



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

SPRIEDUMS

Latvijas Republikas vārdā
Rīgā 2021. gada 29. decembrī
lietā Nr. 2021-09-01

Satversmes tiesa šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētāja Sanita Osipova, tiesneši Aldis Laviņš, Gunārs Kusiņš, Daiga Rezevska, Jānis Neimanis, Artūrs Kučs un Anita Rodiņa,

pēc Rēzeknes tiesas pieteikuma,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu un Satversmes tiesas likuma 16. panta 1. punktu, 17. panta pirmās daļas 9. punktu, 19.¹ un 28.¹ pantu,

rakstveida procesā 2021. gada 30. novembra tiesas sēdē izskatīja lietu

„Par Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrās daļas redakcijā, kas bija spēkā līdz 2020. gada 30. jūnijam, un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.⁴⁰ panta otrās daļas redakcijā, kas bija spēkā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam, atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam”.

Konstatējošā daļa

1. Saeima 2008. gada 11. decembrī pieņēma Autoceļu lietošanas nodevas likumu, un tas stājās spēkā 2014. gada 1. jūlijā.

Ar 2019. gada 3. aprīļa likumu „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā”, kas stājās spēkā 2019. gada 13. aprīlī, (turpmāk – 2019. gada 3. aprīļa grozījumi) Autoceļu lietošanas nodevas likums tika papildināts ar 9.¹ pantu, kas noteica īpatnības administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Šā panta pirmā daļa noteica subjektus, kuriem uzliek administratīvo sodu par pārkāpumu, kas fiksēts

ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, savukārt šā panta otrā daļa noteica:

„Par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, šā panta pirmajā daļā minētajai personai uzliek minimālo naudas sodu, kāds par attiecīgo pārkāpumu pārvadātājam paredzēts Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā.”

Ar 2020. gada 23. aprīļa likumu „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā”, kas stājās spēkā 2020. gada 19. maijā, (turpmāk arī – 2020. gada 23. aprīļa grozījumi) 9.¹ pants tika izslēgts no Autoceļu lietošanas nodevas likuma.

Latvijas PSR Augstākā padome 1984. gada 7. decembrī pieņēma Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksu (turpmāk – Kodekss), kas stājās spēkā 1985. gada 1. jūlijā.

Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrā daļa (šeit un turpmāk – redakcijā, kas bija spēkā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam) noteica, ka par likumā noteiktā valsts autoceļa posma lietošanu, ja autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta, uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no simt astoņdesmit līdz trīssimt sešdesmit *euro*, bet pārvadātājam – no piecsimt līdz tūkstoš *euro*.

Saeima 2018. gada 25. oktobrī pieņēma Administratīvās atbildības likumu, kas stājās spēkā 2020. gada 1. jūlijā. Tā pārejas noteikumu 1. punkts noteic, ka ar šā likuma spēkā stāšanos spēku zaudē Kodekss.

2. Pieteikuma iesniedzēja – Rēzeknes tiesa (turpmāk – Pieteikuma iesniedzēja) – uzskata, ka Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrā daļa (šeit un turpmāk – redakcijā, kas bija spēkā līdz 2020. gada 30. jūnijam) un Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrā daļa (turpmāk kopā arī – apstrīdētās normas) neatbilst Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam.

Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā ir administratīvā pārkāpuma lieta Nr. 1A26005620, kurā juridiskajai personai piemēroti septiņi administratīvie sodi par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu. Pārkāpumi tika fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, un juridiskajai personai, citstarp pamatojoties uz apstrīdētajām normām, par katru administratīvo pārkāpumu piemērots naudas sods 500 *euro* apmērā (kopsummā 3500 *euro*). Privātpersonai piemērotais sods – 500 *euro* – pārsniedzot vienas dienas nodevas likmi (seši *euro*) vairāk nekā 83 reizes. Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka šāda fiksētas soda sankcijas piemērošana, neparedzot iespēju to samazināt un liedzot

iespēju vērtēt pārkāpuma raksturu un smagumu, nav samērīga un atbilstoša Eiropas Savienības tiesībām.

Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija direktīvas 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija direktīvu 2006/38/EK, (turpmāk – Direktīva) 9.a pants piešķirot dalībvalstīm plašu rīcības brīvību tiesiskā regulējuma un sankciju noteikšanā, lai nodrošinātu ceļa nodevu iekasēšanu. Tomēr Eiropas Savienības Tiesa, interpretējot minēto pantu, esot norādījusi: ja nav veikta Eiropas Savienības tiesību aktu saskaņošana attiecībā uz piemērojamām sankcijām par tādu nosacījumu neievērošanu, kas paredzēti ar šiem tiesību aktiem izveidotajā sistēmā, tad dalībvalstu kompetencē ir tādu sankciju izvēlēšanās, kuras tās uzskata par piemērotām. Tomēr dalībvalstīm šī kompetence esot jāīsteno, ievērojot Eiropas Savienības tiesības un vispārējos tiesību principus, tostarp samērīguma principu. Eiropas Savienības Tiesa esot skatījusi lietu, kurā vienam pārvadātājam piemērotais sods pārsniedzis maksājamās ceļa nodevas apmēru 500 reizes, bet otram pārvadātājam – 87 reizes. Vērtējot piemēroto naudas sodu samērīgumu ar izdarīto pārkāpumu raksturu konkrētajā lietā, tiesa atzinusi, ka šādu sodu bardzība ir efektīva un preventīva, tomēr vienlaikus norādījusi, ka fiksētu soda sankciju piemērošana, nevērtējot pārkāpuma raksturu un smagumu, nav saderīga ar Direktīvas 9.a panta noteikumiem un vispārējiem Eiropas Savienības tiesību principiem.

Sankcijas bardzībai esot jāatbilst attiecīgā pārkāpuma smagumam, jo šāda prasība izrietot gan no Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk – Harta) 52. panta 1. punkta, gan tās 49. panta 3. punktā paredzētā sodu samērīguma principa. Eiropas Savienības Tiesa esot norādījusi: lai gan Direktīvas 9.a pantā izvirzītajai samērīguma prasībai nav tiešas iedarbības nacionālajā līmenī, tomēr nacionālajai tiesai atbilstoši pienākumam veikt visus vispārīgos vai īpašos pasākumus, kas tiek piemēroti, lai nodrošinātu šīs tiesību normas īstenošanu, ir jāinterpretē valsts tiesības atbilstīgi minētajai normai vai, ja šāda atbilstīga interpretācija nav iespējama, jāatstāj bez piemērošanas jebkura valsts tiesību norma, kuras piemērošana lietas apstākļos izraisītu tādu rezultātu, kas būtu pretrunā ar Eiropas Savienības tiesībām.

Tiesas iespējas atjaunot taisnīgumu katrā konkrētajā gadījumā esot nesaraujami saistītas ar likumdevēja pieņemto procesuālo un materiālo tiesību normu kopumu, saskaņā ar kuru tiek izspriesta konkrētā lieta. Pieteikuma iesniedzēja konstatējusi, ka vairākos pirmās instances tiesu spriedumos ticis

norādīts, ka Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētais sods nav samērīgs un atbilstošs Direktīvas 9.a pantam, taču apelācijas instances tiesas nav devušas savu vērtējumu par šajos tiesu spriedumos norādītajām atsaucēm uz Eiropas Savienības Tiesas praksi. Pirmās instances tiesas nolēmumus esot motivējušas dažādi, bet apelācijas instances tiesas vairākkārt šādās lietās norādījušas, ka sods par pārkāpuma izdarīšanu piemērots atbilstoši noteiktajai soda sankcijai, ka šā soda samērīgumu jau izvērtējis un uz to norādījis likumdevējs un ka noteiktais sods atbilst administratīvā soda mērķim.

Lietā neesot strīda par to, ka tiesību normas ir pieņemtas un izsludinātas Satversmē noteiktajā kārtībā un ka tās ir pietiekami skaidri formulētas. Tāpat Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka pienākums maksāt autoceļu lietošanas nodevu ir vērsts uz citu cilvēku tiesību un sabiedrības labklājības aizsardzību, jo tas nodrošina galveno autoceļu uzturēšanu un attīstību, kā arī veicina videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu. Tomēr fiksētas soda sankcijas 500 *euro* apmērā piemērošana, neparedzot iespēju to samazināt un liedzot iespēju vērtēt pārkāpuma raksturu un smagumu, neesot samērīga un līdz ar to neatbilstot Satversmes 1. pantā ietvertajam samērīguma principam.

Iestādei un tiesai neesot pilnvaru ņemt vērā administratīvā pārkāpuma izdarīšanas apstākļus un smagumu un pielāgot atbilstošu naudas sodu pārkāpējam. Izspriežot lietu, balstoties uz normatīvo regulējumu un ņemot vērā apelācijas instances tiesas nolēmumos paustās atziņas, tiesai neesot iespējams taisīt lietā taisnīgu spriedumu. Likumdevējs neesot ņēmis vērā Eiropas Savienības Tiesas praksē nostiprinātās atziņas, Hartas 49. panta trešo daļu un Direktīvas 9.a pantu un neesot pieņēmis taisnīgas tiesas spriešanai nepieciešamās tiesību normas. Tādējādi neesot ievērots Satversmes 92. panta pirmais teikums.

Autoceļu lietošanas nodevas likuma un Direktīvas mērķi esot iespējams sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, likumdevējam normatīvajā regulējumā paredzot iestādei un tiesai iespēju samazināt piemērojamo soda sankciju atbilstoši pārkāpuma raksturam un smagumam vai arī nosakot zemāku minimālā soda apmēru.

3. Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto aktu, – Saeima – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 1. pantam, bet tiesvedība par apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam būtu izbeidzama.

3.1. Likumdevējam esot plaša rīcības brīvība sodu un sodu izpildes politikas veidošanā. Direktīvā neesot reglamentēts tas, kā nosakāmas sankcijas par saskaņā ar šo direktīvu pieņemto valsts noteikumu pārkāpumiem. Dalībvalstu

kompetencē esot tādu sankciju izvēlēšanās, kuras tās uzskata par piemērotām, tomēr sankcijām vajagot būt ne tikai samērīgām ar izdarītajiem pārkāpumiem, bet arī efektīvām un preventīvām. Vajagot ņemt vērā arī to, ka Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētais naudas sods tiek piemērots par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu, nevis par tās nesamaksāšanu pilnā apmērā.

Pieteikuma iesniedzēja atsaukusies uz divām Eiropas Savienības Tiesas lietām, kurās tika vērtēts Ungārijā par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu paredzētā naudas soda apmēra samērīgums. Tomēr Ungārijā esot bijis noteikts fiksēta apmēra naudas sods atkarībā no transportlīdzekļa kategorijas. Savukārt Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā noteikts, ka tiek piemērots naudas sods no 500 līdz 1000 *euro*, un konkrētu naudas sodu likumdevējs paredzējis tikai vienā gadījumā, tas ir, gadījumā, kad administratīvais pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem. Šajā gadījumā likumdevējs neatkarīgi no administratīvā pārkāpuma rakstura un smaguma esot izšķīries par privātpersonai vislabvēlīgāko risinājumu, nosakot mazāko iespējamo naudas soda apmēru. Pēc Saeimas ieskata, šāds naudas sods nevar tikt atzīts par fiksētu naudas sodu, jo pat tad, ja nebūtu Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrās daļas, vērtējot attiecīgā administratīvā pārkāpuma raksturu un smagumu, iestāde un tiesa nedrīkstētu noteikt par 500 *euro* mazāku naudas sodu.

Pieteikuma iesniedzēja norāda uz Eiropas Savienības Tiesas atzīto, ka par nesamērīgu atzīstams tāds naudas sods, kas 87 un 500 reizes pārsniedz summu, kāda būtu maksājama kā autoceļu lietošanas nodeva. Tomēr esot jāņem vērā, ka ir dažādas autoceļu lietošanas nodevas likmes (dienas, nedēļas, mēneša vai gada likme) un jebkurā gadījumā piemērojamam naudas sodam jābūt efektīvam un preventīvam. Piemēram, salīdzinot minimālo naudas sodu (500 *euro*) un transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3001 kilograma līdz 3500 kilogramiem noteikto autoceļu lietošanas nodevas gada likmi (300 *euro*), kas ir mazākā iespējamā nodevas gada likme, esot secināms, ka piemērojamais minimālais naudas sods ir tikai 1,67 reizes lielāks par to. Ja naudas soda samērīgumu vērtētu tikai un vienīgi attiecībā uz dienas likmi, izveidotos tāda situācija, ka nav efektīvas un preventīvas sankcijas par citu autoceļu lietošanas nodevas likmju nesamaksāšanu. Naudas sodam vajagot būt samērīgam ar pārkāpumu, kas izpaudies arī kā šīs nodevas gada likmes nesamaksāšana. Tāpat nebūtu pieļaujams, atsaucoties tikai uz vienas valsts pieredzi, atzīt, ka Latvijā noteiktais naudas soda apmērs ir nesamērīgs.

Pirms tika paaugstināts transportlīdzekļa vadītājam piemērojamais naudas sods, esot konstatēta problēma, ka ievērojama daļa autopārvadātāju nemaksā

autoceļu lietošanas nodevu, jo viņiem samaksāt sodu bija izdevīgāk nekā samaksāt autoceļu lietošanas nodevu visam gadam. Ja minimālais naudas sods tiktu samazināts līdz iepriekšējam apmēram, tas ir, līdz 120 *euro*, tad minētā problēma rastos no jauna. Turklāt Latvijā vēl aizvien situācija esot tāda, ka likumā noteiktu pienākumu izpildē liela nozīme ir sodam, proti, tieši sods esot tas, kas attur no pārkāpuma izdarīšanas un mudina izpildīt likumā noteikto pienākumu.

Pēc Satiksmes ministrijas sniegtās informācijas, šobrīd esot ievērojami samazinājies to personu skaits, kuras nepilda pienākumu maksāt autoceļu lietošanas nodevu. Viens no pasākumiem autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas disciplīnas uzlabošanai esot šādu pārkāpumu fiksēšana ar tehniskajiem līdzekļiem. Tāpat nozīme esot arī informatīvajiem pasākumiem.

Saeima papildus vērš uzmanību uz to, ka saskaņā ar Kodeksa 294. panta otro daļu par naudas soda uzlikšanu pieņemtā lēmuma izpildi ar konkrētu nosacījumu varēja atlikt uz laiku līdz sešiem mēnešiem no lēmuma pieņemšanas dienas.

Nemot vērā minēto, Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētais minimālais naudas sods esot uzskatāms par samērīgu.

