**Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību zaudēšana, atkārtoti piemērojot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegumu**

**Ministru kabineta pilnvaras noteikt sekas – reģistrēto soda punktu palielināšanu – par ietekmēšanas līdzekļa nepildīšanu**

1. Lai ietekmēšanas līdzekļu piemērošana dzīvē būtu efektīva, kā arī tiktu sasniegti Ceļu satiksmes likuma 43.1panta pirmajā daļā noteiktie mērķi, pārkāpumu uzskaites sistēmas ietvaros ir būtiski paredzēt mehānismus, kas veicinātu ietekmēšanas līdzekļu ievērošanu un nepieļautu situācijas, kad transportlīdzekļa vadītājs ilgstoši izvairās no ietekmēšanas līdzekļu izpildes. Pretējā gadījumā likumā noteikto ietekmēšanas līdzekļu izpilde būtu atkarīga tikai no transportlīdzekļu vadītāju apzinīguma un radītu iespēju negodprātīgam transportlīdzekļa vadītājam izvairīties no ietekmēšanas līdzekļiem, tos vienkārši nepildot.

2. Ceļu satiksmes likuma 43.1pantā ir noteikts gan pārkāpumu uzskaites sistēmas mērķis, gan pamatprincipi, kas jāņem vērā Ministru kabinetam, nosakot šīs sistēmas piemērošanas noteikumus atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītās daļas pilnvarojumam. Šis pilnvarojums aptver arī Ministru kabineta tiesības noteikt to, kādas sekas ir ietekmēšanas līdzekļu neizpildes gadījumā, tostarp paredzot reģistrēto soda punktu skaita palielināšanu.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Administratīvo lietu departamenta**

**2019.gada 7.oktobra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. A420505013, SKA-103/2019**

[ECLI:LV:AT:2019:1007.A420505013.2.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/eclinolemumi/ECLI:LV:AT:2019:1007.A420505013.2.S)

Tiesa šādā sastāvā: senatori Andris Guļāns, Anita Kovaļevska, Veronika Krūmiņa

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz [pers. A] pieteikumu par Satiksmes ministrijas 2013.gada 4.oktobra lēmuma Nr. 03-02/3921 atcelšanu, sakarā ar [pers. A] kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 22.decembra spriedumu.

Aprakstošā daļa

[1] Pieteicējs [pers. A] 2009.gada 12.maijā izdarīja administratīvo pārkāpumu, par ko tika administratīvi sodīts. Pieteicējam saistībā ar šo pārkāpumu tika reģistrēti astoņi pārkāpumu uzskaites punkti. To veicot, reģistrēto punktu kopskaits sasniedza 17 punktus un pieteicējam ar 2009.gada 12.maija paziņojumu tika noteikts transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums uz vienu gadu. Vienlaikus tika dzēsti viņam reģistrētie uzskaites punkti, izņemot minētos astoņus punktus, kas saglabājās līdz 2014.gada 14.maijam. 2012.gada 28.novembrī pieteicējam tika nosūtīts paziņojums, ka, ņemot vērā reģistrētos astoņus pārkāpumu uzskaites punktus, pieteicējam ir pienākums apmeklēt apmācības kursus ceļu satiksmes drošības jautājumos.

2012.gada 24.novembrī pieteicējs izdarīja administratīvo pārkāpumu, par ko tika administratīvi sodīts. Pieteicējam saistībā ar šo pārkāpumu tika reģistrēti vēl četri pārkāpumu uzskaites punkti. 2012.gada 14.decembrī pieteicējam tika nosūtīts paziņojums, ka pieteicējam ir reģistrēti 12 pārkāpumu uzskaites punkti, līdz ar to viņam ir pienākums kārtot eksāmenu ceļu satiksmes drošības jautājumos un veikt transportlīdzekļu vadīšanas iemaņu pārbaudi.

Pieteicējs minētajos paziņojumos norādītos pienākumus neizpildīja. Līdz ar to reģistrēto uzskaites punktu skaits tika palielināts par četriem, kopā sasniedzot 16. Pieteicējam tika piemērots ietekmēšanas līdzeklis – transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums uz vienu gadu. Vienlaikus tika norādīts, ka, tā kā desmit gadu laikā pieteicējam atkārtoti piemērots šāds ietekmēšanas līdzeklis, saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 43.1panta sesto daļu pieteicējs ir zaudējis transportlīdzekļa vadīšanas tiesības un var tās atgūt pēc pieciem gadiem. Administratīvais process iestādē noslēdzās ar Satiksmes ministrijas 2013.gada 4.oktobra lēmumu Nr. 03-02/3921. Pieteicējs šo lēmumu pārsūdzēja tiesā.

[2] Atkārtoti izskatot lietu, Administratīvā apgabaltiesa ar 2016.gada 22.decembra spriedumu pieteikumu noraidīja. Spriedumā norādīti turpmāk minētie argumenti.

[2.1] Lietā izšķirams strīds, vai pieteicējam 2013.gada 15.jūnijā bija konstatējami 16 pārkāpumu uzskaites punkti un vai secīgi pamatoti tika noteikts transportlīdzekļu vadīšanas tiesību aizliegums.

[2.2] Nav saskatāms, ka Ministru kabineta 2004.gada 21.jūnija noteikumos Nr. 551 „Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi” (turpmāk – noteikumi Nr. 551) paredzētais, ka ietekmēšanas līdzekļu neizpildes gadījumā personai tiek palielināts uzskaites punktu skaits, būtu pretrunā Ceļu satiksmes likuma 43.1panta panta normu mērķim un pārsniegtu deleģējuma robežas.

