



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

Spriedums

Latvijas Republikas vārdā

Rīgā 2015. gada 8. decembrī

lietā Nr. 2015-07-03

Latvijas Republikas Satversmes tiesa šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētājs Aldis Laviņš, tiesneši Kaspars Balodis, Gunārs Kusiņš, Uldis Ķinis, Sanita Osipova un Ineta Ziemele,

pēc SIA „JELGAVAS AUTOBUSU PARKS” un akciju sabiedrības „Nordeka” konstitucionālās sūdzības,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu un Satversmes tiesas likuma 16. panta 3. punktu, 17. panta pirmās daļas 11. punktu, kā arī 19.² un 28.¹ pantu,

rakstveida procesā 2015. gada 10. novembra tiesas sēdē izskatīja lietu

„Par Ministru kabineta 2012. gada 15. maija noteikumu Nr. 341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 3. punkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 1. un 105. pantam”.

Konstatējošā daļa

1. Ministru kabineta 2012. gada 15. maija noteikumu Nr. 341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu

saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” (turpmāk – Noteikumi Nr. 341) 3. punkts (turpmāk – apstrīdētā norma) noteica:

„Šo noteikumu 2.1. apakšpunktā minētās izmaksas reģionālajos starppilsētu nozīmes un reģionālajos vietējās nozīmes autobusu maršrutos nedrīkst pārsniegt maksimālās kompensējamās izmaksas, kas noteiktas saskaņā ar šo noteikumu 1. pielikumu.”

Ministru kabinets 2015. gada 28. jūlijā pieņēma noteikumus Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” (turpmāk – Noteikumi Nr. 435). Ar Noteikumu Nr. 435 spēkā stāšanos Noteikumi Nr. 341, tostarp arī apstrīdētā norma, zaudēja juridisko spēku.

2. Pieteikuma iesniedzēji – SIA „JELGAVAS AUTOBUSU PARKS” un akciju sabiedrības „Nordeka” – lūdz Satversmes tiesu atzīt apstrīdēto normu par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 1. un 105. pantam.

Pieteikuma iesniedzēji esot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji, kas veic pasažieru pārvadājumus ar autobusiem. Konkursu rezultātā Pieteikuma iesniedzēji esot ieguvuši tiesības slēgt līgumus ar valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija” (turpmāk – Autotransporta direkcija). Saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem un tiesisko regulējumu, kas bija spēkā to noslēgšanas brīdī, Pieteikuma iesniedzējiem esot bijušas tiesības saņemt pilnu kompensāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas rezultātā ciestajiem zaudējumiem. Tomēr šādas tiesības tiem esot liegtas ar apstrīdētās normas pieņemšanu.

Pieteikuma iesniedzēji norāda, ka Satversmes 105. pantā nostiprinātās pamattiesības uz īpašumu aptverot arī tiesības un intereses ar ekonomisku vērtību. Satversmes 105. pants aizsargājot prasījuma tiesības attiecībā uz saistību izpildi. Līdz ar to Pieteikuma iesniedzējiem piešķirtās tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus un saņemt pilna apmēra zaudējumu atlīdzību saskaņā ar

noslēgto līgumu esot atzīstamas par īpašuma tiesībām Satversmes 105. panta izpratnē. Apstrīdētā norma ierobežojot zaudējumu atlīdzības apmēru un liedzot Pieteikuma iesniedzējiem gūt iespējami lielāku labumu no to īpašuma.

Pieteikuma iesniedzēji neapstrīd to, ka pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu un izsludinātu likumu. Tāpat Pieteikuma iesniedzēji atzīst, ka pamattiesību ierobežojumam varētu būt legītīms mērķis, t.i., veicināt sabiedrības labklājību un citu personu tiesību aizsardzību, kas izpaužas kā valsts budžeta tēriņu ierobežošana, novēršot nepamatotu izdevumu kompensēšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.

Ar apstrīdētajā normā ietvertajiem līdzekļiem neesot iespējams sasniegt pamattiesību ierobežojuma legītīmo mērķi. Noteikumi Nr. 341 jau iepriekš paredzējuši valsts pārvaldes iestāžu tiesības kontrolēt pārvadātāju izdevumu pamatotību. Šādās pārbaudēs pārkāpumi neesot konstatēti. Turklāt vidējo aritmētisko rādītāju izmantošana maksimālā izdevumu atlīdzības apmēra noteikšanai neesot objektīva aprēķina metode, jo pārvadātāju izdevumi dažādos līguma darbības posmos objektīvu iemeslu dēļ varot būt atšķirīgi. Tomēr apstrīdētā norma paredzot ierobežot ne vien nepamatotu, bet arī pamatotu izdevumu kompensāciju. Līdz ar to apstrīdētā norma neesot piemērota legītīmā mērķa sasniegšanai.

Pieņemot apstrīdēto normu, Ministru kabinets neesot pienācīgi izvērtējis sekas, ko pasažieru pārvadātājiem radīs tās piemērošana, un citus iespējamus risinājumus. Turklāt pastāvēt alternatīvi līdzekļi, ar kuriem Pieteikuma iesniedzēju pamattiesības tiktu ierobežotas mazāk. Līdz ar to apstrīdētajā normā noteiktais pamattiesību ierobežojums neesot nepieciešams legītīmā mērķa sasniegšanai.

Sabiedrības ieguvums neesot lielāks par Pieteikuma iesniedzēju tiesībām un likumiskajām interesēm radīto kaitējumu. Apstrīdētās normas piemērošanas dēļ Pieteikuma iesniedzēji neesot saņēmuši izdevumu kompensāciju vairāku simtu tūkstošu eiro apmērā. Sabiedrības interesēs esot ne vien valsts budžeta līdzekļu ietaupījums, bet arī pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi. Izdevumu nekompensēšana pārvadātājiem varot tos novest līdz maksātnespējai un tādējādi arī liegt sabiedrībai pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Līdz ar to

apstrīdētajā normā noteiktais pamattiesību ierobežojums neesot atbilstošs leģitīmajam mērķim.

Apstrīdētā norma neatbilstot arī no Satversmes 1. panta izrietošajam tiesiskās paļāvības principam. Līgumu noslēgšanas brīdī spēkā bijušais tiesiskais regulējums paredzējis tiem tiesības saņemt zaudējumu kompensāciju pilnā apmērā. Līdz ar to tiesiskā paļāvība esot bijusi likumīga. Tā esot bijusi arī saprātīga un pamatota, jo nostiprināta ar līgumiem un Pieteikuma iesniedzēji sākotnēji saņēmuši pilna apmēra zaudējumu atlīdzību. Nepieciešamība tiesisko regulējumu grozīt sabiedrības interesēs nespējot attaisnot Pieteikuma iesniedzēju tiesiskās paļāvības pārkāpumu. Ņemot vērā ievērojamus ieguldījumus, kurus Pieteikuma iesniedzēji veikuši, lai varētu pildīt līgumu prasības, priekšroka esot dodama to tiesiskajai paļāvībai uz visu zaudējumu atlīdzības saņemšanu, nevis sabiedrības interesēm samazināt valsts budžeta izdevumus.

Pieteikuma iesniedzēji pauž viedokli, ka lietas izskatīšana jāturpina, neraugoties uz to, ka apstrīdētā norma vairs nav spēkā. Lietā esot vērtējama iespēja piemērot sprieduma atpakaļvērsto spēku, kas varētu dot Pieteikuma iesniedzējiem tiesības piedzīt no Autotransporta direkcijas atlīdzību par iepriekšējos gados neatlīdzinātajiem zaudējumiem.

3. Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto normu, – Ministru kabinets – nepiekrīt Pieteikuma iesniedzēju viedoklim un uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 1. un 105. pantam.

Atbilstoši Noteikumu Nr. 341 1. pielikumam maksimālās kompensējamās izmaksas tiek noteiktas, indeksējot katra pārvadātāja aprēķināto viena (nobrauktā) kilometra pašizmaksu un salīdzinot to ar citu pārvadātāju vidējo svērto koriģēto viena kilometra pašizmaksu. Saskaņā ar apstrīdēto normu pārvadātājam neesot kompensējama tā izmaksu daļa, kas vairāk nekā par pieciem procentiem pārsniedz visu pārvadātāju vidējo svērto koriģēto viena kilometra pašizmaksu.

Eiropas Parlamenta un Padomes regulā (EK) Nr. 1370/2007 „Par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes regulu

(EEK) Nr. 1107/70” (turpmāk – Regula Nr. 1370/2007) norādītās maksimālās atlīdzības (zaudējumu kompensācijas) aprēķins esot balstīts uz tā saucamo „izmaksu-plus” metodi. Tas nozīmējot, ka aprēķinā tiek iekļautas visas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja ekonomiski pamatotās izmaksas un pievienota samērīga peļņas daļa. Regula Nr. 1370/2007 nosakot nevis zaudējumu kompensācijas aprēķināšanas kārtību, bet vienīgi maksimāli pieļaujamo summu, kuru dalībvalsts kompetentās iestādes drīkst izmaksāt pārvadātājiem.