3.2. Administratīvo pārkāpumu process tiesā saskaņā ar spēku zaudējušo Kodeksu bijis veidots tādējādi, lai tiktu īstenota visaptveroša tiesas kontrole pār izpildvaras lēmumiem par personas saukšanu pie administratīvās atbildības. Šīs kontroles rezultātā tiesai esot iespēja arī novērst tiesību normām neatbilstoša lēmuma sekas attiecībā uz personu – gan atcelt iestādes pieņemto lēmumu, gan arī samazināt personai piemēroto naudas sodu, iekļaujoties likumdevēja noteiktajos par attiecīgo administratīvo pārkāpumu uzliedzamā naudas soda apmēros.

Ja iestāde saukusi personu pie administratīvās atbildības, piemērojot par attiecīgo pārkāpumu paredzēto minimālo naudas sodu, tad tiesai neesot tiesību samazināt personai piemērotā naudas soda apmēru, jo tas jau esot mazākais iespējamais naudas sods, kādu likumdevējs paredzējis par attiecīgo pārkāpumu. Ja tiktu secināts, ka Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrās daļas dēļ tiesai nav iespējams nodrošināt Satversmes 92. panta pirmajam teikumam atbilstošu tiesas procesu, tad nāktos izdarīt arī tādu secinājumu, ka tiesai nav iespējams nodrošināt tiesībām uz taisnīgu tiesu atbilstošu tiesas procesu ikvienā gadījumā, kad iestāde ir piemērojusi mazāko iespējamo naudas sodu.

Arī tad, kad administratīvais pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, tiesai saskaņā ar Kodeksa 289.⁶ panta devīto daļu, izskatot

administratīvā pārkāpuma lietu, saglabājoties pienākums izlemt visus tos pašus jautājumus, kas tai jāizlemj citos gadījumos. Tādējādi tiesa varot īstenot visaptverošu kontroli un atcelt tādu lēmumu par personas saukšanu pie administratīvās atbildības, kurš neatbilst tiesību normām.

Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā nesamērīgums veidojoties nepareizas tiesību normu piemērošanas dēļ. Proti, ja no konkrētā gadījuma faktiskajiem apstākļiem patiesi izriet tas, ka persona par tās izdarīto administratīvo pārkāpumu informēta tikai pēc tam, kad šis pārkāpums fiksēts jau septiņas reizes, tad šāda administratīvā sodīšana esot pretrunā ar Kodeksa 22. pantā noteikto administratīvās sodīšanas mērķi. No sodīšanas mērķa izrietot, ka personai pēc tam, kad tā informēta par administratīvo pārkāpumu, ir jādod iespēja lemt par savu turpmāko rīcību – atturēties no pārkāpumiem vai ne.

Tiesu praksē esot bijuši gadījumi, kad administratīvo pārkāpumu protokoli par cita veida administratīvajiem pārkāpumiem atcelti tāpēc, ka piemērotais naudas sods neatbilst administratīvā soda mērķim un taisnīguma principam. Tas nozīmējot, ka Pieteikuma iesniedzējas rīcībā ir visas nepieciešamās juridiskās metodes, lai konkrētajā lietā panāktu taisnīgu atrisinājumu un pieņemtu taisnīgu nolēmumu. Pēc Saeimas ieskata, arī samērīguma princips var kalpot par pamatu administratīvo pārkāpumu protokolu atcelšanai, ciktāl šā principa pārkāpums izpaudies tiesību piemērošanā.

Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā atsevišķi būtu vērtējams arī tas, vai dubultās sodīšanas nepieļaujamības principam atbilst tāda situācija, ka personai tiek piemērots administratīvais sods par vienā un tajā pašā dienā, bet atšķirīgā laikā izdarītu vienu un to pašu administratīvo pārkāpumu, kas fiksēts, personai braucot ar vienu un to pašu transportlīdzekli pa vienu un to pašu ceļa posmu. Vajagot ņemt vērā arī to, ka īsākais periods, par kuru iespējams samaksāt autoceļu lietošanas nodevu, ir viena diena.

Tiesības uz taisnīgu tiesu neprasot, lai tiesa, pārbaudot lēmumu par personas saukšanu pie administratīvās atbildības, pati izdarītu lietderības apsvērumus un uz to pamata noteiktu personai citu piemērojamo sodu. Tas esot likumdevēja izšķiršanās jautājums. Tas vien, ka spēku zaudējušā Kodeksa 289.¹² panta otrajā daļā tiesai bija paredzēta iespēja grozīt soda apmēru, nedodot pamatu secināt, ka šāda iespēja paredzama tāpēc, lai nodrošinātu Satversmes 92. panta pirmajam teikumam atbilstošu tiesas procesu. Līdz ar to Saeima uzskata, ka tiesvedība lietā daļā par apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam būtu izbeidzama.

4. Pieaicinātā persona – Tieslietu ministrija – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam.

Ar 2016. gada 23. novembra grozījumiem ticis paaugstināts transportlīdzekļa vadītājam piemērojamais naudas sods un paredzēts, ka pie administratīvās atbildības var tikt saukts ne tikai transportlīdzekļa vadītājs, bet arī pārvadātājs. Grozījumi bijuši nepieciešami, lai motivētu transportlīdzekļu vadītājus un pārvadātājus aktīvāk maksāt autoceļu lietošanas nodevu. Grozījumu mērķis bijis palielināt ieņēmumus no autoceļu lietošanas nodevas, palielinot naudas sodu tādā apmērā, lai personām būtu izdevīgāk maksāt autoceļu lietošanas nodevu, nevis sodu.

Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētais sods atbilstot samērīguma prasībām. No 2016. gada 23. novembra likuma „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”, kas stājās spēkā 2017. gada 1. janvārī, (turpmāk – 2016. gada 23. novembra grozījumi) izstrādes materiāliem izrietot, ka tika detalizēti izvērtēts sasniedzamais mērķis un tā nozīmīgums, pārkāpuma smagums, tostarp salīdzinot to ar citiem līdzīgiem pārkāpumiem, kā arī iespējamais ekonomiskais ieguvums no pārkāpuma. Neesot pamata uzskatīt, ka šāda apmēra sods personai radītu pārmērīgu apgrūtinājumu. Tāpat Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā neesot paredzēts fiksēta apmēra sods, jo tā amplitūda esot pietiekami liela, lai, ievērojot konkrētās lietas apstākļus, nodrošinātu soda individualizāciju.

Arī atbilstoši pašlaik spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam gadījumos, kad pārkāpumu fiksē ar tehniskajiem līdzekļiem, personai esot piemērojams par attiecīgo pārkāpumu noteiktais minimālais naudas sods. Šādos gadījumos būtu sarežģīti vai pat neiespējami noskaidrot un izvērtēt visus tos apstākļus, kas tiek izvērtēti gadījumā, kad pārkāpumu nefiksē ar tehniskajiem līdzekļiem. Tieši tāpēc, lai novērstu risku, ka administratīvā pārkāpuma procesa efektivitātes uzlabošana noved pie nesamērīga vai netaisnīga soda, likumdevējs esot noteicis, ka šajās lietu kategorijās piemērojams minimālais par attiecīgo pārkāpumu noteiktais sods. Tādējādi Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrā daļa novērsusi tos iespējamus trūkumus soda piemērošanas procesā, kādi varētu rasties gadījumos, kad pārkāpumu fiksē ar tehniskajiem līdzekļiem.

Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrās daļas regulējums neesot uzskatāms par tādu, kas paredzētu fiksētu naudas sodu Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izpratnē. Neatkarīgi no minētās normas satura saskaņā ar Kodeksu iestāde tāpat nevarētu noteikt mazāku sodu par Kodeksā noteikto minimālo soda robežu. Tāpat tiesa nevarētu arī mīkstināt noteikto sodu, ja

personai jau tā ir piemērots minimālais sankcijā pieļaujama sods. Arī Kodeksa 289.¹² panta otrās daļas regulējums tiesai neesot paredzējis tiesības noteikt par normatīvajā aktā paredzēto minimālo soda robežu mazāku sodu. Naudas soda apmēru, tā minimālās un maksimālās robežas nosakot likumdevējs. Savukārt tas, ka tiesai nav tiesību noteikt par likumā noteikto minimālo soda robežu mazāku sodu, nenozīmē, ka ir pārkāptas personas tiesības aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā.

Attiecībā uz Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošās lietas apstākļiem Tieslietu ministrija norāda, ka, nosakot sodu par konkrētu administratīvo pārkāpumu, citstarp jāņem vērā soda mērķis – panākt, lai pārkāpumu izdarījusī persona un citas personas izpildītu likumā noteiktās prasības un atturētos no jaunu pārkāpumu izdarīšanas. Proti, personai, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu, esot jādod iespēja un laiks, lai tā izbeigtu pārkāpumu un izpildītu likumā noteiktās prasības. Tomēr minētais nenozīmē, ka Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrā daļa neatbilst Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.

Tāpat esot jānošķir ilgstošs vai turpināts administratīvais pārkāpums no situācijas, kad ir izdarīti vairāki atsevišķi administratīvie pārkāpumi. Amatpersonai un tiesai vajagot izvērtēt, vai nākamie pārkāpumi, kas fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, patiešām ir jauni administratīvie pārkāpumi. Atskaites punkts varētu būt brīdis, kad pārkāpums ir pārtraukts, proti, fiksēts, un par to ir paziņots personai. Savukārt tad, ja tiek uzskatīts, ka katrs ar tehnisko līdzekli fiksētais pārkāpums ir jauns administratīvais pārkāpums, tā esot nepareiza tiesību normu piemērošana. Tādējādi Pieteikuma iesniedzējas rīcībā esot visas nepieciešamās juridiskās metodes, lai konkrētajā lietā pieņemtu taisnīgu nolēmumu.

5. Pieaicinātā persona – Satiksmes ministrija – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam.

Satiksmes ministrija pievienojas Saeimas atbildes rakstā paustajam viedoklim un papildus norāda, ka autoceļu lietošanas nodevas apmērs esot atkarīgs no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa, transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva asu skaita un pilnas pieļaujamās masas. Transportlīdzekļa turētājs varot izvēlēties dienas, nedēļas, mēneša vai gada likmi, tādējādi izvēloties sev ekonomiski izdevīgāko veidu, kādā maksāt par Latvijas galveno un reģionālo autoceļu izmantošanu.

Pirms 2016. gada 23. novembra grozījumu pieņemšanas spēkā bijušais soda apmērs (120 *euro*) esot bijis nesamērīgi zems, salīdzinot ar lielāko autoceļu

lietošanas nodevas gada likmi un sodu par līdzīgiem administratīvajiem pārkāpumiem. Turklāt arī citās Eiropas Savienības dalībvalstīs sods par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumiem minēto grozījumu veikšanas brīdī bijis lielāks.

Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi” esot realizējusi autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroles pilotprojektu. Tā ietvaros esot izveidota informācijas tehnoloģiju infrastruktūra un uzstādītas autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroles iekārtas. Pilotprojekta pirmās kārtas ietvaros, proti, no 2017. gada 24. jūlija līdz 2018. gada 15. jūnijam, esot konstatēts, ka par 16 procentiem transportlīdzekļu nav samaksāta autoceļu lietošanas nodeva. Savukārt pilotprojekta otrās kārtas ietvaros – no 2018. gada jūlija līdz 2020. gada 31. maijam – jau pirmajā mēnesī divās kontroles vietās konstatēts, ka par 5,59 procentiem transportlīdzekļu nav samaksāta valsts nodeva. Visā pilotprojekta īstenošanas laikā autoceļu lietošanas nodevas nemaksātāju skaits samazinājies par 60 procentiem. Šajā periodā jau pēc viena gada, kad transportlīdzekļu īpašnieki, turētāji vai pārvadātāji sapratuši, ka sods ir neizbēgams (jo kontrole tika veikta ar tehniskajiem līdzekļiem), pārkāpumu skaits esot samazinājies jau līdz 1,74 procentiem. Tas apliecinot, ka grozījumi Kodeksa 149.⁴⁰ pantā, ar kuriem sodi par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumiem tika palielināti, ir ļāvuši būtiski samazināt šādu pārkāpumu skaitu.

6. Pieaicinātā persona – tiesībsargs – uzskata, ka Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ pants, ciktāl tas liedz iespēju sniegt transportlīdzekļa īpašniekam informāciju par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, nesamērīgi ierobežo tiesības uz taisnīgu tiesu.

Naudas sods esot viens no vismazāk personas pamattiesības ierobežojošiem administratīvo sodu veidiem, un pat bargākais sods, kas bijis noteikts Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā, neesot sasniedzis Kodeksa 26. pantā paredzētā maksimālā naudas soda apmēru. Minēto apmēru konkrētajā gadījumā neesot sasniegusi arī visu uzlikto naudas sodu kopsumma. Naudas sods 500 *euro* apmērā acīmredzami nevarētu ietekmēt juridiskās personas iespējas īstenot savas pamattiesības. Turklāt likumdevējs esot vispusīgi apsvēris un pamatojis naudas soda noteikšanu konkrētajā apmērā. Tādējādi Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā juridiskajai personai paredzētais naudas sods 500 *euro* apmērā neesot uzskatāms par acīmredzami nesamērīgu.

Administratīvā soda mērķis nebūtu pretstatāms Kodeksa 35. pantā ietvertajam soda neizbēgamības principam. Attiecīgi tas, ka līdz brīdim, kad iestādes lēmums par administratīvā soda uzlikšanu tiek paziņots vainīgajai personai, tā jau ir izdarījusi vairākus vienādus administratīvos pārkāpumus, pats par sevi nebūtu uzskatāms par iemeslu nelemt par soda uzlikšanu vai par šķērslī administratīvā soda mērķa sasniegšanai. Pretējā gadījumā būtu jāatzīst, ka arī lēmumi par pārkāpumiem, kas izpaudušies kā atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana un fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, nav vērsti uz administratīvā soda mērķa sasniegšanu, jo tie neattur personas no jauna pārkāpuma izdarīšanas.

Atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta pirmajai daļai sodu piemērojot transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā norādītajam transportlīdzekļa turētājam. Tādējādi, ar tehniskajiem līdzekļiem fiksējot autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu, netiekot iegūta informācija par transportlīdzekļa vadītāju, bet tiekot prezumēts, ka pārkāpuma izdarītājs ir transportlīdzekļa īpašnieks vai reģistrētais lietotājs. Savukārt saskaņā ar tā paša panta ceturto daļu pienākums uzklaut transportlīdzekļa īpašnieku bijis paredzēts vienīgi tādā gadījumā, kad pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies tā īpašnieka valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ. Tādējādi Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ pants, ciktāl tas liedz iespēju sniegt transportlīdzekļa īpašniekam informāciju par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pēc būtības esot uzskatāms par tiesību uz taisnīgu tiesu elementa – tiesību tikt uzklautam – ierobežojumu.

7. Pieaicinātā persona – valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi” – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam, kā arī pilnībā pievienojas Saeimas un Satiksmes ministrijas paustajam viedoklim.

