

KRIMINĀLATBILDĪBA PAR CEĻU SATIKSMES NOTEIKUMU UN TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANU

CRIMINAL LIABILITY FOR THE VIOLATION OF THE ROAD TRAFFIC REGULATIONS AND VEHICLE OPERATION REGULATIONS

Ilana Golubova

Rēzeknes Tehnoloģiju akadēmija, ilana20@inbox.lv, Jēkabpils, Latvija

Zinātniskais vadītājs Dr. iur. **Dainis Mežulis**

Abstract. *The constant increase in the number of vehicles in Latvia during the last twenty years has significantly increased the intensity of road traffic, thus causing an increase in the number of road traffic accidents. Holding a person criminally liable under Section 260 of the Criminal Law that provides for liability for the violation of the road traffic regulations and vehicle operation regulations is mostly affected by the precise determination of what a breach of these regulations is. However, there are several open theoretical and practical questions and the most important of which are shortcomings in the definition of a vehicle in Section 261 of the Criminal Law, which, as theoretical research and case-law has shown, hinders the achievement of the aim of the legal provision included in Section 260 of the Criminal Law in accordance with its meaning.*

Keywords: *Criminal Law, definition of a vehicle.*

Ievads

Mūsdienās transportlīdzekļu loma sāk ieņemt arvien svarīgāku lomu katra cilvēka privātajā dzīvē un profesionālajā darbībā. Iedzīvotāju nodrošinātība ar dažāda veida transportlīdzekļiem nemitīgi pieaug, par ko liecina Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits, kurš no pusmiljona 1997.gadā līdz šodienai ir dubultojies un sastāda jau 982127 transportlīdzekļu vienības (*Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2021*). Līdz ar to, pieaugot ceļu satiksmes intensitātei, neizbēgami palielinās arī ceļu satiksmes negadījumu skaits. Lai gan pēdējo desmitgažu laikā ceļu satiksmes drošība valstī ir ievērojami uzlabojusies, bojā gājušo un ievainoto skaits joprojām ir pārāk liels. Ar nožēlu jāatzīst, ka salīdzinājumā ar citām Eiropas Savienības valstīm nāves gadījumu skaits ceļu satiksmē Latvijā ir teju divreiz lielāks, nekā, piemēram, kaimiņvalstīs Igaunijā un Lietuvā (*Eiropas Parlaments, 2021*).

Ievērojamo skaitu negadījumu izraisa ceļu satiksmes dalībnieku rīcība, par kuru likumdevējs ir paredzējis arī kriminālatbildību, kas ir viens no noziedzīgu nodarījumu prevencijas līdzekļiem un kuras efektīva piemērošana ir būtisks instruments cīņā ar noziedzību ceļu satiksmē.

Pētījuma mērķis ir izpētīt, kāds ir kriminālatbildības par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu tiesiskais regulējums un vai tas ļauj sasniegt jebkuras krimināltiesiskās normas mērķi - efektīvi un taisnīgi noregulēt krimināltiesiskās attiecības starp ceļu satiksmes negadījumu izraisījušo personu un valsti, tādā veidā nodrošinot sabiedrības interešu aizsardzību.

Minētā mērķa sasniegšanai ir noteikti vairāki uzdevumi:

- 1) analizēt tiesisko regulējumu attiecībā uz kriminālatbildību par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu;
- 2) veikt aktuālās tiesu prakses (par 2018.-2020.gadu) un judikatūras izpēti;
- 3) noskaidrot tiesību zinātnē paustās atziņas;
- 4) piedāvāt priekšlikumus iepriekš minētā tiesiskā regulējuma pilnveidošanai.

Pētījuma izstrādes gaitā pielietota analītiskā pētniecības metode, ar kuras palīdzību pētītas un vērtētas krimināltiesību teorijā izteiktās atziņas, kā arī spēkā esošais normatīvais regulējums. Induktīvā

metode izmantota atsevišķu tiesu prakses gadījumu analīzei, savukārt, deduktīvā pētniecības metode ļāva izdarīt secinājumus, balstoties uz vispārējām teorētiskām nostādnēm.