Kaut arī „izmaksu-plus” metode esot izmantota maksimāli pieļaujamās zaudējumu kompensācijas summas noteikšanā, Regula Nr. 1370/2007 neuzliekot pienākumu izmantot šo metodi, lai aprēķinātu pārvadātājiem izmaksājamās kompensācijas apmēru. Ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam atlīdzinātu visas ar pakalpojumu sniegšanu saistītās izmaksas un izmaksātu fiksētu peļņas apmēru, tam nebūtu nekādu risku un ekonomiskas motivācijas censties izmaksas samazināt un savu peļņas daļu palielināt.

Saskaņā ar Noteikumiem Nr. 341 aprēķinātā pārvadātāju sniegto pakalpojumu pašizmaksa tiek koriģēta ar koeficientiem, kas raksturo šādas maršrutu tīkla un pārvadātāju komercdarbības īpatnības: grants ceļu īpatsvars, pārvadātāja maršrutu tīkla daļa pārvadājumos, vidējais reisa garums, vidējā svērtā autobusu ietilpība, vidējais svērtais autobusu vecums, nobraukuma īpatsvars republikas pilsētu administratīvajā teritorijā, nobraukums maršrutu tīklā. Katrs koeficients ietekmējot pārvadātājiem radušos izdevumu apmēru tā, lai rezultātā būtu aprēķināts objektīvs rādītājs, kas motivētu pārvadātājus darboties pilnvērtīgāk un šādā veidā paaugstinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu efektivitāti.

Pieteikuma iesniedzēju un Autotransporta direkcijas noslēgtajos līgumos neesot noteikts precīzs zaudējumu kompensācijas apmērs vai tās aprēķināšanas kārtība, kā to pieļauj Noteikumu Nr. 341 47.¹ punkts. Tā vietā līgumos esot ietverta atsauce uz kompensācijas apmēra aprēķināšanu atbilstoši normatīvo tiesību aktu prasībām. Kādam no līguma noteikumiem zaudējot spēku normatīvo tiesību aktu izmaiņu gadījumā, līgums nezaudējot spēku tā pārējos punktos. Šādā gadījumā pusēm esot pienākums piemērot līgumus atbilstoši spēkā esošo normatīvo tiesību aktu prasībām. Tādējādi puses kompensācijas jautājumu

apzināti esot atstājušas likumdevēja ziņā, jo līgumos neesot noteikts konkrēts kompensācijas apmērs, uz kura saņemšanu Pieteikuma iesniedzēji varētu paļauties. Līdz ar to konkrētajā gadījumā neesot ierobežotas Pieteikuma iesniedzēju īpašuma tiesības Satversmes 105. panta izpratnē.

Ja Satversmes tiesa tomēr atzītu, ka apstrīdētajā normā ir ietverts pamattiesību ierobežojums, Ministru kabinets norāda, ka Noteikumi Nr. 341 pieņemti un izsludināti pienācīgā kārtībā. To neapšaubot arī Pieteikuma iesniedzēji. Tādējādi esot konstatējama atbilstība pirmajam pamattiesību ierobežojuma pārbaudes kritērijam.

Iespējamā pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis esot sabiedrības labklājības veicināšana un citu cilvēku interešu aizsardzība, kas izpaužas kā sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu ierobežošana un pārmērīgas pārvadātājiem radušos zaudējumu kompensācijas novēršana. Zaudējumu kompensēšanas kārtības un kompensācijas apmēra grozīšana, tai skaitā apstrīdētās normas pieņemšana, esot uzskatāma par piemērotu līdzekli leģitīmā mērķa sasniegšanai. Iepriekšējais tiesiskais regulējums neesot veicinājis sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju ekonomisku un efektīvu darbību, kā arī kompensācijām atvēlēto valsts budžeta līdzekļu taupīšanu. Apstrīdētajā normā un Noteikumu Nr. 341 1. pielikumā noteiktā zaudējumu kompensācijas aprēķināšanas metodika veicinot ekonomiski pamatotu pārvadātāju darbību, tādējādi ļaujot sasniegt pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi.

Ministru kabinets esot izvērtējis iespējamās alternatīvos risinājumus, un tas atspoguļots arī Noteikumu Nr. 341 anotācijā. Pieteikuma iesniedzēju piedāvātās alternatīvas neesot atzīstamas par saudzējošākiem līdzekļiem, jo tās nespējot sasniegt leģitīmo mērķi vismaz tādā pašā kvalitātē kā grozītā kompensēšanas kārtība un apstrīdētā norma. Turklāt atsevišķi Pieteikuma iesniedzēju piedāvājumi neatbilstot spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam. Tādējādi leģitīmo mērķi neesot iespējams sasniegt ar citiem, Pieteikuma iesniedzēju tiesības un likumiskās intereses mazāk ierobežojošiem līdzekļiem.

Sabiedrības gūtais labums esot lielāks par Pieteikuma iesniedzēju tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto zaudējumu. Pieteikuma iesniedzējiem neesot

tādu tiesību, kas ietvertu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu nemainīgos tiesiskos apstākļos.

Pieteikuma iesniedzējiem neesot bijis tiesību paļauties uz to, ka tiesiskais regulējums netiks mainīts. Regulā Nr. 1370/2007 dalībvalstīm esot piešķirta rīcības brīvība attiecībā uz atbilstošas kompensēšanas kārtības ieviešanu un tās pastāvīgu pārskatīšanu tad, kad tas nepieciešams. Mainoties valsts ekonomiskajiem un sociālajiem apstākļiem, Pieteikuma iesniedzējiem vajadzējis apzināties to, ka valsts budžeta līdzekļu efektīvākas izlietošanas nolūkā tiesiskais regulējums var tikt mainīts. Tāpēc to tiesiskā paļāvība nevarot tikt atzīta par saprātīgu un pamatotu. Pieņemot apstrīdēto normu, Ministru kabinets esot nodrošinājis saudzējošu pārejas periodu, kurā Pieteikuma iesniedzējiem bijusi iespēja optimizēt savas darbības efektivitāti. Līdz ar to apstrīdētā norma esot atzīstama par atbilstošu tiesiskās paļāvības principam.

Tā kā apstrīdētā norma ir zaudējusi savu juridisko spēku, Ministru kabinets lūdz izbeigt tiesvedību, pamatojoties uz Satversmes tiesas likuma 29. panta pirmās daļas 2. punktu.

4. Pieaicinātā persona – Latvijas Republikas tiesībsargs (turpmāk – Tiesībsargs) – uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 1. un 105. pantam.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma mērķi sabiedrībai pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana primāri esot valsts pienākums, kuru tā varot īstenot, arī nododot pakalpojuma sniegšanas tiesības komersantiem. Ņemot vērā to, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana neesot rentabls komercdarbības veids, valstij esot arī pienākums līdzdarboties pasažieru pārvadājumu finansēšanā. Šādā veidā valsts nodrošinot komersantu ieinteresētību sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā.

No pieteikuma un Ministru kabineta atbildes raksta izrietot, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi esot konstruēti tādējādi, ka tajos nav noteikts nedz precīzs zaudējumu kompensācijas apmērs, nedz šīs kompensācijas aprēķināšanas kārtība. Ja līgumu noteikumi nav pietiekami detalizēti, tad līgumos ierakstītais formulējums par pilna apmēra kompensēšanas pienākumu pats par sevi nevarot radīt tiesisko paļāvību uz tā izpildi un līdz ar to nevarot radīt arī konkrētu

īpašuma tiesību aizskārumu. Tādēļ lietā nevarot tikt vērtētas Pieteikuma iesniedzēju tiesības uz to, ka pasūtītājs izpildīs saistības. Tomēr, ņemot vērā līgumos ietvertās atsauces uz to, ka zaudējumu kompensācijas apmēru un tās aprēķināšanas kārtību regulē normatīvie tiesību akti, lietā esot vērtējams tieši apstrīdētās normas radītais ierobežojums.

No apstrīdētās normas izrietot, ka salīdzinājumā ar iepriekšējo tiesisko regulējumu Ministru kabinets esot ierobežojis maksimālo zaudējumu atlīdzināšanas apmēru. Satversmes 105. pants paredzot plašas īpašuma tiesību garantijas, tomēr likumdevējam esot rīcības brīvība atkarībā no aktuālajiem sociālajiem, ekonomiskajiem un politiskajiem procesiem valstī noteikt īpašuma tiesību ierobežojumus. Arī tiesiskās paļāvības princips neizslēdzot valsts iespēju grozīt pastāvošo tiesisko regulējumu. Pieteikuma iesniedzējiem nevarējusi rasties aizsargājama tiesiskā paļāvība uz to, ka normatīvais regulējums nekad nemainīsies, jo ar Autotransporta direkciju noslēgtie līgumi šādu garantiju nesniedzot. Tieši pretēji, līgumi paredzot, ka kompensācijas apmērs tiks noteikts saskaņā ar normatīvajiem tiesību aktiem, arī tādiem, kas varētu tikt pieņemti nākotnē.

Pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis esot sabiedrības labklājības veicināšana un citu cilvēku interešu aizsardzība. Ja pārvadātājs rūpīgi plāno savas izmaksas un novērš nepamatotus izdevumus, tam joprojām saglabājoties iespēja strādāt ar peļņu un nodrošināt rentablu komercdarbību. Pat ja Noteikumu Nr. 341 1. pielikumā paredzētie koeficienti nav pilnīgi objektīvi, neesot šaubu par to, ka tie pamatoti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu jomai tipiskiem kritērijiem. Tādējādi izraudzītie līdzekļi esot piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai.

Pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi varot sasniegt ar dažādiem alternatīviem līdzekļiem, tostarp arī tādiem kā sabiedriskā transporta pakalpojumu klāsta sašaurināšana, plašāka pārvadātāju izdevumu pamatotības kontrole, kā arī dzelzceļa pārvadājumiem paredzēto līdzekļu pārdale par labu autopārvadājumiem. Tomēr šādi līdzekļi nenodrošinātu leģitīmā mērķa sasniegšanu tādā pašā kvalitātē kā apstrīdētajā normā ietvertie līdzekļi, turklāt prasītu nesamērīgus ieguldījumus vai arī apdraudētu citas sabiedrības intereses. Tādējādi izraudzītie līdzekļi esot nepieciešami leģitīmā mērķa sasniegšanai.

Sabiedrības gūtais labums no apstrīdētās normas pieņemšanas esot lielāks par Pieteikuma iesniedzēju interesēm nodarīto kaitējumu. Kārtība, kas paredzēja visu zaudējumu atlīdzināšanu simtprocentīgā apmērā, neesot nodrošinājusi sabiedrības interešu aizsardzību, jo neveicinājusi budžeta līdzekļu ekonomiju, kā arī pārvaldātāju izdevumu samazināšanu. Tādējādi izraudzītie līdzekļi esot atbilstoši leģitīmajam mērķim.

5. Pieaicinātā persona – Latvijas Republikas Valsts kontrole – norāda, ka 2009. gadā esot veikusi likumības revīziju Nr. 5.1-2-3/2009 „Valsts budžeta dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem piešķiršanas un izlietojuma atbilstība normatīvo aktu prasībām un mērķiem” (turpmāk – Revīzija vai Revīzijas ziņojums). Revīzija veikta, lai pārliecinātos par to, vai Satiksmes ministrijas un Autotransporta direkcijas veiktās darbības, proti, valsts budžeta dotācijas piešķiršana sabiedriskā autotransporta pakalpojumu sniedzējiem un tās izlietojuma uzraudzība, atbilst normatīvo tiesību aktu prasībām un mērķim.

Revīzijā konstatēts, ka normatīvajos tiesību aktos nav iekļauti tādi kritēriji, kas rosinātu komersantus – sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus – organizēt pakalpojumu sniegšanu iespējami efektīvā veidā, un komersanti arī necenšas to darīt. Tā kā sabiedriskā transporta pakalpojumi tika organizēti tādos apstākļos, ka ar šo pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi, kā arī normatīvajā tiesību aktā noteiktā peļņa bija jāsedz no valsts budžeta, esot pastāvējis negodprātīgas rīcības risks. Pārvaldātājiem esot iespējas optimizēt sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksas.

Revīzijā arī konstatēts, ka Autotransporta direkcijas un Satiksmes ministrijas izveidotais pārvaldātāju uzraudzības mehānisms nav efektīvs un nerada pārliecību par sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu pamatotību. Ievērojot Valsts kontroles ieteikumus, Satiksmes ministrija izstrādājusi grozījumus normatīvajos tiesību aktos, tostarp arī Noteikumus Nr. 341 papildinot ar apstrīdēto normu.

Valsts kontrole norāda, ka Pieteikuma iesniedzēji nav korekti atspoguļojuši tās Revīzijas ziņojumā norādītos apsvērumus. Pretēji Pieteikuma iesniedzēju apgalvojumiem Revīzijas ziņojumā esot norādīts gan uz nepilnībām iestāžu

darbībā, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus un kontrolējot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izmaksas, gan uz trūkumiem normatīvajos tiesību aktos, gan arī uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju, iespējams, negodprātīgu rīcību, būtiski paaugstinot pakalpojumu izmaksas. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji situācijā, kad to zaudējumi pilnā apmērā tika kompensēti no valsts budžeta, neesot bijuši motivēti sniegt izmaksu efektīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus un palielinājuši sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksas. Tas savukārt norādot uz pārvadātāju iespējām optimizēt minētās izmaksas.

Izvērtējusi Noteikumu Nr. 341 3. punktā un 1. pielikumā iekļautos nosacījumus, Valsts kontrole uzskata, ka minētais normatīvais regulējums rosina komersantus efektīvizēt sabiedriskā transporta pakalpojumu organizāciju, tādējādi novēršot Revīzijā konstatētos trūkumus attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu pamatotību, un mazina šim mērķim piešķirto valsts budžeta līdzekļu nelietderīgas izmantošanas risku.

6. Pieaicinātā persona – biedrība „Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmei.

Apstrīdētā norma nelabvēlīgi ietekmējot ne vien Pieteikuma iesniedzējus, bet arī daudzus citus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem esot bijušas tiesības paļauties uz to, ka valsts, vismaz līgumu darbības laikā, pildīs uzņemtās saistības un segs visus ar pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus. Tomēr valsts ar apstrīdētās normas pieņemšanu, nekonstatējot nekādus pārkāpumus vai neefektīvas darbības pazīmes, no šā pienākuma izpildes esot atkāpusies.

Ministru kabinets atbildes rakstā cenšoties radīt tādu iespaidu, ka Eiropas Savienības (turpmāk arī – ES) tiesības aizliedzot valstij kompensēt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem radušos zaudējumus, lai gan Regula Nr. 1370/2007 tieši liekot dalībvalstīm nodrošināt šādu zaudējumu kompensāciju. Regula Nr. 1370/2007 nosakot valsts pienākumu nodrošināt pilnīgu pamatoto zaudējumu kompensāciju. Šai kompensācijai vajagot būt tādai,

lai pakalpojumu sniedzēju pašu līdzekļi netiktu nepamatoti samazināti un pakalpojumu sniedzējiem būtu iespēja gūt saprātīgu peļņu.

Pretēji atbildes rakstā norādītajam Valsts kontrole savā Revīzijas ziņojumā neesot aicinājusi grozīt Noteikumus Nr. 341, bet gan secinājusi, ka Satiksmes ministrija un Autotransporta direkcija spēkā esošā regulējuma ietvaros nepilda savu pienākumu efektīvi kontrolēt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus, kā arī neveic maršrutu tīklu analīzi un optimizāciju. Zaudējumu kompensācijas apmēra pamatotība būtu vērtējama katram sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam atsevišķi, Satiksmes ministrijai un Autotransporta direkcijai veicot rūpīgu un padziļinātu analīzi.

Noteikumu Nr. 341 1. pielikumā ietvertā maksimālo kompensējamo izmaksu noteikšanas kārtība nevarot kalpot par tādu objektīvu aprēķina metodi, kas stimulētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus darboties efektīvāk. Aprēķina formulā ietvertie koeficienti neatspoguļojot daudzus viena kilometra pašizmaksu ietekmējošos elementus. Savukārt šīs formulas tapšanas gaita liecinot nevis par mērķi atrast objektīvu viena kilometra pašizmaksas aprēķina metodi, bet gan par mērķi pieskaņot formulu jau iepriekš zināmam valsts budžetā paredzētajam finanšu apjomam.

7. Pieaicinātā persona – transporta nozares eksperts Tālis Linkaits – norāda, ka pašreizējais sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijas modelis izveidots, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu, kas tiekot piemērots sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai no 2008. gada 1. janvāra.

Izraudzītais modelis paredzot visu starppilsētu maršrutu tīklu sadalīt vairākās daļās (lotēs), par katras daļas apkalpošanu uz 12 gadiem noslēdzot koncesijas līgumu ar pakalpojumu sniedzēju. Pasūtītājs nosakot pārvadājumu tarifus, savukārt no biļešu pārdošanas gūto ieņēmumu un ar pārvadājumiem saistīto izmaksu starpību, kā arī noteiktu peļņas procentu kompensējot valsts. Alternatīvi būtu iespējams kompensēt zaudējumus vienīgi atsevišķos mazāk rentablos maršrutos vai arī noteikt konkrētu piemaksu par katru pārvadāto

pasažieri, tādējādi izslēdzot nepieciešamību analizēt pārvadātāja izmaksu pamatotību.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas laikā valstij neesot bijis pieredzes koncesiju konkursu organizēšanā un pārvadātāju faktisko zaudējumu kompensēšanā. Kā Valsts kontrolei vēlāk atzinusi Autotransporta direkcija, detalizētāki gaidāmo zaudējumu apmēra aprēķini netika veikti, jo, gatavojot koncesiju konkursu, Autotransporta direkcijas rīcībā nebija informācijas par pārvadātāju faktiskajām darbaspēka, degvielas izmaksām un citām izmaksu pozīcijām. Tādējādi, ieviešot jauno, pret pārvadātājiem dāsno sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijas modeli, par to atbildīgo valsts institūciju izpratne par nepieciešamajiem valsts budžeta līdzekļiem neesot bijusi pietiekama.