8. Pieaicinātā persona – biedrība „Autopārvadātāju asociācija „Latvijas auto”” – uzskata, ka apstrīdētās normas neatbilst Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam, Direktīvai, Hartas 49. panta 3. punktam un 52. panta 1. punktam, kā arī Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā un Eiropas Savienības tiesībās atzītajiem vispārējiem tiesību principiem, tostarp samērīguma principam.

Apstrīdētās normas neatbilstot Satversmes 1. pantam, jo privātpersonai piemērotais kopējais naudas sods (3500 *euro*) esot nesamērīgi liels – 146 reizes

lielāks nekā par četrām kalendāra dienām maksājamās autoceļu lietošanas nodevas apmērs. Tā kā pārkāpums tiek fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, vienas dienas laikā naudas sods varot tikt piemērots vairākas reizes, lai gan autoceļu lietošanas nodeva tiek maksāta par vienu kalendāra dienu. Tomēr iestāde un tiesa apstrīdēto normu dēļ nevarot izvērtēt katru atsevišķo pārkāpumu un rast taisnīgu risinājumu. Pat tad, ja tiesa, vērtējot lietas apstākļus, uzskata, ka pārkāpums ir maznozīmīgs, minimālais soda apmērs, ko tiesa var piespriest, esot nesamērīgi bargs. Līdz ar to personām tiekot aizskartas arī Satversmes 92. pantā ietvertās tiesības uz taisnīgu tiesu.

Apstrīdēto normu piemērošana nodarot personas tiesībām un likumiskajām interesēm ievērojamus zaudējumus, kā arī negatīvi ietekmējot saimniecisko darbību autopārvadājumu nozarē. Autoceļu lietošanas nodevas likuma un Direktīvas mērķi esot iespējams sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem. Likumdevējs esot varējis noteikt tikai maksimālo sankciju, paredzot iestādei un tiesai iespēju noteikt piemērojamā soda apmēru atbilstoši pārkāpuma raksturam un smagumam. Tāpat esot bijis iespējams noteikt zemāku minimālā soda apmēru.

9. Pieaicinātā persona – biedrība „LATVIJAS CEĻU BŪVĒTĀJS” – uzskata, ka apstrīdētās normas nodrošina godīgu, taisnīgu un vienveidīgu tiesību normu piemērošanu un veicina likumu godprātīgu ievērošanu.

Tas, ka likumu pārkāpusī persona 2018. gadā ir maksājusi autoceļu lietošanas nodevu, apliecinot to, ka šī persona bijusi informēta par spēkā esošo regulējumu. Tādējādi izdarītos pārkāpumus nevarot uzskatīt par nejaušu sagādīšanos vai kādas atsevišķas amatpersonas neizdarību, bet gan par apzinātu izvairīšanos no likuma pildīšanas. Līdz ar to piemērotais sods esot taisnīgs un pelnīts.

Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredzētā nodeva Latvijā esot vienīgais ilgtermiņā prognozējamais avots ceļu un tiltu rekonstrukcijas, remonta un uzturēšanas finansēšanai. Tomēr no šīs nodevas gūto ieņēmumu īpatsvars gadskārtējos valsts un pašvaldību pasūtījumos esot mazāks par 10 procentiem no vidējā gada darbu pasūtījumu apjoma attiecībā uz valsts un pašvaldību ceļiem. Līdz ar to neesot pamata runāt par šo nodevu kā par tādu ieņēmumu avotu, kas nodrošina ceļu infrastruktūras funkcionēšanu. Autoceļu lietošanas nodevas unikalitāte gan esot tā, ka likumdevējs nevar pārdalīt šos ieņēmumus kādiem citiem mērķiem, kā tas tiekot darīts, piemēram, ar ikgadējiem ieņēmumiem no degvielas akcīzes nodokļa.

10. Pieaicinātā persona – Mg. iur. Modris Žeivots – uzskata, ka fiksētas soda sankcijas piemērošana, neparedzot iespēju to samazināt un liedzot iespēju vērtēt pārkāpuma raksturu un smagumu, nav samērīga un atbilstoša Satversmes 92. pantam, Hartas 49. panta 3. punktā un Direktīvas 9.a pantā izvirzītajai samērīguma prasībai, kā arī Eiropas Savienības Tiesas judikatūrai šajā jomā.

Latvijas tiesu judikatūrā esot nostiprināta atziņa, ka, par administratīvo pārkāpumu paredzot fiksētu (konstantu) naudas sodu, šā soda samērīgumu jau izvērtējis likumdevējs un tas atbilst Kodeksā noteiktajam soda mērķim. Tomēr fiksētie naudas sodi neļaujot ņemt vērā visu lietas apstākļu kopumu atbilstoši Kodeksa 32. panta otrajā daļā un 272. pantā noteiktajam.

Atbilstoši normatīvajam regulējumam ar tehniskajiem līdzekļiem fiksētā informācija par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu tiek nodota Valsts policijai, kas ir tiesīga pieņemt lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā. Proti, lēmums par soda piemērošanu netiekot sastādīts sistēmā automātiski, bet to pieņemot Valsts policijas amatpersona, pamatojoties uz lietā esošo informāciju. Tādas situācijas kā Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā varētu tikt novērstas, uzliekot pienākumu Valsts policijai pēc savas iniciatīvas noskaidrot lietas faktiskos apstākļus, tai skaitā informēt vainīgo personu par šādiem, īpaši vienas dienas laikā fiksētiem atkārtotiem pārkāpumiem, pirms tiek pieņemts lēmums par soda uzlikšanu. Tas neprasītu lielus budžeta līdzekļus, toties tiktu novērsta pārkāpuma turpināšanās un vienlaikus nodrošinātas procesa dalībniekiem vienādas iespējas īstenot savas tiesības.

Neviens nevarot tikt sodīts par vienu un to pašu pārkāpumu divas un vairākas reizes dienā, kamēr pirmais lēmums par soda uzlikšanu vainīgajai personai nav darīts tai zināms, kā arī neparedzot personai iespēju izteikt savu viedokli un iesniegt pierādījumus. Atkārtota personas sodīšana par ilgstošiem pārkāpumiem esot pieļaujama tikai ar tādu nosacījumu, ka persona ir informēta par pirmo lēmumu par administratīvā soda piemērošanu. Pretējā gadījumā persona objektīvu iemeslu dēļ nevarot pati novērst pārkāpumu.

Vairākās Kodeksa normās, piemēram, 260. panta otrajā daļā, 268. panta 4. punktā, 271. panta otrajā daļā un citās, bijis noteikts pienākums izmeklēt pārkāpumu, tai skaitā arī informēt personu par fiksēto pārkāpumu un iespēju tai izteikt savu viedokli. Arī atbilstoši Kodeksa 271. panta ceturtajai daļai amatpersonai bijušas tiesības, nevis pienākums izskatīt lietu bez lietas dalībnieku klātbūtnes gadījumos, kad pārkāpums ceļu satiksmē fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Turklāt arī taisnīguma princips ietverot

prasību, ka abām procesa pusēm ir tiesības izklāstīt savu viedokli izskatāmajā lietā. Tas nozīmējot, ka Valsts policijai, arī apstrīdēto normu spēkā esības laikā, bijusi iespēja informēt pārkāpēju, tādējādi novēršot pārkāpuma turpināšanos.

Kodeksā neesot bijis ietverts jēdziena „ilgstošs pārkāpums” skaidrojums. Arī tiesu praksē tas ticis saprasts un piemērots dažādi. Tomēr par ilgstošu pārkāpumu esot uzskatāms tāds pārkāpums, kas tā atklāšanas brīdī vēl nav izbeigts. Šobrīd spēkā esošajā Administratīvās atbildības likumā šis trūkums esot novērsts. Minētais likums ne tikai ietverot ilgstoša administratīvā pārkāpuma definīciju, bet citstarp paredzot arī soda piemērošanas kārtību ilgstoša pārkāpuma gadījumā. Proti, ja par administratīvo pārkāpumu piemērots administratīvais sods, taču pārkāpums turpinās un netiek izbeigts, administratīvo sodu par administratīvā pārkāpuma turpināšanu piemērojot pēc tam, kad ir pagājis saprātīgs laiks administratīvā pārkāpuma izbeigšanai. Šādā gadījumā tiek ievērots arī procesuālā taisnīguma princips, dodot personai iespēju izteikt savu viedokli un iesniegt papildu pierādījumus.

Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrā daļa esot zaudējusi spēku, tomēr tai līdzīga norma ietverta Administratīvās atbildības likuma 161. panta trešajā daļā un 162. panta pirmajā daļā. Lai gan pārkāpuma fiksēšana ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, esot specifiska, vēl attīstāma un pētāma joma, tomēr administratīvā pārkāpuma lietvedības principi šādās lietās nedrīkstot atšķirties no vispārējiem normatīvajos aktos noteiktajiem administratīvā pārkāpuma lietvedības pamatprincipiem.

Tādējādi *Mg. iur.* Modris Žeivots uzskata, ka par transportlīdzekļa vadīšanu bez autoceļu lietošanas nodevas samaksāšanas persona visupirms bija sodāma par pirmo pārkāpumu vai vismaz tā bija jāinformē par fiksēto pārkāpumu un tikai tad, kad pagājis saprātīgs termiņš un persona pārkāpumu nav izbeigusi un ir to turpinājusi, būtu piemērojams sods par nākamo pārkāpumu. Turklāt sods būtu piemērojams neatkarīgi no tā, kādā veidā un ar kādiem līdzekļiem pārkāpums fiksēts. Ikkatra administratīvā pārkāpuma izdarītāja sodīšana neesot pašmērķis, sodīšana esot instruments, kas tiek lietots, lai sasniegtu galveno mērķi – veicinātu tiesību normu ievērošanu.

Secinājumu daļa

11. Saeima, pamatojoties uz Satversmes tiesas likuma 29. panta pirmās daļas 6. punktu, lūdz izbeigt tiesvedību lietā par apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.

Pēc Saeimas ieskata, ņemot vērā Kodeksa 22. pantā paredzēto administratīvā soda mērķi un piemērojot vispārējos tiesību principus, Pieteikuma iesniedzējas rīcībā esot visas nepieciešamās juridiskās metodes, lai konkrētajā lietā panāktu taisnīgu atrisinājumu un pieņemtu taisnīgu nolēmumu. Arī Tieslietu ministrija izsaka šaubas par to, vai ir konstatējams Satversmes 92. panta pirmajā teikumā noteikto pamattiesību ierobežojums.

Savukārt Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka apstrīdētās normas aizskar Satversmes 92. panta pirmajā teikumā ietvertās personas pamattiesības. Likumdevējs neesot ņēmis vērā Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā nostiprinātās atziņas, Hartas 49. panta trešo daļu un Direktīvas 9.a pantu, kā arī neesot pieņēmis taisnīgas tiesas spriešanai nepieciešamās tiesību normas. Tādējādi Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā neesot iespējams taisīt taisnīgu spriedumu.

Satversmes tiesas likuma 29. panta pirmajā daļā noteiktais dod Satversmes tiesai tiesības izbeigt lietu, bet neparedz pienākumu to izbeigt. Ja lietā ir sniegti argumenti par tiesvedības izbeigšanu, Satversmes tiesa tos izvērtē pirms apstrīdētās normas satversmības izvērtēšanas (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2021. gada 15. oktobra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2020-63-01 13. punktu*).

Līdz ar to Satversmes tiesa visupirms pārbaudīs, vai ir pamats izbeigt tiesvedību lietā daļā par apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.

11.1. Izskatāmā lieta ierosināta pēc tiesas pieteikuma. Tiesa vēršas Satversmes tiesā gadījumos, ja uzskata, ka tās izskatīšanā esošajā lietā piemērojamā tiesību norma aizskar personas pamattiesības. Tiesas pieteikuma gadījumā jeb tā dēvētās konkrētās kontroles ietvaros lietas izlemšanai nozīmīgi citstarp ir konkrētās lietas apstākļi (*sal. sk. Satversmes tiesas 2017. gada 15. jūnija sprieduma lietā Nr. 2016-11-01 12.1. punktu*).

Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā ir administratīvā pārkāpuma lieta, kurā tiek vērtēti Valsts policijas lēmumi, ar kuriem juridiskajai personai piemēroti administratīvie sodi par Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu. Saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otro daļu Valsts policija juridiskajai personai par katru pārkāpumu piemērojusi minimālo naudas sodu, kāds par attiecīgo pārkāpumu paredzēts pārvadātājam, tas ir, 500 *euro*.

Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, saskaņā ar apstrīdētajām normām personai piemērojamā naudas soda apmērs – 500 *euro* – esot nesamērīgs, bet

apstrīdētās normas neparedzot tiesai iespēju šo soda apmēru samazināt un tāpēc tiesa saskaņā ar šīm normām nevarot taisīt taisnīgu spriedumu.

Līdz ar to Pieteikuma iesniedzēja apstrīdēto normu neatbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam saskata tajā apstākļi, ka tiesai nav atbilstošu pilnvaru samazināt tādu personai piemērojamā naudas soda apmēru, kuru tā uzskata par nesamērīgu.

11.2. Saeima, pamatojot lūgumu izbeigt tiesvedību lietā šajā prasījuma daļā, citstarp norāda, ka nesamērīgums Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā veidojoties tieši nepareizas tiesību normu piemērošanas dēļ, proti, tādēļ, ka ir noteikts sods par katru fiksēto pārkāpumu.

Satversmes tiesa jau vairākkārt ir atzinusi, ka tiesību normu piemērošanas, kā arī vispārējās jurisdikcijas tiesu nolēmumu tiesiskuma kontrole nav Satversmes tiesas kompetencē (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2017. gada 17. novembra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2017-01-01 11. punktu*). Gadījumā, kad Satversmes tiesā tiek apstrīdēta tiesvedības procesā piemērotā tiesiskā regulējuma atbilstība Satversmes 92. panta pirmajam teikumam, ir būtiski nošķirt jautājumu par apstrīdētā tiesiskā regulējuma satversmību no jautājuma par to, vai apstrīdētais tiesiskais regulējums ir personai pareizi piemērots.

No pieteikuma izriet, ka juridiskajai personai kopumā piemēroti septiņi administratīvie sodi par Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu. Starp visiem fiksētajiem pārkāpumiem ir arī tādi, kas fiksēti vienā un tajā pašā dienā, bet atšķirīgos laikos, personai braucot ar vienu un to pašu transportlīdzekli pa vienu un to pašu ceļa posmu. Persona par tās izdarītajiem pārkāpumiem informēta tikai pēc tam, kad tie fiksēti jau septiņas reizes.

Izskatāmajā lietā Satversmes tiesa, ievērojot tai Satversmē un Satversmes tiesas likumā noteikto kompetenci, nevērtēs, kā būtu piemērojamas apstrīdētās normas Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā administratīvā pārkāpuma lietā. Satversmes tiesa tostarp nevērtēs to, vai konkrētajā gadījumā juridiskajai personai piemērojams administratīvais sods par katru fiksēto pārkāpumu un vai tādējādi ir ievērots dubultās sodīšanas aizlieguma princips, bet vērtēs apstrīdēto normu satversmību.