Kriminālatbildības par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu tiesiskais pamats

Kriminālatbildība par ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu iestājas saskaņā ar Krimināllikuma (turpmāk – KL) 260.pantu (*Krimināllikums, 1998*), kura dispozīcija ir blanketa, tāpēc tajā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāva konstatēšanai nepieciešams ievērot virkni citos normatīvos aktos - pamatā Ceļu satiksmes likumā (*Ceļu satiksmes likums, 1997*) un 2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumos “Ceļu satiksmes noteikumi” (*Ceļu satiksmes noteikumi, 2015*) – noteikto (*Krastiņš, Liholaja, Hamkova, 2019*) vai arī aprobētā tiesu praksē (*Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta lēmums, 2020, Nr. SKK-[N]2020*). Savukārt, Krimināllikuma 260.pantā izmantotā jēdziena “transportlīdzeklis” definīcija meklējama Krimināllikuma 261.pantā, kas ir skaidrojoša norma, kurā dots Krimināllikuma 260., 262.-265.pantā norādīto transportlīdzekļu jēdziens (*Liholaja, 2008*). Tādēļ subjekta vadītā transportlīdzekļa atbilstība Krimināllikuma 261.pantā ietvertajai transportlīdzekļa definīcijai ir būtisks Krimināllikuma 260.pantā norādītā noziedzīgā nodarījuma sastāva objektīvās puses aspekts. Krimināllikuma 261.pantā ietvertā transportlīdzekļa definīcija paredz, ka “ar transportlīdzekļiem, kas norādīti šā likuma 175., 176., 260., 262.-265. un 284.pantā, jāsaprot visu veidu automobiļi, traktori un citas pašgājējas mašīnas, tramvaji, trolejbusi, motocikli un citi mehāniskie transportlīdzekļi, kas pārvietojas ar savu enerģijas avotu, izņemot transportlīdzekļus ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem” (*Krimināllikums, 1998*). A. Persidskis norāda, ka “normas juridiskais un sociālais mērķis ir noteikt robežu, tas ir, līdž kādai robežai mehāniskais transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu enerģijas avotu, nav atzīstams par transportlīdzekli, un kā mēra robeža tiek izmantots dzinēja darba tilpums. Līdž ar to izņēmums neattiecas tikai uz iekšdedzes dzinēju, bet uz dzinējiem kopumā” (*Persidskis, 2019*).

Balstoties uz Ceļu satiksmes likumu, A. Persidskis norāda, ka ar alternatīvo enerģiju darbināmo transportlīdzekļu dzinēju darba tilpumu nemēra kubikcentimetros, bet maksimālā jaudā kilovatos, un nonāk pie secinājuma, ka iekšdedzes dzinējs, kura darba tilpums ir mazāks par 50 cm³, ir pielīdzināms alternatīvās enerģijas dzinējam, kura maksimālā jauda ir mazāka par 4 kW un konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums nepārsniedz 45 km/h (*Persidskis, 2019*).

Transportlīdzekļa definīcijas ietekme uz Krimināllikuma 260.pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma kvalifikāciju

Krimināllikuma 261.pantā sniegtā transportlīdzekļa definīcija ir šaurāka nekā Ceļu satiksmes likumā ietvertā transportlīdzekļa definīcija, jo Ceļu satiksmes likums paredz visai plašu jēdziena “transportlīdzeklis” definīciju - “transportlīdzeklis - ierīce, kuras konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums pārsniedz 6 kilometrus stundā un kura pēc savas konstrukcijas paredzēta izmantošanai ceļu satiksmē ar motora palīdzību vai bez motora”. Atbildību par pārkāpumiem pret satiksmes drošību, kas izdarīti, vadot transportlīdzekli bez motora, likumdevējs paredzējis Krimināllikuma 266.pantā. Pie šīs kategorijas transportlīdzekļiem ar 2021.gada 25.marta grozījumiem Ceļu satiksmes likumā noteikts, ka elektroskrejriteņi nav pieskaitāmi pie mehāniskajiem transportlīdzekļiem, tātad likumdevējs attiecināja arī elektroskrejriteņus, tādā veidā ieviešot skaidrību attiecībā uz šī mūsdienās tik izplatītā transportlīdzekļa vietu Krimināllikuma XXI nodaļā “Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību” (*Grozījumi Ceļu satiksmes likumā, 2021*). Tomēr Krimināllikuma XXI nodaļā ietvertais tiesiskais regulējums nesniedz skaidru atbildi, pēc kāda Krimināllikuma panta kvalificējams noziedzīgs nodarījums, kas izdarīts, pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumus, vadot transportlīdzekli ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem. Prakse pierāda, ka ceļu satiksmes negadījumus ar smagām sekām izraisa arī personas, kuras vada Krimināllikuma 261.pantam neatbilstošus transportlīdzekļus.