Ar Ceļu satiksmes likuma 43.1panta normām likumdevējs ir ieviesis uzskaites punktu sistēmu, kuras mērķis ir veicināt satiksmes drošību (to, lai transportlīdzekļu vadītāji ievērotu ceļu satiksmes noteikumus). Šī mērķa nodrošināšanai likumdevējs ir noteicis dažādu uz satiksmes drošības nodrošināšanu vērstu ietekmēšanas līdzekļu piemērošanu. Ir pašsaprotami, ka tad, ja ir paredzēta ietekmēšanas līdzekļu piemērošana, ir nepieciešami arī instrumenti šo ietekmēšanas līdzekļu ievērošanas nodrošināšanai. Ja ietekmēšanas līdzekļus varētu vienkārši nepildīt un tas neizraisītu nekādas nelabvēlīgas sekas, ietekmēšanas līdzekļu piemērošana kļūtu bezjēdzīga un netiktu sasniegts uzskaites punktu sistēmas mērķis. Tas vien, ka pašā Ceļu satiksmes likumā nav tieši norādīts, ka uzskaites punktus var reģistrēt arī par ietekmēšanas līdzekļu nepildīšanu, pats par sevi nenozīmē, ka Ministru kabineta noteikumos ietvertais regulējums būtu pretrunā likumam un pārkāptu deleģējuma robežas. Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajā daļā likumdevējs Ministru kabinetam ir devis plašu pilnvarojumu noteikt uzskaites punktu sistēmas piemērošanas kārtību, tostarp arī ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas kārtību un uzskaites punktu reģistrēšanu.

[2.3] Nav pamatots pieteicēja apgalvojums, ka par ietekmēšanas līdzekļu pienākumu neizpildi noteiktie uzskaites punkti nav spēkā, jo par ietekmēšanas līdzekļiem nebija paziņots.

Pieteicējam 2012.gada 28.novembra un 2012.gada 14.decembra paziņojumi tika paziņoti pienācīgi. Atbilstoši noteikumu Nr. 551 13., 14., 17., 20. un 27.1punktam paziņojumi par ietekmēšanas līdzekļu piemērošanu transportlīdzekļa vadītājam ir jānosūta uz tā deklarēto dzīvesvietu vai elektroniski, ja transportlīdzekļa vadītājs valsts AS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – direkcija) interneta vietnē ir reģistrējies elektroniskajā e-pakalpojumu sistēmā elektronisko paziņojumu saņemšanai. Direkcija pieteicējam paziņojumus sūtījusi elektroniski uz e-pasta adresi, jo šāda e-pasta adrese kā pieteicēja sasniedzamības adrese ir reģistrēta direkcijas e-pakalpojumu sistēmā. Tas, ka šajā sistēmā pieteicējs ir reģistrēts ar konkrētu e-pastu, liecina par to, ka pieteicējs bija reģistrējies e-pakalpojumu sistēmā. Savukārt tas nozīmē, ka pieteicējam bija pienākums sekot līdzi, vai attiecīgajā e-pasta adresē tiek saņemti sūtījumi no direkcijas. Tas vien, ka Satiksmes ministrija apelācijas instances tiesas sēdē norādīja, ka nav iespējams pierādīt to, ka pieteicējs, reģistrējoties sistēmā, ir atzīmējis piekrišanu saņemt paziņojumus e-pastā (jo šī piekrišana tiekot tehniski atzīmēta reģistrēšanās laikā), nenozīmē, ka ir pamats uzskatīt, ka pieteicējam konkrētie paziņojumi nebija paziņoti. No lietas materiāliem konstatējams, ka paziņojumi tika nosūtīti un tika saņemti pieteicējam pieejamajā un direkcijas e-pakalpojumu sistēmā reģistrētajā e-pasta adresē, un pieteicējs acīmredzami ar šo e-pasta kontu rīkojās. Turklāt šie paziņojumi ir atzīstami par administratīvajiem aktiem, ko pieteicējs nav ne apstrīdējis, ne pārsūdzējis. Nav pamata uzskatīt, ka tie nebūtu stājušies spēkā.

[2.4] Ministru kabinets, reglamentējot uzskaites punktu dzēšanu un paredzot, ka par pašiem smagākajiem pārkāpumiem (tiem, par kuriem reģistrējami astoņi uzskaites punkti) iegūtie punkti saglabājas piecus gadus, nav pārkāpis likumā dotā deleģējuma robežas.

Ceļu satiksmes likuma 43.1pantā, kurā regulēta pārkāpumu uzskaites punktu sistēma, nav detalizēti atrunāta uzskaites punktu dzēšanas kārtība. Vienlaikus šā panta ceturtajā daļā likumdevējs noteicis, ka atbilstoši izdarītajam pārkāpumam reģistrētie punkti ir spēkā divus līdz piecus gadus atkarībā no pārkāpuma smaguma. Savukārt septītajā daļā likumdevējs noteicis, ka uzskaites punktu noilgumu un dzēšanas kārtību noteic Ministru kabinets. Tādējādi likumdevējs ir pilnvarojis Ministru kabinetu noteikt, cik ilgi saglabājami un kādā kārtībā dzēšami reģistrētie uzskaites punkti, norādot vien to, ka maksimālais termiņš uzskaites punktu spēkā esībai ir pieci gadi. Tas, ka 2014.gada 14.janvārī Ministru kabinets izšķīries iepriekš noteikto kārtību mainīt, nenozīmē, ka pirms tam tā bija noteikta prettiesiski un neatbilstoši likuma deleģējumam.

Atzīstams, ka pārsūdzētajā lēmumā pamatoti konstatēts, ka pieteicējam uz 2013.gada 15.jūniju bija kopumā 16 uzskaites punkti.

[2.5] Ar pārsūdzēto lēmumu noteiktais ietekmēšanas līdzeklis nav krimināltiesiska rakstura sods *ne bis in indem* principa kontekstā.