11.3. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka tiesu varas institūcijai jāatbilst vairākām prasībām, lai to atzītu par „taisnīgu tiesu” Satversmes 92. panta pirmā teikuma izpratnē. Visupirms šādai institūcijai jābūt neatkarīgai, objektīvai un

kompetentai (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2007. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2007-03-01 22.3. punktu*).

Satversmes tiesas judikatūrā jau ir vērtēts, vai tiesai ar likumu piešķirtā kompetence atbilst Satversmes 92. panta pirmajam teikumam. Satversmes tiesa citstarp secinājusi, ka kompetenta tiesu varas institūcija Satversmes 92. panta pirmā teikuma izpratnē ir ne vien tāda, kurai ir profesionālās prasmes, bet arī piekritība un tiesības izlemt noteiktus jautājumus jeb noteikta apjoma pilnvaras (*sk. Satversmes tiesas 2017. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2017-08-01 12.2. punktu*).

Izskatāmajā lietā Pieteikuma iesniedzēja citstarp lūdz izvērtēt, vai apstrīdētās normas nepārkāpj Satversmes 92. panta pirmajā teikumā noteikto par tiesas pilnvaru apjomu. Lai to izvērtētu, Satversmes tiesai nepieciešams noskaidrot, vai administratīvā pārkāpuma procesā tiek īstenota visaptveroša tiesas kontrole pār lēmumiem par administratīvā soda piemērošanu un vai šīs kontroles rezultātā tiesa var novērst tiesību normām neatbilstoša iestādes lēmuma par administratīvā soda piemērošanu sekas attiecībā uz personu. Tādējādi izskatāmajā lietā ir nepieciešams turpināt tiesvedību. Savukārt Saeimas lūgums par tiesvedības izbeigšanu ir noraidāms.

Līdz ar to tiesvedība lietā daļā par apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam ir turpināma.

12. Izskatot lietu, kas ierosināta pēc tiesas pieteikuma, Satversmes tiesai situācija jāizvērtē tiktāl, ciktāl tas nepieciešams konkrētās administratīvās lietas izspriešanai (*sal. sk. Satversmes tiesas 2017. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2017-08-01 10. punktu*).

Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, apstrīdētās normas neatbilst Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam. Ja ir apstrīdēta vairāku tiesību normu atbilstība vairākām Satversmes normām, tad Satversmes tiesai, ņemot vērā izskatāmās lietas būtību, ir jānosaka efektīvākā pieeja šīs atbilstības izvērtēšanai (*sal. sk. Satversmes tiesas 2020. gada 11. decembra sprieduma lietā Nr. 2020-26-0106 9. punktu*).

12.1. Autoceļu lietošanas nodevas likums paredz pienākumu maksāt nodevu par šā likuma 1. pielikumā ietverto valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu (izņemot to šķērsošanu krustojumos un lietošanu apdzīvotās vietās, kuru robežas apzīmētas ar šā likuma 1.¹ pielikumā noteiktajām ceļa zīmēm) ar noteiktiem kravas transportlīdzekļiem vai to sastāviem.

Atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likuma 8. panta ceturtajai daļai nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu var fiksēt ar Valsts policijas vai šā likuma 5. panta pirmajā daļā minēto institūciju, kuras administrē nodevu, rīcībā esošiem tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli.

Saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta pirmo daļu administratīvo sodu par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, piemēro transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā norādītajam transportlīdzekļa turētājam vai, ja turētājs nav norādīts vai transportlīdzeklis noņemts no uzskaites, – transportlīdzekļa īpašniekam (valdītājam). Savukārt šā panta otrajā daļā bija noteikts, ka par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, šā panta pirmajā daļā minētajai personai uzliek minimālo naudas sodu, kāds par attiecīgo pārkāpumu pārvadātājam paredzēts Kodeksā.

Atbilstoši Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajai daļai par likumā noteiktā valsts autoceļa posma lietošanu, ja autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta, uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no 180 līdz 360 *euro*, bet pārvadātājam – no 500 līdz 1000 *euro*.

Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošajā lietā administratīvais pārkāpums ticis fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem un līdz ar to atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrajā daļā noteiktajam juridiskajai personai piemērots minimālais naudas sods, kāds par attiecīgo pārkāpumu bija paredzēts pārvadātājam Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā, – 500 *euro*.

Tādējādi secināms, ka izskatāmās lietas ietvaros apstrīdētās normas ir vērtējamas kā vienots tiesiskais regulējums.

12.2. Izskatot lietu, Satversmes tiesai ir jāpārbauda apstrīdēto normu atbilstība augstāka juridiska spēka tiesību normām, citstarp ņemot vērā pieteikuma iesniedzēja argumentāciju un pieteikumā atspoguļotos motīvus un apsvērumus (*sal. sk. Satversmes tiesas 2017. gada 15. jūnija sprieduma lietā Nr. 2016-11-01 12.1. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēja neiebilst pret to, ka autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu var fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Pieteikuma iesniedzēja pēc būtības apstrīdēto normu neatbilstību Satversmes 1. pantam saskata tajā apstākļi, ka par apstrīdētajās normās paredzēto pārkāpumu noteiktais naudas soda apmērs – 500 *euro* – esot nesamērīgs. Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka šis apmērs pārsniedzot personai, kurai naudas sods piemērots, likumā paredzēto vienas dienas nodevas likmi – seši *euro* – vairāk nekā 83 reizes. Savukārt apstrīdēto normu neatbilstību

Satversmes 92. panta pirmajam teikumam Pieteikuma iesniedzēja saskata tajā apstākļi, ka tai neesot iespēju taisīt taisnīgu spriedumu, jo apstrīdētās normas neparedzot tiesai iespēju lemt par šā naudas soda – 500 *euro* – samazināšanu.

Tādējādi secināms, ka izskatāmās lietas ietvaros Satversmes tiesai ir jāizvērtē, vai gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, normatīvajā aktā noteiktais konkrētais naudas soda apmērs ir samērīgs un vai tiesai administratīvā pārkāpuma procesā ir Satversmes 92. panta pirmajam teikumam atbilstošas pilnvaras īstenot kontroli pār iestādes pieņemto lēmumu par personai nosakāmo administratīvo sodu par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu.

Ņemot vērā lietas faktiskos apstākļus un Pieteikuma iesniedzēja argumentus par apstrīdēto normu iespējamo neatbilstību Satversmei, Satversmes tiesa visupirms vērtēs to atbilstību Satversmes 1. pantā ietvertajam samērīguma principam, bet pēc tam – atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.

13. Pieteikuma iesniedzēja apstrīdēto normu neatbilstību Satversmes 1. pantam saskata tajā apstākļi, ka par konkrēto pārkāpumu noteiktā minimālā naudas soda apmērs – 500 *euro* – esot nesamērīgs. Tam piekrīt arī biedrība „Autopārvadātāju asociācija „Latvijas auto””. Savukārt Saeima, Tieslietu ministrija un Satiksmes ministrija, kā arī tiesībsargs uzskata, ka minētais sods atbilst samērīguma principam. Pēc Tieslietu ministrijas ieskata, nav pamata uzskatīt, ka šāda apmēra sods radītu personai pārmērīgu apgrūtinājumu.

Satversmes 1. pants ietver pienākumu valsts institūcijām savā darbībā ievērot tiesiskas valsts pamatprincipus. Demokrātiskas un tiesiskas valsts principi balstās uz to, ka sabiedrībā pastāv līdzsvars starp pamatvērtībām un tiesību realizāciju (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 13. oktobra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2010-09-01 6. punktu*). Satversmes 1. pants ietver arī visu valsts institūciju pienākumu savā darbībā ievērot samērīguma principu (*sk. Satversmes tiesas 2007. gada 28. februāra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2006-41-01 11. punktu*).

Samērīguma princips vispārīgā veidā noteic, ka starp valsts varas darbību un mērķi, ko valsts vara ar šo darbību tiecas sasniegt, ir jābūt saprātīgām attiecībām (*sk. Satversmes tiesas 2021. gada 4. novembra sprieduma lietā Nr. 2021-05-01 13. punktu*).

Pienākums ievērot samērīguma principu saista ne vien likumdevēju, bet arī valsts pārvaldi un tiesu varu. Ne tikai likumdevējam, pieņemot tiesību normas, ir jāizvērtē šo normu atbilstība samērīguma principam, bet arī valsts

pārvaldei, īstenojot valsts varu, katrā konkrētā gadījumā ir jāņem vērā samērīguma princips. Tiesu varai samērīguma principa ievērošanā ir duāla loma: no vienas puses, tās rīcībai un pieņemtajiem lēmumiem ir jāatbilst samērīguma principam, bet, no otras puses, tiesu varas uzdevums ir pārbaudīt, vai likumdevējs un valsts pārvalde nav pārkāpusi samērīguma principu (*sk. Satversmes tiesas 2007. gada 28. februāra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2006-41-01 11. punktu*).

Izskatāmās lietas ietvaros Satversmes tiesai jāpārbauda, vai apstrīdētajās normās par konkrēto administratīvo pārkāpumu noteiktā naudas soda apmērs gadījumā, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, atbilst samērīguma principam.

14. Izvērtējot atbilstību samērīguma principam, jāņem vērā, ka minētā principa izpausme dažādās tiesību nozarēs var atšķirties. Likumdevēja rīcības brīvība konkrēta jautājuma regulēšanā var būt plašāka vai šaurāka, un Satversmes tiesai ir jāvērtē, vai Saeimas izmantotās rīcības brīvības apjoms atbilst Satversmē noteiktajam (*sk. Satversmes tiesas 2006. gada 8. novembra sprieduma lietā Nr. 2006-04-01 15.2. un 15.3. punktu un 2008. gada 3. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2007-23-01 7. punktu*).

Satversmes tiesa ir atzinusi: likumdevējam ir plaša rīcības brīvība noteikt sodus par konkrētiem nodarījumiem. Šādu regulējumu pieņemot, likumdevējs parasti balstās uz priekšstatiem, uzskatiem un vērtībām, ko akceptējusi sabiedrība un ko tas ir tiesīgs izteikt normatīvā veidā. Likumdevējs, veidojot sodu politiku, nosaka personas uzvedības ietvarus, tādējādi aizsargājot sabiedrības drošību (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 19. novembra sprieduma lietā Nr. 2013-09-01 10. punktu*).

Likumdevēja īstenotā sodu politika ietver arī rīcības brīvību noteikt administratīvo atbildību par kādu konkrētu rīcību un attiecīgajam pārkāpumam atbilstošu soda veidu, kā arī apmēru. Līdz ar to Satversmes tiesa, izskatot lietas, kas attiecas uz likumdevēja noteiktajiem konkrētajiem pārkāpumiem un par tiem paredzētajiem administratīvajiem sodiem, vērtē, vai likumdevējs rīkojies savas rīcības brīvības robežās, tostarp to, ar kādu nolūku likumdevējs ir noteicis administratīvo atbildību par konkrētu pārkāpumu un vai šī likumdevēja rīcība ir vērsta uz leģitīmu mērķu sasniegšanu. Savukārt par Satversmē noteikto rīcības brīvības robežu pārkāpšanu būtu uzskatāma, piemēram, tāda situācija, ka tiesību norma neatbilst vispārējiem tiesību principiem un citām Satversmes normām, Eiropas Savienības tiesībām vai starptautiskajām tiesībām.

15. Ar Autoceļu lietošanas nodevas likumu citstarp tika ieviesta Direktīva, kuras mērķis ir infrastruktūru lietošanas maksas noteikšana smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Saskaņā ar Direktīvas 9.a pantu dalībvalstis izveido piemērotu kontroles mehānismu un izstrādā par atbilstoši Direktīvai pieņemto valsts noteikumu pārkāpumiem piemērojamo sankciju sistēmu; tās veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu šo noteikumu ievērošanu. Noteiktajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka apstrīdētās normas neatbilst Eiropas Savienības Tiesas judikatūrai par Direktīvas 9.a panta interpretāciju. Savukārt Saeima un Tieslietu ministrija uzskata, ka Latvijas tiesiskais regulējums atšķiras no tā, kādu vērtēja Eiropas Savienības Tiesa lietās, uz kurām atsaucas Pieteikuma iesniedzēja, un līdz ar to Eiropas Savienības Tiesas atziņas nav attiecināmas uz apstrīdētajām normām.

Gan pieņemot nacionālās tiesību normas, gan noskaidrojot nacionālo tiesību normu saturu un piemērojot tās, ir jāņem vērā demokrātiju stiprinošās Eiropas Savienības tiesību normas un Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā nostiprinātā to interpretācija (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2020. gada 11. jūnija sprieduma lietā Nr. 2019-12-01 23.1. punktu*). Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi: ja nav veikta Eiropas Savienības tiesību aktu saskaņošana attiecībā uz piemērojamām sankcijām par tādu nosacījumu neievērošanu, kas paredzēti ar šiem tiesību aktiem izveidotajā sistēmā, tad dalībvalstu kompetencē ir tādu sankciju izvēlēšanās, kuras tās uzskata par piemērotām. Tomēr dalībvalstīm šī kompetence ir jāīsteno, ievērojot Eiropas Savienības tiesības un vispārējos tiesību principus (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 39. punktu*).

15.1. No Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izriet: Direktīvas 9.a pants ir interpretējams tādējādi, ka ar tajā ietverto samērīguma prasību ir pretrunā tāda sankciju sistēma, kurā paredzēta fiksēta naudas soda uzlikšana par visiem to noteikumu pārkāpumiem – neatkarīgi no to veida un smaguma –, kas attiecas uz pienākumu iekasēt iepriekšēju nodevas samaksu par ceļu infrastruktūras izmantošanu (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 50. punktu*).

Atbilstoši Direktīvas 9.a pantam dalībvalsts noteiktie represīvie pasākumi citstarp nedrīkst nedz pārsniegt to, kas nepieciešams, lai sasniegtu attiecīgajos

tiesību aktos leģitīmi paredzētos mērķus, nedz arī būt nesamērīgi ar šiem mērķiem (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 58. punktu*).

Nevar uzskatīt, ka Direktīvas 9.a pantā izvirzītajai samērīguma prasībai būtu tieša iedarbība. Tomēr valsts tiesai atbilstoši pienākumam veikt visus vispārīgos vai īpašos pasākumus, kas tiek piemēroti, lai nodrošinātu šīs tiesību normas īstenošanu, ir jāinterpretē valsts tiesības atbilstīgi minētajai normai vai, ja šāda atbilstīga interpretācija nav iespējama, jāatstāj bez piemērošanas jebkura valsts tiesību norma, kuras piemērošana lietas apstākļos izraisītu tādu rezultātu, kas būtu pretrunā ar Eiropas Savienības tiesībām (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 4. oktobra sprieduma lietā C-384/17 „Dooel Uvoz-Izvoz Skopje Link Logistic N&N” 62. punktu*).