Kā izriet no krimināltiesību teorijas un tiesu prakses, transportlīdzekļa neatbilstība Krimināllikumā 261.pantā ietvertajai transportlīdzekļa definīcijai ir šķērslis noziedzīgā nodarījumu kvalificēšanai pēc Krimināllikuma 260. panta, līdz ar to tiesību normu piemērotājs šādos gadījumos ir spiests noziedzīgo nodarījumu kvalificēt pēc cita Krimināllikuma panta, kas var būtiski ietekmēt personai nosakāmā soda veidu un mēru. Transportlīdzekļa jēdziena sašaurināšana līdz tam, ka tehnika, kura līdzvērtīgi Krimināllikuma 261.pantā paredzētajiem transportlīdzekļiem spēj pārvietoties pa ceļu un līdzvērtīgi apdraudēt ceļu satiksmes dalībnieku drošību, netiek atzīta par transportlīdzekli, liek tiesību normu piemērotājam pie apstākļiem, kad ceļu satiksmē ir izraisīts ceļu satiksmes negadījums, bet ar transportlīdzekļa veidu, kas līdzinās, bet tomēr neatbilst Krimināllikuma 261.pantā iekļautajam transportlīdzekļa jēdzienam, noziedzīgu nodarījumu kvalificēt pēc cita, piemēram, Krimināllikuma 266.panta, kurā ir paredzēta kriminālatbildība par citu noteikumu, kas regulē transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumu pārkāpšanu, un kas nav paredzēti Krimināllikuma 260. pantā. Tomēr par Krimināllikuma 266.panta nodarījuma subjektu var būt tikai persona, kas nav vadījusi mehānisko transportlīdzekli (*Krastiņš, Liholaja, Niedre, 1999*). Līdz ar to gadījumos, kad ceļu satiksmes negadījumu izraisa, piemēram, mopēda vadītājs, tiesību normas piemērotājs nostādīts dilemmas priekšā - vai kvalificēt nodarījumu pēc kādas citas Krimināllikuma Sevišķās daļas nodaļas, ar citu grupas objektu, soda veidiem un mēru, vai arī, lai kvalificētu nodarījumu pēc Krimināllikuma XXI nodaļas, kvalificēt to pēc 266.panta pretēji Augstākās tiesas atziņām par Krimināllikuma 260.pantā un 266.pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu sastāvu nošķiršanu (*Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta lēmums, 2010, Nr. SKK- 415/2010*), būdams spiests nosaukt faktisko transportlīdzekļa vadīšanu par “mijiedarbību” ar citiem transportlīdzekļiem, kā tas redzams kādā Aizkraukles rajona tiesas spriedumā, kurā vainīgais vadīja mopēdu, kurš neatbilst transportlīdzekļa jēdzienam saskaņā ar Krimināllikuma 261.pantu, un izraisīja ceļu satiksmes negadījumu ar cietušā nāvi (*Latvijas Republikas Aizkraukles rajona tiesas spriedums, 2014, Nr. 11370039813*). Minētais tiesas spriedums, acīmredzot, bija viens no pēdējiem mēģinājumiem “noturēt” šāda, bez šaubām, pret satiksmes drošību vērsta noziedzīga nodarījuma kvalificēšanu Krimināllikuma XXI nodaļas ietvaros, jo vēlāk (kopš 2015.gada līdz 2020.gadam) Latvijā neviena persona netika atzīta par vainīgu pēc Krimināllikuma 266.panta (*Tiesu administrācija, 2021*), kaut gan ir vispārzināms, ka mopēdu skaits uz ceļiem tikai palielinās. Aktuālākie tiesu spriedumi norāda uz izveidojušos praksi gadījumos, kad ceļu satiksmes negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis neatbilst Krimināllikuma 261.pantā norādītajai transportlīdzekļa definīcijai, noziedzīgus nodarījumus kvalificēt arī pēc Krimināllikuma 131.panta (smaga vai vidēja smaguma miesas bojājuma nodarīšana aiz neuzmanības), (*Latvijas Republikas Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas spriedums, 2019, Nr. K29-0134-19*). Šādos gadījumos tiesību normu piemērotājs spiests faktiski ceļu satiksmē notikušu nodarījumu kvalificēt pēc KL 131.panta tikai tāpēc, ka, piemēram, “autotehniskās ekspertīzes ceļā nav iespējams noteikt transportlīdzeklim uzstādītā dzinēja darba tilpumu, līdz ar to nav iespējams noteikt vai šis transportlīdzeklis ir mopēds vai motocikls” (*Latvijas Republikas Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas spriedums, 2019, Nr. K29-0134-19*). Tomēr šāda prakse liecina ne tikai par grupas objektu atšķirībām, bet arī par būtiskām atšķirībām soda mērā - ja par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu pēc Krimināllikuma 131.panta paredzēta īslaicīga brīvības atņemšana vai piespiedu darbs, vai naudas sods, tad Krimināllikuma 260.pants par darbībām, kas izraisījušas analogiskas sekas, piemēram, smagus miesas bojājumus, paredz brīvības atņemšanu uz laiku līdz astoņiem gadiem, atņemot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības uz laiku līdz pieciem gadiem. Tādēļ visai kritisku vērtējumu pelna fakts, ka soda bargums ceļu satiksmes negadījumu izraisījušajai personai pie vienlīdz smagām sekām var būt atkarīgs no transportlīdzekļa motora tilpuma, kas būtībā ir spēkā esošo tiesību normu norobežošanas pamatā. Turklāt minētais uzskatāmi demonstrē šādas pieejas kvalificēšanai neatbilstību likumdevēja gribai noteikt bargāku sodu par nodarījumiem pret satiksmes drošību kā sabiedriski bīstamākiem, nekā Krimināllikuma 131.pantā norādītās darbības.