Pieteicējam ar pārsūdzēto lēmumu piemērots ietekmēšanas līdzeklis – transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums uz vienu gadu. Tiesību zaudēšana nav paredzēta kā iestādes piemērots ietekmēšanas līdzeklis, bet gan kā likumdevēja noteiktas automātiskas papildu tiesiskās sekas gadījumā, ja bargākais ietekmēšanas līdzeklis desmit gadu laikā piemērots atkārtoti. Lai noteiktu, vai par uzskaites punktiem pieteicējam piemērotajam ietekmēšanas līdzeklim (un tostarp tā papildu sekām) ir krimināltiesisks raksturs, jāizvērtē gan ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas mērķis, gan tas, par ko tieši pieteicējam konkrētajā gadījumā attiecīgais ietekmēšanas līdzeklis piemērots.

No Ceļu satiksmes likuma 43.1panta normām izriet, ka uzskaites punktu sistēma ir izveidota ar mērķi veicināt satiksmes drošību (cilvēku dzīvības un veselības, kā arī mantas pasargāšanu). Šī sistēma paredz ietekmēšanas līdzekļus, kas tiek piemēroti pie noteikta punktu skaita uzkrāšanas. Piemērojamā ietekmēšanas līdzekļa bardzība pieaug līdz ar punktu skaitu un tāda iespēja, ka uzreiz par vienu vienīgu pārkāpumu tiek piemērots uzreiz bargākais ietekmēšanas līdzeklis, nav iespējama. Turklāt, ja persona apzinīgi pilda tai noteiktos ietekmēšanas līdzekļus, uzkrāto punktu skaits tiek samazināts.

Visi ietekmēšanas līdzekļi un tas, kādā kārtībā tos piemēro, acīmredzami norāda uz to, ka ietekmēšanas līdzekļu piemērošana ir vērsta uz to, lai satiksmē piedalītos tikai tādi transportlīdzekļu vadītāji, par kuru zināšanām satiksmes noteikumu un satiksmes drošības jomā, kā arī prasmēm transportlīdzekļu vadīšanā nav šaubu. Tas nozīmē, ka šo ietekmēšanas līdzekļu mērķis nav sodīt transportlīdzekļu vadītājus par izdarītajiem pārkāpumiem, bet gan nodrošināt satiksmes drošību, mazinot iespēju, ka satiksmē piedalās tādi transportlīdzekļu vadītāji, kuru zināšanu vai prasmju, kā arī apzinīgas attieksmes pret satiksmes noteikumu ievērošanu trūkums apdraud pārējos satiksmes dalībniekus. Par šādu ietekmēšanas līdzekļu mērķi liecina arī tas, ka uzskaites punkti tiek reģistrēti ne tikai par pārkāpumiem, bet arī par to, ka persona nav sekmīgi izpildījusi tai piemērotā ietekmēšanas līdzekļa pienākumus. Proti, tas, ka persona nespēj vai nevēlas mācīties par satiksmes drošību vai pierādīt savas zināšanas un prasmes, arī ir iemesls, lai personai reģistrētu uzskaites punktus. Apgabaltiesai nav šaubu, ka šādu ietekmēšanas līdzekļu nepildīšana nav vērtējama kā krimināltiesiska rakstura pārkāpums.

Līdz ar to nav pamata apgalvot, ka pieteicējam noteiktais transportlīdzekļu vadīšanas tiesību ierobežojums būtu noteikts tieši par konkrētu krimināltiesiska rakstura pārkāpumu, jo pieteicēja izdarītie pārkāpumi paši par sevi nebūtu pietiekami, lai pieteicējam piemērotu attiecīgo ietekmēšanas līdzekli. Arī 2009.gada 12.maija pārkāpums, par kuru reģistrēto punktu izmantošanai pārsūdzētā lēmuma pamatojumā pieteicējs iebilst, nav bijis izšķirošais apstāklis, kas neizbēgami novedis pie pārsūdzētajā lēmumā noteiktā ietekmēšanas līdzekļa piemērošanas.

Tādējādi ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējam ietekmēšanas līdzeklis (un tā papildu tiesiskās sekas) nav piemērots tieši par konkrētu krimināltiesiska rakstura nodarījumu, kā arī nav piemērots ar mērķi pieteicēju sodīt. Šādos apstākļos secināms, ka pieteicējam ar pārsūdzēto lēmumu radītajām tiesiskajām sekām nav konstatējams krimināltiesiska soda raksturs, kas secīgi nozīmē, ka *ne bis in idem* princips uz šo situāciju nav attiecināms.

[3] Pieteicējs iesniedza kasācijas sūdzību par apgabaltiesas spriedumu, norādot turpmāk minētos argumentus.

[3.1] Noteikumi Nr. 551 ir vērtēti izolēti no Ceļu satiksmes likuma. Noteikumu Nr. 551 11., 15. un 18.punkts neatbilst Ceļu satiksmes likuma 43.1panta deleģējumam, tiesai bija jāpiemēro Administratīvā procesa likuma 104.panta trešā daļa.

[3.2] Papildus pārkāpumu uzskaites punktu piemērošana par ietekmēšanas līdzekļu neizpildi neatbilst Ceļu satiksmes likuma deleģējumam un likuma atrunas principam. Ceļu satiksmes likuma 43.1pantā nav dota atļauja Ministru kabinetam izdot tādus noteikumus, kuros bez administratīvajiem pārkāpumiem noteiktu citus pamatus pārkāpumu uzskaites punktu piemērošanai. Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītā daļa paredz, ka pārkāpumu uzskaites punktus piemēro tikai par administratīvajiem pārkāpumiem. Likumā nav noteikts, ka par ietekmēšanas līdzekļu neizpildi personai pienāktos kādas papildus sankcijas, ka tiem būtu jāizpaužas represīvā veidā. Audzinošo raksturu panāk jau ar punktu samazināšanu to izpildes gadījumā. Pretēji apgabaltiesas norādītajam, ierobežojumu piemērošana privātpersonai nav pašsaprotama, jo publiskajās tiesībās katram ierobežojumam jābūt skaidri un izsmeļoši izteiktam un tas ir jātulko sašaurināti. Likuma klusēšanu nedrīkst prezumēt par atļauju personai uzlikt papildus likumā neminētus ierobežojumus.