Eiropas Savienības līmenī valsts rīcības brīvību nosakot Regula Nr. 1370/2007. Tās 4. panta 1. punkts aicinot novērst „pārmērīgu kompensēšanu” un nosakot maksimāli pieļaujamo pārvadātājiem piešķiramās kompensācijas apmēru, proti, kompensāciju, kas aprēķināta pēc Latvijā izmantotās „izmaksu-plus” metodes. Šī metode esot labvēlīga pakalpojumu sniedzējiem, jo iekļaujot visus pārvadātāja pamatotos izdevumus un saprātīgu peļņu. Brīvā tirgus apstākļos tas ne vienmēr būtu iespējams. Šo metodi varot piemērot attīstītās valstīs, kur visi ekonomikas subjekti darbojas kā krietni un rūpīgi saimnieki atbilstoši labas korporatīvās pārvaldības principiem, to finansiālās darbības pārskati ir caurskatāmi un to audits tiek veikts atbilstoši starptautiskajiem standartiem. Diemžēl Latvijā šī metode neesot stimulējusi pārvadātājus saimniekot ekonomiski efektīvi un taupīt valsts līdzekļus. To savā Revīzijas atzinumā esot norādījusi arī Valsts kontrole.

Pieteikuma iesniedzēji kā valsts līdzekļu ekonomēšanas veidu esot piedāvājuši dzelzceļa pārvadājumu aizstāšanu ar autobusu pārvadājumiem. Tomēr Latvijas un ES transporta politika atbalstot dzelzceļa kā transporta sistēmas mugurkaula funkcionēšanu. Autobusu pārvadājumi veicot papildinošu funkciju un esot galvenie vienīgi tur, kur dzelzceļa pārvadājumi nav pieejami vai pārvadājamo pasažieru skaits ir pārāk niecīgs. Tādējādi šāds piedāvājums nevarot tikt atzīts par Pieteikuma iesniedzēju pamattiesības mazāk ierobežojošu līdzekli.

8. Pieaicinātā persona – **LLM Solvita Harbaceviča** – norāda, ka ES transporta politika pastāvīgi akcentē nepieciešamību pēc efektīva un relatīvi lēta sabiedriskā transporta tīkla.

Sabiedrības nodrošināšana ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem visbiežāk esot ekonomiski neizdevīga un novedot pie nepieciešamības šos pakalpojumus subsidēt. Šīs subsīdijas savukārt varot summēties valsts atbalstā, kas pārkāptu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. pantu. Lai tas nenotiktu, nepieciešams vadīties pēc noteiktas kompensējamo izmaksu aprēķināšanas metodoloģijas. Šāda metodoloģija sākotnēji esot attīstīta Eiropas Savienības Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedumā lietā C-280/00 *Altmark* un vēlāk iestrādāta Regulā Nr. 1370/2007.

Regulas Nr. 1370/2007 mērķis esot saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus tā, lai citastarp to būtu vairāk, tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai to izmaksas būtu mazākas, nekā tas panākams ar tirgus spēkiem vien. Tomēr šī regula neierobežojot nedz to, kāda veida izmaksas var tikt kompensētas, nedz arī subsīdiju griestus.

Transporta uzņēmumi varētu paļauties uz izmaksu kompensāciju tikai tiktāl, ciktāl tas nenovestu pie ES tiesībām neatbilstoša un nelikumīga valsts atbalsta. Pašu pārvadātāju interesēm neatbilstu pārmērīgu subsīdiju saņemšana ilgtermiņā, jo tās varētu tikt piedzītas atpakaļ valsts budžetā, pamatojoties uz Eiropas Komisijas lēmumu. Tiesiskā paļāvība uz valsts atbalsta likumību varot būt tikai tad, ja šis atbalsts piešķirts, ievērojot ES tiesībās paredzēto procedūru.

Secinājumu daļa

9. Lietas dalībnieki ir pauduši atšķirīgus viedokļus par izskatāmās lietas tālāko virzību.

Ministru kabinets norāda, ka Noteikumi Nr. 341, tostarp arī apstrīdētā norma, ir zaudējuši spēku līdz ar Noteikumu Nr. 435 spēkā stāšanos. Tādēļ

tiesvedība izskatāmajā lietā varētu tikt izbeigta, pamatojoties uz Satversmes tiesas likuma 29. panta pirmās daļas 2. punktu (*sk. lietas materiālu 7. sēj. 22.–24. lpp.*).

Turpretim Pieteikuma iesniedzēji šādai pozīcijai nepiekrīt, jo strīds ar Autotransporta direkciju par Pieteikuma iesniedzējiem kompensējamo zaudējumu apmēru joprojām neesot atrisināts. Lai gan apstrīdētā norma ir zaudējusi spēku, spriedumā varētu tikt vērtēts, vai tā nav atzīstama par spēkā neesošu ar atpakaļejošu datumu. Tādējādi tiesvedība izskatāmajā lietā būtu turpināma (*sk. lietas materiālu 7. sēj. 20.–21. lpp.*).

Satversmes tiesas praksē ir atzīts, ka procesuāla rakstura jautājumi par tiesvedības izbeigšanu parasti apskatāmi pirms tiesību normas konstitucionalitātes izvērtēšanas, ciktāl nav nepieciešams izvērtēt atsevišķus lietas aspektus pēc būtības (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01 11. punktu vai 2013. gada 27. jūnija sprieduma lietā Nr. 2012-22-0103 10. punktu*).

Tiesvedības izbeigšanu reglamentē Satversmes tiesas likuma 29. pants. Šā panta pirmajā daļā ir noteikti gadījumi, kad ar Satversmes tiesas lēmumu līdz sprieduma pasludināšanai var izbeigt tiesvedību lietā. Tomēr šī norma paredz Satversmes tiesai tiesības izbeigt lietu, bet ne pienākumu to darīt. Ja pastāv kāds no Satversmes tiesas likumā minētajiem apstākļiem, kas pieļauj tiesvedības izbeigšanu, tas vēl nenozīmē, ka tiesvedības turpināšana lietā nav iespējama vai nepieciešama (*sk. Satversmes tiesas 2014. gada 10. jūnija sprieduma lietā Nr. 2013-18-01 9. punktu*).

Satversmes tiesas likuma 29. panta pirmās daļas 2. punkts ir vērsts uz to, lai nodrošinātu Satversmes tiesas procesa ekonomiju un Satversmes tiesai nebūtu jātaisā spriedums lietās, kurās strīds vairs nepastāv. Ja strīds vairs nepastāv, zūd Satversmes tiesas procesa jēga (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 23. maija lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2005-01-01 6. punktu*).

Lietas materiāli apstiprina, ka apstrīdētā norma tika piemērota, aprēķinot maksimālās kompensējamās izmaksas par zaudējumiem, kas Pieteikuma iesniedzējiem radušies saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi. Kaut arī Noteikumi Nr. 341 ir zaudējuši spēku, šis apstāklis pats

par sevi neatrisina jautājumu par apstrīdētās normas satversmību un kompensējamo izmaksu apmēru laikā, kad apstrīdētā norma bija spēkā.

Ja lieta ierosināta uz konstitucionālās sūdzības pamata, tad nepieciešamību turpināt tiesvedību lietā var pamatot tas, ka konstitucionālās sūdzības iesniedzējs ir lūdzis atzīt apstrīdētās normas par spēkā neesošām ar atpakaļejošu datumu. Grozījumu izdarīšana normatīvajā tiesību aktā, kuru rezultātā apstrīdētā norma zaudē spēku, var nebūt pietiekama, lai novērstu visas negatīvās sekas, kas personai radušās sakarā ar apstrīdēto normu. Satversmes tiesas spriedums var būt vienīgais tiesiskais ceļš, kādā konstitucionālās sūdzības iesniedzējs var turpināt savu aizskarto tiesību aizsardzību (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2008-06-01 8. punktu*).

Satversmes tiesa ņem vērā arī to, ka atbilstoši Noteikumu Nr. 435 99. punktam gala norēķins par 2013. un 2014. gadu veicams saskaņā ar Noteikumiem Nr. 341. Tādējādi Noteikumi Nr. 341, kaut arī tie formāli uzskatāmi par spēkā neesošiem, joprojām ir piemērojami noteiktu tiesisko attiecību noregulēšanai. Arī šis apstāklis norāda uz nepieciešamību turpināt lietas izskatīšanu, neraugoties uz Noteikumu Nr. 435 spēkā stāšanos.

Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, Satversmes tiesa uzskata, ka pilnvērtīgas Pieteikuma iesniedzēju pamattiesību aizsardzības nodrošināšanai tiesvedību nepieciešams turpināt, izskatot lietu pēc būtības. Noteikumu Nr. 341 spēka zaudēšana izskatāmajā lietā nevar tikt uzskatīta par pietiekamu pamatu tiesvedības izbeigšanai, jo tā neatrisina lietā pastāvošo strīdu un nenovērš iespējamo pamattiesību aizskārumu.

