SAEIMAS AIZSARDZĪBAS, IEKŠLIETU UN KORUPCIJAS NOVĒRŠANAS KOMISIJAS

IEKŠĒJĀS DROŠĪBAS APAKŠKOMISIJAS

SĒDES PROTOKOLS

**Nr. 141.1.9/6/2-2-14/23**

**2023. gada 10. oktobrī plkst. 13.00**

**Rīgā, Jēkaba ielā 16, komisijas sēžu zālē**

**Videokonference attiecībā uz uzaicinātajiem**

**Sēdē piedalās:**

apakškomisijas locekļi:

**Edvīns Šnore** – apakškomisijas priekšsēdētājs

**Jānis Skrastiņš** – apakškomisijas sekretārs

**Artūrs Butāns**

**Uģis Rotbergs**

**Andrejs Vilks**

**Edmunds Zivtiņš**

Uzaicinātie:

* Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktora vietnieks **Jānis Kalniņš**
* Ceļu satiksmes drošības direkcijas Juridiskā departamenta vadītājs **Reinis Nīmanis**
* Ceļu satiksmes drošības direkcijas Juridiskā departamenta vadītāja vietniece **Laura Ange**
* Iekšlietu ministrijas Nozares politikas departamenta vecākais referents **Ronalds Petrovskis**
* Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Reaģēšanas pārvaldes priekšnieks **Juris Jančevskis**
* Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Reaģēšanas pārvaldes Reaģēšanas vadības biroja Satiksmes drošības funkciju metodikas nodaļas galvenā speciāliste **Anželika Minčenoka**
* Tieslietu ministrijas Valststiesību departamenta Administratīvās atbildības politikas nodaļas vecākā juriste, Administratīvās atbildības politikas nodaļas vadītāja **Natālija Laveniece-Straupmane**
* Latvijas Republikas Ārlietu ministrija Juridiskā departamenta direktore **Sanita Pēkale**
* **Jānis Vitenbergs**, Frakcijas “Nacionālā apvienība”, Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas pārstāvis

**Komisijas darbinieki: vecākā konsultante Ieva Barvika, konsultantes Egita Kalniņa un Sandra Kaire**

**Sēdi vada**: E.Šnore

**Sēdi protokolē**: S. Kaire

**Sēdes veids**: atklāta

**Darba kārtība:**

# Krievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrēto transportlīdzekļu izmantošana ceļu satiksmē Latvijā: aktuālā situācija, statistika, regulējums.

**E.Šnore** atklāj sēdi un informē par jautājuma aktualitāti.

**E.Šnore** dod vārdu Ceļu satiksmes drošības direkcijai (turpmāk tekstā CSDD) problēmu loka ieskicēšanai attiecībā uz minēto jautājumu.

**Laura Ange** aktualizē problēmu attiecībā uz trešajās valstīs reģistrēto transportlīdzekļu dalību ceļu satiksmē Latvijā, kas galvenokārt ir neatbilstoša ceļu satiksmes noteikumiem. CSDD rīcībā ir negatīva statistika par ar trešo valstu transportlīdzekļiem izdarītajiem pārkāpumiem gan tos fiksējot ar tehniskajiem līdzekļiem, gan attiecībā uz apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpšanu vadītājam klāt neesot. Analizējot datus, iezīmējas negatīva tendence - atkārtotu pārkāpumu izdarīšana, ko veicina nesodāmības apziņa. Nepieciešama atbilstoša rīcība, lai nodrošinātu vienlīdzību ar ES valstīs reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Iespējamais risinājums – transportlīdzekļu, kas reģistrēti trešajās valstīs, reģistrēšana CSDD sistēmā, tādējādi risinot problēmu ar sodu neapmaksāšanu.

Statistika par trešajās valstīs reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kas fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem (fotoradariem) par 2022. gadu: ar Krievijas Federācijā reģistrētajiem numuriem - vairāk nekā 21076; ar Ukrainā reģistrētajiem transportlīdzekļiem – 28 487. Pārkāpumi ir izdarīti arī ar citu trešo valstu reģistrētiem numuriem, bet šādu gadījumu skaits ir salīdzinoši mazāks.