[3.3] Galējo ietekmēšanas līdzekļu piemērošana uz iepriekšējā ciklā piemērotajiem pārkāpumu uzskaites punktiem neatbilst Ceļu satiksmes likuma deleģējumam. Netieši to apliecina noteikumu Nr. 551 grozījumi, kas izslēdz šādu situāciju. Acīmredzot likumdevējs apzinājās savu kļūdu, ko apliecināja arī iestādes pārstāvis tiesas sēdē. Līdz ar to pašas publiskās varas rīcība netieši liecina, ka noteikumu Nr. 551 11.punkts neatbilst Ceļu satiksmes likuma 43.1panta mērķim un izrietoši arī deleģējumam.

[3.4] Tiesa ignorē, ka uzskaites punktus un ietekmēšanas līdzekļus var piemērot tikai par sākotnēji izdarītiem administratīvajiem pārkāpumiem, kuriem ir krimināltiesisks raksturs. Tādējādi punkti ir nesaraujami saistīti ar administratīvo pārkāpumu procesu. Tāpēc arī no uzskaites punktu un to ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas izrietošās tiesiskās sekas jāaplūko caur krimināltiesisko pamatprincipu prizmu. Pēc būtības tā ir personas papildu sodīšana pēc tam, kad jau ir piemērots administratīvais sods.

[3.5] Apgabaltiesa ir nepareizi iztulkojusi noteikumu Nr. 551 27.1punktu un paziņošanas pienākumu. Paziņojumi par ietekmēšanas līdzekļu piemērošanu nav pienācīgā kārtā paziņoti. Iestādes pārstāvis tiesā atzina, ka nevar pierādīt pieteicēja piekrišanu paziņojumu saņemšanai uz e-pastu. Tas, ka pieteicējs bija reģistrējies e-pakalpojumu saņemšanai ar e-pastu, nenozīmē, ka pieteicējs bija devis šādu piekrišanu, pieteicējs to nedeva. Tas ietekmē lietu pēc būtības, jo nekorektās paziņošanas dēļ pieteicējs par ietekmēšanas līdzekļiem uzzināja novēloti, kad jau viņam bija piemēroti papildus pārkāpumu uzskaites punkti.

[3.6] Tiesa nav atspēkojusi apelācijas sūdzībā norādītos argumentus, ka katra uzskaites punkta reģistrēšana bija jāpaziņo atsevišķi. Saskaņā ar paziņošanas principu par katrām konkrētām izmaiņām personas tiesiskajā stāvoklī tai ir jāpaziņo.

[4] Satiksmes ministrija paskaidrojumos par kasācijas sūdzību norāda, ka tā nav pamatota.

**Motīvu daļa**

[5] Pieteicējs kasācijas sūdzībā iebilst pret apgabaltiesas veiktajiem secinājumiem par noteikumu Nr. 551 11., 15. un 18.punktu atbilstību Ceļu satiksmes likuma deleģējumam, uzskatot, ka apgabaltiesai atbilstoši Administratīvā procesa likuma 104.panta trešajai daļai šīs normas nebija jāpiemēro.

Līdz ar to ir nepieciešams izvērtēt Ministru kabineta kompetenci likumdošanas jomā un likumdevēja piešķirtā pilnvarojuma robežu ievērošanu konkrētajā gadījumā.

[6] Apskatot Satversmes tiesas praksi, konstatējams, ka, vērtējot Saeimas un Ministru kabineta kompetenci likumdošanas laukā, Satversmes tiesa jau ir secinājusi: lai nodrošinātu efektīvāku valsts varas īstenošanu, pieļaujama atkāpe no prasības, ka likumdevējam visi jautājumi pilnībā jāizšķir un jānoregulē pašam. Šāda kārtība ne vien padara pašu likumdošanas procesu efektīvāku, bet arī ļauj ātri un adekvāti reaģēt uz normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamību (*Satversmes tiesas 2005.gada 21.novembra sprieduma lietā Nr. 2005-03-0306 7.punkts*). Ar Ministru kabineta noteikumu palīdzību tiesiskā iekārta var tikt pieskaņota mainīgiem vērtību priekšstatiem vai faktiem. Straujajā sociālo un tehnisko izmaiņu procesā Ministru kabineta noteikumi bieži vien ir vienīgais līdzeklis, ar kuru var elastīgi ieviest un papildināt likumdevēja izšķiršanos par pamatprincipiem. Tomēr jebkurā gadījumā, kad likumdevējs pilnvaro Ministru kabinetu izdot ārējos normatīvos aktus, attiecīgajam pilnvarojumam ir jāsaglabā varas atzaru savstarpējās kontroles un līdzsvara attiecības, kā arī jāatbilst citiem tiesiskas valsts principiem (*Satversmes tiesas 1999.gada 1.oktobra sprieduma lietā Nr. 03-05(99) secinājumu daļas 1.punkts*). Likumdevējs, pilnvarojot Ministru kabinetu izstrādāt regulējumu, nedrīkst radīt risku, ka līdzsvars starp likumdevēju un izpildvaru varētu nosvērties uz izpildvaras pusi tiktāl, ka tiktu apdraudēts varas dalīšanas princips un līdz ar to arī demokrātiskas valsts iekārtas būtība (*Satversmes tiesas 2011.gada 11.janvāra sprieduma lietā Nr. 2010-40-03 10.2.punkts*). Tāpēc likumdevējam pašam ir jālemj par svarīgāko un nozīmīgāko sabiedriskās dzīves jautājumu reglamentāciju (*sal. Satversmes tiesas 2009.gada 20.janvāra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2008-08-0306 16.1.punkts un 2010.gada 20.decembra sprieduma lietā Nr. 2010-44-01 11.punkts; Satversmes tiesas 2019.gada 18.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2018-16-03 9.punkts*).