15.2. Saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. panta pirmo daļu nodevu maksā atkarībā no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa un no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva asu skaita par laiku, kurā paredzēts lietot autoceļus saskaņā ar šā likuma 2. pielikumā noteiktajām likmēm. Dienas likme par pielikumā norādīto valsts autoceļu posmu lietošanu ir noteikta robežās no sešiem līdz 12 *euro*, nedēļas likme – no 14 līdz 51 *euro*, mēneša likme – no 28 līdz 101 *euro*, bet gada likme – no 300 līdz 1018 *euro*. Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1. pielikumā „Valsts galveno un reģionālo autoceļu posmi, par kuru lietošanu maksājama nodeva” ir noteikti kopumā 17 ceļu posmi, kuru garums ir robežās no 7,1 kilometra līdz pat 306,5 kilometriem. Ja par transportlīdzekli ir samaksāta autoceļu lietošanas nodeva, tas var noteiktajā laika periodā izmantot jebkuru no likumā noteiktajiem autoceļu posmiem.

Līdz ar to secināms, ka Latvijā autoceļu lietošanas nodevas apmēri ir atšķirīgi un atkarīgi no autoceļu lietošanas perioda un noteiktiem transportlīdzekļa tehniskajiem parametriem. Proti, nodevas maksātājs var izvēlēties sev ekonomiski izdevīgāko autoceļu lietošanas periodu un attiecīgi maksāt dienas, nedēļas, mēneša vai gada nodevas likmi.

15.3. Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka apstrīdētās normas paredz fiksēta apmēra naudas soda piemērošanu, un norāda, ka tajās noteiktais naudas soda apmērs – 500 *euro* – 83 reizes pārsniedz konkrētajai personai, kas vērsusies tiesā, piemērojamo vienas dienas nodevas likmi (sešus *euro*).

15.3.1. Eiropas Savienības Tiesa to, vai Direktīvas 9.a pantam atbilst tāda sankciju sistēma, kurā paredzēta fiksēta naudas soda piemērošana, ir vērtējusi attiecībā uz Ungārijas nacionālajos normatīvajos aktos noteikto tiesisko

regulējumu. Eiropas Savienības Tiesa konstatēja, ka Ungārijā transportlīdzekļu vadītājiem par pārkāpumiem, kas attiecas uz pienākumu maksāt nodevu par ceļu infrastruktūras izmantošanu, piemērojama naudas sods tika noteikts, balstoties tikai uz transportlīdzekļa kategoriju, kura savukārt tika noteikta pēc transportlīdzekļa asu skaita. Eiropas Savienības Tiesa secināja, ka Ungārijas normatīvie akti neparedz tiesai pilnvaras, piemērojot naudas sodu, ņemt vērā transportlīdzekļa vadītāja uzvedību, izdarītā pārkāpuma veidu un smagumu (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 44. un 47. punktu*).

Tomēr Latvijā likumdevējs Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā ir noteicis minimālo un maksimālo par konkrēto pārkāpumu uzliedzamā naudas soda apmēru. Proti, transportlīdzekļa vadītājam piemērojams naudas sods no 180 līdz 360 *euro*, bet pārvadātājam – no 500 līdz 1000 *euro*. Līdz ar to tiesību normu piemērotājam, ņemot vērā izdarītā pārkāpuma raksturu, pārkāpēja personību, viņa vainas pakāpi, mantisko stāvokli, atbildību mīkstinošos un pastiprinošos apstākļus, katrā konkrētajā gadījumā ir iespēja noteikt personai piemērojamā naudas soda apmēru Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētajās robežās (*sk. Kodeksa 32. panta otro daļu*). Noteiktā naudas soda minimālā un maksimālā robeža ļauj nodrošināt soda individualizāciju, ievērojot konkrētās lietas apstākļus.

Apstrīdētajās normās paredzētajā gadījumā, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, uzliktais sods nav uzskatāms par fiksētu sodu tādā izpratnē, kā to skaidrojusi Eiropas Savienības Tiesa. Administratīvā pārkāpuma process gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, atšķiras no procesa gadījumos, kad pārkāpumu fiksē kompetentā institūcija vai amatpersona. Tas skaidrojams ar to, ka gadījumā, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, tiesību normu piemērotājam nav iespējams pilnībā noskaidrot un izvērtēt visus apstākļus, kas tiek noskaidroti un izvērtēti citos gadījumos (*sk. arī Tieslietu ministrijas viedokli lietas materiālu 2. sēj. 7.–13. lp.*). Tādēļ Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otrā daļa paredz personai tādu piemērojamā naudas soda apmēru, kas ir mazākais iespējamais gadījumā, kad konstatēts Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētais pārkāpums.

Iestādei un tiesai administratīvā pārkāpuma procesā arī tādā gadījumā, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, ir jāpārbauda, vai administratīvais pārkāpums ir noticis, vai pie atbildības ir saucama un sodāma konkrētā persona

un vai administratīvā pārkāpuma lieta ir izskatīta atbilstoši tiesību normām. Saskaņā ar Kodeksa 289.¹² panta otrās daļas 4. punktu vispār tiesai ir tiesības grozīt iestādes noteiktā soda apmēru, bet tikai tajos ietvaros, kas paredzēti normatīvajā aktā, kurš regulē atbildību par attiecīgo administratīvo pārkāpumu. Apstrīdētajās normās paredzētajā gadījumā tiesai šādu tiesību nav tikai tā iemesla dēļ, ka likumdevējs jau ir noteicis: gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, personai piemērojams mazākais iespējamais naudas sods. Proti, saskaņā ar apstrīdētajām normām tiesa nevar grozīt naudas soda apmēru tikai tādēļ vien, ka tas jau ir noteiktais mazākais iespējamais par attiecīgo pārkāpumu uzliekamā naudas soda apmērs.

Tātad apstrīdētās normas neparedz to, ka naudas sods par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumiem būtu piemērojams, neņemot vērā pārkāpēja uzvedību, izdarītā pārkāpuma veidu un smagumu.

15.3.2. Eiropas Savienības Tiesa citstarp ir vērtējusi arī to, vai dalībvalsts nacionālajos normatīvajos aktos noteikto sodu bardzība ir pretrunā ar Direktīvas 9.a pantā ietverto samērīguma prasību.

Lietā C-497/15 transportlīdzekļa vadītājs navigācijas sistēmas kļūdas dēļ bija pabraucis garām izejai, pa kuru viņam bija jāatstāj automaģistrāle, lai turpinātu maršrutu pa zemākas kategorijas ceļu, kura lietošanas atļauja viņam bija. Tādējādi vadītājs apmēram piecus kilometrus bija nobraucis pa automaģistrāli, iepriekš nesamaksājot ceļa nodevu par tās lietošanu. Transportlīdzekļa vadītājam uzliktais naudas sods vairāk nekā 500 reizes pārsniedza nesamaksāto ceļa nodevu, kura ir mazāka par summu, kas faktiski tika samaksāta par pielīdzināmu ceļa posmu. Savukārt lietā C-498/15 transportlīdzekļa vadītājs pēc tam, kad bija konstatējis, ka savas kļūdas dēļ jau 20 minūtes izmanto tādu ceļa posmu, par kuru nodeva nav samaksāta, nekavējoties pats pēc savas iniciatīvas samaksāja prasītā apmēra nodevu. Šajā lietā transportlīdzekļa vadītājam uzliktais naudas sods vairāk nekā 87 reizes pārsniedza ar nokavēšanos samaksāto nodevas summu (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 62., 63. un 65. punktu*).

Abās lietās Eiropas Savienības Tiesa konstatēja, ka pie atbildības sauktās personas pārkāpumu rezultātā nav guvušas nekādas priekšrocības un nav radījušas nekādus zaudējumus. Tāpat Eiropas Savienības Tiesa atzina, ka tāda apmēra sankcijas, kādas tika piemērotas pamatlietās, nav samērīgas ar izdarītajiem pārkāpumiem.

Turklāt Eiropas Savienības Tiesa norādījusi: lai novērtētu sankcijas samērīgumu, ir jāņem vērā arī saikne starp potenciāli uzliekamā naudas soda apmēru un ekonomisko priekšrocību, kas izriet no izdarītā pārkāpuma, lai atturētu ikvienu personu no tāda paša rakstura pārkāpuma izdarīšanas (*sal. sk. Eiropas Savienības Tiesas 2021. gada 11. februāra sprieduma lietā C-77/20 „K. M” 53. punktu*). Samērīguma princips ir jāievēro, ne tikai nosakot pārkāpuma sastāvu un paredzot noteikumus par naudas sodu apmēru, bet arī vērtējot aspektus, kas var būt ņemami vērā, lai noteiktu naudas sodu (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 43. punktu*).

Kā jau tika norādīts, Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrā daļa kopsakarā ar citām Kodeksa normām paredz soda individualizāciju, ievērojot konkrētās lietas apstākļus. Latvijā likumdevējs ir izvēlējis noteikt tādas nodevas likmes, kas balstītas uz transportlīdzekļa tehniskajiem parametriem un autoceļu lietošanas periodu. Likumdevēja noteiktais naudas soda apmērs gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem (500 *euro*), vairāk nekā 41 reizi pārsniedz lielāko dienas likmi (12 *euro*), vairāk nekā deviņas reizes – lielāko nedēļas likmi (51 *euro*), vairāk nekā četras reizes – lielāko mēneša likmi (101 *euro*), bet lielākā gada likme (1018 *euro*) ir vairāk nekā divas reizes lielāka par noteikto naudas soda apmēru. Jāņem vērā, ka Latvijā arī pati pārkāpuma fiksēšanas sistēma, kas paredzēta apstrīdētajās normās, ir citāda nekā Ungārijā. Proti, Latvijā pārkāpums netiek fiksēts ik reizi, kad transportlīdzeklis uzsāk ceļu pa jebkuru no tiem likumā minētajiem autoceļu posmiem, par kuru izmantošanu maksājama autoceļu lietošanas nodeva. Pārkāpums ar tehniskajiem līdzekļiem tiek fiksēts tad, ja transportlīdzeklis bez iepriekš samaksātas autoceļu lietošanas nodevas brauc pa tādu ceļa posmu, kurā konkrētajā brīdī šie tehniskie līdzekļi ir novietoti.

Noteiktajam soda apmēram ir jābūt ne tikai tādām, kas nodrošinātu paredzēto leģitīmo mērķu sasniegšanu, bet jābūt arī efektīvam un preventīvam. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka valstij ir pienākums sabiedrības labklājības interesēs izveidot efektīvu nodokļu iekasēšanas sistēmu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2013. gada 15. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2012-18-01 17. punktu*). Tāpat sabiedrības labklājības interesēs arī nodevu iekasēšanas sistēmai jābūt efektīvai un tiesiskais regulējums šajā jomā nebūtu uzskatāms par pietiekamu, ja nefunkcionētu iedarbīga pārkāpumu novēršanas sistēma (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 6. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2020-31-01 16.3. punktu*). Likumdevēja veidotā sodu politika ir vērtējama, ņemot vērā par visiem noteiktajiem laika periodiem maksājamo nodevu apmērus. Likumdevēja

izšķiršanās noteikt arī dienas likmi kā īsāko periodu, par kuru iespējams samaksāt nodevu, nenozīmē, ka līdz ar to būtu samazināms arī likumā par attiecīgā pienākuma nepildīšanu noteiktais naudas sods.

Eiropas Savienības Tiesas vērtētā maksājamo autoceļu lietošanas nodevu sistēma, kāda pastāvēja Ungārijā, ir balstīta citstarp arī uz transportlīdzekļa nobraukto attālumu (*sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 22. marta sprieduma apvienotajās lietās C-497/15 un C-498/15 „Euro-Team Kft.” un „Spirál-Gép Kft.” 9., 22. un 26. punktu un 2018. gada 4. oktobra sprieduma lietā C-384/17 „Dooel Uvoz-Izvoz Skopje Link Logistic N&N” 21. punktu*). Savukārt Latvijas autoceļu lietošanas nodevas sistēma ir balstīta uz noteiktiem transportlīdzekļa tehniskajiem parametriem un autoceļu lietošanas periodu. Ņemot vērā būtiskās atšķirības autoceļu lietošanas nodevas apmēra noteikšanas sistēmās, Eiropas Savienības Tiesas vērtējums par soda apmēru jeb bardzību salīdzinājumā ar maksājamās nodevas apmēru nav tieši attiecināms uz Latvijas tiesisko regulējumu.

Līdz ar to par vienīgo argumentu tam, ka naudas sods neatbilst samērīguma principam, nevar uzskatīt šā soda apmēra un vienas dienas nodevas likmes salīdzinājumu.

16. Lai izvērtētu apstrīdēto normu satversmību, Satversmes tiesai jānoskaidro likumdevēja mērķis noteikt administratīvo atbildību par likumā noteikto valsts autoceļu posmu lietošanu, ja autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta, un noteikt iespēju šo pārkāpumu fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, par šādu pārkāpumu paredzot minimālo naudas soda apmēru.

Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, pienākums maksāt autoceļu lietošanas nodevu ir vērsts uz citu cilvēku tiesību un sabiedrības labklājības aizsardzību, jo tas nodrošina galveno autoceļu uzturēšanu un attīstību, kā arī veicina videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu. Apstrīdētās normas nodrošinot to, ka tiek samazināti papildus nepieciešamie valsts budžeta līdzekļi galveno autoceļu uzturēšanai un attīstībai.

Saeima norāda, ka autoceļu lietošanas nodevas idejas pamatā ir infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Pienākums maksāt autoceļu lietošanas nodevu esot noteikts, lai ieviestu Direktīvu. Savukārt administratīvais sods esot paredzēts, izpildot valsts pienākumu, kas noteikts Direktīvas 9.a pantā.

No 2016. gada 23. novembra grozījumu izstrādes materiāliem izriet, ka Kodeksa 149.⁴⁰ pantā paredzētais naudas soda apmērs tika palielināts, lai

motivētu aktīvāk maksāt autoceļu lietošanas nodevu. Tā kā ieņēmumi no autoceļu lietošanas nodevas pilnībā tiek novirzīti valsts autoceļiem, minēto grozījumu mērķis bijis palielināt autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumus, palielinot naudas sodu tādā apmērā, lai personām būtu izdevīgāk maksāt autoceļu lietošanas nodevu, nevis sodu (*sk. likumprojekta Nr. 723/Lp12 „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” anotāciju*). Savukārt no 2019. gada 3. aprīļa grozījumu, ar kuriem tika ieviesta iespēja ar tehniskajiem līdzekļiem fiksēt autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu, izstrādes materiāliem secināms, ka to mērķis bija uzlabot autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroli (*sk. likumprojekta Nr. 258/Lp13 „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” anotāciju*).