**E. Šnore** aicina pieturēties pie sēdes tēmas - par Krievijas Federācijas un Baltkrievijas Republikas transportlīdzekļiem. Aktualizē jautājumu par šo valstu reģistrēto transportlīdzekļu kopējo daudzumu Latvijā. Aicina CSDD pārstāvjus izteikt viedokli, kā situācija būtu uzlabojama.

**Laura Ange** norāda, kaattiecībā uzKrievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu Latvijā CSDD rīcībā nav informācijas, jo CSDD neveic šādu transportlīdzekļu uzskaiti/reģistrāciju.

**J. Kalniņš** Demonstrē CDSS gatavoto prezentāciju attiecībā uz trešajās valstīs reģistrēto transportlīdzekļu izdarītajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē Latvijā (prezentācijas materiāls – protokola pielikumā).

**L. Ange** Papildus norāda uz tendenci, ka šādus pārkāpumus izdara atkārtoti, piemēram, 2022. gadā 537 gadījumos ar vienu transportlīdzekli izdarīti 100-150 pārkāpumi. Tāpat attiecībā uz apstāšanos un stāvēšanu pašvaldības ir vērsušas uzmanību, ka šie transportlīdzekļi tiek novietoti neatbilstoši. Savukārt objektīvā neiespējamība identificēt vadītāju vadītājam klāt neesot, rezultējas faktā, ka izrakstītā soda kvīts netiek apmaksāta. Par iespējamajiem risinājumiem, kas situāciju būtiski uzlabotu – Tieslietu ministrijas priekšlikums – veikt Krievijas Federācijā reģistrēto transportlīdzekļu reģistrēšanu Latvijā 3 mēnešu periodā. Tāpat CSDD sadarbībā ar Satiksmes ministriju un Tieslietu ministriju strādā pie rīka, kur transportlīdzekļu vadītājiem būtu noteikts pienākums/iespēja deklarēt trešajā valstī reģistrētu transportlīdzekli ceļu satiksmei Latvijā. Proti, šādu transportlīdzekļu vadītājiem būtu noteikts pienākums CSDD uzturētajos epakalpojumos deklarēt, ka konkrētā persona ir šī transportlīdzekļa vadītājs. Deklarējot transportlīdzekli būtu nepieciešams norādīt arī sazināšanās iespējas, lai attiecīgajā gadījumā būtu iespējams darīt zināmus piemērotos sodus. Tāpat tiek vērtētas iespējas, kā varētu pilnveidot lēmumu paziņošanas un izpildes mehānismus attiecībā uz trešo valstu reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Līdz ar to - sadarbībā ar citām institūcijām problēmas risināšanai risinājumi ir.

**E. Šnore** dod vārdu Iekšlietu ministrijas pārstāvjiem.

**R. Petrovskis** norāda uz problēmu, katanī brīdī, kad pārkāpums ir fiksēts ar tehnisko līdzekli (fotoradaru), atbilstoši nacionālajai likumdošanai nav nekādas iespējas ietekmēt trešajā valstī reģistrētā transportlīdzekļa īpašnieku, jo nav nekādu ziņu par transportlīdzekļa īpašnieku. Pastāv risinājums attiecībā uz Eiropas Savienības dalībvalstu transportlīdzekļiem, jo šajā gadījumā ir iespēja piekļūt informācijai par šo dalībvalstu transportlīdzekļu īpašniekiem, kā dēļ statistikas dati ir pavisam atšķirīgi. Šajā gadījumā transportlīdzekļa vadītājs apzinās, ka, ja tiks izdarīts pārkāpums, atgriežoties mītnes zemē tiks saņemts sods. Tas vienlaikus arī motivē ievērot ceļu satiksmes noteikumus. Bet attiecībā uz trešo valstu pilsoņiem – cilvēki apzinās, ka saskaņā ar nacionālo likumdošanu sodu piemērot nav iespējams un fotoradari tiek ignorēti, kā dēļ ar fotoradariem fiksēto pārkāpumu skaits ir tik apjomīgs salīdzinot ar pārkāpumu skaitu, kas izdarīti policijas darbiniekam apturot transportlīdzekļa vadītāju un piemērojot sodu uz vietas.