Ministru kabineta pilnvarošanas kārtība noteikta Ministru kabineta iekārtas likuma 31.pantā. Atbilstoši Ministru kabineta iekārtas likuma 31.panta pirmās daļas 1.punktam Ministru kabinets var izdot ārējus normatīvos aktus – noteikumus, ja likums Ministru kabinetu tam īpaši pilnvarojis. Pilnvarojumā norāda tā galvenos satura virzienus. Tādējādi Ministru kabineta tiesības izdot ārējos normatīvos aktus sniedzas vien tiktāl, ciktāl šīs tiesības ir nodotas ar likumu (*Satversmes tiesas 2017.gada 29.jūnija sprieduma lietā Nr. 2016-23-0316.punkts*). Ministru kabineta noteikumi var tikt izdoti tikai tad, ja tie ir nepieciešami, lai īstenotu likumu dzīvē. Tas tiek panākts, noteikumos konkretizējot Saeimas pieņemtā likuma normas (*Satversmes tiesas 2001.gada 3.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2000-07-0409 secinājumu daļas 5.punkts, 2015.gada 14.oktobra sprieduma lietā Nr. 2015-05-03 10.punkts*). Ministru kabinetam ir tiesības pieņemt tiesību aktus, tomēr tajos nedrīkst ietvert tādas normas, kas nav uzskatāmas par palīglīdzekļiem likuma normas īstenošanai (*Satversmes tiesas 2001.gada 3.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2000-07-0409 secinājumu daļas 5.punkts*). Tāpēc Ministru kabineta noteikumi nedrīkst ietvert tādas tiesību normas, kas bez likumdevēja pilnvarojuma veidotu jaunas tiesiskās attiecības (*sal. Satversmes tiesas 2007.gada 9.oktobra sprieduma lietā Nr. 2007-04-03 16.punkts*). Atbilstoši parlamenta virsvadības principam ir pieļaujams tas, ka Ministru kabinetam tiek piešķirtas pilnvaras likuma ieviešanai dzīvē nepieciešamo normu izstrādāšanai. Savukārt Saeimas pienākums ir pašai likumdošanas kārtībā izlemt visus svarīgākos valsts un sabiedrības dzīves jautājumus (*Satversmes tiesas 2019.gada 18.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2018-16-03 9.punkts*).

Līdz ar to jānoskaidro pilnvarojošo normu saturs un mērķis, kā arī tas, vai Ministru kabinets nav pārsniedzis tam likumdevēja piešķirtā pilnvarojuma robežas.

[7] Pilnvarojums izdot apstrīdēto regulējumu – noteikumus Nr. 551 – ir ietverts Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajā daļā. Šī norma paredz, ka pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumus, reglamentējot reģistrējamos pārkāpumus, pārkāpumiem atbilstošos uzskaites punktus, to noilgumu, pārkāpumu uzskaites punktu reģistrēšanas un dzēšanas kārtību, informācijas apmaiņas kārtību un kārtību, kādā reģistrā esošā informācija paziņojama transportlīdzekļa vadītājam, kā arī transportlīdzekļu vadītāju uzvedības ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas kārtību nosaka Ministru kabinets.

Tātad normā ietvertais pilnvarojums aptver pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumu noteikšanu, norādot arī konkrētus reglamentējamos jautājumus.

Par pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas mērķi liecina Ceļu satiksmes likuma 43.1panta pirmā daļa. Šī norma paredz, ka, lai ietekmētu transportlīdzekļu vadītāju uzvedību, veicinot transportlīdzekļu drošu vadīšanu un normatīvo aktu ievērošanu ceļu satiksmē, kā arī tāpēc, lai pēc iespējas mazāk būtu apdraudēta cilvēku dzīvība, veselība un manta, transportlīdzekļu vadītāju izdarītie administratīvie pārkāpumi tiek reģistrēti Sodu reģistrā, bet pārkāpumu uzskaites punkti — transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā. Normā ir ietverti arī galvenie pārkāpumu uzskaites sistēmas nosacījumi – maksimālais reģistrējamais punktu skaits transportlīdzekļu vadītājiem (*otrā daļa*), maksimālais par vienu pārkāpumu reģistrējamais punktu skaits (*trešā daļa*), reģistrējamo punktu spēkā esības laiks (*ceturtā daļa*), piemērojamie ietekmēšanas līdzekļi (*piektā daļa*), kā arī sekas atkārtoti piemērojot smagāko ietekmēšanas līdzekli (*sestā daļa*).

Tādējādi konstatējams, ka Ceļu satiksmes likuma 43.1pantā ir noteikts gan pārkāpumu uzskaites sistēmas mērķis, gan pamatprincipi, kas jāņem vērā Ministru kabinetam, nosakot šīs sistēmas piemērošanas noteikumus atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajai daļai.

[8] Atbilstoši noteikumu Nr. 551 15. un 18.punktam transportlīdzekļa vadītājam reģistrēto uzskaites punktu skaitu palielina par diviem punktiem gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs nav izpildījis piemēroto ietekmēšanas līdzekli. Pieteicējs uzskata, ka Ministru kabinets, pieņemot šādu regulējumu, ir pārsniedzis tam likumdevēja piešķirtā pilnvarojuma apjomu, kā arī šāds regulējums neatbilst Ceļu satiksmes likumam.