No iepriekš minētā izriet, ka spēkā esošais tiesiskais regulējums virknē gadījumu liedz kvalificēt noziedzīgās darbības pēc Krimināllikuma 260.panta atbilstoši to apdraudējuma galvenajam objektam-satiksmes drošībai. Autore vērs uzmanību tam, ka tiesību teorijā ir atzīts, ka “tieši grupas objekts ļauj identificēt noziedzīgu nodarījumu Krimināllikuma Sevišķās daļas ietvaros, bet atsevišķos gadījumos arī

daļēji norobežot pēc pazīmēm līdzīgos noziedzīgos nodarījumus” (*Liholaja, 2001*), tāpēc nav pieļaujams, ka definīcijas nepilnību dēļ objektīvi līdzīgos apstākļos notikuši noziedzīgi nodarījumi tiek kvalificēti pēc dažādām Krimināllikuma Sevišķās daļas nodaļām ar dažādiem grupas objektiem un dažādiem soda veidiem un mēru.

Ar transportlīdzekļa jēdzienu saistītās problēmas un to risināšanas iespējas

Transportlīdzekļu veidu nelielais klāsts Krimināllikuma 261.pantā iekļautās tiesību normas rašanās laikā izskaidro šīs normas saturu, kurā transportlīdzekļa būtības apraksta vietā tiek izmantots aptuvens transportlīdzekļu veidu uzskaitījums un tehniskais raksturojums, ar kuru vairs nav iespējams pilnā mērā aptvert visus mūsdienu transportlīdzekļus. Jāņem vērā, ka mūsdienās satiksmes intensitāte tikai palielinās, kļūst plašāks transportlīdzekļu veidu klāsts, tiek atklāti un izmantoti jauni enerģijas avoti, kuri darbina transportlīdzekļus (sauļes baterijas, akumulatori u.c.), un šie transportlīdzekļi tiek vienlīdzīgi izmantoti braukšanai pa pilsētas ielām un ceļiem bez ierobežojumiem. Tādēļ ir acīmredzams, ka ne vienmēr transportlīdzeklis ir vērtējams pēc iekšdedzes motora tilpuma vai kādiem citiem tehniskiem parametriem. Šobrīd tie ir zaudējuši savu nozīmi. Tādēļ ir pārskatāma līdzšinējā pieeja transportlīdzekļa definīcijai, jo tā pilnā mērā neaptver visus mūsdienu transportlīdzekļus, kas tiek izmantoti ceļu satiksmē.