**E. Šnore** aktualizē jautājumu parKrievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu Latvijā.

**R. Petrovskis** norāda, ka **š**ādas informācijas nevienas Latvijas institūcijas rīcībā nav. Vienīgā informācijas sistēma, kur iebraucošie transportlīdzekļi tiek reģistrēti, ir Valsts robežsardzes elektroniskās informācijas sistēma. Diemžēl nav iespējams noteikt, kāda ir tālākā transportlīdzekļa virzība, kad tas ir šķērsojis valsts ārējo robežu. Ja šāds transportlīdzeklis atgriežas atpakaļ šķērsojot valsts ārējo robežu, tad to piefiksēt ir iespējams. Taču, ja šis trešās valsts transportlīdzeklis ieceļojis Latvijā šķērsojot jebkuru citu Eiropas valsts ārējo robežu, tad informācijas par tālāko šī transportlīdzekļa virzību nav, vai tas ir palicis Latvijā, vai aizceļojis tālāk uz kādu citu Eiropas Savienības dalībvalsti. Līdz ar to nav informācijas, cik Latvijā ir Krievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrētu transportlīdzekļu.

**E. Šnore** dod vārdu Tieslietu ministrijas pārstāvei attiecībā uz tiesisko regulējumu.

**N. Laveniece-Straupmane** Norāda, ka runa ir par diviem dažādiem jautājumiem – pirmais jautājums ir ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšana ar trešajās valstīs reģistrētajiem transportlīdzekļiem, un otrs jautājums ir Krievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrēto transportlīdzekļu atrašanās Latvijā. Runājot par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem – CSDD kolēģi jau iezīmēja to, ka šobrīd tiek strādāts pie deklarēšanas instrumenta, lai persona, kas izmanto trešās valsts transportlīdzekli, varētu deklarēt šī transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē Latvijā. Un attiecīgi tiek kopīgi meklēts risinājums, kā nodrošināt to, ka persona, kas vada šo transportlīdzekli, tiek saukta pie atbildības. Attiecīgi tiek diskutēts gan par grozījumiem Ceļu satiksmes likumā, gan Tieslietu ministrija ir apņēmušies veikt attiecīgus grozījumus Administratīvās atbildības likumā, kas ir tās kompetencē.

Attiecībā uz Krievijas Federācijā un Baltkrievijas Republikā reģistrēto transportlīdzekļu atrašanos Latvijā - tas ir cits problēmjautājums un prasa citus risinājumus, Tieslietu ministrijā notiek darbs pie regulējuma izstrādes, lai šo problēmu risinātu, lai pilnā mērā varētu īstenot Eiropas Savienības noteiktās sankcijas. Tuvākajās dienās tieslietu ministre iesniegs savu risinājumu un redzējumu par to, kādi normatīvo aktu grozījumi būtu jāveic, lai nodrošinātu vai nu transportlīdzekļu pārreģistrāciju vai to izbraukšanu no Latvijas teritorijas.

**E. Šnore** aktualizē jautājumu attiecībā uz sodu iedzīvināšanu – deklarēšanas sistēmu, pie kā tiek strādāts. Kad šis risinājums varētu būt praktiski izmantojams.

**N. Laveniece-Straupmane** norāda, ka par tehniskajiem risinājumiem atbild CSDD. Tieslietu ministrija sniedz juridisko atbalstu attiecībā uz normatīvajiem aktiem, lai šo risinājumu varētu ieviest praksē. Bet deklarēšanas mehānisms var tikt ieviests jau ātrāk, nekā sodus var sākt piemērot. Ar CSDD ir panākta vienošanās, ka sākotnēji tiktu izdarīti grozījumi Ceļu satiksmes likumā. Tālākā procedūra varētu būt šāda: fotoradari konstatē, ka ar konkrētu transportlīdzekli ir izdarīts pārkāpums; šī informācija tiek uzkrāta. Pie kam, likumā būtu noteikti jānosaka prezumpcija, ka šī persona, kas ir deklarējusi transportlīdzekli, ir pielīdzināma transportlīdzekļa īpašniekam vai turētājam, kā rezultātā būtu tiesiskais pamats brīdī, kad šo transportlīdzekli aptur uz ielas, amatpersona jau būtu informēta par visiem iepriekšējiem administratīvajiem pārkāpumiem un procesiem, kas ir uzsākti, un tad attiecīgi šo personu varētu saukt pie atbildības. Par tiesisko ietvaru vienošanās jau ir panākta. Un Tieslietu ministrija to piedāvās apstiprināšanai valdībā deputātiem.