Lai izpildītu Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajā daļā ietverto deleģējumu, Ministru kabinetam ir tiesības un pienākums noteikt pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumus tā, lai pēc iespējas sasniegtu pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas mērķi. Savukārt ietekmēšanas līdzekļi ir viens no likumā noteiktajiem līdzekļiem šo mērķu sasniegšanai. Senāta ieskatā, lai ietekmēšanas līdzekļu piemērošana dzīvē būtu efektīva, kā arī tiktu sasniegti Ceļu satiksmes likuma 43.1panta pirmajā daļā noteiktie mērķi, pārkāpumu uzskaites sistēmas ietvaros ir būtiski paredzēt mehānismus, kas veicinātu ietekmēšanas līdzekļu ievērošanu un nepieļautu situācijas, kad transportlīdzekļa vadītājs ilgstoši izvairās no ietekmēšanas līdzekļu izpildes. Pretējā gadījumā likumā noteikto ietekmēšanas līdzekļu izpilde būtu atkarīga tikai no transportlīdzekļu vadītāju apzinīguma un radītu iespēju negodprātīgam transportlīdzekļa vadītājam izvairīties no ietekmēšanas līdzekļiem, tos vienkārši nepildot. Tāpat jāņem vērā, ka atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajai daļai Ministru kabinetam pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas ietvaros ir tiesības noteikt arī konkrētus dažādiem pārkāpumiem atbilstošos uzskaites punktus un to reģistrēšanas kārtību. Nav pamata uzskatīt, ka Ministru kabineta rīcība, nosakot gadījumus, kad transportlīdzekļa vadītājam reģistrētais uzskaites punktu skaits ir palielināms, būtu pretrunā šī pilnvarojuma mērķim un pārsniegtu tā robežas.

Līdz ar to, Senāta ieskatā, Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītā daļā ietvertais pilnvarojums aptver Ministru kabineta tiesības noteikt to, kādas sekas ir ietekmēšanas līdzekļu neizpildes gadījumā, tostarp paredzot reģistrēto soda punktu skaita palielināšanu.

[9] Atbilstoši noteikumu Nr. 551 11.punktam (*redakcijā, kas bija spēkā līdz 2014.gada 23.janvārim*) piemērojot transportlīdzekļa vadītājam šo noteikumu 20.punktā minēto transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegumu, dzēš visus uzskaites punktus, izņemot tos, kas reģistrēti par tādiem administratīvajiem pārkāpumiem, par kuriem piešķir astoņus uzskaites punktus. Šobrīd šī norma paredz, ka konkrētajā situācijā tiek dzēsti visi pārkāpumu uzskaites punkti.

No noteikumu projekta anotācijas izriet, ka ir konstatēta nepieciešamība izdarīt grozījumus noteikumos Nr. 551, pilnveidojot gan pārkāpumu uzskaites punktu reģistrēšanas un dzēšanas procedūru, gan ieviešot jaunus ietekmēšanas līdzekļus. Noteikumu projekta mērķis ir vienkāršot uzskaites punktu reģistrēšanas un dzēšanas kārtību (*http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40291554; Noteikumu projekts „Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 21.jūnija noteikumos Nr.551 „Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi””*). Pretēji pieteicēja viedoklim, nav konstatējams, ka Ministru kabinets, veicot grozījumus un izslēdzot iespēju par iepriekšējā ciklā reģistrētiem punktiem atkārtoti saņemt aizliegumu, būtu vēlējies novērst kļūdu. Tāpat nav konstatējams, ka Ministru kabinets, paredzot šādu regulējumu, būtu pārsniedzis tam likumdevēja piešķirtā pilnvarojuma apjomu. Ceļu satiksmes likuma 43.1panta septītajā daļā ir skaidri norādīta Ministru kabineta kompetence noteikt pārkāpumu uzskaites punktu dzēšanas un ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas kārtību. Līdz ar to arī šajā gadījumā nav pamats apšaubīt normas atbilstību Ceļu satiksmes likumam.

[10] Pieteicējs kasācijas sūdzībā iebilst pret tiesas veikto noteikumu Nr. 551 27.1punkta interpretāciju, uzskatot, ka pieteicējam ietekmēšanas līdzekļi nav tikuši pienācīgi paziņoti.

Atbilstoši minētajai normai, ja transportlīdzekļa vadītājs direkcijas interneta vietnē (www.csdd.lv) ir reģistrējies elektroniskajā e-pakalpojumu sistēmā elektronisko paziņojumu saņemšanai un ir piekritis šajos noteikumos noteikto paziņojumu saņemšanai elektroniski, uz transportlīdzekļa vadītāja deklarēto dzīvesvietu paziņojumi netiek sūtīti.

Senāts piekrīt apgabaltiesas secinājumam, ka, tā kā pieteicējs, reģistrējoties e‑pakalpojumu sistēmā, konkrēto e-pasta adresi bija norādījis kā savu adresi, iestādes saziņa ar viņu varēja notikt, izmantojot e-pastu. Tāpat pieteicējam, norādot e-pasta adresi, bija jārēķinās, ka saziņa var tikt veikta, izmantojot šo adresi, un tādēļ jāseko līdzi e-pastā saņemtajiem ziņojumiem. Turklāt, kā to pamatoti akcentējusi apgabaltiesa, paziņojumi par ietekmēšanas līdzekļa piemērošanu (izņemot brīdinājumu) ir atzīstami par administratīvo aktu (*Senāta 2010.gada 10.septembra lēmuma lietā Nr. SKA 749/2010 8.punkts*). Līdz ar to pieteicējam, nepiekrītot šiem ietekmēšanas līdzekļiem, tie bija jāapstrīd un jāpārsūdz likumā noteiktajā kārtībā. Tā kā pieteicējs to nav veicis, administratīvie akti ir stājušies spēkā.

[11] Pieteicējs kasācijas sūdzībā iebilst, ka apgabaltiesa nav atspēkojusi pieteicēja argumentus par to, ka katra pārkāpumu uzskaites punkta reģistrēšana bija jāpaziņo atsevišķi.

