiksmes negadījumu skaitu ar cietušajiem, bojāgājušajiem vai bez tiem, tādējādi tuvinot Latvijas satiksmes drošības rādītājus Eiropas Savienības izvirzītajam ambiciozajam mērķim, lai 2050. gadā nebūtu ceļu satiksmes negadījumi ar bojāgājušām personām.

Atbildībai par transportlīdzekļa vadītāja bēgšanu ir jābūt pielīdzināmai atbildībai, kāda ir paredzēta par ceļu satiksmes negadījuma vietas atstāšanu, ja negadījuma rezultātā iestājas Krimināllikuma 260. pantā paredzētās sekas.

Kā priekšlikumu autors piedāvā Krimināllikuma XXI nodaļu (Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību) papildināt ar Krimināllikuma 262.² pantu un izteikt to šādā redakcijā:

“Par nepakļaušanos tādas personas atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (par bēgšanu), kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus – soda ar brīvības atņemšanu uz laiku līdz trim gadiem vai ar īslaicīgu brīvības atņemšanu, vai ar piespiedu darbu, vai ar naudas sodu, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz septiņiem gadiem.”

Lai sasniegtu politikas plānošanas dokumentos paredzētos mērķus, svarīgi ir sabiedrību informēt un izglītēt par to, kādas juridiskās sekas bēgšanas rezultātā iestāsies noziedzīga nodarījuma subjektam.

Piemēram, viens no iemesliem, kādēļ negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa vadītājs bieži izdara Krimināllikuma 262.¹ panta otrajā daļā paredzēto noziedzīgo nodarījumu, atstājot ceļu satiksmes negadījuma vietu, ja ir iestājušās Krimināllikuma 260. pantā paredzētās sekas, ir transportlīdzekļu vadītāju nezināšana un nepietiekama izglītība par rīcību pēc ceļu satiksmes negadījuma, ja ceļu satiksmes negadījumā ir cietušas personas.

Legal Aspects of Vehicle Escape Criminalisation

Abstract

The current legal regulation in Latvia regarding the fleeing of a driver or the failure to comply with the repeated requirement of such a person to stop a vehicle (for escape), which has been authorised to check the driver's documents, provides for administrative responsibility, namely that the moped driver is subject to a fine of one hundred and seventy euros, while the driver of another vehicle (except drivers of bicycles) apply administrative arrest from ten to fifteen days, imposed fines ranging from a thousand two hundred to a thousand four hundred euros and subtract the right to drive for four years.

An escape may be caused by a reason or without it, for example, by checking the level of training of police officers or technical capabilities of vehicles. Secondly, the escape may be linked to a person's efforts to avoid liability for an administrative offence previously committed or a criminal offence or a person being surprised at the time of committing a criminal offence. Thirdly, it may be related to other criminal consequences, for example, a person who has suitable means of security within the framework of criminal proceedings – arrest and search for that person, which will result in the person being placed in custody.

Efforts to avoid administrative responsibility or criminal liability are the most frequent reasons for the driver's escape, since at the time of the start of the escape; the driver who has decided to do so has a false impression of a successful escape, which for various reasons ends in capturing the persecuted driver.

According to the Author, the deliberate escape of the driver without being subject to the requirement of authorised officials to suspend the vehicle is mainly related to a threat to public safety and road safety, as the driver is fleeing, a variety of unacceptable road traffic offences are committed, resulting in the risk of other road users, including vulnerable, pedestrian, cycling mopeds, and motorcycle drivers, not only on the roads but also in other places that are not intended for driving vehicles, namely sidewalks, pedestrian roads, cycling paths, etc., as well as in places where driving cannot even be imagined, for example, forests, meadows, squares, parks, children's playgrounds, courtyards and other places.

Generally, the escape concludes with capturing the pursued driver immediately after the road accident he has caused.

The causes of creating a road accident vary, mainly due to over-speeding or driving the vehicle under the influence of alcohol, narcotics, psychotropic and other intoxicating substances.

When fleeing, the person pays more attention to what is happening in the rear of his vehicle, by controlling the behaviour of the operating vehicle and the personnel, thereby avoiding road traffic control in the direction of driving, so that the driver's actions are delayed, they do not reduce the speed of the vehicle in due time, make erroneous decisions, etc.

If the vehicle is driven under the influence of alcohol, narcotic, psychotropic or other intoxicating substances, it must be considered that the driver's response time is increasing, so that the driver reacts late to any change in the traffic situation.

Simultaneously, as the driving speed increases the driver's visual angle decreases and creates a visual tunnel effect that prevents the driver from avoiding timely predictable changes in road conditions compared to normal driving conditions.

During the flight, the vehicle's speed often reaches the 200 km/h mark or even more.

The driver of the pursuing vehicle is in a more privileged position than the driver of the fleeing vehicle because the behaviour of the fleeing driver is predictable, the traffic situation and the future direction of travel within sight are predictable and allow for more successful pursuit.

The flight shall normally result in a road accident caused by the driver of the fleeing vehicle, with or without victims or fatalities. In the Author's view, the consequences of the road accident caused are not predictable; if no one suffers, it is a success.

