



# LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

---

## SPRIEDUMS

### LATVIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

Rīgā 2013. gada 24. oktobrī

lietā Nr. 2012-23-01

Latvijas Republikas Satversmes tiesa šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētājs Gunārs Kūtris, tiesneši Kaspars Balodis, Aija Branta, Uldis Ķinis un Sanita Osipova

ar tiesas sēdes sekretāri Elīnu Kursišu,

piedaloties konstitucionālās sūdzības iesniedzējai Lienei Vegnerei

un institūcijas, kas izdevusi apstrīdēto aktu, – Latvijas Republikas Saeimas – pilnvarotajiem pārstāvjiem zvērinātam advokātam Laurim Liepam un zvērināta advokāta palīgam Matīsam Šķiņķim,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu un Satversmes tiesas likuma 16. panta 1. punktu, 17. panta pirmās daļas 11. punktu, 19.<sup>2</sup> pantu un 28. pantu,

2013. gada 24. un 25. septembrī atklātā tiesas sēdē izskatīja lietu

**„Par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 257. panta pirmās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam”.**

### Konstatējošā daļa

1. Latvijas PSR Augstākā padome 1984. gada 7. decembrī pieņēma Latvijas PSR Administratīvo pārkāpumu kodeksu, kas stājās spēkā 1985. gada 1. jūlijā. Latvijas Republikas Augstākā padome ar 1991. gada 29. augusta lēmumu „Par Latvijas PSR likumdošanas aktu piemērošanu Latvijas Republikas teritorijā” noteica, ka līdz attiecīga Latvijas Republikas kodeksa vai cita likumdošanas akta pieņemšanai Latvijas Republikas teritorijā turpina piemērot Latvijas PSR Administratīvo pārkāpumu kodeksu, bet tā nosaukums tiek mainīts

un tagad ir „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” (turpmāk arī – LAPK). Savukārt 1998. gada 15. oktobrī Latvijas Republikas Saeima (turpmāk – Saeima) pieņēma likumu „Par Latvijas PSR normatīvo aktu piemērošanas izbeigšanu”, kura 1. pantā tika noteikts, ka pēc 1999. gada 1. janvāra, kad saskaņā ar šo likumu spēks bija jāzaudē Latvijas PSR likumiem, Latvijas PSR Augstākās padomes lēmumiem un tās Prezidija dekrētiem un lēmumiem, kas pieņemti pirms 1990. gada 4. maija, Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss saglabā likuma spēku.

Pieteikumā apstrīdētais LAPK 257. panta pirmās daļas regulējums (turpmāk – apstrīdētā norma) šajā kodeksā tika ieviests ar 2005. gada 15. septembra likumu „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”, citastarp paredzot, ka mantu, kas ir pārkāpuma izdarīšanas rīks un kas atrasta pārkāpuma konstatācijas brīdī, izņem un nodod glabāšanā līdz brīdim, kad stājas spēkā lēmums administratīvā pārkāpuma lietā, bet, ja izdarīts administratīvais pārkāpums, kas paredzēts LAPK 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā vai – kā izskatāmajā lietā – 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot šā panta sestajā daļā paredzēto pārkāpumu), – līdz piemērotā naudas soda izpildei. Līdz 2005. gada 14. oktobrim, kad minētie likuma grozījumi stājās spēkā, LAPK 257. panta pirmajā daļā bija paredzēts, ka šādu mantu izņem un nodod glabāšanā vienīgi līdz brīdim, kad stājas spēkā lēmums administratīvā pārkāpuma lietā.

Patlaban LAPK 257. panta pirmā daļa ir spēkā šādā redakcijā:

**„257. pants. Mantu un dokumentu izņemšana un uzglabāšana**

Mantas un dokumentus, kuri ir pārkāpuma priekšmets vai izdarīšanas rīks un kuri atrasti aizturēšanas, personas mantu vai vietas apskates laikā, kā arī pārkāpuma konstatācijas brīdī, izņem šā kodeksa 254., 256. un 256.<sup>1</sup> pantā norādīto institūciju amatpersonas, kā arī Valsts ieņēmumu dienesta ģenerāldirektora vai viņa vietnieku, vai Patērētāju tiesību aizsardzības centra direktora pilnvarotas amatpersonas, vai Valsts vides dienesta ģenerāldirektora pilnvarotas personas, vai Valsts augu aizsardzības dienesta pilnvarotas amatpersonas, vai Pārtikas un veterinārā dienesta ģenerāldirektors un viņa pilnvarotas personas vai Satiksmes ministrijas pilnvarotas amatpersonas, Latvijas Jūras administrācijas direktora pilnvarotas amatpersonas, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks vai viņa pilnvarotas amatpersonas vai ostu kapteiņi. Izņemtās mantas un dokumentus līdz brīdim, kad stājas spēkā lēmums administratīvā pārkāpuma lietā [ja izdarīts administratīvais

pārkāpums, kas paredzēts šā kodeksa 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā vai 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot sestajā daļā paredzēto pārkāpumu) līdz piemērotā naudas soda izpildei], institūcijas (amatpersonas), kurām ir tiesības izņemt mantas un dokumentus, nodod glabāšanā Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Ja izņemtās mantas ātri bojājas un tās nevar nodot glabāšanā vai arī to ilgstoša glabāšana rada zaudējumus valstij, institūcija (amatpersona), kurai ir tiesības izņemt attiecīgās mantas, tās nodod realizācijai vai iznīcināšanai. Kārtību, kādā institūcija (amatpersona) pieņem lēmumu par mantu nodošanu realizācijai vai iznīcināšanai un kādā veicama šo mantu realizācija vai iznīcināšana, nosaka Ministru kabinets.”

**2.** Pieteikuma iesniedzēja – **Liene Vegnere** (turpmāk – Pieteikuma iesniedzēja) – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 105. pantam.

**2.1.** Pieteikuma iesniedzēja paskaidro, ka konkrētajā gadījumā saistībā ar citas personas izdarītu administratīvo pārkāpumu ceļu satiksmē, par ko atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>15</sup> pantā, Valsts policija izņēmusi un nodevusi glabāšanā Nodrošinājuma valsts aģentūrai (turpmāk arī – Aģentūra) viņas īpašumā esošu transportlīdzekli. Proti, šo pārkāpumu – transportlīdzekļa vadīšana apreibinošo vielu (alkohola) ietekmē – izdarījis Pieteikuma iesniedzējas vīrs. Saskaņā ar tiesas lēmumu transportlīdzeklis izņemts un nodots glabāšanā līdz brīdim, kad tiks samaksāts pārkāpumu izdarījušajai personai uzliktais naudas sods. Tādējādi Pieteikuma iesniedzējas iespējas atgūt savu transportlīdzekli esot atkarīgas no pārkāpumu izdarījušās personas gatavības labprātīgi samaksāt tai uzlikto naudas sodu. Līdz ar to esot aizskartas Pieteikuma iesniedzējai Satversmes 105. pantā garantētās tiesības uz īpašumu.

**2.2.** Pamatojot apstrīdētās normas neatbilstību Satversmes 105. pantam, Pieteikuma iesniedzēja neapšaubā, ka apstrīdētajā normā paredzētais īpašuma tiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtā pieņemtu likumu un ka tam ir leģitīms mērķis. Proti, gadījumos, kad LAPK 149.<sup>15</sup> pantā paredzētos pārkāpumus ar transportlīdzekli izdara persona, kurai šis transportlīdzeklis pieder, transportlīdzekļa izņemšana līdz šai personai uzlikta naudas soda samaksai kalpojot par spēcīgu motivāciju šā soda samaksāšanai pēc iespējas ātrāk.

Savukārt tādos gadījumos kā Pieteikuma iesniedzējas tiesiskā situācija apstrīdētajai normai neesot leģitīma mērķa, jo persona, kura izdarījusi pārkāpumu ar citai personai piederošu transportlīdzekli, nemaz neesot ieinteresēta atgūt transportlīdzekli, kas tai nepieder. Šādā gadījumā leģitīmais mērķis – nodrošināt uzliktā naudas soda samaksu – netiekot sasniegts.

Apstrīdētā norma neesot arī samērīga, jo gadījumā, kad ar transportlīdzekli pārkāpumu izdarījusi un par to sodu saņēmusi cita persona, nevis tā īpašnieks, bet transportlīdzekļa īpašnieks nevēlas vai nevar gaidīt, līdz šī persona sodu samaksās, vienīgā viņam iespējamā rīcība esot pašam samaksāt uzlikto sodu vainīgās personas vietā, lai novērstu zaudējumus, kas rodas gan saistībā ar transportlīdzekļa glabāšanu, kuras izmaksas ir astoņi latī par vienu diennakti, gan arī saistībā ar transportlīdzekļa dīkstāvi, kura var izraisīt tā bojāšanos. Turklāt konkrētajā gadījumā apstrīdētajā normā ietvertais tiesību ierobežojums arī būtiski apgrūtinot Pieteikuma iesniedzējas iespējas nodarboties ar komercdarbību un aprūpēt ģimeni – tieši šādiem nolūkiem konkrētais transportlīdzeklis ticis izmantots – un tādējādi radot viņai papildu zaudējumus un neērtības.