Līdz ar to tiesvedība izskatāmajā lietā ir turpināma.

10. Pieteikuma iesniedzēji uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst nedz Satversmes 105. pantā noteiktajām tiesībām uz īpašumu, nedz arī no Satversmes 1. panta izrietošajam tiesiskās paļāvības principam. Līdz ar to Satversmes tiesa izskatāmajā lietā visupirms atklās Satversmes 105. un 1. panta saturu.

10.1. Satversmes 105. pants nosaka: „Ikvienam ir tiesības uz īpašumu. Īpašumu nedrīkst izmantot pretēji sabiedrības interesēm. Īpašuma tiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu. Īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības

vajadzībām pieļaujama tikai izņēmuma gadījumos uz atsevišķa likuma pamata pret taisnīgu atlīdzību.”

Izskatāmajā lietā nav strīda par to, ka Pieteikuma iesniedzēju īpašums tiktu izmantots pretēji sabiedrības vajadzībām vai ka apstrīdētā norma paredzētu īpašuma piespiedu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām Satversmes 105. panta ceturtā teikuma izpratnē. Tādēļ lietas ietvaros apstrīdētā norma ir vērtējama Satversmes 105. panta pirmā un trešā teikuma kontekstā.

Satversmes tiesa ir norādījusi, ka Satversmes 105. pants paredz īpašuma tiesību netraucētu īstenošanu, kā arī valsts tiesības sabiedrības interesēs ierobežot īpašuma izmantošanu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2002. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2002-01-03 secinājumu daļu*). Satversmes 105. pants paredz visaptverošu mantiska rakstura tiesību garantiju. Ar „tiesībām uz īpašumu” saprotamas visas mantiska rakstura tiesības, kuras tiesīgā persona var izlietot par labu sev un ar kurām tā var rīkoties pēc savas gribas (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2010. gada 27. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-12-03 7. punktu un 2011. gada 3. novembra sprieduma lietā Nr. 2011-05-01 15.2. punktu*).

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka arī personas ekonomiskās intereses, kas saistītas ar komercdarbības veikšanu, var ietilpt Satversmes 105. panta pirmā teikuma tvērumā (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2014. gada 12. decembra sprieduma lietā Nr. 2013-21-03 10.1. punktu un 2015. gada 6. oktobra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2014-35-03 11.1. punktu*). Īpašuma tiesības ietver arī līgumu tiesības ar ekonomisku vērtību (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 20. aprīļa lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2009-100-03 8.2. punktu*). Par īpašumu var tikt uzskatīti tādi prasījumi, kuru izpildi varētu pieprasīt, ja pastāv skaidrs tiesisks pamats. Arī nākotnes ienākumi uzskatāmi par īpašumu tad, ja tie jau ir nopelnīti vai pastāv prasība, kuru var apmierināt (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 27. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-12-03 7. punktu un 2011. gada 3. novembra sprieduma lietā Nr. 2011-05-01 15.2. punktu*).

10.2. Satversmes 1. pants noteic, ka Latvija ir neatkarīga demokrātiska republika.

Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta atziņa, ka no šajā pantā ietvertā demokrātiskās republikas jēdziena izriet valsts pienākums savā darbībā ievērot tiesiskas valsts pamatprincipus, tostarp tiesiskās paļāvības principu (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 19. jūnija sprieduma lietā Nr. 2010-02-01 4. punktu*).

Satversmes tiesa ir secinājusi, ka, mainot tiesisko regulējumu, valsts iestādēm savā darbībā jābūt konsekventām attiecībā uz to izdotajiem normatīvajiem tiesību aktiem un jāievēro tiesiskā paļāvība, kas personām varētu rasties saskaņā ar konkrētu tiesību normu. Tiesiskās paļāvības princips citastarp prasa aizsargāt paļāvību, kas personai radusies uz noteiktu tās tiesību saglabāšanu vai īstenošanu, un ietver valsts pienākumu pildīt saistības, ko tā uzņēmusies pret personām. Pretējā gadījumā tiktu mazināta personu uzticība valstij un tiesībām. Taču, lai nodrošinātu valsts spēju reaģēt uz mainīgajiem dzīves apstākļiem, šis princips neizslēdz valsts iespēju grozīt pastāvošo tiesisko regulējumu. Tiesiskās paļāvības princips arī prasa, lai valsts, mainot normatīvo regulējumu, ievērotu saprātīgu līdzsvaru starp personas paļāvību un tām sabiedrības interesēm, kuru nodrošināšanas labad regulējums tiek mainīts (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 19. marta sprieduma lietā Nr. 2001-12-01 secinājumu daļas 3.2. punktu un 2014. gada 19. marta sprieduma lietā Nr. 2013-13-01 7.1. punktu*).

11. Satversmes tiesa ir norādījusi, ka tiesiskās paļāvības principa izpausme dažādās tiesību jomās var atšķirties (*sk. Satversmes tiesas 2011. gada 13. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2010-59-01 4. punktu un 2015. gada 3. jūlija sprieduma lietā Nr. 2014-12-01 14.2. punktu*). Lai konstatētu, ka personai radusies tiesiskā paļāvība uz konkrētu tiesību saglabāšanu vai īstenošanu, jāņem vērā, ka šis princips aizsargā tikai tādas tiesības, kas personai jau reiz bijušas noteiktas (*sk. Satversmes tiesas 2004. gada 25. oktobra sprieduma lietā Nr. 2004-03-01 8. punktu*). Tiesiskās paļāvības principam ir jāaizsargā personas tiesības gadījumos, kad normatīvā regulējuma grozījumu rezultātā notiek vai ir iespējama privātpersonu tiesiskā stāvokļa pasliktināšanās (*sk. Satversmes tiesas 2006. gada 8. novembra sprieduma lietā Nr. 2006-04-01 21. punktu un 2013. gada 12. jūnija sprieduma lietā Nr. 2012-21-01 10.2. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēji norāda, ka izskatāmajā lietā īpašuma tiesību ierobežojums izriet no apstrīdētajā normā noteiktā lieguma saņemt pilnīgu zaudējumu kompensāciju no Autotransporta direkcijas. Savukārt Pieteikuma iesniedzēju tiesiskā paļāvība izpaužoties apstākļi, ka pirms apstrīdētās normas spēkā stāšanās tie bija tiesīgi saņemt pilna apmēra zaudējumu kompensāciju. Pieteikuma iesniedzēji esot paļāvušies uz šāda tiesiskā regulējuma un zaudējumu kompensēšanas kārtības nemainīgumu (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 5.–9. un 19.–24. lpp.*).

Tāpat Pieteikuma iesniedzēji norādījuši, ka Satversmes 105. pants esot jāanalizē kopsakarā ar Satversmes 1. pantu un no tā izrietošajiem tiesību principiem, jo Satversme esot vienots veselums un tajā ietvertās tiesību normas esot cieši saistītas. Lai pilnīgāk un objektīvāk noskaidrotu minēto normu saturu, tās esot interpretējamās kopsakarā ar citām Satversmes normām (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 19. lpp.*).

Satversmes tiesa secina, ka Pieteikuma iesniedzēju tiesiskā paļāvība izpaužas kā vēlme saņemt no Autotransporta direkcijas līgumtiesisku saistību izpildījumu tādā apmērā, kāds līgumu slēgšanas brīdī bija noteikts normatīvajos tiesību aktos. Šādā izpratnē tiesiskā paļāvība ir cieši saistīta ar tiesībām uz īpašumu. Tādēļ tiesiskās paļāvības princips izskatāmajā lietā vērtējams kopsakarā ar iespējamo īpašuma tiesību ierobežojumu kā viens no šā ierobežojuma tiesiskumu raksturojošiem kritērijiem.

Līdz ar to apstrīdētās normas atbilstība tiesiskās paļāvības principam vērtējama kopsakarā ar iespējamo īpašuma tiesību ierobežojumu.

12. Lai izvērtētu apstrīdētās normas atbilstību Satversmes 105. pantā nostiprinātajām tiesībām uz īpašumu un no Satversmes 1. panta izrietošajam tiesiskās paļāvības principam, visupirms nepieciešams noskaidrot, kas izskatāmajā lietā uzskatāms par īpašuma tiesību objektu un vai apstrīdētā norma vispār šādas tiesības ierobežo. Šajā jautājumā lietas dalībnieki ir pauduši atšķirīgus viedokļus.

12.1. Pieteikuma iesniedzēji norāda, ka tie ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji, kas veic pasažieru pārvadājumus ar autobusiem. Tie esot

ieguvuši tiesības slēgt ar Autotransporta direkciju līgumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos. Līgumu slēgšanas brīdī normatīvie tiesību akti esot paredzējuši tiesības saņemt pilnu kompensāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas rezultātā ciestajiem zaudējumiem. Tomēr šādas tiesības esot liegtas ar apstrīdētās normas pieņemšanu. Pieteikuma iesniedzēju izdevumi esot pārsnieguši apstrīdētajā normā noteikto maksimālo kompensējamo zaudējumu apmēru, tādēļ tie neesot saņēmuši pilna apmēra kompensāciju.