Tiesas pienākums argumentēt spriedumu nav saprotams kā prasība detalizēti atbildēt uz jebkuru argumentu, un tiesai ir atļauts izvērtēt tikai tos argumentus, kurus tā uzskata par nozīmīgiem no tiesību viedokļa (*piemēram, Senāta 2004.gada 23.novembra sprieduma lietā Nr. SKA-216/2004 (C04288903) 8.punkts, 2007.gada 22.jūnija sprieduma lietā Nr. SKA-299/2007 (A42173604) 9.punkts, 2012.gada 9.marta sprieduma lietā Nr. SKA-82/2012 (A420509910) 10.punkts*). Ņemot vērā minēto, tiesai ir jāizvērtē vienīgi tie pieteicēja argumenti un iebildumi, kuriem ir norādīts pamatojums un kuriem ir nozīme no tiesību viedokļa. No kasācijas sūdzības nav konstatējams, ka argumentiem par soda punktu reģistrēšanas paziņošanu būtu šāda nozīme.

[12] Pieteicējs kasācijas sūdzībā norāda uz dubultās sodīšanas aizlieguma pārkāpumu, jo apgabaltiesa nepamatoti nav konstatējusi soda punktu un ietekmēšanas līdzekļu atbilstību krimināltiesiska rakstura sodam.

Atbilstoši Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 7.protokola 4.panta pirmajā daļā paredzētajam dubultās sodīšanas aizlieguma (*ne bis in idem*) principam nevienu nedrīkst no jauna tiesāt vai sodīt kriminālprocesā tās pašas valsts jurisdikcijā par noziegumu, par kuru viņš jau ir ticis galīgi attaisnots vai notiesāts saskaņā ar šīs valsts likumu un soda izciešanas noteikumiem. Arī Kriminālprocesa likuma 25.pantā ir ietverts *ne bis in idem* princips. Dubultās sodīšanas nepieļaujamības princips aizliedz tiesāšanu un sodīšanu par otru nodarījumu, kas izceļas no tiem pašiem faktiem vai faktiem, kas pēc būtības ir tie paši (*Satversmes tiesas 2012.gada 18.oktobra sprieduma lietā Nr.2012-02-0106 14.punkts*).

[13] Kā to norādījusi jau apgabaltiesa, atbilstoši Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūrā identificētajiem t.s. *Engel* kritērijiem (*Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1976.gada 8.jūnija sprieduma lietā Engel un citi pret Nīderlandi, iesn. Nr. 5100/71; 5101/71; 5102/71; 5354/72; 5370/72, 81.-82.punkts*), kriminālapsūdzības raksturs ir vērtējams pēc: 1. nodarījuma kvalifikācijas atbilstoši nacionālajām tiesībām, 2. nodarījuma dabas jeb rakstura, 3. iespējami piemērojamā soda bardzības pakāpes, turklāt otrais un trešais kritērijs var tikt piemērots gan kumulatīvi, gan alternatīvi, proti, katrs no tiem var likt secināt, ka apsūdzībai ir kriminālapsūdzības raksturs (*Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2009.gada 16.jūnija sprieduma lietā Ruotsalainen pret Somiju, iens Nr. 13079/03, 43.punkts*). Šāda pati pieeja Eiropas Cilvēktiesību tiesai ir, vērtējot, vai uz nodarījumu ir attiecināms Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 7.protokola 4.pants (*turpat*).

[14] Eiropas Cilvēktiesību tiesa savā praksē *ne bis in idem* kontekstā ir apskatījusi vairākus gadījumus, kad ir ticis noteikts transportlīdzekļa vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums jau pēc notiesājoša sprieduma par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu.

Eiropas Cilvēktiesību tiesa lietā *Hangl* pret Austriju atzina, ka pieteikuma iesniedzēja vadītāja tiesību izmantošanas liegums uz divām nedēļām pēc notiesājoša sprieduma par ātruma pārsniegšanu ir preventīvs pasākums ceļu satiksmes dalībnieku drošībai; tiesa nekonstatēja situācijas atbilstību *ne bis in idem* principa piemērošanai (*Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2001.gada 20.marta lēmums lietā* *Hangl pret Austriju, iesn. Nr.* *38716/97*). Savukārt lietā *Nilsson* pret Zviedriju tiesa secināja, ka tiesību atņemšana uz 18 mēnešiem, kas nacionālajā valstī tiek uzskatīts par administratīvu pasākumu ceļu satiksmes drošības aizsardzībai, ir notikusi vairākus mēnešus pēc notiesāšanas. Tādēļ šāda līdzekļa piemērošanas mērķis nevarēja būt tikai ceļu lietotāju drošības aizsardzība, arī atlīdzināšana par nodarīto pārkāpumu bija būtisks apsvērums. Tiesību atņemšana bija tiešas un paredzamas notiesājošā sprieduma sekas. Līdz ar to tika konstatēts šī soda krimināltiesiskais raksturs. Tāpat tiesa norādīja, ka tāda soda kā vadītāja tiesību apturēšana uz 18 mēnešiem bardzība pati par sevi ir tik nozīmīga, ka to ir pamats atzīt par krimināltiesiska rakstura sodu (*Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2005.gada 13.decembra lēmums lietā Nilsson pret Zviedriju, iesn. Nr. 73661/01*).