**2.3.** Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka savu tiesību aizsardzībai ir vērsusies tiesā ar pieteikumu, lūdzot tiesu atdot viņai izņemto transportlīdzekli neatkarīgi no administratīvā pārkāpuma izdarīšanā vainīgajai personai uzliktā naudas soda samaksas. Tomēr viņas lūgums neticis apmierināts, norādot uz apstrīdētajā normā noteikto, ka transportlīdzeklis tā īpašniekam atdodams vienīgi pēc naudas soda samaksas. Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, šādā veidā vienai personai – viņas vīram – uzlikta naudas soda samaksa tika nodrošināta ar citai personai – viņai – piederošu mantu. Šāda situācija neatbilstot Satversmes 105. pantam.

**2.4.** Tiesas sēdē Pieteikuma iesniedzēja precizēja, ka atzīst par pieļaujamu transportlīdzekļa izņemšanu un nodošanu glabāšanā līdz administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanai tiesā. Tomēr neesot skaidrs, ko sabiedrība iegūst no tā, ka transportlīdzeklis atrodas Aģentūras glabājumā līdz naudas soda samaksai. Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka sabiedrība no šādas situācijas negūst nekādu labumu.

**3.** Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto aktu, – **Saeima** – uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. pantam.

**3.1.** Saeima atzīst, ka apstrīdētajā normā ir ietverts personas īpašuma tiesību ierobežojums, kuru likumdevējs noteicis apzināti, lai aizsargātu citu cilvēku tiesības un sabiedrības drošību. Esot jāņem vērā, ka transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots. Saskaņā ar Civillikuma 2347. panta otro daļu civiltiesiski uz transportlīdzekļa īpašnieku gulstoties īpaša atbildība par transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota nodarītajiem zaudējumiem. Līdzīgs rūpības pienākums transportlīdzekļa īpašniekam varot tikt uzlikts arī administratīvi tiesiskajās attiecībās.

**3.2.** Transportlīdzekļa izņemšanai līdz naudas soda samaksai esot gan vispārējās, gan speciālās prevencijas raksturs, tomēr to nekādā gadījumā nevarot uzskatīt par administratīvo sodu. Šim regulējumam vajadzētu atturēt transportlīdzekļu īpašniekus no transportlīdzekļa nodošanas personām, par kuru spējām ievērot ceļu satiksmes noteikumus un citastarp atturēties no alkoholisko dzērienu lietošanas varētu būt šaubas. Tāpat tam vajadzētu likt transportlīdzekļu īpašniekiem pievērst lielāku uzmanību un rūpību tam, kādas personas un kādā veidā izmanto viņiem piederošos transportlīdzekļus.

Pēc Saeimas ieskata, Ceļu satiksmes likuma (turpmāk arī – CSL) 20. panta otrajā daļā ir skaidri formulēti transportlīdzekļa īpašnieka pienākumi. Šajā tiesību normā gan neesot minēts gadījums, kad persona apreibinošo vielu ietekmē nonākusi jau pēc transportlīdzekļa nodošanas tās lietošanā. Tomēr esot jāuzskata, ka CSL 20. panta otrā daļa transportlīdzekļa īpašniekam uzliek par pienākumu pastāvīgi pārlicināties, vai persona, kurai transportlīdzeklis nodots, to nevada apreibinošo vielu ietekmē. Pretējs secinājums nenodrošinātu CSL mērķu sasniegšanu.

**3.3.** Saeima vērš uzmanību uz to, ka apstrīdētā norma formulēta atbilstoši Satversmes 105. panta otrajam teikumam, kas paredz īpašnieka sociālo pienākumu pret sabiedrību, proti, to, ka īpašumu nevar izmantot pretēji sabiedrības interesēm. Šī tiesību norma prasot nodrošināt saprātīgu līdzsvaru starp īpašnieka personiskajām interesēm, no vienas puses, un sabiedrības interesēm, no otras puses. Proti, īpašnieks, pēc saviem ieskatiem izmantojot savu īpašumu un gūstot no tā labumu, nedrīkstot ar egoistisku rīcību apdraudēt sabiedrības intereses.

**3.4.** Izskatāmās lietas kontekstā esot nepieciešams ņemt vērā arī to apstākli, ka ar Pieteikuma iesniedzējai piederošo transportlīdzekli administratīvo pārkāpumu izdarījis viņas vīrs. Ņemot vērā Civillikumā noteiktos laulāto

personisko un mantisko attiecību pamatprincipus, nevarot būt šaubu par to, ka vienam laulātajam jārēķinās ar sekām, kādas var rasties, nododot savu īpašumu otra laulātā rīcībā. Turklāt šādos faktiskajos apstākļos transportlīdzekļa īpašnieks vistiešāk varot uzzināt, kāda veida administratīvais pārkāpums ir izdarīts un kādas sekas no tā izriet.

**3.5.** Papildus Saeima norāda, ka būtu pārbaudāms, vai Pieteikuma iesniedzējai nebija iespēju apstrīdēt vai pārsūdzēt šajā lietā pieņemtos lēmumus. Tāpat esot jāņem vērā arī tas, ka Pieteikuma iesniedzēja vērsusies tiesā ar pieteikumu par transportlīdzekļa atdošanu neatkarīgi no naudas soda samaksas. Attiecībā uz šo pieteikumu tiesnesis norādījis, ka tas saņemts pēc tam, kad administratīvā pārkāpuma lieta, kurā tika izlemts jautājums par rīcību ar izņemto transportlīdzekli, izskatīta. Tāpat transportlīdzekļa īpašnieks, ja viņš uzskata, ka transportlīdzeklis konkrētajā situācijā ir izņemts nepamatoti, varot vērsties prokuratūrā. Ja tiktu konstatēts, ka pret transportlīdzekļa īpašnieku vērstā rīcība nav pamatota, būtu piemērojams Satversmes 92. panta trešais teikums, proti, transportlīdzekļa īpašniekam šādā gadījumā būtu tiesības uz atbilstīgu atlīdzinājumu.

**3.6.** Tiesas sēdē Saeimas pārstāvis aprakstīja apstrīdētās normas pieņemšanas procesu un norādīja, ka apstrīdēto normu bija paredzēts attiecināt galvenokārt uz tādiem gadījumiem, kad transportlīdzekļa īpašnieks un pārkāpējs ir viena un tā pati persona. Savukārt Pieteikuma iesniedzējas situācija esot visai rets izņēmuma gadījums.

Analizējot Pieteikuma iesniedzējai pieejamos vispārējos tiesību aizsardzības līdzekļus, Saeimas pārstāvis apgalvoja, ka pirms vērsšanās Satversmes tiesā tie nav izmantoti. Proti, Latvijā esot izveidojusies stabila judikatūra, saskaņā ar kuru Pieteikuma iesniedzējai bijušas tiesības patstāvīgi vērsties tiesā ar lūgumu atdot viņai transportlīdzekli neatkarīgi no naudas soda samaksas. Tāpēc viņš lūdza izbeigt tiesvedību lietā sakarā ar to, ka Pieteikuma iesniedzēja nav ievērojusi subsidiaritātes principu.

Vērtējot apstrīdēto normu pēc būtības, šajā normā transportlīdzekļa īpašniekam paredzētās nelabvēlīgās sekas Saeimas pārstāvis saistīja gan ar konkrētās konstitucionālās sūdzības faktiskajiem apstākļiem – galvenokārt to, ka šis transportlīdzeklis esot uzskatāms par laulāto kopīgu mantu, gan arī ar CSL 20. pantā noteiktajiem ikviena transportlīdzekļa īpašnieka pienākumiem. Pēc Saeimas pārstāvja ieskata, transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota

īpašniekam ir papildu rūpības pienākums nodrošināt, ka persona, kurai transportlīdzeklis uzticēts, nepieļaus prettiesisku darbību. Ja transportlīdzekļa īpašnieks nodod transportlīdzekli lietošanā citai personai, tad viņam jāņemot vērā iespējamās sekas.

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

**4.1.** Tiesībsargs uzskata, ka apstrīdētā norma ierobežo īpašuma tiesības. Transportlīdzeklis esot brīvā civiltiesiskajā apgrozībā iesaistīta kustama lieta, kuru tās īpašnieks ir tiesīgs lietot. Tātad personas tiesības lietot tās īpašumā esošu transportlīdzekli ietilpstot Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību saturā. Savukārt apstrīdētā norma paredzot, ka šādas tiesības uz noteiktu laiku īpašniekam tiek liegtas.