Par paša rīka izstrādi – tā nav Tieslietu ministrijas kompetence, to CSDD kolēģi varētu sīkāk komentēt.

**E. Šnore** aicina pāriet pie deputātu jautājumiem.

Pie tiesiskā regulējuma – Saeima pagājušajā nedēļā skatīja deputātu iesniegtos grozījumus Ceļu satiksmes likumā. Vai Tieslietu ministrija ir iepazinusies ar šiem grozījumiem un kādi ir Tieslietu ministrijas komentāri?

**N. Laveniece-Straupmane** Tieslietu ministrijai ir informācija par piedāvātajiem grozījumiem. Kopumā vērtējot - šo grozījumu mērķis sakrīt ar Tieslietu ministrijas pausto viedokli. Tieslietu ministrija ir publiski apliecinājusi, ka šī problēma ir jārisina, kā arī apliecinājusi gatavību risināt šo jautājumu. Bet par atsevišķām juridiskajām niansēm noteikti varētu diskutēt, iepazīstoties ar šo likumprojektu. Starp lasījumiem būtu iespējams izdiskutēt detalizētāk dažādus jautājumus, kas būtu jāprecizē vai jāpapildina no juridiskā viedokļa. Ekspertu līmenī būtu nepieciešama saruna un viedokļu uzklausīšana, tai skaitā, gan no Ceļu satiksmes jomas, gan no iekšlietu jomas ekspertiem, tostarp Valsts policijas, kas arī reāli veiks šo darbu.

**A. Butāns** aktualizē jautājumuattiecībā uz minētajiem trim mēnešiem – vai runa ir par to transportlīdzekļu pārreģistrēšanu, kas šobrīd jau atrodas Latvijas teritorijā, vai runa ir par tiem transportlīdzekļiem, kas vēl šķērsos robežu un iebrauks Latvijas teritorijā.

**N. Laveniece-Straupmane** Saskaņā ar Regulu[[1]](#footnote-1) (un Eiropas Komisijas skaidrojumu par šo regulu) un Krievijas Federācijas aktivitātēm, kas destabilizē situāciju Ukrainā, Krievijā reģistrētie transportlīdzekļi nevar vairs iebraukt Latvijas teritorijā, šķērsojot Latvijas-Krievijas robežu. Šobrīd var runāt tikai par tiem Krievijas Federācijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kas jau atrodas Eiropas Savienības teritorijā. Jāmin, ka spēkā esošais regulējums Ceļu satiksmes likumā jau šobrīd paredz trešo valstu transportlīdzekļu reģistrāciju. Ja transportlīdzeklis tiek izmantots ceļu satiksmē Latvijas teritorijā ilgāk par trim mēnešiem, tad likums jau šobrīd paredz šo transportlīdzekli reģistrēt. Tieslietu ministrija strādā pie tā, lai iedzīvinātu šo normu praksē. Kā CSDD kolēģi jau minēja, šis regulējums praksē ir ļoti grūti īstenojams, jo nav robežkontroles iekšējās robežās Eiropas Savienības ietvaros, tad nav iespējams pateikt, cik faktiski šādu transportlīdzekļu ir. Tāpēc Tieslietu ministrija vērš uzmanību uz to, lai jau spēkā esošo regulējumu varētu piemērot. Bet par konkrētajām tiesību normām nav pilnvarojuma šobrīd runāt, bet tuvākajās dienās Tieslietu ministrija iesniegs savu redzējumu par konkrētiem risinājumiem un deputātiem būs iespēja ar tiem iepazīties un diskutēt par to, vai Tieslietu ministrijas piedāvātais risinājums ir gana efektīvs, lai šo problēmu risinātu.