[15] Senāts jau iepriekš ir norādījis, ka pārkāpumu uzskaites punktu mērķis ir uzskaitīt administratīvos pārkāpumus ceļu satiksmē, lai atkarībā no to skaita varētu uzlikt transportlīdzekļa vadītājam papildu ietekmēšanas līdzekļus. Pārkāpumu punkti nav atsevišķs administratīvā soda veids, taču rada papildu sekas izdarītam administratīvajam pārkāpumam (*Senāta 2010.gada 10.septembra lēmuma lietā Nr. SKA-749/2010 6.punkts*). Ietekmēšanas līdzekļu piemērošana ir atkarīga no punktu skaita, kas transportlīdzekļa vadītājam ir reģistrēti, tas nav administratīvā soda veids. Pieaugot reģistrēto punktu skaitam, iestāde var piemērot jaunu, smagāku ietekmēšanas līdzekli (*Senāta 2016.gada 7.marta lēmuma šajā lietā 8.punkts*). Likumdevējs ir noteicis kārtību, kuras mērķis ir ne tikai brīdināt un atturēt personas, kuras atkārtoti pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus, bet arī, piemērot tām Ceļu satiksmes likuma 43.1panta piektajā daļā minētos ietekmēšanas līdzekļus atbilstoši reģistrētajiem uzskaites punktiem (*Senāta 2012.gada 6.februāra sprieduma lietā Nr. SKA-47/2012 (A42473308) 7.punkts*).

Apgabaltiesas pamatoti secināja, ka ietekmēšanas līdzekļu piemērošanas mērķis nav sodīt transportlīdzekļu vadītājus par izdarītajiem pārkāpumiem, bet gan nodrošināt satiksmes drošību, mazinot iespēju, ka satiksmē piedalās tādi transportlīdzekļu vadītāji, kuru zināšanu vai prasmju, kā arī apzinīgas attieksmes pret satiksmes noteikumu ievērošanu trūkums apdraud pārējos satiksmes dalībniekus. Pārkāpumu uzskaites punktu sistēma un ietekmēšanas līdzekļu piemērošana ir preventīvs pasākums ceļu satiksmes drošībai, kurā nozīme tiek piešķirta visu personas pieļauto pārkāpumu kopumam. Šīs sistēmas mērķis nav sodīt personu par kādu konkrētu pārkāpumu. Tādējādi apgabaltiesa pamatoti norādījusi, ka ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējam piemērotais ietekmēšanas līdzeklis un tā papildu tiesiskās sekas nav piemērots tieši par konkrētu krimināltiesiska rakstura nodarījumu, mērķis nebija pieteicēju sodīt.

Līdz ar to pārkāpumu uzskaites punktu sistēmai un ietekmēšanas līdzekļiem vispārīgi nav krimināltiesiska soda raksturs.

[16] Vienlaikus ir nepieciešams apsvērt arī konkrētā soda bardzību.

Senāta ieskatā, apstāklis, ka pārsūdzētā lēmuma rezultātā pieteicējs zaudē transportlīdzekļu vadītāja tiesības un ir tiesīgs tās atgūt tikai pēc pieciem gadiem, norāda uz tādu pieteicēja tiesību ierobežojumu, kura bardzība pati par sevi ir pamats atzīt krimināltiesisko raksturu *ne bis in idem* principa kontekstā. Līdz ar to Senāts nevar piekrist apgabaltiesas secinājumam, ka pieteicējam ar pārsūdzēto lēmumu radītajām tiesiskajām sekām nav konstatējams krimināltiesiska soda raksturs.

Tomēr šī kļūda nav ietekmējusi lietas iznākumu.

[17] No kasācijas sūdzībā minētā izriet, ka pieteicēja iebildumi par *ne bis in indem* principa pārkāpumu saistāmi ar to, ka ietekmēšanas līdzekļa piemērošanā ņemti vērā tie astoņi pārkāpumu uzskaites punkti saistībā ar 2009.gada 12.maija administratīvo pārkāpumu, kas jau iepriekš ņemti vērā, piemērojot smagāko ietekmēšanas līdzekli. Tomēr Senāta ieskatā ietekmēšanas līdzekļa – transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizlieguma uz vienu gadu – bardzība pati par sevi nav pamats atzīt krimināltiesiska soda raksturu. Tomēr, pat ja pieņemtu, ka šim līdzeklim ir krimināltiesiska soda raksturs, norādāms, ka astoņi pārkāpumu uzskaites punkti abos gadījumos, kad piemērots šis ietekmēšanas līdzeklis, ir vērtēti tikai kopsakarā ar pārējiem reģistrētajiem pārkāpumu uzskaites punktiem, kas katrā gadījumā atšķīrās. Līdz ar to apstākļu kopums, kas bijis par pamatu ietekmēšanas līdzekļu piemērošanai, katrā situācijā ir bijis atšķirīgs un nav konstatējams, ka ietekmēšanas līdzekļi piemēroti par identiskiem pārkāpumiem. Savukārt ar 2012.gada 28.novembra paziņojumu par šiem astoņiem punktiem pieteicējam tika piemērots ietekmēšanas līdzeklis – pienākums apmeklēt apmācības kursus. Šāds ietekmēšanas līdzeklis acīmredzami ne pēc sava rakstura, ne pēc bardzības neliecina par krimināltiesiska sodu, līdz ar to netiek aptverts ar *ne bis in idem* principu.

Tāpat nav pamats uzskatīt, ka ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējs tiktu atkārtoti sodīts par kādu no pieļautajiem administratīvajiem pārkāpumiem, jo, kā tas norādīts jau iepriekš, šis ietekmēšanas līdzeklis nav piemērots par konkrētu krimināltiesiska rakstura nodarījumu, bet gan par pieteicēja pieļauto pārkāpumu kopumu.

Ievērojot minēto, pieteicēja kasācijas sūdzībā norādītie pārkāpumi par *ne bis in idem* principa pārkāpumu nav pamatoti.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 348.panta pirmās daļas 1.punktu un 351.pantu, Senāts

**nosprieda:**

Atstāt negrozītu Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 22.decembra spriedumu, bet [pers. A] kasācijas sūdzības noraidīt.

Spriedums nav pārsūdzams.