**4.2.** Tiesībsargs uzskata, ka apstrīdētajai normai ir divējāds leģitīms mērķis, proti, sākotnēji novērst sabiedrības drošības apdraudējumu, liedzot alkohola reibumā esošam transportlīdzekļa vadītājam turpināt ceļu, bet vēlāk – ar izņemto transportlīdzekli nodrošināt naudas soda samaksu. Tāpēc varot piekrist Saeimas atbildes rakstā norādītajam, ka apstrīdētās normas leģitīmais mērķis ir aizsargāt citu cilvēku tiesības un sabiedrības drošību.

Atzīstot, ka šāds ierobežojums ir piemērots un var veicināt naudas soda samaksu, Tiesībsargs tomēr norāda, ka minētais ierobežojums nav uzskatāms par samērīgu, it īpaši ņemot vērā, ka apstrīdētā norma tiek piemērota neatkarīgi no tā, kam – pie administratīvās atbildības sauktajai personai vai citai personai – pieder transportlīdzeklis. Šāds ierobežojums neesot vajadzīgs, jo tā leģitīmā mērķa sasniegšanu varot nodrošināt arī ar personas tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem.

**4.3.** Pēc Tiesībsarga ieskata, vērtējot apstrīdētās normas atbilstību Satversmei pēc konkrētās konstitucionālās sūdzības, ir būtiski nošķirt, vai administratīvo pārkāpumu izdarījusī persona vienlaikus ir arī transportlīdzekļa īpašnieks vai cita persona.

Administratīvā atbildība personai varot iestāties tikai tad, ja tā ir izdarījusī administratīvo pārkāpumu. Piemērojot apstrīdēto normu gadījumā, kad transportlīdzekļa īpašnieks ir tā pati persona, kura izdarījusī administratīvo pārkāpumu, viņam iestājosies administratīvā atbildība un tiekot uzlikts administratīvais sods. Savukārt konkrētajā situācijā Pieteikuma iesniedzēja

administratīvu pārkāpumu neesot izdarījusi, tāpēc nevarot uzskatīt, ka transportlīdzekļa izņemšana šajā gadījumā pildītu administratīvā soda funkciju attiecībā uz transportlīdzekļa īpašnieku.

Tiesībsargs piekrīt Saeimas atbildes rakstā norādītajam, ka transportlīdzekļa īpašniekam jāreķinās ar iespējamo apdraudējumu, ko transportlīdzeklis var radīt, un pietiekami rūpīgi jāizvēlas vadītājs, kuram to uzticēt. Likumdevējs varētu paredzēt transportlīdzekļa īpašniekam administratīvo atbildību, piemēram, par transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota nodošanu vadīt tādai personai, kura atrodas alkohola reibumā. Tomēr patlaban šāda atbildība transportlīdzekļa īpašniekam normatīvajos aktos neesot paredzēta.

**4.4.** Tiesībsargs uzskata, ka brīdī, kad Pieteikuma iesniedzēja uzzināja par transportlīdzekļa izņemšanu un nodošanu glabāšanā, viņai bija tiesības vērsties tiesā un lūgt viņu atzīt par trešo personu konkrētajā administratīvā pārkāpuma lietā, pamatojoties uz to, ka viņas īpašuma tiesības var skart tiesas spriedums. Turklāt šādas tiesības esot bijušas arī minētās lietas dalībniekam – Pieteikuma iesniedzējas vīram. Tāpat arī pašai tiesai bijušas tiesības pēc savas iniciatīvas atzīt Pieteikuma iesniedzēju par trešo personu. Tiesībsargs gan atzīst, ka LAPK normas tieši neparedz personai, kura nav konkrētās lietas dalībniece, tiesības izteikt iebildumus pret iestādes administratīvā akta vai tiesneša lēmumā noteiktā soda izpildes nodrošinājumu. Tomēr atbilstoša tiesiskā regulējuma trūkums Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā nedrīkstot būt par šķērslī personas iespējai prasīt, lai tiktu novērsts tās tiesību aizskārums, ja tāds pastāv.

Tādējādi Pieteikuma iesniedzējai, ja apstrīdētā norma viņai tiek piemērota gadījumā, kad tajā norādītu pārkāpumu ar viņai piederošu transportlīdzekli ir izdarījusi cita persona, esot tiesības vērsties tiesā ar atsevišķu lūgumu izvērtēt, vai transportlīdzeklis viņai būtu atdodams neatkarīgi no naudas soda samaksas.

**4.5.** Tiesas sēdē Tiesībsarga pārstāvis – **Tiesībsarga biroja Sociālo, ekonomisko un kultūras tiesību nodaļas juriskonsults Raimonds Koņuševskis** – uzsvēra, ka, pēc Tiesībsarga ieskata, apstrīdētajā normā paredzētās nelabvēlīgās sekas transportlīdzekļa īpašniekam, kurš nav administratīvā pārkāpuma izdarītājs, juridiski nav uzskatāmas par administratīvo sodu, taču pēc būtības ir pielīdzināmas sodam.

Viņš nepiekrīta Saeimas argumentam par to, ka konstitucionālajā sūdzībā izvirzītais tiesību jautājums veiksmīgi tiek risināts tiesu praksē. Vienveidīga tiesu prakse neesot nostiprinājusies.

5. Pieaicinātā persona – **Iekšlietu ministrija** – uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. pantam.

Iekšlietu ministrija piekrīt, ka apstrīdētajā normā ir ietverts personas īpašuma tiesību ierobežojums, kas noteikts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu likumu un ko likumdevējs ir noteicis apzināti, lai aizsargātu citu personu tiesības un sabiedrības drošību.

Apstrīdētās normas leģitīmais mērķis esot, pirmkārt, preventīvi atturēt personas no transportlīdzekļa vadīšanas apreibinošo vielu ietekmē, otrkārt, neļaut tām turpināt transportlīdzekļa vadīšanu šādu vielu ietekmē un, treškārt, paaugstināt transportlīdzekļu īpašnieku atbildības līmeni, liekot tiem izvērtēt, kam savu transportlīdzekli nodot lietošanā. Tādējādi tiek radīti droši braukšanas apstākļi citiem satiksmes dalībniekiem.

Pēc Iekšlietu ministrijas ieskata, apstrīdētā norma neesot vienīgais ar transportlīdzekļu vadīšanu apreibinošo vielu ietekmē saistīto administratīvo pārkāpumu novēršanas līdzeklis. Tomēr iespējamie alternatīvie līdzekļi (piemēram, satiksmes drošības problēmām veltītas informatīvās kampaņas) neesot tik iedarbīgi, lai ar tiem varētu sasniegt leģitīmo mērķi tādā pašā kvalitātē. Tādējādi apstrīdētajā normā ietvertais personas īpašuma tiesību ierobežojums esot nepieciešams.

Labums, ko no apstrīdētajā normā paredzētā ierobežojuma gūstot sabiedrība un kas izpaužoties ceļu satiksmes dalībnieku dzīvības un veselības aizsardzībā, kā arī sabiedriskās kārtības nodrošināšanā, esot lielāks nekā transportlīdzekļu īpašnieku īpašuma tiesību ierobežojums. Turklāt neesot nozīmes, kam pieder transportlīdzeklis, ar kuru tiek izdarīts administratīvais pārkāpums. Lai paaugstinātu ceļu satiksmes drošības līmeni un sasniegtu administratīvo pārkāpumu procesa mērķus, transportlīdzekli vajagot izņemt neatkarīgi no tā piederības. Tikai šādā veidā varot nodrošināt to, ka tiesību pārkāpums netiek uzreiz turpināts vai pēc neilga laika izdarīts atkārtoti.

Tomēr Iekšlietu ministrija uzskata, ka transportlīdzekļa īpašniekam pēc transportlīdzekļa izņemšanas esot tiesības, pamatojoties uz LAPK 297. pantu, patstāvīgi vērsties tiesā ar lūgumu izvērtēt, vai viņam piederošais transportlīdzeklis nav atdodams neatkarīgi no pārkāpumā vainīgajai personai uzliktā naudas soda samaksas.

Tiesas sēdē Iekšlietu ministrijas pārstāvis – **Iekšlietu ministrijas Juridiskā departamenta direktors Mārtiņš Rāzna** – pamatoja transportlīdzekļa izņemšanas un glabāšanas nepieciešamību ne vien līdz konkrētās administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanai, bet arī līdz naudas soda samaksai, norādot, ka līdz naudas soda samaksai ar konkrēto izņemto transportlīdzekli ne pārkāpējam, ne īpašniekam nav iespējams izdarīt jaunus ceļu satiksmes pārkāpumus. Vienlaikus viņš atzina, ka nav iespējams novērst tādu situāciju, ka pārkāpējs lieto citu transportlīdzekli un turpina pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus.

**6. Pieaicinātā persona – Satiksmes ministrija** – piekrīt Saeimas atbildes rakstā norādītajam un uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. pantam.