Pieteikuma iesniedzēji pauž viedokli, ka Satversmes 105. pantā garantētās tiesības uz īpašumu ar apstrīdēto normu tiek ierobežotas divējādi. Pirmkārt, apstrīdētā norma ierobežojot tiesības iegūt pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu no tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Otrkārt, apstrīdētā norma ierobežojot tiesības saņemt saistību izpildījumu no pasūtītāja – Autotransporta direkcijas (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 1.–9. lpp.*).

Savukārt Ministru kabinets norāda, ka Pieteikuma iesniedzēju un Autotransporta direkcijas noslēgtajos līgumos nav noteikts precīzs zaudējumu kompensācijas apmērs, nedz arī šīs kompensācijas aprēķināšanas kārtība. Tā vietā līgumos esot ietverta atsauce uz zaudējumu kompensācijas apmēra aprēķināšanu normatīvajos tiesību aktos noteiktajā kārtībā. Tas nozīmējot, ka Pieteikuma iesniedzēji nevar izvirzīt nekādus no līguma izrietošus prasījumus, pamatojoties uz normatīvajiem tiesību aktiem, kas ir zaudējuši spēku. Tādējādi konkrētajā gadījumā neesot ierobežotas Pieteikuma iesniedzēju īpašuma tiesības Satversmes 105. panta izpratnē (*sk. lietas materiālu 5. sēj. 112.–114. lpp.*).

12.2. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka Satversmes 105. panta pirmajā teikumā noteiktās tiesības uz īpašumu sevī ietver īpašnieka tiesības izmantot viņam piederošo īpašumu tā, lai gūtu pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu (*sk. Satversmes tiesas 2007. gada 26. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2006-38-03 11. punktu un 2008. gada 12. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-05-03 7. punktu*).

Izskatāmajā lietā tiesības gūt pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu no sava īpašuma izmantošanas ir nošķiramas no Pieteikuma iesniedzēju tiesībām saņemt līgumtiesisku saistību izpildījumu no Autotransporta direkcijas.

Ekonomiskais labums, ko sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji gūst no līgumu izpildes, vienmēr ticis regulēts ar normatīvajiem tiesību aktiem. Šobrīd šāds regulējums ir ietverts Noteikumos Nr. 435, bet vēsturiski bijis ietverts Noteikumos Nr. 341, kā arī Ministru kabineta 2009. gada 26. oktobra noteikumos Nr. 1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” un Ministru kabineta 2007. gada 2. oktobra noteikumos Nr. 672 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr. 672), kas bija spēkā līgumu noslēgšanas brīdī.

Personas tiesības izmantot savu īpašumu tā, lai gūtu pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu, nenozīmē, ka valstij būtu pienākums subsidēt kādu komercdarbības veidu, lai nodrošinātu, ka attiecīgie komersanti gūst pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu. Tas, cik lielu ekonomisko labumu Pieteikuma iesniedzēji ir tiesīgi gūt saistībā ar sabiedrisko autopārvadājumu līgumu izpildi, ir atkarīgs no noslēgto līgumu noteikumiem. Tomēr šādi apsvērumi ir vērtējami nevis kā tiesības gūt pēc iespējas lielāku ekonomisko labumu no īpašuma, bet gan kā tiesības saņemt saistību izpildījumu no pasūtītāja.

12.3. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka īpašuma tiesības ietver arī līgumu tiesības ar ekonomisku vērtību un līgumtiesiski prasījumi varētu tikt uzskatīti par īpašuma tiesību objektu.

Abi Pieteikuma iesniedzēji ar Autotransporta direkciju 2008. gada 24. novembrī ir noslēguši līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos. Abu līgumu noteikumi pēc būtības ir identiski, atšķiras vienīgi darba uzdevumi. Tiesības saņemt zaudējumu kompensāciju atbilstoši Pieteikuma iesniedzēju un Autotransporta direkcijas noslēgtajiem līgumiem var tikt uzskatītas par īpašuma tiesību objektu.

Attiecībā uz norēķinu kārtību līgumu 2.1. punktā ir noteikts, ka pasūtītājs (Autotransporta direkcija) apņemas pārvadātājam (katram no Pieteikuma iesniedzējiem) kompensēt pilnā apmērā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītās izmaksas, kas pārsniedz pārvadātāja gūtos ieņēmumus par

sabiedriskā transporta pakalpojumiem līguma darba uzdevumā minētajos maršrutos, normatīvajos tiesību aktos noteiktajā kārtībā.

Ministru kabinets pauž viedokli, ka iepriekš minētajos līgumos nav noteikts precīzs izdevumu kompensācijas apmērs, nedz arī tā aprēķināšanas kārtība, bet ir atsauce uz normatīvajos tiesību aktos paredzēto kārtību. Tomēr līgumos ir ietverta norāde par pilna apmēra izdevumu kompensāciju, kas līgumu slēgšanas brīdī atbilda arī spēkā bijušo Noteikumu Nr. 672 prasībām. Tiesības saņemt kompensāciju normatīvajos tiesību aktos noteiktajā kārtībā nav aplūkojamas atrauti no attiecīgajā līguma normā ietvertās norādes uz pilna apmēra zaudējumu kompensāciju. Norāde uz normatīvajos tiesību aktos noteikto kārtību nenozīmē, ka grozījumi normatīvajos tiesību aktos varētu pēc būtības atņemt Pieteikuma iesniedzējiem tiesības saņemt saistību izpildījumu.

Satversmes tiesa secina, ka līgumu slēgšanas brīdī Pieteikuma iesniedzēji varēja paļauties uz visu pamatoto izdevumu kompensācijas saņemšanu pilnā apmērā. Pieņemot apstrīdēto normu, Ministru kabinets iepriekš minētās tiesības ir ierobežojis, nosakot kompensējamo izdevumu maksimālo apmēru.

Līdz ar to apstrīdētā norma ierobežo Pieteikuma iesniedzēju tiesības uz īpašumu.

13. Lai noskaidrotu, vai ar apstrīdēto normu noteiktais Pieteikuma iesniedzēju pamattiesību ierobežojums ir attaisnojams, Satversmes tiesai ir jāizvērtē:

- 1) vai pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar likumu;
- 2) vai pamattiesību ierobežojumam ir leģitīms mērķis;
- 3) vai pamattiesību ierobežojums ir samērīgs ar tā leģitīmo mērķi (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2002. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2002-01-03 secinājumu daļu*).

14. Satversmes tiesa vairākkārt norādījusi, ka tiesību normas pieņemšanas kārtības ievērošana ir tiesību normas spēkā esamības priekšnoteikums. Lai izvērtētu apstrīdētajā normā ietvertā pamattiesību ierobežojuma atbilstību

Satversmes 105. pantam, visupirms jāpārbauda, vai Pieteikuma iesniedzēju īpašuma tiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtā pieņemtu likumu, t.i.:

1) vai likums ir pieņemts, ievērojot normatīvajos tiesību aktos paredzēto kārtību;

2) vai likums ir izsludināts un publiski pieejams atbilstoši normatīvo tiesību aktu prasībām;

3) vai likums ir pietiekami skaidri formulēts, lai persona varētu izprast no tā izrietošo tiesību un pienākumu saturu un paredzēt tā piemērošanas sekas, kā arī vai likums nodrošina aizsardzību pret tā patvaļīgu piemērošanu (*sk. Satversmes tiesas 2015. gada 8. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2014-34-01 14. punktu*).

Noteikumi Nr. 341, kas ietver apstrīdēto normu, pieņemti Ministru kabineta 2012. gada 15. maija sēdē (*sk. Ministru kabineta 2012. gada 15. maija sēdes protokola Nr. 27 20. punktu*). Tie publicēti Latvijas Republikas oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis” 2012. gada 8. jūnijā [*sk.: Latvijas Vēstnesis, 2012. gada 8. jūnijs, Nr. 90 (4693)*] un stājušies spēkā nākamajā dienā. Pieteikuma iesniedzēji neapstrīd to, ka apstrīdētā norma ir pieņemta un izsludināta normatīvajos tiesību aktos paredzētajā kārtībā (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 9. lpp.*).

Lietā nav materiālu, kas liecinātu par to, ka apstrīdētā norma būtu pieņemta vai izsludināta, pārkāpjot normatīvajos tiesību aktos noteikto kārtību. Tāpat no lietas materiāliem neizriet apsvērumi, kas norādītu, ka apstrīdētā norma nav pietiekami skaidri formulēta, lai persona varētu izprast no tās izrietošo tiesību un pienākumu saturu un paredzēt tās piemērošanas sekas.

Līdz ar to pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar likumu.

15. Ikviena pamattiesību ierobežojuma pamatā ir jābūt apstākļiem un argumentiem, kādēļ tas vajadzīgs, proti, ierobežojumam jābūt noteiktam svarīgu interešu – leģitīma mērķa – labad (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-19-01 9. punktu*). Pienākums norādīt leģitīmo mērķi Satversmes tiesas procesā visupirms ir institūcijai, kas izdevusi apstrīdēto aktu (*sk. Satversmes tiesas 2011. gada 25. oktobra sprieduma lietā Nr. 2011-01-01 13.2. punktu*).