Satversmes tiesa savā judikatūrā ir atzinusi, ka tāds regulējums, kas veicina un nodrošina nodokļu maksātāju saistību izpildi, ir vērsts uz sabiedrības labklājības aizsardzību (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2013. gada 15. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2012-18-01 17. punktu un 2021. gada 6. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2020-31-01 16.3. punktu*).

Autoceļu lietošanas nodevas mērķis ir valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas un attīstības, kā arī videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana (*sk. Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1. pantu*). Autoceļu lietošanas nodevas apmērs ir atkarīgs no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa un no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva asu skaita, kā arī laika perioda, kurā paredzēts lietot autoceļus (*sk. Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. panta pirmo daļu*). Proti, gan nodevas maksāšanas pienākums, gan nodevas apmērs citstarp ir saistīts ar to, kādu ietekmi transportlīdzeklis atstāj uz valsts galveno un reģionālo autoceļu un vides stāvokli. Savukārt ar normām, kas paredz atbildību par autoceļu lietošanas ierobežojumu pārkāpšanu, tiek veicināta labprātīga autoceļu lietošanas nodevas maksāšana.

Līdz ar to likumdevējs ir noteicis administratīvo atbildību par likumā noteikto valsts autoceļu posmu lietošanu tad, ja autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta, un iespēju šo pārkāpumu fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, sabiedrības labklājības aizsardzības interesēs.

17. Izvērtējot tiesību normas atbilstību samērīguma principam, jāpārbauda:

1) vai izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai jeb vai ar izraudzīto līdzekli var sasniegt leģitīmo mērķi;

2) vai šāda rīcība ir nepieciešama jeb vai leģitīmo mērķi nevar sasniegt ar indivīda tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem;

3) vai ierobežojums ir atbilstošs jeb vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par indivīda tiesībām nodarīto kaitējumu.

Ja, izvērtējot tiesību normu, tiek atzīts, ka tā neatbilst kaut vienam no šiem kritērijiem, tā neatbilst arī samērīguma principam un ir prettiesiska (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2013. gada 15. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2012-18-01 16. punktu un 2021. gada 4. novembra sprieduma lietā Nr. 2021-05-01 14. punktu*).

Vērtējot likumdevēja noteiktos administratīvos sodus par konkrētajiem nodarījumiem, Satversmes tiesa citstarp vērtē arī to, vai soda apmērs, ko likumdevējs noteicis, izmantojot savu rīcības brīvību, ir samērīgs ar mērķi, ko likumdevējs ar konkrētā soda palīdzību vēlējis sasniegt.

18. Likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai, ja ar konkrēto regulējumu šis mērķis tiek sasniegts (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2021. gada 13. novembra sprieduma lietā Nr. 2018-18-01 20. punktu*).

Atbilstoši Direktīvas 9.a pantam dalībvalstu kompetencē ir tādu par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu nosakāmu sankciju izvēlēšanās, kuras tās uzskata par piemērotām.

Ieviešot Direktīvu un pieņemot Autoceļu lietošanas nodevas likumu, likumdevējs noteiktam personu lokam, proti, personām, kuras lieto likumā paredzētos valsts autoceļu posmus, ir uzlicis pienākumu piedalīties šo ceļu posmu uzturēšanas un attīstības veicināšanā. Savukārt apstrīdētās normas paredz gan administratīvo atbildību par izvairīšanos no minētā pienākuma, gan noteiktu kontroles mehānismu jeb veidu, kādā ir iespējams konstatēt attiecīgo pārkāpumu, proti, pārkāpums var tikt fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli.

Apstrīdētajās normās paredzētajā gadījumā personai tiek piemērots minimālais naudas sods, savukārt tajās paredzētais kontroles mehānisms veicina to, ka katrs pārkāpums tiek fiksēts tajā autoceļa posmā, kurā uzstādīti attiecīgie tehniskie līdzekļi.

Apstrīdētajām normām ir preventīva iedarbība. Paredzot administratīvo atbildību par konkrēto pārkāpumu, tiek veicināta autoceļu lietošanas nodevas labprātīga maksāšana. Tādējādi apstrīdētās normas veicina sabiedrības labklājības aizsardzību.

Līdz ar to likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti tā mērķa sasniegšanai, kuru likumdevējs ar šiem līdzekļiem gribējis sasniegt.

19. Pārbaudot to, vai izraudzītie līdzekļi ir nepieciešami leģitīmā mērķa sasniegšanai, Satversmes tiesa izvērtē, vai leģitīmo mērķi nav iespējams sasniegt ar citiem līdzekļiem, kuri būtu tikpat iedarbīgi (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2021. gada 13. novembra sprieduma lietā Nr. 2018-18-01 21. punktu*). Satversmes tiesa jau atzinusi, ka saudzējošāks līdzeklis ir nevis jebkurš cits, bet tikai tāds līdzeklis, ar kuru var sasniegt leģitīmo mērķi vismaz tādā pašā kvalitātē (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2010. gada 7. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-01-01 14. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka Autoceļu lietošanas nodevas likuma un Direktīvas mērķi esot iespējams sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, piemēram, nosakot normatīvajā regulējumā iespēju iestādei un tiesai samazināt piemērojamo naudas sodu vai arī nosakot zemāku minimālā naudas soda apmēru.

Pēc Saeimas ieskata, iepriekšējais naudas soda apmērs (120 *euro*) nebija efektīvs un preventīvs. Saeima papildus norāda, ka paredzēt administratīvo sodu atkarībā no tā, kāda autoceļu lietošanas nodevas likme (dienas, nedēļas, mēneša vai gada likme) nav samaksāta, teorētiski esot iespējams. Tomēr praktiski tas nozīmētu, ka faktiski administratīvo sodu par autoceļu lietošanas nodevas mēneša vai gada likmes nesamaksāšanu nemaz nevarētu piemērot. Proti, ikviens pārkāpums tiek fiksēts konkrētā dienā, un līdz ar to pārkāpumu vienmēr būtu iespējams konstatēt tikai attiecībā uz autoceļu lietošanas nodevu, kas nav samaksāta par konkrēto dienu, kad pārkāpums fiksēts.

19.1. Līdz 2016. gada 31. decembrim Kodeksa 149.⁴⁰ pants paredzēja, ka par likumā noteiktā valsts galvenā autoceļa posma lietošanu, ja autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta, uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam 120 *euro* apmērā. Savukārt ar 2016. gada 23. novembra grozījumiem Kodeksa 149.⁴⁰ pants tika izteikts jaunā redakcijā. Ar šiem grozījumiem tika noteikts, ka pie administratīvās atbildības var tikt saukts ne tikai transportlīdzekļa vadītājs, bet arī pārvadātājs un ka pārvadātājam piemērojams naudas sods no 500 līdz 1000 *euro*. Naudas soda apmēra palielināšana un pārvadātāja administratīvās atbildības noteikšana esot bijusi nepieciešama, lai motivētu transportlīdzekļu vadītājus un pārvadātājus aktīvāk maksāt autoceļu lietošanas nodevu (*sk. likumprojekta Nr. 723/Lp12 „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” anotāciju*).

Izstrādājot 2016. gada 23. novembra grozījumus, tika vērtēts soda apmēra samērīgums ar izdarīto pārkāpumu. Proti, autoceļu lietošanas nodevas gada likme likumprojekta izskatīšanas laikā bija 400 līdz 925 *euro*. Tādējādi paredzētais sods – 120 *euro* – bija nesamērīgi zems – vairāk nekā septiņas reizes mazāks par lielāko autoceļu lietošanas nodevas gada likmi. Tāpat plānotie naudas soda apmēri tika salīdzināti ar citās Eiropas Savienības valstīs noteiktajiem soda apmēriem. Savukārt konkrētais pārkāpums tika salīdzināts ar citiem līdzīgiem pārkāpumiem un par tiem paredzētā soda apmēriem – piemēram, par izvairīšanos no nodokļu vai tiem pielīdzināto maksājumu nomaksas (140–2100 *euro*), par muitas nodokļu vai citu muitas maksājumu nemaksāšanu (fiziskajām personām līdz 140 *euro*, bet juridiskajām personām – līdz 1400 *euro*), kā arī citiem pārkāpumiem, kas saistīti ar autopārvadājumiem. Valsts policija bija konstatējusi, ka aptuveni 16 procentos gadījumu autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta. Šajā pārbaudē esot konstatēts, ka daļa autovadītāju ir sodīti pat trīs un četras reizes. Pēc likumprojekta izstrādātāju ieskata, naudas sods 120 *euro* apmērā bija nesamērīgi zems un tādēļ ievērojama daļa autopārvadātāju gluži vienkārši nemaksāja autoceļu lietošanas nodevu, jo viņiem bija izdevīgāk samaksāt sodu nekā samaksāt autoceļu lietošanas nodevu visam gadam. Nosakot Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā maksimālā naudas soda apmēru, tika ņemts vērā arī tas, ka plānotais transportlīdzekļa vadītājam piemērojamā maksimālā naudas soda apmērs – 360 *euro* – ir aptuveni 50 procenti no vidējās autoceļu lietošanas nodevas gada likmes, bet pārvadātājam piemērojamā maksimālā naudas soda apmērs – 1000 *euro* – par 75 *euro* lielāks nekā maksimālā autoceļu lietošanas nodevas gada likme (*sk. likumprojekta Nr. 723/Lp12 „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” anotāciju*).

Tātad pirms apstrīdētajās normās noteiktā naudas soda apmēra grozīšanas tika vērtēta attiecīgo grozījumu nepieciešamība, konstatēto pārkāpumu skaits un raksturs, kā arī konkrētā pārkāpuma smagums, tostarp salīdzinot šo pārkāpumu ar citiem līdzīgiem pārkāpumiem.

19.2. Ar 2019. gada 3. aprīļa grozījumiem Autoceļu lietošanas nodevas likums tika papildināts ar 9.¹ pantu. Ar šiem grozījumiem citstarp tika ieviesta iespēja fiksēt to, ka autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta vai nav samaksāta pilnā apmērā, ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Atbilstoši 2019. gada 3. aprīļa grozījumu anotācijā minētajam pamats šādu grozījumu izdarīšanai bija arī valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi” 2017.–2018. gadā veiktajā autoceļu nodevas samaksas kontroles

pilotprojekta gaitā izdarītie secinājumi (*sk. likumprojekta Nr. 258/Lp13 „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” anotāciju*).

Minētā pilotprojekta mērķis bija noskaidrot, cik liela daļa autoceļu lietošanas nodevas subjektu ir samaksājuši šo nodevu. Pilotprojekta īstenošanas laikā tika uzstādīti tehniskie līdzekļi, un sešu mēnešu laikā, pārbaudot visus konkrētajās vietās izbraukušos transportlīdzekļus, tika konstatēts, ka par 16 procentiem transportlīdzekļu, par kuriem nodeva bija jāmaksā, tā nav samaksāta. Pilotprojekta rezultātā tika secināts, ka valsts budžetā netiek iekasēti vidēji 340 000 *euro* mēnesī jeb 4,08 miljoni *euro* gadā. Tāpēc ar 2019. gada 3. aprīļa grozījumiem tika ieviesta automatizēta autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroles sistēma. Šādas sistēmas ieviešanas mērķis bija sekmēt nodevas iekasēšanu un nodevas ieņēmumu plāna izpildi (*sk. lietas materiālu 2. sēj. 51.–57. lp. un likumprojekta Nr. 258/Lp13 „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” anotāciju*).

Ar 2019. gada 3. aprīļa grozījumiem citstarp tika ieviests arī tāds regulējums, ka personai par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, piemērojams minimālais naudas sods, kāds par attiecīgo pārkāpumu paredzēts pārvadātājam. Satiksmes ministrijas pārstāvis attiecībā uz jautājumu par likumprojektā paredzētā minimālā naudas soda samērīgumu Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas sēdē norādīja, ka šāds naudas sods ir samērīgs un tas noteikts, lai motivētu pārvadātājus uzreiz samaksāt nodevu par gadu vai pusgadu, un tādējādi izvairītos no tādām situācijām, kad personas aizmirst to samaksāt vai grib pretlikumīgi ietaupīt (*sk. likumprojekta Nr. 258/Lp13 „Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” anotāciju un Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas 2019. gada 26. marta sēdes audioierakstu no 00.00.50 līdz 00.04.00*).

No 2019. gada jūnija līdz 2020. gada maijam tika realizēta pilotprojekta otrā kārtā. Tās ietvaros jau pirmajā mēnesī divās kontroles vietās tika konstatēts, ka tikai par 5,59 procentiem transportlīdzekļu nodeva nav samaksāta, un tas jau bija būtisks samazinājums, salīdzinot ar pilotprojekta pirmo kārtu. Turklāt pilotprojekta otrās kārtas laikā tika konstatēts pat vēl būtiskāks autoceļu lietošanas nodevas nemaksātāju skaita samazinājums, piemēram, 2020. gada maijā autoceļu lietošanas nodeva nebija samaksāta par 1,74 procentiem transportlīdzekļu (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 50.–74. lp.*).

Tādējādi pēc grozījumiem, ar kuriem tika palielināts administratīvā soda apmērs un ieviesta iespēja pārkāpumu fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem, bija novērojams pārkāpumu skaita būtisks samazinājums.

19.3. Vērtējot to, vai nepastāv citi, saudzējošāki līdzekļi, ar kuriem apstrīdēto normu mērķi būtu iespējams sasniegt vismaz tādā pašā kvalitātē, jāņem vērā likumdevēja rīcības brīvība sodu politikas jomā. Kā jau norādīts iepriekš, likumdevējs ir tiesīgs noteikt administratīvo atbildību par kādu konkrētu rīcību un izvēlēties atbilstošāko par konkrētiem administratīvajiem pārkāpumiem uzliekamā soda veidu un apmēru. Savukārt iestāde un tiesa katrā individuālā gadījumā nosaka piemērotāko sodu likumdevēja paredzētajās robežās.

Pieņemot apstrīdētās normas, ir vērtēts gan soda apmērs, salīdzinot to ar līdzīgiem pārkāpumiem, gan tā efektivitāte labprātīgas autoceļu lietošanas nodevas nomaksas veicināšanā. Izvērtējot pārkāpumus, kas izdarīti līdz 2016. gada 23. novembra grozījumu pieņemšanai, tika secināts, ka iepriekš noteiktais naudas soda apmērs (120 *euro*) neattur personas no pārkāpumu, tostarp atkārtotu pārkāpumu, izdarīšanas. Likumdevējs ir izvērtējis Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā noteiktā naudas soda apmēra atbilstību pārkāpuma raksturam un noteicis, ka gadījumā, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, ir piemērojams mazākais iespējamais naudas sods, kāds par attiecīgo pārkāpumu paredzēts pārvadātājam Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā.