Satiksmes ministrija uzsver, ka apstrīdētā norma Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā iekļauta pēc tās priekšlikuma. Transportlīdzekļa vadīšana apreibinošo vielu ietekmē esot viens no smagākajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē. Tāpēc papildus CSL 20. panta otrajā daļā noteiktajam, ka transportlīdzekli nedrīkst nodot personai, kura ir šādu vielu ietekmē, Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzēts, ka gadījumā, kad persona tomēr vada transportlīdzekli šādā stāvoklī, transportlīdzeklis tiek aizturēts līdz uzliktā naudas soda izpildei. Satiksmes ministrija atzīst, ka šādā veidā pēc būtības īslaicīgi tiek ierobežotas personas tiesības brīvi rīkoties ar savu īpašumu. Tomēr esot jāņem vērā, ka apstrīdētā norma neparedz transportlīdzekļa konfiskāciju, lai gan tās izstrādes procesā esot analizēts arī šāds priekšlikums un dažās valstīs par transportlīdzekļa vadīšanu apreibinošo vielu ietekmē paredzēts tieši šāds sods.

Satiksmes ministrija arī norāda, ka laikā kopš apstrīdētās normas pieņemšanas esot būtiski samazinājies ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits. Tāpēc varot secināt, ka apstrīdētā norma kopsakarā ar citām Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā noteiktajām sankcijām par transportlīdzekļa vadīšanu apreibinošo vielu ietekmē paaugstina transportlīdzekļu vadītāju atbildību, kā arī paredz transportlīdzekļu īpašnieku līdzatbildību, kas konkrētajā gadījumā izpaužas kā transportlīdzekļa izņemšana.

Tiesas sēdē Satiksmes ministrijas pārstāvis – **valsts akciju sabiedrības „Ceļu satiksmes drošības direkcija” valdes loceklis un Juridiskās daļas priekšnieka vietnieks Jānis Golubevs** – atzīmēja, ka viens no apstrīdētās

normas mērķiem ir novērst līdz tās pieņemšanai novērotās situācijas, kad transportlīdzekļa īpašnieks kā pasažieris sēž transportlīdzeklī, kuru vada persona alkohola reibumā, un kad uzreiz pēc pārkāpuma konstatēšanas īpašnieks var atkal ļaut transportlīdzekli vadīt pārkāpējam, tādējādi apdraudot satiksmes drošību. Piekrītot Saeimas pārstāvja norādītajam, arī Satiksmes ministrijas pārstāvis pauda pārliecību, ka transportlīdzekļa īpašnieka atbildība izpaužas visā transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota izmantošanas laikā, nevis tikai brīdī, kad tas tiek nodots citai personai.

7. Pieaicinātā persona – **Tieslietu ministrija** – uzskata, ka apstrīdētā norma, ciktāl tā attiecas uz gadījumiem, kad transportlīdzekļa vadītājs un īpašnieks nav viena un tā pati persona, neatbilst Satversmes 105. pantam.

Tieslietu ministrija norāda, ka transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš nav administratīvā pārkāpuma izdarītājs, nedrīkst piemērot administratīvo atbildību, jo transportlīdzekļa īpašnieks LAPK 149.<sup>15</sup> panta sankcijās nav norādīts kā pie administratīvās atbildības saucamā persona.

Tieslietu ministrija nepiekrīt Saeimas atbildes rakstā izteiktajam viedoklim, ka apstrīdētā norma var tikt saistīta ar Civillikuma 2347. panta otrās daļas pirmajā teikumā nostiprināto paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka pienākumu atlīdzināt šā avota nodarītos zaudējumus. Šī Civillikuma norma konkrētajā gadījumā nevarot tikt piemērota, jo tajā nostiprinātais atbildības pienākums esot attiecināms uz trešajām personām nodarītajiem zaudējumiem, taču ceļu satiksmes drošības apdraudējumu nevarot uzskatīt par zaudējumu Civillikuma 2347. panta nozīmē. Šāda atbildības konstrukcija esot juridiski nekorekta arī tādēļ, ka gadījumā, kad administratīvā pārkāpuma izdarītājs un transportlīdzekļa īpašnieks ir viena un tā pati persona, transportlīdzekļa izņemšana līdz uzliktā naudas soda izpildei kalpojot par soda izpildi nodrošinošu instrumentu, savukārt tad, kad transportlīdzekļa īpašnieks nav administratīvā pārkāpuma izdarītājs, transportlīdzekļa izņemšana tiek uzskatīta par tā īpašnieka civiltiesiskās atbildības projekciju administratīvo pārkāpumu procesa tiesībās. Tādējādi, pēc Tieslietu ministrijas ieskata, apstrīdētā norma transportlīdzekļa īpašniekam, kurš nav administratīvā pārkāpuma izdarītājs, neparedz nevienu no juridiskās atbildības formām, bet paredz no likuma izrietošus īpašuma tiesību ierobežojumus.

Apstrīdētā norma vienādi attiecoties uz gadījumiem, kad administratīvā pārkāpuma izdarītājs un transportlīdzekļa īpašnieks ir viena un tā pati persona un kad tie ir dažādas personas. Transportlīdzekļa izņemšana, respektīvi, pārkāpuma pārtraukšana, esot nepieciešama un samērīga neatkarīgi no tā, vai pārkāpējs un transportlīdzekļa īpašnieks ir vai nav viena un tā pati persona, jo tādējādi tiekot uzlabota ceļu satiksmes drošība. Tāpat transportlīdzekļa izņemšana esot pamatota un lietderīga soda izpildes nodrošināšanai gadījumā, kad pārkāpējs un transportlīdzekļa īpašnieks ir viena un tā pati persona. Taču gadījumos, kad administratīvā pārkāpuma izdarītājs ir viena persona, bet transportlīdzekļa īpašnieks – cita persona, transportlīdzekļa izņemšana līdz uzliktā naudas soda izpildei neesot samērīga, jo ne apstrīdētajā normā, ne citās tiesību normās neesot paredzēts nekāds transportlīdzekļa īpašnieka tiesības aizsargājošs mehānisms, piemēram, tiesības iestāties administratīvā pārkāpuma lietā.

Tiesas sēdē Tieslietu ministrijas pārstāve – **Tieslietu ministrijas Valststiesību departamenta Administratīvo tiesību nodaļas vadītāja Anda Smiltēna** – vērsa uzmanību uz to, ka Saeimas norādītais apstrīdētās normas legitīmais mērķis – soda neizbēgamība – kā atbildība par administratīvo pārkāpumu ir personisks atbildības pienākums. Administratīvo pārkāpumu procesā būtiskākais esot nevis uzliktā soda samaksa pati par sevi, bet gan tas, ka šo sodu samaksā persona, kura likumā paredzētajā kārtībā ir atzīta par vainīgu pārkāpuma izdarīšanā.

Tieslietu ministrijas pārstāve arī norādīja, ka cits Saeimas norādītais legitīmais mērķis – transportlīdzekļu īpašnieku disciplinēšana – atbilstoši apstrīdētajā normā paredzētajam izpaužoties tikai administratīvā soda izpildes stadijā, savukārt citās tiesību normās šāds legitīmais mērķis neesot skaidri paredzēts.

**8. Pieaicinātā persona – Nodrošinājuma valsts aģentūra** – vērs uzmanību uz to, ka jautājumu par transportlīdzekļa nodošanu glabāšanā un tā glabāšanu detalizēti regulē Ministru kabineta 2010. gada 7. decembra noteikumi Nr. 1098 „Noteikumi par rīcību ar administratīvo pārkāpumu lietās izņemto mantu un dokumentiem” (turpmāk – Noteikumi Nr. 1098). Proti, transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš vēlas izņemt transportlīdzekli no Aģentūras glabājuma, esot jāsedz transportlīdzekļa pārvietošanas un glabāšanas izdevumi, kā arī jāiesniedz dokuments, kas apliecina administratīvā pārkāpuma lietā uzliktā

naudas soda samaksu. Saskaņā ar Noteikumu Nr. 1098 4. pielikuma 1.1. punktu glabāšanas izdevumi ir astoņi lati par vienu diennakti. Savukārt transportlīdzekļa pārvietošanas izdevumi tiek noteikti atbilstoši faktiskajām izmaksām.

Tiesas sēdē Aģentūras pārstāvis – **Nodrošinājuma valsts aģentūras direktora vietnieks Jānis Vonda** – atzina, ka praksē no transportlīdzekļa īpašnieka, kurš nav administratīvo pārkāpumu izdarījis persona, netiek prasīta transportlīdzekļa pārvietošanas un glabāšanas izdevumu apmaksa. Parasti šādās situācijās transportlīdzekļu īpašnieki samaksājot naudas sodu pārkāpēja vietā un pēc samaksas apliecinājuma saņemšanas transportlīdzeklis tiek atdots tā īpašniekam. Pārvietošanas un glabāšanas izdevumus Aģentūra cenšoties piedzīt no administratīvā pārkāpuma faktiskā izdarītāja.

**9. Pieaicinātā persona – Dr. iur. Jānis Načisčionis** – tiesas sēdē norādīja, ka, viņaprāt, apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. pantam.