**A. Butāns** uzsver, ka tas būtu loģiski, ka, ja noteiktā termiņā pārreģistrēšanās nenotiek, tad, ņemot vērā arī kontekstu un citu valstu pieredzi – šie transportlīdzekļi tiktu konfiscēti. Jautājums – ko paredz pašreizējais regulējums? Un vai sankcionēšana varētu būt risinājums?

**N. Laveniece-Straupmane** norāda, ka spēkā esošais regulējums paredz reģistrēt, bet tas neparedz transportlīdzekļu konfiskāciju. Administratīvās atbildības likumā, kā arī Krimināllikumā ir paredzēta transportlīdzekļa konfiskācija, bet tā attiecas uz cita rakstura pārkāpumiem. Līdz ar to viens no jautājumiem tiešām ir, kādā veidā un ar kādiem instrumentiem iedzīvināt iespēju konfiscēt. Tieslietu ministrija ņems vērā arī deputātu pausto viedokli attiecībā uz transportlīdzekļu konfiskāciju. Jautājums ir par to, kā šo procesu salāgot ar personas pamattiesībām, jo tā ir personas tiesību uz īpašumu ierobežošana. Tieslietu ministrija strādā pie konfiskācijas jautājuma, ko tieslietu ministre arī pauda publiskajā telpā.

**E. Šnore** aktualizē jautājumu par situācijām, kurās persona nereģistrē transportlīdzekli atbilstoši likumdošanā paredzētajam. Kādas šādā gadījumā ir sankcijas?

**N. Laveniece-Straupmane** Ceļu satiksmes likums paredz administratīvā soda uzlikšanu, ja persona noteiktajā kārtībā nav reģistrējusi transportlīdzekli un izmanto to ceļu satiksmē Latvijā. Par to sankcija ir paredzēta, piemērojot naudas sodu (no 55 līdz140eur).

**E. Šnore** precizē, vai tas būtu kārtējais sods pie tiem, ko šāda persona jau nemaksā.

**N. Laveniece-Straupmane** norāda, ka tie ir divi dažādi jautājumi – konkrētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums un nelegāla transportlīdzekļa atrašanās Latvijā. Ceļu satiksmes likums jau paredz naudas sodu par to, ka persona izmanto ceļu satiksmē aizliegtu transportlīdzekli. Jo, ja transportlīdzeklis nav reģistrēts Latvijā, saskaņā ar Latvijas tiesību aktu prasībām, tad šis transportlīdzeklis nevar tikt izmantots ceļu satiksmē. Un vēl jo vairāk ar to nevar izdarīt ceļu satiksmes pārkāpumus. Bet ar pašu transportlīdzekli arī neizdarot nekādus pārkāpumus, nedrīkst piedalīties ceļu satiksmē. Šāda administratīvā atbildība jau ir paredzēta Ceļu satiksmes likumā.

**E. Šnore** norāda, ka vairākas valstis jau ir slēgušas Krievijas Federācijā reģistrētajām mašīnām iekļuvi no Eiropas Savienības ārējām robežām. Vai Tieslietu ministrija sadarbojas ar citām Eiropas Savienības valstīm, izstrādājot šobrīd attiecīgo regulējumu?

**N. Laveniece-Straupmane** norāda, kašo jautājumu nevar komentēt, jo atsevišķa informācija ir saņemta no citu Eiropas Savienības valstu kolēģiem. Bet katrā valstī ir sava tiesību sistēma. Var runāt par principu, kādā veidā ierobežot šo transportlīdzekļu izmantošanu Latvijā ceļu satiksmē, bet tiešā veidā nav iespējams pārņemt nevienas citas dalībvalsts regulējumu, jo mums vienmēr šis regulējums ir jāiekļauj Latvijas tiesību sistēmā un attiecīgajos normatīvajos aktos. Līdz ar to ir ņemts vērā, ka arī kaimiņvalstis risina šo problēmjautājumu, bet citāda veida sadarbība Tieslietu ministrijas ieskatā nav iespējama, jo Tieslietu ministrija koncentrējas uz Latvijas normatīvajiem aktiem, kādā veidā veiksmīgi varētu risināt šo jautājumu mūsu tiesību sistēmas ietvaros.