Ja likumdevējs ir izvērtējis soda apmēra atbilstību pārkāpuma raksturam, tostarp attiecībā uz soda apmēra minimālo un maksimālo robežu, tad tikai tas vien, ka pastāv iespēja par kādu konkrētu pārkāpumu noteikt vēl mazāku naudas sodu, nenozīmē, ka likumdevējs būtu pārkāpis savas rīcības brīvības robežas.

Līdz ar to nepastāv citi, alternatīvi līdzekļi, ar kuriem leģitīmo mērķi varētu sasniegt vismaz tādā pašā kvalitātē.

20. Izvērtējot tiesiskā regulējuma atbilstību samērīguma principam, jāpārliciecinās arī par to, vai nelabvēlīgās sekas, kas personai rodas, nav lielākas par labumu, ko gūst sabiedrība kopumā. Proti, ir jānoskaidro lietā līdzsvarojamās likumiskās intereses un tas, kurai no šīm likumiskajām interesēm un tiesībām būtu piešķirama prioritāte (*sal. sk., piemēram, Satversmes tiesas 2020. gada 12. februāra sprieduma lietā Nr. 2019-05-01 24. punktu*).

Izskatāmajā lietā Satversmes tiesai ir jānoskaidro, vai pastāv līdzsvars starp autoceļu lietotāju likumiskajām interesēm un valsts pienākumu izveidot tādu autoceļu lietošanas kontroles sistēmu, kas ir efektīva un attiecīgi veicina sabiedrības labklājības aizsardzību.

Sabiedrības interesēs ir veicināt labprātīgu autoceļu lietošanas nodevas nomaksu un līdz ar to sekmēt valsts autoceļu uzturēšanu un attīstību. Regulējumam, kas paredz atbildību par autoceļu lietošanas noteikumu

pārkāpšanu, ir jābūt efektīvam, un tā efektivitāti garantē gan soda neizbēgamība, gan soda bardzība.

Kā jau tika norādīts, paaugstinot piemērojamā naudas soda apmēru un ieviešot iespēju pārkāpumu fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem, ievērojami samazinājās konstatēto pārkāpumu skaits (*sk. šā sprieduma 19.2. punktu*). Tātad apstrīdētajās normās noteiktais soda apmērs ir pietiekams, lai veicinātu autoceļu lietošanas nodevas labprātīgu maksāšanu.

Jāņem vērā arī tas, ka Autoceļu lietošanas nodevas likums paredz pienākumu maksāt nodevu par konkrētu Latvijas autoceļu posmu lietošanu un to maksāt tikai tad, ja kravas transportlīdzekļa pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem vai kravas transportlīdzekļu sastāva pilna masa ir lielāka par 3500 kilogramiem (*sk. Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. panta pirmo daļu*). Turklāt nodevas maksāšanas pienākums un nodevas apmērs citstarp ir saistīts ar to, kādu ietekmi transportlīdzeklis atstāj uz valsts galveno un reģionālo autoceļu un vides stāvokli. Arī Saeima ir norādījusi, ka autoceļu lietošanas nodevas idejas pamatā ir infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Jo vairāk transportlīdzekļi izmanto likumā minētos autoceļus, jo vairāk tam ir pienākums piedalīties infrastruktūras izmaksu segšanā (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 23.–49. lp.*).

Likumā noteiktā valsts autoceļa posma lietošanas nodevas maksātājs var izvēlēties sev ekonomiski izdevīgāko autoceļu lietošanas periodu, ņemot vērā savas darbības specifiskos apstākļus un to, cik regulāri nepieciešams attiecīgos autoceļu posmus izmantot. Autoceļu lietošanas nodevas samaksas kārtība ir noteikta Ministru kabineta 2014. gada 26. maija noteikumos Nr. 272 „Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība”. No lietas materiāliem neizriet, ka tā pienākuma izpilde, par kura nepildīšanu apstrīdētajās normās ir paredzēta administratīvā atbildība, radītu personām ievērojamas grūtības.

Labums, ko sabiedrība gūst no efektīvas autoceļu lietošanas kontroles sistēmas, citstarp izpaužas arī sabiedriskās kārtības nodrošināšanā. Savukārt labums, ko sabiedrība gūst no tā, ka autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpums tiek fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, izpaužas gan procesa efektivitātē, gan tā izmaksu samazinājumā. Paredzētais kontroles mehānisms nodrošina soda neizbēgamību, proti, to, ka katrs šāds pārkāpums tiek fiksēts attiecīgajā autoceļa posmā, kurā uzstādīti tehniskie līdzekļi.

Tādējādi likumdevēja noteiktais soda apmērs gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, nav uzskatāms par nesamērīgu ar pārkāpuma

raksturu un likumdevēja soda politikas mērķi, kuru tas iecerējis sasniegt. Nelabvēlīgās sekas, kas personai rodas, ir mazākas nekā labums, ko no apstrīdētajām normām gūst sabiedrība kopumā.

Līdz ar to apstrīdētās normas atbilst Satversmes 1. pantam.

21. Satversmes 92. panta pirmais teikums nosaka: „Ikviens var aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā.”

Satversmes 92. pantā minētais jēdziens „taisnīga tiesa” ietver divus aspektus, proti, „taisnīga tiesa” kā neatkarīga tiesu varas institūcija, kas izskata lietu, un „taisnīga tiesa” kā pienācīgs, tiesiskai valstij atbilstošs process, kurā šī lieta tiek izskatīta. Pirmajā aspektā šis jēdziens tulkojams sasaistē ar Satversmes 6. nodaļu, otrajā – sasaistē ar tiesiskas valsts principu, kas ietverts Satversmes 1. pantā. Satversmes 92. pants paredz gan pienākumu izveidot attiecīgu tiesu institūciju sistēmu, gan arī pienākumu pieņemt attiecīgas procesuālās normas (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 5. marta sprieduma lietā Nr. 2001-10-01 secinājumu daļas 2. punktu*).

Satversmes 92. panta pirmais teikums nosaka likumdevēja pienākumu pieņemt taisnīgas tiesas spriešanai nepieciešamās procesuālās normas (*sk. Satversmes tiesas 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 10. punktu*).

21.1. Noskaidrojot Satversmē noteikto pamattiesību saturu, jāņem vērā Latvijas starptautiskās saistības cilvēktiesību jomā. Valsts pienākums pildīt starptautiskās saistības cilvēktiesību jomā citstarp ir ietverts Satversmes 89. pantā, kas noteic, ka valsts atzīst un aizsargā cilvēka pamattiesības saskaņā ar Satversmi, likumiem un Latvijai saistošiem starptautiskajiem līgumiem. Konstitucionālā likumdevēja mērķis ir bijis panākt Satversmē ietverto cilvēktiesību normu harmoniju ar starptautiskajām cilvēktiesību normām (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2018. gada 15. marta sprieduma lietā Nr. 2017-16-01 9.1. punktu*).

Satversmes 92. panta pirmais teikums citstarp ir konkretizējams kopsakarā ar Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk – Konvencija) 6. pantu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2017. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2017-08-01 12. punktu*). Turklāt Satversme nevar paredzēt mazāku pamattiesību aizsardzības apjomu, nekā to paredz Konvencija. Tādēļ, konkretizējot Satversmes normu saturu, jāmeklē tāds risinājums, kas nodrošinātu Satversmes un Konvencijas normu harmoniju (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2020. gada 12. marta sprieduma lietā Nr. 2019-13-01 14. punktu*).

Satversmes tiesa, atsaucoties uz Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūru, ir norādījusi trīs kritērijus, pēc kuriem var konstatēt, vai attiecīgā lieta ir skatāma Konvencijas 6. panta 1. punkta krimināltiesiskajā aspektā (sk. *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1976. gada 8. jūnija sprieduma lietā „Engel and Others v. the Netherlands”*, pieteikumi Nr. 5100/71; Nr. 5101/71; Nr. 5102/71; Nr. 5354/72; Nr. 5370/72, 82. punktu). Šie kritēriji ir šādi:

1) konkrētā nodarījuma kvalifikācija valsts tiesību aktos, to saistot ar krimināltiesībām;

2) konkrētā nodarījuma raksturs un smagums;

3) attiecīgajai personai par nodarījumu draudošā soda bardzība (sk. *Satversmes tiesas 2018. gada 15. marta sprieduma lietā Nr. 2017-16-01 9.2. punktu*).

Lai būtu piemērojams Konvencijas 6. pants tā krimināltiesiskajā aspektā, pietiek ar to, ka izpildās kaut viens no minētajiem kritērijiem (sk. *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2003. gada 11. februāra sprieduma lietā „Ringvold v. Norway”*, pieteikums Nr. 34964/97, 36.–42. punktu un *1976. gada 8. jūnija sprieduma lietā „Engel and Others v. the Netherlands”*, pieteikumi Nr. 5100/71; Nr. 5101/71; Nr. 5102/71; Nr. 5354/72; Nr. 5370/72, 82. punktu). Tātad Konvencijas 6. panta 1. punkts tā krimināltiesiskajā aspektā būtu piemērojams gadījumā, ja tiktu atzīts pārkāpuma krimināltiesiskais raksturs pēc būtības vai ja par konkrēto pārkāpumu personai draudētu tāda sankcija, kas pēc sava rakstura un smaguma vispār iederētos krimināltiesību jomā. Otrais un trešais kritērijs ir alternatīvi. Ja katra atsevišķā kritērija izvērtēšanas rezultātā nav iespējams nonākt pie skaidra secinājuma, tad šo kritēriju pārbaudē pieļaujama arī kumulatīvas pieejas izmantošana (sk., piemēram, *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1994. gada 24. februāra sprieduma lietā „Bendenoun v. France”*, pieteikums Nr. 12547/86, 47. punktu).

Apstrīdētajās normās paredzētais administratīvais pārkāpums Latvijas tiesību sistēmā nav kvalificēts kā krimināltiesisks nodarījums, taču tas pats par sevi nenozīmē, ka tādēļ Konvencijas 6. panta 1. punkts uz to nebūtu attiecināms.

Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir atzinusi, ka attiecībā uz otro kritēriju, vērtējot nodarījuma raksturu un smagumu, jāņem vērā tā būtība un par to paredzētās sankcijas raksturs. Ja normai ir vispārējs raksturs un sankcijai ir gan preventīvs, gan sodošs mērķis, tad atzīstams, ka attiecīgais nodarījums ir pielīdzināms autonomajam jēdzienam „noziedzīgs nodarījums” Konvencijas 6. panta izpratnē (sk., piemēram, *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1984. gada 21. februāra sprieduma lietā „Öztürk v. Germany”*, pieteikums Nr. 8544/79,

53. punktu un 1994. gada 24. februāra sprieduma lietā „Bendenoun v. France”, pieteikums Nr. 12547/86, 47. punktu). Arī Satversmes tiesa savā judikatūrā ir izmantojusi šo pieeju, atzīstot administratīvo pārkāpumu lietās, kurās kā sankcija paredzēts naudas sods, izdarīto pārkāpumu par „noziedzīgu nodarījumu” Konvencijas 6. panta izpratnē (sk., piemēram, Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 13.2.2. punktu un 2018. gada 15. marta sprieduma lietā Nr. 2017-16-01 9.2. punktu).

Apstrīdētās normas paredz, ka par noteikta veida pārkāpumu, proti, konkrētu autoceļu posmu lietošanu bez iepriekšējas autoceļu lietošanas nodevas samaksas, tiek piemērots administratīvais sods. Apstrīdētās normas ir vērstas uz visu sabiedrību un pēc sava rakstura ir vispāršaistošas. Par tajās paredzēto administratīvo pārkāpumu ir paredzēts naudas sods, kam piemīt krimināltiesiskai sankcijai raksturīgais sodošais raksturs. Par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu piemērojamam sodam ir gan sodošā, gan arī preventīvā funkcija, kas atbilst arī kriminālsoda piemērošanas mērķiem. Līdz ar to ir pietiekams pamats atzīt, ka uz to attiecināms Konvencijas 6. panta 1. punkts tā krimināltiesiskajā aspektā.

Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir atzinusi: ja valsts iestādes piemērotās sankcijas ir pielīdzināmas krimināltiesiskai sankcijai Konvencijas izpratnē, personai ir tiesības uz šāda lēmuma pēckontroli tādā tiesu institūcijā, kurai ir „pilnīga jurisdikcija” un kura nodrošina Konvencijas 6. panta ievērošanu. Prasība par „pilnīgu jurisdikciju” ir izpildīta, ja tiesu institūcijai ir tiesības pārskatīt lēmumu gan no faktu, gan tiesību viedokļa (sk., piemēram, Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1995. gada 23. oktobra sprieduma lietā „Schmautzer v. Austria”, pieteikums Nr. 15523/89, 34. un 36. punktu un 2014. gada 4. marta sprieduma lietā „Grande Stevens and Others v. Italy”, pieteikums Nr. 18640/10, 139. punktu).

21.2. Neatņemams taisnīgas tiesas elements ir arī taisnīgs tiesvedības procesa rezultāts, proti, taisnīgs spriedums. Procesuālie likumi izvirza vairākas prasības, kas vērstas uz taisnīga sprieduma nodrošināšanu, un prasību pareizas piemērošanas un mijiedarbības rezultātā ir iespējams nonākt līdz taisnīgam spriedumam (sk. Satversmes tiesas 2016. gada 29. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2015-19-01 12.2. punktu).

Administratīvā atbildība ir viens no juridiskās atbildības veidiem, kas personai rada tiesiskās sekas. Tās izpaužas kā administratīvais sods par prettiesisku rīcību, kuras kaitīguma pakāpe nav tik liela, lai tiktu piemērota kriminālatbildība. Administratīvo pārkāpumu procesā institūcijas, kas ir tiesīgas

izskatīt administratīvo pārkāpumu lietas, veic procesuālās darbības nolūkā noskaidrot visas administratīvā pārkāpuma sastāva pazīmes un to esības gadījumā lemt par administratīvā soda piemērošanu (*sk. Satversmes tiesas 2018. gada 15. marta sprieduma lietā Nr. 2017-16-01 16.1.2. punktu*). Juridiskajā literatūrā ir norādīts, ka administratīvā atbildība ir būtisks izpildvaras instruments, kas nodrošina tiesību normu saistošo spēku un veicina to efektivitāti (*sk.: Danovskis E. Procesuālais duālisms administratīvo pārkāpumu lietu izskatīšanā. Augstākās Tiesas Biļetens Nr. 3, 2011, 41.–43. lpp.*).