J. Načisčionis pauda viedokli, ka neatkarīgi no tā, vai kādas tiesības un pienākumi ir noteikti privāttiesību normās vai publisko tiesību normās, tos nevar skatīt kā ietvertus divās atsevišķās tiesību sistēmās, jo visas tiesību normas ir jāskata kopumā. Turklāt visas tiesību normas ikvienam subjektam, uz kuru tās attiecas, vajagot izpildīt. Tādējādi visos gadījumos ikvienam tiesību subjektam vajagot būt atbildīgam par savu rīcību un viņš, īstenojot savas tiesības vai pienākumus civiltiesiskajās attiecībās, vienlaikus esot spiests domāt arī par to, kādas sekas viņa rīcībai būs publiski tiesiskajās attiecībās.

Transportlīdzekļa kā administratīvā pārkāpuma izdarīšanas rīka īpašnieks ar apstrīdētās normas piemērošanu tiek skarts netieši, nostādot viņu tādā atbildības pozīcijā, ka pārkāpējam uzliktais administratīvais sods skar šo īpašnieku. Tas, kā atzina J. Načisčionis, neesot apstrīdētās normas uzdevums. Proti, nevienā tiesību normā neesot paredzēta īpašnieka atbildība par to, ka ar viņa transportlīdzekli cita persona ir izdarījusi administratīvu pārkāpumu. Tomēr apstrīdētajā normā ietvertu transportlīdzekļa īpašnieka atbildības modeli attaisnojot sabiedrības drošības apsvērumi, kas vienmēr prevalējoši pār ierobežojumu, kādu privātpersona cieš savu īpašumtiesību aspektā.

**10. Pieaicinātā persona – Dr. iur. Erlens Kalniņš** – tiesas sēdē pauda uzskatu, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. pantam.

Pēc E. Kalniņa ieskata, pašlaik transportlīdzekļa īpašnieka iespējas aizsargāt savas īpašuma tiesības, neraugoties uz tiesu prakses attīstību, esot visai neskaidras. Neesot arī skaidru kritēriju, pēc kuriem varētu spriest, kādos gadījumos transportlīdzeklis atdodams tā īpašniekam, bet kādos gadījumos un ar kādu pamatojumu tas netiek atdots.

Lūgts paust savu viedokli par izskatāmajā lietā Saeimas izteikto apgalvojumu, ka konkrētais transportlīdzeklis uzskatāms par laulāto kopīgu mantu, E. Kalniņš uzsvēra, ka administratīvo pārkāpumu procesa ietvaros galvenais vērā ņemamais kritērijs ir publicitātes līdzeklis, proti, šajā gadījumā publiskā reģistra ieraksts. Izskatāmajā lietā reģistra ieraksti jau paši par sevi norādot uz to, ka Pieteikuma iesniedzējai nav vēl kā īpaši jāpierāda, ka konkrētais transportlīdzeklis pieder viņai vienai pašai.

Attiecībā uz iespēju apstrīdētajā normā transportlīdzekļa īpašniekam paredzētās nelabvēlīgās sekas saistīt ar viņa kā paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka sevišķo atbildības pienākumu E. Kalniņš norādīja, ka no civiltiesiskā viedokļa īpašnieks neatkarīgi no tā, vai viņš pats šo transportlīdzekli ikdienā lieto vai arī to uzticējis kādai citai personai uz īsāku vai garāku laiku, ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies sakarā ar transportlīdzekļa izmantošanas rezultātā nodarīto kaitējumu. Tomēr par šādiem zaudējumiem nevarot uzskatīt citai personai uzliktu administratīvo naudas sodu.

Pēc E. Kalniņa ieskata, no administratīvi tiesiskā aspekta raugoties, vismaz šobrīd tiesību normās nav paredzēta transportlīdzekļa īpašnieka administratīvā atbildība par administratīvajiem pārkāpumiem, kurus ar viņa transportlīdzekli izdarījušas citas personas.

### **Secinājumu daļa**

**11.** LAPK 257. panta pirmā daļa, kurā ir regulēta mantu un dokumentu izņemšana administratīvo pārkāpumu procesā, aptver plašu atšķirīgu situāciju un izņemamo priekšmetu loku, kā arī dažādus to izņemšanas pamatus un termiņus. Savukārt konstitucionālā sūdzība, uz kuras pamata izskatāmā lieta ierosināta, ir saistīta ar konkrētas mantas – transportlīdzekļa – izņemšanu saistībā ar LAPK 149.<sup>15</sup> panta ceturtajā daļā paredzēta administratīvā pārkāpuma izdarīšanu, un šo sūdzību iesniegusi fiziskā persona, kura ir attiecīgā transportlīdzekļa īpašniece, bet pati minēto pārkāpumu nav izdarījusi.

Izskatot lietu, kas ierosināta pēc konstitucionālās sūdzības, Satversmes tiesai, no vienas puses, jāņem vērā Satversmes tiesas likuma prasības un situācija jāizvērtē tiktāl, ciktāl tas nepieciešams konstitucionālās sūdzības iesniedzēja pamattiesību aizsardzībai, bet, no otras puses, jāievēro vienlīdzības princips un jāvērtē visu to personu situācija, kuras atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos ar konstitucionālās sūdzības iesniedzēju. Ja konstitucionālajā sūdzībā apstrīdētā tiesību norma attiecas uz plašu atšķirīgu situāciju kopumu, Satversmes tiesa precizē, ciktāl tā izvērtēs apstrīdēto normu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2009. gada 28. maija sprieduma lietā Nr. 2008-47-01 6. punktu un 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 9. punktu*). Ievērojot minēto, arī izskatāmajā lietā nepieciešams precizēt, kādā apjomā un attiecībā uz kurām personām apstrīdētā norma izvērtējama.

**11.1.** Lai gan Pieteikuma iesniedzēja *expressis verbis* apstrīdējusi visas LAPK 257. panta pirmās daļas atbilstību Satversmes 105. pantam, tomēr no pieteikuma izriet, ka mantu un dokumentu izņemšanu administratīvo pārkāpumu procesā kā institūtu kopumā Pieteikuma iesniedzēja neapstrīd. Pēc būtības izskatāmajā lietā tiek apstrīdēts tikai LAPK 257. panta pirmās daļas otrajā teikumā paredzētais nosacījums mantas atdošanai īpašniekam. Minētais teikums paredz: „Izņemtās mantas un dokumentus līdz brīdim, kad stājas spēkā lēmums administratīvā pārkāpuma lietā [ja izdarīts administratīvais pārkāpums, kas paredzēts šā kodeksa 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā vai 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot sestajā daļā paredzēto pārkāpumu) līdz piemērotā naudas soda izpildei], institūcijas (amatpersonas), kurām ir tiesības izņemt mantas un dokumentus, nodod glabāšanā Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.”

Turklāt, kā izriet no Pieteikuma iesniedzējas tiesas sēdē izteiktā viedokļa, LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma atbilstību Satversmei tiek lūgts izvērtēt vienīgi tiktāl, ciktāl tā paredz konkrētas mantas – transportlīdzekļa – izņemšanu un glabāšanu laika posmā starp lēmuma pieņemšanu attiecīgajā administratīvā pārkāpuma lietā un ar šo lēmumu piemērotā naudas soda samaksu. Proti, savu pamattiesību aizskārumu Pieteikuma iesniedzēja saskata tajā apstākļī, ka gadījumā, ja LAPK 149.<sup>15</sup> panta ceturtajā daļā paredzētu administratīvo pārkāpumu izdarījusi persona, kurai nepieder šā pārkāpuma izdarīšanas rīks – transportlīdzeklis, apstrīdētā norma liedz šo transportlīdzekli atdot tā īpašniekam arī pēc tam, kad jau ir pieņemts lēmums administratīvā pārkāpuma lietā, bet pārkāpuma izdarītājam uzliktais naudas sods vēl nav samaksāts.

Līdz ar to izskatāmajā lietā nav pamata izvērtēt visa LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma atbilstību augstāka juridiskā spēka tiesību normām.

**11.2.** LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma tekstā kvadrātiekvāvē uzskaitīti vairāki administratīvie pārkāpumi, kuru izdarīšanas gadījumā šī tiesību norma ir piemērojama. Konstitucionālā sūdzība attiecas uz gadījumu, kad izdarīts LAPK 149.<sup>15</sup> panta ceturtajā daļā paredzētais administratīvais pārkāpums. Tiesas sēdē lietas dalībnieki un pieaicinātās personas izvērtēja galvenokārt tās situācijas, kas rodas sakarā ar LAPK 149.<sup>15</sup> panta pirmajās piecās daļās paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, proti, pārkāpumiem, kuri saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanu vai mācīšanu to vadīt, atrodoties narkotisko, psihotropo, toksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē (turpmāk – transportlīdzekļa vadīšana, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē).