Transportlīdzekļa izpratnei jābalstās uz tā funkciju- pārvietošanās, pārvadāšana. Ja šīs funkcijas veikšanai ir paredzēti noteikti drošības noteikumi, tad tie ir jāievēro visām personām, kuras vada transportlīdzekli. Noziedzīgā nodarījuma, kurš noticis ceļu satiksmē, kvalifikācijai ir būtiski noteikt, kas pārkāpa ceļu satiksmes noteikumus, nevis ar kādu transportlīdzekli un ar kādu motora tilpumu. Tādēļ ar transportlīdzekli krimināltiesībās būtu jāsaprot jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu enerģiju (tai skaitā traktortehnika un trolejbuss), izņemot sliežu transportlīdzekļus un elektroskrejriteņus, kā to nosaka Ceļu satiksmes likumā ietvertā mehāniskā transportlīdzekļa definīcija.

Secinājumi un priekšlikumi

1. Krimināltiesiskās normas efektivitāte pirmām kārtām ir atkarīga no pareiza noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmju apraksta. Normai jābūt pašpietiekamai, tai ir jāizslēdz tulkošanas un piemērošanas problēmas. Noziedzīga nodarījuma pazīmēm ir adekvāti jāatspoguļo noziedzīga nodarījuma sabiedrisko bīstamību, tomēr Krimināllikuma 260.panta izpētes rezultātā secināms, ka transportlīdzekļa neatbilstība Krimināllikuma 261.pantā ietvertajai definīcijai liedz ceļu satiksmē pret satiksmes drošību vērstu noziedzīgu nodarījumu kvalificēt pēc Krimināllikuma 260.panta. Lai novērstu šādas situācijas, nepieciešams:
 - 1.1. izslēgt no Krimināllikuma 261.pantu;
 - 1.2. aizstāt Krimināllikuma 260.panta dispozīcijas visās daļās vārdu “transportlīdzekli” ar vārdiem “mehānisko transportlīdzekli”.
2. Ieviešot šādus Krimināllikuma 260.panta grozījumus, panta kā blanketas tiesību normas iztulkošanā un piemērošanā, kā iepriekš, izmantojami Ceļu satiksmes likums un tajā ietvertās definīcijas, proti, - mehāniskā transportlīdzekļa definīcija, kas nosaka, ka mehāniskais transportlīdzeklis ir pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu enerģiju (tai skaitā traktortehnika un trolejbuss), izņemot sliežu transportlīdzekļus un elektroskrejriteņus. Minētais ļaus izvairīties no situācijām, kad transportlīdzekļa neatbilstības kādiem tehniskiem vai formāliem kritērijiem dēļ ceļu satiksmes negadījumu izraisījušās personas darbības nevar tikt kvalificētas pēc Krimināllikuma 260.panta. Autore vērš uzmanību, ka Krimināllikuma 261.panta izslēgšana un Krimināllikuma XXI nodaļā lietotā transportlīdzekļa jēdziena aizstāšana ar Ceļu satiksmes likumā norādītā mehāniskā transportlīdzekļa jēdzienu, novērstu līdzīga rakstura tiesību normas interpretēšanas un piemērošanas problēmas arī attiecībā uz pārējiem, pret satiksmes drošību vērstiem, noziedzīgiem nodarījumiem.
3. Jāņem vērā, ka Krimināllikuma 261.pantā ir ietverta norāde uz transportlīdzekļa definīcijas attiecināšanu arī uz Krimināllikuma 175. un 176.pantu. Kaut gan šie noziedzīgie nodarījumi ir principiāli atšķirīgi, tomēr, Ceļu satiksmes likumā sniegtā mehāniskā transportlīdzekļa definīcija pilnībā atbilst ne tikai šo

tiesību normu, kas nosaka kriminālatbildību par noziedzīgiem nodarījumiem pret īpašumu, jēgai un var tikt izmantota šo nodarījumu kvalificēšanai, bet vienota transportlīdzekļa izpratne ir piemērojama visām Krimināllikuma normām, kurās tiek izmantots transportlīdzekļa jēdziens.

4. Izmantojot Krimināllikuma 260.panta tulkošanai Ceļu satiksmes likumā ietverto mehāniskā transportlīdzekļa definīciju, tiks sasniegts tiesību normas mērķis - sodīt jebkura transportlīdzekļa, kas pārvietojas pa ceļu ar savu enerģiju, vadītāju, jo satiksmes dalībniekus apdraud ne tikai spēkā esošajai transportlīdzekļa definīcijai atbilstošie transportlīdzekļi, bet jebkurš cits transportlīdzeklis, kurš piedalās ceļu satiksmē.