Administratīvā pārkāpuma procesu līdz 2020. gada 30. jūnijam regulēja Kodekss, kas paredzēja tiesas pamatuzdevumus administratīvā pārkāpuma procesā. Tiesa administratīvā pārkāpuma procesa ietvaros pārbauda iestādes pieņemtā lēmuma tiesiskumu, kas citstarp ietver arī piemērotā soda pamatotību (*sk., piemēram, Kodeksa 289.⁶ panta devīto daļu, 289.¹² panta otro daļu; Briede J., Danovskis E., Kovaļevska A. Administratīvās tiesības. Mācību grāmata. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2016, 230.–231. lpp.*).

Lai tiesa, īstenojot kontroli pār lēmumiem, ar kuriem personām piemērots sods par administratīvo pārkāpumu, varētu nonākt pie taisnīga tiesvedības procesa rezultāta, tai citstarp jābūt atbilstošām pilnvarām izvērtēt lietā būtiskos apstākļus un pārbaudīt iestādes pieņemtā lēmuma tiesiskumu un pamatotību gan no faktu, gan tiesību viedokļa. Ja iestādes pieņemtais lēmums par administratīvā soda piemērošanu neatbilst tiesību normām, tiesai jābūt pilnvarām novērst šāda lēmuma sekas attiecībā uz konkrēto personu.

Tādējādi, lai izvērtētu apstrīdēto normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam, Satversmes tiesai jānoskaidro, vai administratīvā pārkāpuma procesā tiek īstenota visaptveroša tiesas kontrole pār lēmumiem par administratīvā soda piemērošanu un vai šīs kontroles rezultātā tiesa var novērst tiesību normām neatbilstoša iestādes lēmuma par administratīvā soda piemērošanu sekas attiecībā uz personu.

22. Atbilstoši Kodeksa 7. panta pirmajai un otrajai daļai nevienam par administratīvo pārkāpumu nevar piemērot ietekmēšanas līdzekli citādi kā vien uz likuma pamata un likumā noteiktajā kārtībā. Lietvedība par administratīvajiem pārkāpumiem veicama, stingri ievērojot likumību. Savukārt Kodeksa 32. panta pirmā daļa noteica, ka sodu par administratīvo pārkāpumu uzliek ietvaros, ko nosaka normatīvais akts, kurā paredzēta atbildība par izdarīto pārkāpumu, stingrā saskaņā ar Kodeksu un citiem aktiem par administratīvajiem pārkāpumiem.

Tiesību normu piemērotājs, nosakot personai par konkrētu pārkāpumu administratīvo sodu, tostarp tā veidu un apmēru, ņem vērā izdarītā pārkāpuma raksturu, pārkāpēja personību, viņa vainas pakāpi, mantisko stāvokli, atbildību mīkstinājošos un pastiprinošos apstākļus (*sk. Kodeksa 32. panta otro daļu*). Tiesa, pārbaudot iestādes noteiktā soda apmēra tiesiskumu un pamatotību, var grozīt to tikai tajos ietvaros, kuri paredzēti tiesību normā, kas nosaka atbildību par konstatēto administratīvo pārkāpumu (*sk. Kodeksa 289.¹² panta otrās daļas 4. punktu*).

Likumdevējs Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā bija noteicis minimālo un maksimālo par konkrēto pārkāpumu uzliekamā naudas soda apmēru, līdz ar to tiesību normu piemērotājam, ņemot vērā lietas apstākļus un pārkāpēja personību, katrā konkrētajā gadījumā ir jānosaka personai piemērojamā naudas soda apmērs Kodeksa 149.⁴⁰ panta otrajā daļā paredzētajās robežās. Turklāt šajā pantā noteiktā naudas soda minimālā un maksimālā robeža ir pietiekama, lai būtu iespējams nodrošināt soda individualizāciju, ievērojot konkrētās lietas apstākļus. Likumdevējs citstarp ir noteicis arī atšķirīgu soda apmēru gadījumos, kad nodeva nav samaksāta vai nav samaksāta pilnā apmērā (*sk. Kodeksa 149.⁴⁰ panta pirmo daļu*).

Likumdevēja uzdevums ir radīt priekšnoteikumus vienveidīgai tiesību normu piemērošanai un ar tiesību normu palīdzību efektīvi aizsargāt citu personu pamattiesības (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 19. novembra sprieduma lietā Nr. 2013-09-01 12. punktu*). Arī tiesai, īstenojot kontroli pār iestādes pieņemtā lēmuma par administratīvā soda piemērošanu tiesiskumu un pamatotību, citstarp jāievēro varas dalīšanas princips. Varas dalīšanas principa mērķis ir nodrošināt demokrātiskas tiesiskas valsts pamatvērtību īstenošanu un aizsardzību (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 18. decembra sprieduma lietā Nr. 2013-06-01 11. punktu*). Likumdevējs, jau nosakot konkrētu administratīvā pārkāpuma sastāvu un atbilstoši piemērojamo soda veidu un tā apmēra robežas, izvērtē, vai sods ir atbilstošs pārkāpuma raksturam, tostarp attiecībā uz soda apmēra minimālo un maksimālo robežu. Tiesa nevar stāties likumdevēja vietā un pārvērtēt to līdzekļu efektivitāti, ar kuriem paredzēts sasniegt administratīvo sodu politikas mērķi.

Tiesas pilnvaras, pārbaudot iestādes lēmuma par personas saukšanu pie administratīvās atbildības tiesiskumu un pamatotību, citstarp regulēja arī Kodeksa 289.⁶ panta devītā daļa un 289.¹² panta otrā daļa.

Saskaņā ar Kodeksa 289.⁶ panta devīto daļu tiesa, izskatot administratīvā pārkāpuma lietu, izlēma šādus jautājumus: 1) vai ir noticis administratīvais

pārkāpums; 2) vai persona, kuru sauc pie administratīvās atbildības, ir vainīga šā administratīvā pārkāpuma izdarīšanā; 3) vai persona ir sodāma par šo administratīvo pārkāpumu; 4) vai ir apstākļi, kas pastiprina vai mīkstina atbildību; 5) kāds administratīvais sods piemērojams personai; 6) vai apmierināms pieteikums par zaudējumu atlīdzību un, ja tas apmierināms, tad kam par labu un kādā apmērā atlīdzība piedzenama; 7) kā rīkoties ar lietiskajiem pierādījumiem un citām administratīvā pārkāpuma lietvedības laikā izņemtajām lietām, mantām un piemēroto garantijas naudu.

Kodeksa 289.¹² panta pirmā daļa noteica gadījumus, kad tiesa neatkarīgi no sūdzības iesniedzēja motīviem ar lēmumu atceļ iestādes lēmumu un nosūta lietu jaunai izskatīšanai iestādei pēc piekritības. Savukārt atbilstoši Kodeksa 289.¹² panta otrajai daļai tiesa, izskatījusi administratīvā pārkāpuma lietu, varēja pieņemt vienu no šādiem spriedumiem: 1) atstāt lēmumu negrozītu; 2) atcelt lēmumu izbeigt administratīvā pārkāpuma lietu; 3) atcelt lēmumu un taisīt spriedumu, ar kuru konstatē personas vainu administratīvā pārkāpuma izdarīšanā, un uzlikt sodu; 4) grozīt soda mēru ietvaros, kuri paredzēti tiesību normā, kas nosaka atbildību par konstatēto administratīvo pārkāpumu. Turklāt 3. un 4. punktā minētajā gadījumā tiesa varēja pieņemt personai nelabvēlīgāku spriedumu tikai tad, ja lieta tika izskatīta pēc prokurora protesta, iestādes vai cietušā sūdzības.

Tiesa lietās, kurās ar iestādes lēmumu personām piemērots administratīvais sods par Kodeksa 149.⁴⁰ panta pārkāpumu, vērtē gan to, vai pārkāpums ir noticis, gan to, vai pie atbildības ir saucama un sodāma konkrētā persona, gan arī to, vai piemērotais sods ir samērīgs (*sk., piemēram, Rīgas rajona tiesas 2019. gada 11. aprīļa spriedumu lietā Nr. 1A33039519, Zemgales rajona tiesas 2019. gada 13. maija spriedumu lietā Nr. 1A73019618 un Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 2020. gada 4. marta spriedumu lietā Nr. 1A29009620*). Apstrīdētajās normās paredzētajos gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, tiesa citstarp vērtē, vai administratīvais pārkāpums ir noticis un vai pie atbildības ir saucama un sodāma konkrētā persona, bet nevērtē piemērotā soda apmēru, jo tas jau ir mazākais iespējamais sods, ko personai var piemērot (*sk., piemēram, Zemgales apgabaltiesas 2020. gada 26. jūnija spriedumu lietā Nr. 1A73010420 un Rīgas apgabaltiesas 2021. gada 15. februāra spriedumu lietā Nr. 1A68032920*).

Lai gan Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ pants nosaka īpatnības administratīvā pārkāpuma procesā gadījumos, kad pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, tomēr tiesai ir atbilstošas pilnvaras vērtēt arī attiecīgā

iestādes lēmuma tiesiskumu un pamatotību. Tiesa, konstatējot neatbilstību, var novērst tiesību normām neatbilstoša iestādes lēmuma par administratīvā soda piemērošanu sekas attiecībā uz konkrēto personu. Tiesa vērtē gan to, vai konkrētajos faktiskajos apstākļos personai ir piemērojams administratīvais sods, gan to, vai iestādes rīcība administratīvā pārkāpuma procesā atbilst normatīvajos aktos noteiktajam. Tiesai atkarībā no konstatētā ir pilnvaras gan atcelt iestādes pieņemto lēmumu, gan noteiktos gadījumos to nodot iestādei atkārtotai izskatīšanai.

23. Kā jau iepriekš norādīts, ar 2019. gada 3. aprīļa grozījumiem tika ieviesta iespēja autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu fiksēt ar tehniskajiem līdzekļiem. Ar šiem grozījumiem tika noteiktas gan atbildīgās institūcijas, kuras ir tiesīgas fiksēt šādu pārkāpumu, gan arī Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ pantā noregulētas šāda veida administratīvā pārkāpuma procesa īpatnības. Minētajā pantā tika noteikti gan subjekti, kam piemērojams sods, gan šā soda apmērs, kā arī citas īpatnības, tostarp tādas, kas attiecas uz konkrēto administratīvā pārkāpuma protokolu-lēmumu, kas tiek sastādīts, fiksējot pārkāpumu ar tehniskajiem līdzekļiem.

Apstrīdētās normas ir pieņemtas, lai regulētu soda piemērošanu gadījumos, kad pārkāpums fiksēts specifiskā veidā. Ja pārkāpums fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tad par šo pārkāpumu ne autovadītājs, ne persona, kurai tiek piemērots administratīvais sods, netiek informēti brīdī, kad pārkāpums tiek fiksēts, un līdz ar to citstarp nav iespējama arī paskaidrojumu sniegšana, pirms tiek sastādīts protokols-lēmums par konstatēto pārkāpumu. Šādā administratīvā pārkāpuma procesā nav iespējams noskaidrot arī visus tos apstākļus, kas minēti Kodeksa 32. pantā un kas ņemami vērā, konkretizējot soda apmēru.

Tātad gadījumā, kad autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpums ir fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, Valsts policijas amatpersona, kura pieņem lēmumu par administratīvā soda uzlikšanu, nevar noskaidrot un izvērtēt pilnīgi visus apstākļus, kas tiek noskaidroti un izvērtēti citos gadījumos. Tādēļ likumdevējs, ieviešot iespēju fiksēt autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu ar tehniskajiem līdzekļiem, apstrīdētajās normās jau ir paredzējis, ka personai par to piemērojams noteikta apmēra naudas sods, un konkretizējis šo sodu tā iespējami mazākajā apmērā.

24. Izvērtēt par konkrētu administratīvo pārkāpumu nosakāmā soda veida un apmēra samērīgumu ar attiecīgā pārkāpuma raksturu – tas visupirms ir likumdevēja pienākums. Savukārt iestāde un tiesa nodrošina attiecīgā administratīvā soda individualizāciju, ievērojot konkrētās lietas apstākļus, tā apmēra ietvaros, kuru ir noteicis likumdevējs. Jo lielāks personas tiesību aizskārums, piemēram, lielāks noteiktais naudas soda apmērs, jo lielāka ir nepieciešamība ņemt vērā individuālos lietas apstākļus. Tomēr tad, ja likumdevējs, nosakot konkrētu par attiecīgu administratīvo pārkāpumu uzliekamā soda apmēru, jau ir izvērtējis tā atbilstību konkrētā pārkāpuma raksturam un šāds naudas soda apmērs pats par sevi ir samērīgs, tad visaptveroša tiesas kontrole pār lēmumu par personai piemērojamo administratīvo sodu pati par sevi neietver tiesas pilnvaras pārskatīt un pēc sava ieskata noteikt tādu soda apmēru, kas ir mazāks par to, kuru likumdevējs paredzējis par konkrēto pārkāpumu. Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir norādījusi, ka tiesas pilnvaras iestādes lēmuma pārskatīšanā var būt saderīgas ar Konvencijas 6. panta prasībām pat tad, ja sankcija atbilstoši pārkāpuma smagumam ir precīzi noteikta tiesību aktos, šī sankcija pati par sevi nav nesamērīga un tiesa var pārskatīt lēmuma pieņemšanas procesa atbilstību tiesību aktiem (*sk. Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1998. gada 23. septembra sprieduma lietā „Malige v. France”, pieteikums Nr. 27812/95, 46.–51. punktu*).

Apstrīdētajās normās likumdevējs ir noteicis konkrētu piemērojamā naudas soda apmēru tādā gadījumā, kad autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpums ir fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, un šis piemērojamais sods ir mazākais iespējamais sods, kāds par attiecīgo pārkāpumu var tikt piemērots. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka šajās normās noteiktais naudas sods atbilst samērīguma principam (*sk. šā sprieduma 20. punktu*). Likumdevējs, pieņemot apstrīdētās normas, jau ir līdzsvarojis konkrēto administratīvo pārkāpumu raksturojošās iezīmes, kā arī to apstākli, ka pārkāpums tiek fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, līdzsvarojis ar piemērojamā naudas soda apmēru.

Tādējādi administratīvo pārkāpumu lietās par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas noteikumu pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskajiem līdzekļiem, tiek īstenota visaptveroša tiesas kontrole pār lēmumiem par administratīvā soda piemērošanu.

Līdz ar to apstrīdētās normas atbilst arī Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.

Nolēmumu daļa

Pamatojoties uz Satversmes tiesas likuma 30.–32. pantu, Satversmes tiesa

nosprieda:

atzīt Autoceļu lietošanas nodevas likuma 9.¹ panta otro daļu redakcijā, kas bija spēkā līdz 2020. gada 30. jūnijam, un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.⁴⁰ panta otro daļu redakcijā, kas bija spēkā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam, par atbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 1. pantam un 92. panta pirmajam teikumam.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā publicēšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētāja

Sanita Osipova