Tomēr citi transportlīdzekļu īpašnieki atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos ar Pieteikuma iesniedzēju arī tādos gadījumos, kad izdarīti LAPK 149.<sup>15</sup> panta septītajā un astotajā daļā paredzētie administratīvie pārkāpumi, proti, kad persona veic darbības, kuru nolūks varētu būt noslēpt faktu, ka tā transportlīdzekli vadījusi, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē.

LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma tekstā kvadrātiekvāvē minēta arī LAPK 149.<sup>4</sup> panta septītā daļa un 149.<sup>5</sup> panta piektā daļa. Šīs normas paredz administratīvo atbildību par nepakļaušanos tādas personas atkārtotai vai vairākkārtējai prasībai apturēt transportlīdzekli (bēgšana), kura ir pilnvarota pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja dokumentus, kā arī par transportlīdzekļa vadīšanu atkārtoti gada laikā bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām vai ja ir spēkā transportlīdzekļu vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums.

Tiesas sēdē Saeimas pārstāvis īpaši vērsa uzmanību uz tiesu praksi, kas izveidojusies pēc Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta (turpmāk – Senāts) 2008. gada 12. decembra lēmuma lietā Nr. P131040908, SKA – 794/2008 (turpmāk – Nolēmums lietā Nr. SKA-794/2008), kuras faktiskie apstākļi bija saistīti ar LAPK 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu, nevis transportlīdzekļa vadīšanu, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē. Tiesu praksē atsauces uz šo spriedumu ietvertas ne vien nolēmumos lietās par LAPK 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, bet arī nolēmumos lietās par LAPK 149.<sup>15</sup> panta ceturtajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem (*sk., piemēram, Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesas 2012. gada 18. aprīļa lēmumu lietā*

Nr. P131009512 un 2012. gada 25. jūnija lēmumu lietā Nr. P131014712) un citās 149.<sup>15</sup> panta daļās paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem (sk., piemēram, Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesas 2012. gada 17. oktobra spriedumu lietā Nr. P131026112 un 2012. gada 24. oktobra spriedumu lietā Nr. P131027512).

Jāņem vērā arī, ka LAPK 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā un 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot šā panta sesto daļu) paredzētie administratīvie pārkāpumi ir vienīgie, kuru izdarīšanas gadījumā izņemto mantu tās īpašniekam atdot tikai pēc tam, kad pārkāpumu izdarījusī persona ir samaksājusi tai noteikto naudas sodu, un šie pārkāpumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā ietverti ar vienu un to pašu likumu.

Līdz ar to situācijas izvērtēšana vienlaikus attiecībā uz visiem administratīvajiem pārkāpumiem, kas minēti LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma tekstā kvadrātiekvās, nodrošina gan visu to personu tiesību aizsardzību, kuras atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos ar Pieteikuma iesniedzēju, gan lietas vispusīgu un objektīvu izskatīšanu, gan arī procesuālo ekonomiju, jo novērš iespēju, ka Satversmes tiesai nāktos ierosināt un izskatīt jaunas lietas par to pašu konstitucionāli tiesisko jautājumu, kas jau risināts izskatāmajā lietā.

**11.3.** Saeima lielu nozīmi izskatāmajā lietā piešķir faktam, ka Pieteikuma iesniedzēja ir laulībā ar personu, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu. Līdz ar to ir jāpārlicinās, vai nepieciešams prasījumu sašaurināt un LAPK pirmās daļas otrā teikuma tekstu kvadrātiekvās izvērtēt vien tiktāl, ciktāl tas attiecas uz laulātajiem. Turklāt par to, vai izņemtais transportlīdzeklis ir laulāto kopīga manta vai arī Pieteikuma iesniedzējas atsevišķa manta, lietas dalībnieku viedokļi atšķiras. Lai pārlicinātos, vai prasījums sašaurināms un vai Satversmes tiesai ir nepieciešams noskaidrot Pieteikuma iesniedzējas un viņas laulātā īpašuma attiecības, Satversmes tiesai jāapsver, vai šīm attiecībām ir nozīme apstrīdētās normas izvērtēšanā.

Izskatot lietu, kas ierosināta pēc konstitucionālās sūdzības, parasti būtiska nozīme ir piešķirama tieši lietas faktiskajiem apstākļiem, kuros apstrīdētā norma ir aizskārusi attiecīgā pieteikuma iesniedzēja pamattiesības (sk. *Satversmes tiesas 2011. gada 25. oktobra sprieduma lietā Nr. 2011-01-01 12. punktu*). Tomēr izskatāmajā lietā izņemtā transportlīdzekļa kā laulāto kopīgās vai atsevišķās mantas statuss nevar ietekmēt apstrīdētās normas tvērumu, jo tā, pirmkārt,

neparedz nekādu specifisku regulējumu attiecībā tieši uz laulātajiem un, otrkārt, nav tikusi piemērota, ņemot vērā Pieteikuma iesniedzējas kā laulātās statusu.

Proti, ja laulātā statusam apstrīdētās normas izpratnē un piemērošanā būtu nozīme, vispārējās jurisdikcijas tiesai būtu bijis jānorāda gan tas, ka pārkāpuma izdarītājs ir transportlīdzekļa īpašnieka laulātais, gan arī tas, vai transportlīdzeklis ir laulāto kopīga manta. Tomēr konstitucionālās sūdzības pielikumā pievienotajā Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas 2012. gada 14. jūnija lēmumā Nr. 132023712/1 šie apstākļi nav norādīti (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 13.–15. lpp.*). Tāpat arī citu tiesu nolēmumos lietās, kurās administratīvais pārkāpums izdarīts ar citai personai piederošu transportlīdzekli, nav noskaidrots, vai persona, kas transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādīta kā tā īpašnieks, ir vai nav laulībā ar personu, kas izdarījusi administratīvo pārkāpumu (*sk., piemēram, Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesas 2012. gada 4. septembra spriedumu lietā Nr. P131018612*).

Tā kā izņemtā transportlīdzekļa kā laulāto kopīgas vai atsevišķas mantas statuss neietekmē apstrīdētās normas tvērumu, nav pamata prasījumu sašaurināt un nav nepieciešams noskaidrot Pieteikuma iesniedzējas un viņas laulātā īpašuma attiecības.

**11.4.** Atbilstoši Iekšlietu ministrijas sniegtajai informācijai daudzos gadījumos, kad piemērots LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma teksts kvadrātiekvās, administratīvie pārkāpumi izdarīti ar tādiem transportlīdzekļiem, kas uz līzinga attiecību pamata nodoti to turētājiem (*sk. Iekšlietu ministrijas 2013. gada 5. aprīļa vēstuli Nr. 1-59/902 lietas materiālu 1. sēj. 138. lpp.*).

Ja īpašnieks nodod transportlīdzekli citas personas lietošanā, normatīvie akti paredz iespēju transportlīdzekļa īpašniekam reģistrēt transportlīdzekļa faktisko lietotāju, norādot viņu kā turētāju transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā. Īpašnieks, kas nodevis transportlīdzekli pastāvīgā citas personas turējumā, var neatrasties vienādos un salīdzināmos apstākļos ar Pieteikuma iesniedzēju, jo šāda īpašnieka tiesības lietot transportlīdzekli visupirms ir ierobežotas ar līgumu par transportlīdzekļa nodošanu citas personas turējumā un apstrīdētā norma tās vairs neskar. Šādos gadījumos vienādos un salīdzināmos apstākļos ar Pieteikuma iesniedzēju ir tie transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītie turētāji, ar kuru turējumā esošo transportlīdzekli attiecīgo administratīvo pārkāpumu izdarījusi cita persona, proti, persona, kura nav nedz

šā transportlīdzekļa īpašnieks, nedz arī tā reģistrācijas apliecībā norādītais turētājs.

**Līdz ar to izskatāmās lietas ietvaros Satversmes tiesa izvērtēs LAPK 257. panta pirmās daļas otrā teikuma tekstu kvadrātiekvās – „ja izdarīts administratīvais pārkāpums, kas paredzēts šā kodeksa 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā vai 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot sestajā daļā paredzēto pārkāpumu) līdz piemērotā naudas soda izpildei” (šeit un turpmāk – apstrīdētā norma), ciktāl tas attiecas uz tāda transportlīdzekļa izņemšanu un nodošanu glabāšanā, kura īpašnieks vai reģistrācijas apliecībā norādītais turētājs (turpmāk – īpašnieks) nav persona, kas izdarījusi šo pārkāpumu.**

12. Saeima ir lūgusi izbeigt tiesvedību lietā, apgalvojot, ka Pieteikuma iesniedzēja neesot izpildījusi Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta otrās daļas prasību izsmelt visas iespējas aizstāvēt savas tiesības ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem. Proti, Pieteikuma iesniedzēja, iesniedzot konstitucionālo sūdzību, neesot ievērojusi subsidiaritātes principu.

Ja lietā izteikts lūgums izbeigt tiesvedību, savā nolēmumā Satversmes tiesa to parasti izlemj vispirms, ciktāl lēmuma pieņemšanai par lūgumu nav nepieciešams izvērtēt atsevišķus lietas aspektus pēc būtības (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01 11.–14. punktu*).