**E. Šnore** norāda, ka ar sadarbību tiek domāts tieši konfiskācijas jautājumos. Ja no Lietuvas, Igaunijas izskan potenciāli risinājumi, un ņemot vērā, ka šis ir saistīts tieši ar Eiropas Savienības sankcijām, varbūt no šādas perspektīvas būtu nepieciešama sadarbība starptautiskā līmenī.

**N. Laveniece-Straupmane** atkārtoti norāda, ka katrā valstī, lai risinātu pēc analoģijas kādu jautājumu, ir jābūt ļoti līdzīgam regulējumam. Ir iespējams vienoties par principu (lai kaimiņvalstīs būtu vienāda pieeja jautājumiem), bet tas, kā tas tiek īstenots, ir tikai un vienīgi Latvijas lēmums, kā tas tiek salāgots ar Latvijas normatīvo aktu sistēmu.

**E. Zivtiņš** norāda, ka šobrīd spēkā esošais un normatīvajos aktos noteiktais pienākums - trīs mēnešu laikā reģistrēt transportlīdzekli - nav efektīvs. Turklāt, ja personām, kurām ir Krievijas Federācijā vai Baltkrievijas Republikā reģistrētas automašīnas un ir vēlme šķērsot Latvijas robežu, ir iespēja Latvijas robežu šķērsot ar citu trešo valstu transportlīdzekļu reģistrācijas numuriem, tad šāds mehānisms vēl jo vairāk nav efektīvs. Ir nepieciešams veidot visaptverošu sistēmu, lai tiem, uz kuriem attiecas sankcijas, var veikt transportlīdzekļa konfiskāciju. Līdz ar to priekšlikums - noteikt konkrētu datumu, no kura mēneša, divu vai trīs laikā ir nepieciešams reģistrēt transportlīdzekli Latvijā. Un, ja tas nav izdarīts, tad piemērojamas sankcijas.

**E. Šnore** lūdz Tieslietu ministriju komentēt Zivtiņa kunga minēto priekšlikumu.

**N. Laveniece-Straupmane** norāda, ka likumdevējam ir plašas iespējas noteikt regulējumu, tai skaitā noteikt konkrētu termiņu.

**U. Rotbergs** precizē, ka jaušobrīd ir aizliegts iebraukt Latvijā ar Krievijas Federācijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem.

**J. Vitenbergs** piekrīt E. Zivtiņa kungam un norāda, katrīs mēnešu reģistrācijas norma tiešām nestrādā, jo nav atskaites punkta. Jautājums par CSDD minētā reģistra ieviešanu aktuāls bija jau š.g. janvārī, bet līdz šim Tieslietu ministrijas iesaiste un interese nav bijusi. Šis jautājums aktualizēts arī Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas sēdē un ir plāns, kā ar šo jautājumu tālāk virzīties. Kā atskaites punktu varētu noteikt 12. septembri, kad Eiropas Komisija skaidroja esošo regulējumu. Līdz ar to šāda transportlīdzekļu pārreģistrācija nebūtu iespējama, jo tie ir sankcijām pakļauti objekti. Ir tikai divi varianti – vai nu šos transportlīdzekļus konfiscēt vai atgriezt valstīs, no kurienes tie ieradušies.