The current legal regulation does not achieve the purpose of punishment provided for in Article 22 of the Latvian Code of Administrative Violations, namely, administrative punishment is a means of liability and is applied to educate a person who has committed an administrative violation in the spirit of observance of laws and so that the offender, as well as other persons, does not commit a new offense.

It must be regarded that the purpose of administrative penalty is not achieved, according to the statements regularly published on the website of the State Police regarding the capture of the driver of another fleeing vehicle, describing road traffic offences committed by the driver. This assertion is confirmed by publicly available anonymised court judgments, which show that the flight of drivers is a common offense caused by a previous administrative or criminal offense and that road accidents with or without victims occur during the escape.

In the opinion of the Author, there are sufficient grounds for deciding on the criminalisation of the driver's flight and the criminalisation of the driver for non-compliance with the repeated or repeated requirement of a person to suspend a vehicle (for escape) authorised to inspect the driver's documents.

Keywords: driver, disobedience, escape, road accident, traffic violation, criminalisation.

Literatūra

1. Administratīvās atbildības likums. 25.10.2018. likums. *Latvijas Vēstnesis*. 225, 14.11.2018. Stājies spēkā 01.07.2020. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/303007-administrativas-atbildibas-likums> [sk. 28.04.2020.].
2. Ceļu satiksmes likums. 01.10.1997. likums. *Latvijas Vēstnesis*. 274/276, 21.10.1997. Stājies spēkā 04.11.1997. Iegūts no: <https://likumi.lv/doc.php?id=45467> [sk. 28.04.2020.].
3. Krimināllikums. 17.06.1998. likums. *Latvijas Vēstnesis*. 199/200, 08.07.1998. Stājies spēkā 01.04.1999. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/88966-kriminallikums> [sk. 28.04.2020.].
4. Latgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2015. gada 23. janvāra spriedums krimināllietā Nr. 11331073813.
5. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss. 07.12.1984. *Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas Augstākās padomes un Valdības Ziņotājs*. 51, 20.12.1984. Stājies spēkā 01.07.1985. Zaudējis spēku 01.07.2020. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/89648-latvijas-administrativo-parkapumu-kodekss> [sk. 28.04.2020.].
6. Likums par policiju. 04.06.1991. likums. *Latvijas Republikas Augstākās padomes un Valdības Ziņotājs*. 31/32, 15.08.1991.; *Diena*. 126, 05.07.1991. Stājies spēkā 04.06.1991. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/67957-par-policiju> [sk. 28.04.2020.].
7. Ministru kabineta noteikumi Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi”. 02.06.2015. Ministru kabineta noteikumi. *Latvijas Vēstnesis*. 122, 27.06.2015. Stājies spēkā 01.01.2016. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi> [sk. 28.04.2020.].
8. Ministru kabineta noteikumi Nr. 468 “Noteikumi par atsevišķiem muitas kontroles veidiem”. 08.08.2017. Ministru kabineta noteikumi. *Latvijas Vēstnesis*. 161, 15.08.2017. Stājies spēkā 16.08.2017. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/292867-noteikumi-par-atseviskiem-muitas-kontroles-veidiem> [sk. 28.04.2020.].
9. Ministru kabineta rīkojums Nr. 180 “Par ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam”. 04.04.2017. Ministru kabineta rīkojums. *Latvijas Vēstnesis*. 72, 07.04.2017. Stājies spēkā 04.04.2017. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/289986-par-celu-satiksmes-drosibas-planu-2017-2020-gadam> [sk. 30.04.2020.].
10. Muitas likums. 02.06.2016. likums. *Latvijas Vēstnesis*. 119, 21.06.2016. Stājies spēkā 05.07.2016. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/283024-muitas-likums> [sk. 30.04.2020.].
11. Rēzeknes tiesas 2018. gada 4. jūlija spriedums krimināllietā Nr. 11331047918.
12. Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2018. gada 14. septembra spriedums krimināllietā Nr. 11520021615.
13. Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2019. gada 18. februāra spriedums krimināllietā Nr. 11520080416.
14. Robežsardzes likums. 27.11.1997. likums. *Latvijas Vēstnesis*. 329/330, 16.12.1997.; *Latvijas Republikas Saeimas un Ministru kabineta Ziņotājs*. 1, 08.01.1998. Stājies spēkā 01.01.1998. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/46228-robeszardzes-likums> [sk. 30.04.2020.].
15. Valsts policija. 06.04.2020. Kriminālvajāšanai nodota lieta par pērn Ogrē aizturētu auto vadītāju, kurš bēga no policijas. Iegūts no: <http://www.vp.gov.lv/?id=69&said=69&relid=16864> [sk. 28.04.2020.].
16. Valsts policija. 15.04.2020. Liel dienās ceļu policisti noķer meklēšanā esošu personu. Iegūts no: <http://www.vp.gov.lv/?id=69&said=69&relid=16872> [sk. 28.04.2020.].
17. Valsts policija. 27.04.2020. Policija noķer autovadītāju, kuru pieviļ video spēlēs gūtās prasmes. Iegūts no: <http://www.vp.gov.lv/?id=69&said=69&relid=16884> [sk. 28.04.2020.].
18. Zemgales rajona tiesas 2019. gada 26. aprīļa spriedums krimināllietā Nr. 11310073018.