13. Izskatāmajā lietā vispirms jānoskaidro, kāda rakstura tiesiskās sekas apstrīdētā norma paredz un vai ir pamatots Saeimas pārstāvja apgalvojums, ka tiesu praksē ir nostiprinājusies tāda apstrīdētās normas interpretācija un piemērošana, kas transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš nav persona, kas izdarījusi attiecīgo administratīvo pārkāpumu, nodrošina iespēju savu transportlīdzekli atgūt arī pirms vainīgajai personai piemērotā naudas soda samaksas.

13.1. Lietas dalībnieki un visas pieaicinātās personas ir vienisprātis, ka apstrīdētā norma, lai gan ietverta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā, tomēr nav formulēta tā, ka paredzētu transportlīdzekļa īpašnieka administratīvo atbildību par tādas situācijas pieļaušanu, kurā viņam piederošs transportlīdzeklis ir iesaistīts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumā un tādējādi apdraud citu personu drošību un īpašumu. Satversmes tiesa jau ir norādījusi, ka likumdevējs

var paredzēt personas atbildību par tās īpašumā esoša paaugstinātas bīstamības avota radītu apdraudējumu sabiedrības drošībai un citu personu īpašumam arī tad, ja īpašnieks nodevis savu īpašumu citas personas valdījumā. Taču šādā gadījumā ir jābūt nepārprotami un skaidri noteiktam, ka pie konkrēta veida atbildības tiek saukts tieši pats transportlīdzekļa īpašnieks (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 15. punktu*).

Savukārt visos apstrīdētajā normā uzskaitītajos LAPK pantos ir noteikts, ka administratīvo sodu par administratīvo pārkāpumu uzliek transportlīdzekļa vadītājam. Līdz ar to transportlīdzekļa īpašnieks, kas nav bijis transportlīdzekļa vadītājs pārkāpuma izdarīšanas brīdī, nav persona, kuru sauc pie Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzētās administratīvās atbildības.

**13.2.** Fakts, ka likumdevējs CSL speciālajās tiesību normās ir paredzējis transportlīdzekļa īpašniekam papildu pienākumus, tostarp pienākumu nenodot transportlīdzekli vadīšanai personām, kuras atrodas apreibinošo vielu ietekmē, pats par sevi nenonāk pretrunā ar Satversmi. Transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, un tā īpašniekam valsts var noteikt sevišķus pienākumus un paredzēt sodu par šo pienākumu nepildīšanu. Iespēju paredzēt paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka administratīvo atbildību speciālā likumā *expressis verbis* pieļauj arī LAPK 9. panta trešā daļa. Tomēr gan šāda veida pienākumam, gan arī atbilstošam sodam par tā neizpildi jābūt noteiktam pietiekami skaidri, lai atbilstu principam *nullum crimen, nulla poena sine lege* (personu var atzīt par vainīgu un sodu var piemērot tikai par tādu personas rīcību, kas saskaņā ar likumu ir atzīta par sodāmu), un ir jābūt nodrošinātam taisnīgam procesam, kurā tiek izlemts jautājums par šīs personas atbildību (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 15.4.–15.5. punktu*). Turklāt atbildībai par pienākumu neizpildi ir jābūt saistītai ar pašas sodāmās personas, nevis citas personas rīcību. Taču CSL neietver šādi izveidotu transportlīdzekļa īpašnieka administratīvās atbildības regulējumu.

Līdz ar to transportlīdzekļa īpašnieks, kas nav bijis transportlīdzekļa vadītājs pārkāpuma izdarīšanas brīdī, nav persona, kuru sauc pie speciālā likumā paredzētās administratīvās atbildības, bet apstrīdētajā normā paredzētās sekas nav uzskatāmas par administratīvo sodu.

**13.3.** Uz jautājumu par to, kāda veida juridiskā atbildība tiek īstenota attiecībā uz transportlīdzekļu īpašniekiem apstrīdētās normas piemērošanas gadījumā un kādos tiesību aktos šāda atbildība ir noteikta, gan Satiksmes

ministrija, gan Iekšlietu ministrija min Civillikuma 2347. panta otro daļu (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 137. un 139. lpp.*). Savukārt Satversmes tiesa jau ir norādījusi, ka Civillikuma 2347. panta otrā daļa paredz paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka atbildību par šā avota nodarītajiem civiltiesiska rakstura zaudējumiem un pēc analogijas nav piemērojama administratīvo pārkāpumu tiesībās (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 15.3. punktu*). Līdz ar to apstrīdētajā normā transportlīdzekļa īpašniekam paredzētās nelabvēlīgās sekas nav pamatojamas ar Civillikuma noteikumiem par paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka atbildību par trešajām personām nodarītajiem zaudējumiem.

**13.4.** Pēc Saeimas ieskata, no Civillikuma kopsakarā ar CSL 20. pantu izrietot transportlīdzekļa īpašnieka paaugstinātas rūpības pienākums, kas ietverot arī pienākumu nepārtraukti sekot tam, kur atrodas transportlīdzeklis un kas to vada, kā arī rūpēties, lai attiecīgā persona nepieļautu tiesību normām neatbilstošu rīcību (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 25. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 114. lpp.*). Pieteikuma iesniedzējas gadījumā no CSL 20. panta izrietot pienākums pastāvīgi pārliecināties, vai persona, kurai nodots transportlīdzeklis, to nevada, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē (*sk. Saeimas rakstveidā sniegto papildu informāciju lietā, lietas materiālu 148. lpp.*). Saeimas pārstāvis tiesas sēdē uzsvēra, ka apstrīdētā norma paredzot nelabvēlīgas sekas šāda pienākuma nepildīšanas gadījumā (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 25. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 117. lpp.*). Administratīvā pārkāpuma lietas ietvaros tiek vērtēts ne tikai pārkāpums, proti, soda bardzība, bet arī jautājums, atdot vai neatdot transportlīdzekli tā īpašniekam, turklāt vispārējās jurisdikcijas tiesas šo pienākumu veicot kvalitatīvi un atbildīgi (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 19. lpp.*).

Savukārt Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteiktie pienākumi nav interpretējami plašāk par normas vārdisko jēgu, proti, transportlīdzekļa īpašniekam esot vienīgi jāpārliecinās, vai persona, kurai viņš nodod transportlīdzekli, neatrodas apreibinošo vielu ietekmē un vai tai ir transportlīdzekļu vadīšanas tiesības (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 10. lpp.*).

Līdz ar to Satversmes tiesai jānoskaidro, kādi pienākumi transportlīdzekļa īpašniekam izriet no CSL 20. panta otrās un trešās daļas un vai apstrīdētajā

normā paredzētās nelabvēlīgās sekas tiesu praksē tiek piemērotas, vērtējot šo pienākumu izpildi vai neizpildi.

**13.4.1. CSL 20. panta otrā un trešā daļa paredz:**

„(2) Transportlīdzekļa īpašnieks, valdītājs un turētājs nedrīkst dot atļauju vadīt transportlīdzekli personai, kura ir alkoholisko dzērienu, narkotisko, psihotoksisko vai citu apreibinošo vielu ietekmē.

(3) Transportlīdzekļa īpašnieks, valdītājs un turētājs nedrīkst dot atļauju vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesības, izņemot gadījumus, kad Ceļu satiksmes noteikumos paredzētajā kārtībā notiek transportlīdzekļa vadīšanas apmācība vai vadīšanas iemaņu pārbaude.”

No CSL 20. panta otrās un trešās daļas transportlīdzekļa īpašniekam izrietošie pienākumi kā personas tiesību un brīvību ierobežojumi nav interpretējami plašāk par šajās normās noteikto. CSL 20. panta otrā un trešā daļa galvenokārt liek transportlīdzekļa īpašniekam atļaut personai vadīt transportlīdzekli bez vadīšanas tiesībām vai atrodies apreibinošo vielu ietekmē.

Vienlaikus CSL 20. panta otrā un trešā daļa uzliek transportlīdzekļa īpašniekam pienākumu nebūt bezdarbīgam gadījumos, kad pastāv iespēja atturēt transportlīdzekļa vadītāju no minēto pārkāpumu izdarīšanas. Piemēram, no CSL 20. panta otrās un trešās daļas izriet pienākums transportlīdzekļa īpašniekam, kas ir darba devējs, ar pietiekamu rūpību veikt pasākumus iespējamo tiesību pārkāpumu novēršanai.

Tomēr no CSL 20. panta otrās un trešās daļas neizriet transportlīdzekļa īpašnieka pienākums atbildēt par transportlīdzekļa vadītāja turpmāko iespējamo rīcību, ja šī persona transportlīdzekļa nodošanas brīdī nav atradusies apreibinošo vielu ietekmē un nav izteikusi nodomu lietot apreibinošās vielas vai nodot transportlīdzekli vadīšanai personai, kurai nav transportlīdzekļu vadīšanas tiesību.