**S. Pēkale** akcentē jautājumu par Eiropas komisijas noteiktajām sankcijām. Sankcijas ir noteiktas pret Krievijas Federācijā reģistrētajām automašīnām un to ievešanu. Bet sankcijas nav noteiktas pret Baltkrievijas Republikā noteiktajām automašīnām. Attiecībā uz Baltkrievijas Republikā reģistrētajām automašīnām sankciju regulējuma nav. Transportlīdzekļi, kuri ir iebraukuši Latvijas teritorijā līdz š.g. 12.09. - ja tie nav pārkāpuši Ceļu satiksmes likumā noteikto termiņu - 3 mēnešus, šeit uzturas legāli, jo tās ir šķērsojušas Eiropas Savienības ārējo robežu kādā no valstīm, kas ir uz ES ārējās robežas pēc Muitas kontroles atbilstoši tai izpratnei par regulas piemērošanu, kāda tā bija līdz š.g.12.09. Līdz ar to 3 mēnešu termiņš būtu ļoti saprātīgs, lai šo transportlīdzekļu īpašnieki atbilstoši rīkotos. Attiecībā uz turpmāko – kad deputāti skatīs šo jautājumu par grozījumiem Ceļu satiksmes likumā, ir jāņem vērā, ka -kaut gan piecas Eiropas Savienības ārējās robežas valstis ir pieņēmušas lēmumu neielaist Krievijas Federācijā reģistrētos transportlīdzekļus, tomēr tās ir vienojušās par pieļaujamajiem izņēmumiem. Somija ļaus šķērsot savu robežu tiem Krievijas Federācijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kuru vadītāji būs Eiropas Savienības dalībvalstu pilsoņi vai viņu ģimenes locekļi. Līdz ar to ir sagaidāms, ka Latvijas teritorijā šīs automašīnas turpinās parādīties. Līdz ar to Tieslietu ministrijas piedāvātais risinājums par šo automašīnu reģistrāciju/uzskaiti ir veiksmīgs, bet tas nekādā gadījumā nav saistīts ar sankciju regulējumu tiešā veidā, jo būs izņēmumi.

**A. Butāns** aktualizē jautājums par iespēju Ceļu policijas patruļām veikt ar Krievijas Federācijas numurzīmēm esošo transportlīdzekļu apstādināšanu un tādējādi noteikt brīdi, no kura attiecīgi būtu jāveic transportlīdzekļa reģistrācija mēneša laikā. Un tad no 1.01.2024. paredzēt veikt transportlīdzekļu konfiskāciju transportlīdzekļiem ar Krievijas Federācijas numurzīmēm. Vienlaikus izšķirošais ir Ceļu policijas darbība. Ir iespējams veikt dažādas redakcijas likumdošanā, bet jāsaprot, ka Ceļu policijai tas fiziski būs jānodrošina. Varbūt Valsts policijas pārstāvji var nokomentēt, kāda situācija ir šobrīd – vai Ceļu policija šobrīd aptur šādus transportlīdzekļus?

**J. Jančevskis** norāda uz statistiku, kad šie transportlīdzekļi tiek apturēti klātesošam vadītājam. Šogad, piemēram, Krievijas Federācijas vadītājiem ir izrakstīti 503 pārkāpumi. Šajā gadījumā arī strādā kā labs instruments Administratīvās atbildības likums, kurš nosaka, ka vadītājam līdz naudas soda samaksai tiek aizturēta vadītāja apliecība, līdz ar to vadītājs ir spiests samaksāt šo naudas sodu. Protams, ja nākotnē stāsies spēkā jaunais regulējums, tad mēs to arī darīsim – apturēsim šo transportlīdzekli un veiksim attiecīgās pārbaudes. Galvenais, lai būtu šī platforma, ko prezentēja CSDD pārstāvji, lai vadītājs var iebraucot valstī deklarēies, lai uzsāktos šis atskaites punkts.

**E. Šnore** norāda, ka Saeimā tiek gaidīts Tieslietu ministrijas piedāvātais regulējumu, kura izstrādē vēl veiksmi; pateicas klātesošajiem par dalību un slēdz sēdi.

Sēde pabeigta plkst. 13:55

Apakškomisijas priekšsēdētājs E. Šnore

Apakškomisijas sekretārs J. Skrastiņš

Protokolētāja S. Kaire

1. 2022.gada 8.aprīlī Eiropas Komisija pieņēma Padomes regulu (ES) 2022/576, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 833/2014 par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar Krievijas darbībām, kas destabilizē situāciju Ukrainā, kas stājās spēkā 2022.gada 9.aprīlī. [↑](#footnote-ref-1)