Izmantotie avoti un literatūra

1. *Ceļu satiksmes likums* (01.10.1997). Latvijas Republikas likums, red. uz 20.04.2021. <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums>, sk. 08.04.2021.
2. *Ceļu satiksmes noteikumi* (02.06.2015). Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.279, red. 27.03.2020. <https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi>, sk. 10.04.2021.
3. *Grozījumi Ceļu satiksmes likumā* (25.03.2021). Latvijas Republikas likums. <https://likumi.lv/ta/id/322215-grozijumi-celu-satiksmes-likuma>, sk. 28.04.2021.
4. *Krimināllikums* (17.06.1998). Latvijas Republikas likums, red. uz 02.02.2021. <https://likumi.lv/ta/id/88966-kriminallikums>, sk. 08.04.2021.
5. Ceļu satiksmes drošības direkcija (2021). *Reģistrēto transportlīdzekļu skaits*. <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>, sk. 01.04.2021.
6. Eiropas Parlaments (2021). *Ceļu satiksmes negadījumi ES: fakti un skaitļi (infografika)*. <https://www.europarl.europa.eu/news/lv/headlines/society/20190410STO36615/celu-satiksmes-negadijumi-es-fakti-un-skaitli-infografika>, sk. 01.04.2021.
7. Krastiņš, U., Liholaja, V., Hamkova, D. (2019). *Krimināllikuma komentāri. Trešā daļa (XVIII-XXV nodaļa)*. Rīga: Tiesu namu aģentūra.
8. Krastiņš, U., Liholaja, V., Niedre, A. (1999). *Krimināltiesības*. Rīga: Tiesu Namu Aģentūra.
9. Latvijas Republikas Aizkraukles rajona tiesas 2014.gada 20.augusta spriedums lietā Nr. 11370039813. <https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi>, sk. 08.04.2021.
10. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2010.gada 11.novembra lēmums lietā Nr. SKK- 415/2010, <http://at.gov.lv/lv/tiesu-prakse/judikaturas-nolemumu-arhivs>, sk. 15.04.2021.
11. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2020.gada [...] lēmums lietā SKK- [N] 2020. <http://at.gov.lv/lv/tiesu-prakse/judikaturas-nolemumu-arhivs>, sk. 04.04.2021.
12. Latvijas Republikas Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 2019.gada 7.februāra spriedums lietā Nr. K29-0134-19. <https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi>, sk. 08.04.2021.
13. Liholaja, V. (2001). *Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācijas teorētiskie pamati un prakse*. Rīga: firma "AFS".
14. Liholaja, V. (2008). *Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību)*. www.petijumi.mk.gov.lv, sk. 05.04.2021.
15. Persidskis, A. (22.10.2019). Kriminālatbildība par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu, pārvietojoties ar elektroierīci. *Jurista Vārds*, 42, 16-19.
16. Tiesu administrācija (2021). Notiesātās personas pēc notiesāšanas panta. <https://dati.ta.gov.lv/MicroStrategy/asp/Main.aspx>, sk. 07.04.2021.

Summary

First of all, the effectiveness of a provision in the criminal law depends on correct description of the constituent elements of a criminal offence. A provision must be self-sufficient and free of any problems of interpretation and application. Constituent elements of a criminal offence must adequately reflect its public danger, however, the research made with regard to Section 260 of the Criminal Law results in a conclusion that there are several issues related to the application of the said section. Without going into details on the existing real-life difficulties related to accurate determination of a violation of the Road Traffic Regulations and Vehicle Operation Regulations and determination of cause-and-effect links between the actions of the guilty person and adverse effects as this issue heavily depends on the competences of those who apply the law, the author wants to stress the findings of her research which, being the essential issue in the author's opinion, affect Section 260 of the Criminal Law, i.e. the definition of "vehicle" in Section 261 of the Criminal Law which, as theoretical research and case-law has shown, does not allow, in a number of cases, to classify a criminal offence that factually took place

in road traffic as an offence against traffic safety, therefore the persons who apply the legal provision have to classify the offence under another chapter of the Special Part of the Criminal Law, using other group object and different type and measure of punishment to be imposed on the guilty person, which is unfair in determining criminal punishments, and therefore also inadmissible. In order to address the said omission, it is required to give up the inclusion of the “vehicle” definition in the Criminal Law and use the “motor vehicle” definition set out in the Road Traffic Law that will include all types of self-propelled vehicles which move on the road under its own power, leaving only rail vehicles and scooters outside the legal application of Section 260 of the Criminal Law.