Ministru kabinets norāda, ka apstrīdētās normas leģitīmais mērķis ir sabiedrības labklājības veicināšana un citu cilvēku interešu aizsardzība, kas izpaužas kā sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu ierobežošana un pārvadātājiem radušos zaudējumu pārmērīgas kompensācijas novēršana, – šai kompensācijai paredzēto līdzekļu efektīva izmantošana, vienlaikus saglabājot iedzīvotājiem pieejamus un kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus (*sk. lietas materiālu 5. sēj. 115. lpp.*).

Līdzīgi arī Noteikumu Nr. 341 anotācijā ir norādīts, ka izstrādātā kārtība motivēs pārvadātājus, kuriem viena kilometra pašizmaksa ievērojami pārsniedz vidējo, pārskatīt izmaksu apjomu [*sk. Ministru kabineta noteikumu projekta „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 4. punktu. Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/>].*

Arī Pieteikuma iesniedzēji piekrīt šādai izpratnei par apstrīdētās normas leģitīmo mērķi (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 10. lpp.*).

Satversmes tiesa atzīst, ka Ministru kabineta rīcība, kas stimulē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus ierobežot savus izdevumus, tādējādi nodrošinot arī valsts budžeta līdzekļu ekonomiju, ir vērsta uz leģitīma mērķa sasniegšanu. Ietaupītos līdzekļus iespējams izlietot citu sabiedrības vajadzību apmierināšanai, tostarp iedzīvotājiem pieejamu un kvalitatīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai.

Līdz ar to pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis ir sabiedrības labklājības aizsardzība.

16. Konstatējot pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi, nepieciešams izvērtēt tā atbilstību samērīguma principam. Savukārt tiesiskās paļāvības princips prasa līdzsvarot personu tiesisko paļāvību ar sabiedrības interesēm. Arī šajā jautājumā izšķiroša nozīme ir samērīguma principam (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 26. novembra sprieduma lietā Nr. 2009-08-01 25. punktu un 2010. gada 27. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-12-03 15. punktu*).

Izvērtējot pamattiesību ierobežojuma samērīgumu, Satversmes tiesa pārbauda:

pirmkārt, vai izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai, t.i., vai ar apstrīdēto normu var sasniegt ierobežojuma leģitīmo mērķi;

otrkārt, vai šāda rīcība ir nepieciešama, t.i., vai mērķi nevar sasniegt ar citiem, personas tiesības un likumiskās intereses mazāk ierobežojošiem līdzekļiem;

treškārt, vai rīcība ir atbilstoša, t.i., vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par personas tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto zaudējumu.

Ja, izvērtējot tiesību normu, tiek atzīts, ka tā neatbilst kaut vienam no šiem kritērijiem, tad tā neatbilst arī samērīguma principam un ir prettiesiska (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2002. gada 19. marta sprieduma lietā Nr. 2001-12-01 secinājumu daļas 3.1. punktu*).

17. Izvērtējot to, vai izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai, Satversmes tiesa pārbauda, vai ar izraudzītajiem līdzekļiem var sasniegt leģitīmo mērķi.

Izskatāmajā lietā Satversmes tiesai ir jāpārbauda, vai maksimālā izmaksājamās kompensācijas apmēra ierobežošana ar apstrīdēto normu var veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju ekonomiski atbildīgu rīcību, tādējādi nodrošinot arī valsts budžeta līdzekļu ekonomiju un leģitīmā mērķa sasniegšanu.

Valsts kontrole Revīzijas ziņojumā ir norādījusi uz dažādiem sabiedriskā transporta sniedzēju subsidēšanas kārtības trūkumiem. No Revīzijas ziņojuma izriet pārmetumi gan valsts iestādēm, kas nav spējušas nodrošināt pienācīgu kontroli pār sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izdevumu pamatotību, gan pārvaldātājiem, kuru izdevumi un pieprasītās kompensācijas bez saprotama pamatojuma būtiski pieaugušas salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem (*sk. Latvijas Republikas Valsts kontroles 2009. gada 22. decembra Revīzijas ziņojumu Nr. 5.1-2-3/2009 „Valsts budžeta dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem piešķiršanas un izlietojuma atbilstība normatīvo aktu prasībām un mērķiem”*). Šis Revīzijas ziņojums ir bijis viens no iemesliem

sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju subsidēšanas kārtības pārskatīšanai un Noteikumu Nr. 341, tostarp arī apstrīdētās normas, pieņemšanai (*sk. lietas materiālu 5. sēj. 118. lpp.*).

Pieaicinātās personas – Valsts kontrole un T. Linkaits – ir norādījušas, ka apstrīdētās normas piemērošana uzskatāma par efektīvu līdzekli, kas stimulē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus samazināt savus izdevumus, tādējādi nodrošinot arī valsts budžeta līdzekļu ekonomiju (*sk. lietas materiālu 6. sēj. 186. lpp. un 7. sēj. 19. lpp.*).

Apstrīdētā norma pēc būtības rada aizskārumu tiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kuru izdevumi pārsniedz citu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju vidējos izdevumus. Tādējādi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji tiek stimulēti rīkoties efektīvi, samazinot savus izdevumus un iekļaujoties apstrīdētajā normā noteiktajās maksimālajās robežās, vai arī šie izdevumi netiks apmaksāti. Šādā veidā tiek sasniegts pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis.

Līdz ar to izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai.

18. Izvērtējot to, vai izraudzītie līdzekļi ir nepieciešami leģitīmā mērķa sasniegšanai, Satversmes tiesa pārbauda, vai leģitīmo mērķi nav iespējams sasniegt ar indivīda tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem.

Pieteikuma iesniedzēji kā saudzējošākus līdzekļus ir norādījuši:

pirmkārt, valsts iestāžu aktīvāku darbību, kontrolējot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izmaksu pamatotību, un atteikšanos kompensēt nepamatotos izdevumus;

otrkārt, sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasību pazemināšanu, pārvadājumu cenu paaugstināšanu vai īpašajām sabiedrības grupām paredzēto atvieglojumu samazināšanu;

treškārt, valsts atbalsta samazināšanu citiem sabiedriskā transporta veidiem un līdzekļu novirzīšanu par labu autopārvadājumiem (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 13.–17. lpp.*).

Savukārt Ministru kabinets uzskata, ka Pieteikuma iesniedzēju piedāvātie līdzekļi nespētu sasniegt pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi līdzvērtīgā

kvalitātē vai arī prasītu nesamērīgus resursus no valsts (*sk. lietas materiālu 5. sēj. 126.–135. lpp.*).

18.1. Pienācīga kontrole pār sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izdevumu pamatotību nenoliedzami ir līdzeklis, kas var ierobežot valsts budžeta tēriņus. Tomēr valsts iestāžu realizētā kontrole pati par sevi nevar pilnībā aizstāt to efektu, ko dod apstrīdētajā normā ietvertie stimuli pašiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ierobežot savu izdevumu apmēru. Tādējādi abi iepriekš minētie līdzekļi ir uzskatāmi par vienotu, uz valsts budžeta līdzekļu ekonomiju vērstu pasākumu kopumu. Tie nav savstarpēji aizstājami, jo abi kopā ir efektīvāki nekā katrs atsevišķi.

Turklāt visu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju izdevumu audits prasītu nesamērīgus resursus no valsts. Satversmes tiesa ir atzinusi – ja izvirzīto leģitīmo mērķi var sasniegt ar tādiem līdzekļiem, kas personas tiesības ierobežo mazāk, bet vienlaikus prasa nesamērīgi lielu ieguldījumu no valsts un sabiedrības, tad nevar uzskatīt, ka valstij būtu pienākums šādu līdzekli izvēlēties (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 6. oktobra sprieduma lietā Nr. 2009-113-0106 19.2. punktu*).

18.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasību pazemināšana, pāravadājumu cenu paaugstināšana vai īpašajām sabiedrības grupām paredzēto atvieglojumu samazināšana varētu ļaut ietaupīt valsts budžeta un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju līdzekļus. Tomēr jāņem vērā arī tas, ka iemesls, kādēļ valsts vispār iesaistās sabiedriskā transporta pakalpojumu subsidēšanā, ir nepieciešamība nodrošināt sabiedrībai pieejamus un kvalitatīvus transporta pakalpojumus.

Izvērtējot to, vai leģitīmo mērķi var sasniegt arī saudzējošākā veidā, Satversmes tiesa ņem vērā, ka saudzējošāks līdzeklis ir nevis jebkurš cits, bet tikai tāds līdzeklis, ar kuru var sasniegt leģitīmo mērķi tādā pašā kvalitātē (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 13. maija sprieduma lietā Nr. 2004-18-0106 secinājumu daļas 19. punktu*).

Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasību pazemināšanas vai sabiedrības līdzmaksājumu paaugstināšanas rezultātā samazinātos šo pakalpojumu kvalitāte un pieejamība sabiedrībai. Tas būtu pretrunā ar kopējiem

valsts transporta politikas mērķiem un nespētu nodrošināt leģitīmā mērķa sasniegšanu līdzvērtīgā kvalitātē.

18.3. Pieteikuma iesniedzēji uzskata, ka sabiedriskie autopārvadājumi ir ekonomiski izdevīgāki un plašāk izmantoti nekā pārvadājumi pa dzelzceļu, tādēļ arī valsts budžeta līdzekļi esot pārdalāmi par labu autopārvadātājiem.

Pieaicinātā persona T. Linkaits, analizējot Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam, norāda, ka transporta politikas mērķis ir integrēt visus sabiedriskā transporta veidus, t.sk. pilsētas transportu, vienotā sabiedriskā transporta maršrutu sistēmā, ņemot vērā to, ka sliežu transports, kur vien tas ir ekonomiski pamatots, uzskatāms par prioritāru sabiedriskā transporta veidu. Latvijas transporta politika, arī ievērojot Eiropas Savienības transporta politikas principus, atbalstot dzelzceļa kā transporta mugurkaula funkcionēšanu. Autopārvadājumi pildot papildinošu funkciju un par galvenajiem pārvadājumiem varot būt vienīgi tur, kur dzelzceļa pārvadājumi nav pieejami vai pārvadājamo pasažieru skaits ir pārāk niecīgs (*sk. lietas materiālu 6. sēj. 187. lpp.*).

Ja Ministru kabinets ir apsvēris, ar kādu līdzekli leģitīmais mērķis būtu sasniedzams, un izšķīries par vienai personu grupai nosakāmu ierobežojumu, tad par saudzējošāku nevarētu tikt uzskatīts tāds līdzeklis, kas uzliek ierobežojumu citai personu grupai (*sal. ar Satversmes tiesas 2011. gada 10. jūnija sprieduma lietā Nr. 2010-69-01 14.2. punktu*).

Valstij ir tiesības noteikt transporta politiku, tostarp izvēloties arī prioritāri atbalstāmos transporta veidus un līdzsvarojot dažādiem transporta veidiem piešķiramo valsts atbalstu. Valstij nav pienākuma atbalstīt autopārvadājumus uz citu transporta veidu rēķina. Tādējādi nav saskatāmi alternatīvi līdzekļi, kas ļautu pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi sasniegt līdzvērtīgā kvalitātē.

Līdz ar to izraudzītie līdzekļi ir nepieciešami leģitīmā mērķa sasniegšanai.

19. Izvērtējot to, vai pamattiesību ierobežojums atbilst tā leģitīmajam mērķim, Satversmes tiesa pārbauda, vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par indivīda tiesību ierobežojumu.

Atbilstoši Pieteikuma iesniedzēju aprēķiniem, pamatojoties uz apstrīdēto normu, par 2013. gadu akciju sabiedrībai „Nordeka” neesot izmaksāti 487 798,28 EUR un SIA „JELGAVAS AUTOBUSU PARKS” – 133 099,24 EUR (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 5. lpp.*). Līdz ar to Pieteikuma iesniedzēju tiesību ierobežojums ir vērtējams kā tādu mantisko tiesību ierobežojums, uz kuru īstenošanu Pieteikuma iesniedzējiem bija izveidojusies tiesiskā paļāvība.

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka likumdevējam ir pienākums periodiski apsvērt, vai konkrētais tiesiskais regulējums joprojām ir efektīvs, piemērots un nepieciešams un vai tas kādā veidā nebūtu pilnveidojams. Šāds pienākums Satversmes tiesas izpratnē ir vienlīdz attiecināms arī uz Ministru kabinetu (*sk. Satversmes tiesas 2012. gada 2. maija sprieduma lietā Nr. 2011-17-03 14.1. punktu*). Tiesiskās paļāvības princips ne vien neizslēdz, bet noteiktos apstākļos pat pieprasa pastāvošā tiesiskā regulējuma grozīšanu. Pretējā gadījumā valsts nevarētu pienācīgi reaģēt uz mainīgajiem dzīves apstākļiem (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 15. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2009-88-01 15. punktu*). Tādējādi sabiedrības ieguvums no apstrīdētās normas piemērošanas vērtējams, salīdzinot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju atbalsta kārtību pirms un pēc apstrīdētās normas spēkā stāšanās.

Satversmes tiesa šā sprieduma 17. punktā jau secinājusi, ka tāda atbalsta sistēma, kuras ietvaros sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem visi zaudējumi tiktu kompensēti no valsts budžeta, pēc būtības izslēdz pašu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju motivāciju samazināt iespējamo izdevumu apmēru. Var piekrist Valsts kontroles norādītajam, ka situācijā, kad ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi tiek pilnā mērā kompensēti no valsts budžeta, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji nav ieinteresēti sniegt izmaksu efektīvus pakalpojumus (*sk. lietas materiālu 7. sēj. 18. lpp.*). Tādējādi ir uzskatāms, ka tiesiskais regulējums, kas bija spēkā pirms apstrīdētās normas spēkā stāšanās, nespēja pilnvērtīgi veicināt tādu ekonomisku un atbildīgu valsts budžeta līdzekļu izlietojumu, kas nodrošinātu sabiedrības interešu apmierināšanu.

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka no tiesiskās paļāvības principa izrietošā prasība nodrošināt pēc iespējas saudzējošāku pāreju uz jauno tiesisko regulējumu ir nozīmīga, jo personai, kurai jaunais regulējums tiks piemērots, ir jādod iespēja pienācīgā kārtā tam sagatavoties. Šādu saudzējošāku pāreju iespējams nodrošināt, piemēram, pārejas noteikumos atliekot jaunā regulējuma spēkā stāšanos uz noteiktu laiku (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 16. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-12-0103 24. punktu*). Apstrīdētā norma ir pieņemta Ministru kabinetā 2012. gada 15. maijā un stājusies spēkā 2012. gada 6. jūnijā. Tomēr atbilstoši Noteikumu Nr. 341 101. punktam tā ir piemērojama tikai no 2013. gada 1. janvāra. Tādējādi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem bija aptuveni seši mēneši laika, lai pārskatītu savu komercdarbības praksi un nodrošinātu izdevumu iekļaušanos apstrīdētajā normā un Noteikumu Nr. 341 1. pielikumā noteiktajās maksimālajās kompensējamo izdevumu robežās. Šāds laiks ir pietiekams, lai atzītu, ka nodrošināta tiesiskās paļāvības principam atbilstoša un saudzējoša pāreja uz jauno tiesisko regulējumu.

Apstrīdētā norma rada stimulu pašiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem meklēt ekonomiski izdevīgākos risinājumus, tādējādi veicinot arī valsts budžeta līdzekļu ekonomiju. Kā norāda pieaicinātā persona S. Harbaceviča, transporta uzņēmumi varētu paļauties uz izdevumu kompensāciju tikai tiktāl, ciktāl tā nenoved pie Līgumam par Eiropas Savienības darbību neatbilstoša un nelikumīga valsts atbalsta saņemšanas. Regula Nr. 1370/2007 veicina ekonomiski pamatotu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai atvēlēto līdzekļu izlietojumu. (*sk. lietas materiālu 7. sēj. 29.–32. lpp.*). Tādējādi arī no Regulas Nr. 1370/2007 neizriet valsts pienākums nodrošināt visu zaudējumu kompensāciju neatkarīgi no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju darbības efektivitātes.

Valsts atbalsts sabiedriskā transporta pakalpojumiem tiek sniegts, lai nodrošinātu sabiedrībai pieejamus, kvalitatīvus un izmaksu efektīvus pakalpojumus, nevis lai atbalstītu nerentablu komercdarbību. Komersanti nevar savu darbību balstīt vienīgi uz valsts atbalstu. Komercdarbība ir atklāta saimnieciskā darbība, kuru savā vārdā peļņas gūšanas nolūkā veic komersants. Savukārt peļņa ir atlīdzība par iniciatīvu un drosmi, darbojoties ekonomiskā riska

un nenoteiktības apstākļos (*sal. ar Satversmes tiesas 2010. gada 27. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-12-03 18.3. punktu*). Lietā nav materiālu, kas liecinātu, ka apstrīdētā norma padarītu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju komercdarbību ekonomiski neiespējamu vai arī radītu ticamus maksātnespējas draudus.

Sabiedrības ieguvums no tā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji tiek motivēti uzlabot savas darbības efektivitāti un valsts budžeta līdzekļi tiek izlietoti taupīgi, ir lielāks par atsevišķu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju ciestajiem zaudējumiem.

Līdz ar to izraudzītie līdzekļi ir atbilstoši leģitīmajam mērķim un Satversmes 1. un 105. pantam.

Nolēmumu daļa

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

nosprieda:

atzīt Ministru kabineta 2012. gada 15. maija noteikumu Nr. 341 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 3. punktu par atbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 1. un 105. pantam.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā pasludināšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs

A. Laviņš