Jāņem vērā arī tas, ka CSL 20. panta otrā un trešā daļa bija ietverta Satversmes 81. panta kārtībā izdotajos Ministru kabineta 1997. gada 7. aprīļa noteikumos Nr. 135 „Noteikumi par ceļu satiksmi” un CSL sākotnējā redakcijā, bet LAPK apstrīdētajai normai līdzīgas normas tajā laikā neparedzēja. Ja apstrīdētā norma būtu saistāma ar CSL 20. pantā noteikto pienākumu nepildīšanu, likumdevējs tai analogu normu būtu izstrādājis vienlaikus ar CSL pieņemšanu.

**13.4.2.** Nav pamatots tiesas sēdē Saeimas pārstāvja izteiktais viedoklis, ka tiesas apstrīdēto normu piemēro, izvērtējot, vai transportlīdzekļa īpašnieks izpildījis no CSL 20. panta otrās un trešās daļas izrietošos pienākumus, un lēmumu par transportlīdzekļa atdošanu vai neatdošanu īpašniekam neatkarīgi no pārkāpējam uzliktā naudas soda samaksas pieņem, balstoties uz šo izvērtējumu.

Nolēmumos, kurus Saeimas pārstāvis minēja tiesas sēdē, tiesas nemaz nav atsaukušās uz CSL 20. pantu un nav vērtējušas, vai transportlīdzekļa īpašnieks ir izpildījis šajā tiesību normā paredzētos pienākumus.

Proti, Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesas nolēmumos norādīts vienīgi tas, ka administratīvā pārkāpuma lietā ir izņemts citai personai piederošs transportlīdzeklis, kas atdodams īpašniekam neatkarīgi no transportlīdzekļa vadītājam piemērotā soda, „lai nepieļautu norādītās sabiedrības tiesību ierobežojumu un aizskārumu”. Ar šādu pamatojumu Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesa lēmusi par izņemta transportlīdzekļa atdošanu gan juridiskajai personai, kas to iznomājusi, gan mātei, kuras dēls izdarījis pārkāpumu, gan arī citām fiziskajām un juridiskajām personām, nenoskaidrojot transportlīdzekļa īpašnieka un vadītāja savstarpējās attiecības un nevērtējot, vai transportlīdzekļa īpašnieks ir izpildījis CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteiktos pienākumus (*sk. Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas tiesas 2012. gada 18. aprīļa lēmumu lietā Nr. P131009512, 2012. gada 25. jūnija lēmumu lietā Nr. P131014712, 2012. gada 17. oktobra spriedumu lietā Nr. P131026112 un 2012. gada 24. oktobra spriedumu lietā Nr. P131027512*).

Alūksnes rajona tiesas lietā, kuru tiesas sēdē minēja Saeimas pārstāvis, tiesa *expressis verbis* neatsaucās uz CSL un nevērtēja tajā noteikto pienākumu ievērošanu, bet vērtēja transportlīdzekļa īpašnieka tiesību ierobežojumu un ņēma vērā to, ka īpašniekam kā darba devējam bija iespējas, izmantojot Darba likuma 58. panta trešajā daļā noteiktās tiesības, ar pienācīgu kontroli novērst tādu situāciju, ka transportlīdzekli vada iereibusi persona (*sk. Alūksnes rajona tiesas 2010. gada 8. septembra lēmumu lietā Nr. 108014810*).

Turklāt tiesu prakse nav vienveidīga. Piemēram, Siguldas tiesa sprieduma aprakstošajā daļā norādījusi, ka transportlīdzekļa vadītājs „ar darba mašīnu bija ieradies mežā”, proti, vadījis darba devējam piederošu transportlīdzekli, bet tālāk spriedumā nemaz nav norādījusi, kas ir transportlīdzekļa īpašnieks, un nav vērtējusi nedz šīs personas iespējas novērst pārkāpumu, nedz arī tās tiesību ierobežojumu, bet nolēmusi transportlīdzekli īpašniekam atdot tikai pēc naudas

soda samaksas (*sk. Siguldas tiesas 2012. gada 5. septembra spriedumu lietā Nr. 135008212*). Arī Ogres rajona tiesa, konstatējot, ka transportlīdzekļa īpašnieks ir juridiskā persona, nav vērtējusi nedz šīs personas iespējas novērst pārkāpumu, nedz arī tās tiesību ierobežojumu, bet nolēmusi transportlīdzekli īpašniekam atdot tikai pēc naudas soda samaksas (*sk. Ogres rajona tiesas 2009. gada 11. augusta lēmumu lietā Nr. 124067509*). Līdzīgi tiesas rīkojušās arī citās lietās.

Tāpat tiesu praksē ir gadījumi, kad tiesa vērtē transportlīdzekļa īpašnieka rīcību, un gadījumi, kad tiesa vērtē, vai apstrīdētās normas piemērošana neradīs šīs personas īpašuma tiesību aizskārumu, bet ir arī gadījumi, kad tiesa nerisina nevienu no minētajiem jautājumiem. Līdz ar to tiesu prakse nav vienveidīga. Tādējādi nav pamatots Saeimas pārstāvja viedoklis, ka tiesību piemērošanas praksē ir nostiprinājusies vienota apstrīdētās normas izpratne, kas liedz to piemērot tādām transportlīdzekļa īpašniekam, kas ar pietiekamu rūpību pildījis tam noteiktos pienākumus.

**Līdz ar to apstrīdētajā normā transportlīdzekļa īpašniekam paredzētās nelabvēlīgās sekas nav nedz administratīvā, nedz civiltiesiskā, nedz arī cita veida atbildība un var iestāties neatkarīgi no tā, vai transportlīdzekļa īpašnieks ir vai nav ar pietiekamu rūpību pildījis viņam noteiktos pienākumus. Proti, minēto nelabvēlīgo seku iestāšanās un to ilgums ir atkarīgs nevis no transportlīdzekļa īpašnieka, bet no citas personas rīcības.**

14. Satversmes tiesai ir jāizvērtē Saeimas lūgums izbeigt tiesvedību lietā sakarā ar to, ka, iesniedzot konstitucionālo sūdzību, neesot ievērots subsidiaritātes princips. Proti, Saeima ir norādījusi uz tiesību aizsardzības līdzekļiem, kurus Pieteikuma iesniedzēja neesot izmantojusi. Savukārt Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka viņai nav bijuši pieejami tādi tiesību aizsardzības līdzekļi, kas nodrošinātu Satversmes 92. pantā noteiktās pamattiesības uz taisnīgu tiesu.

Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta otrā daļa paredz: „Konstitucionālo sūdzību (pieteikumu) var iesniegt tikai tad, ja ir izmantotas visas iespējas aizstāvēt minētās tiesības ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem (sūdzība augstākai institūcijai vai augstākai amatpersonai, sūdzība vai prasības pieteikums vispārējās jurisdikcijas tiesai u.c.) vai arī tādu nav.”

Satversmes tiesā ir nostiprinājusies tāda prakse, ka subsidiaritātes principa ievērošanai nepieciešams izsmelt reālās un efektīvās iespējas aizstāvēt aizskartās pamattiesības, nevis izmantot jebkurus teorētiski iespējamus tiesību aizsardzības līdzekļus, kas varētu jebkādā veidā attiekties uz pieteikuma iesniedzēja situāciju (sk. *Satversmes tiesas 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01 14. punktu*).

Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir norādījusi, ka subsidiaritātes principa prasības jāpiemēro elastīgi un bez pārmērīga formālisma (sk., piemēram, *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1991. gada 19. marta sprieduma lietā „Cardot v. France”, pieteikums Nr. 11069/84, 34. punktu*). Prasība izmantot vispārējos tiesību aizsardzības līdzekļus nav absolūta, un to nevar piemērot automātiski. Proti, izvērtējot, vai šī prasība ir ievērojama, jāņem vērā katras lietas īpašie apstākļi (sk., piemēram, *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1980. gada 6. novembra sprieduma lietā „Van Oosterwijck v. Belgium”, pieteikums Nr. 7654/76, 35. punktu*). Tas citastarp nozīmē, ka nepietiek ar formālu tiesību aizsardzības līdzekļu esamības konstatāciju, bet jāņem vērā arī vispārējais konteksts, kurā šie līdzekļi darbojas (sk. *Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1996. gada 16. septembra sprieduma lietā „Akdivar and Others v. Turkey”, pieteikums Nr. 21893/93, 69. punktu un 2012. gada 17. aprīļa sprieduma lietā „Grudić v. Serbia”, pieteikums Nr. 31925/08, 48. punktu*).

Atziņa, ka subsidiaritātes principa ievērošanai nepieciešams izsmelt reālās un efektīvās iespējas aizsargāt aizskartās pamattiesības, nozīmē, pirmkārt, to, ka pastāv reāla iespēja ar konkrēto tiesību aizsardzības līdzekli panākt tādu materiāltiesisku rezultātu, kas novērš iespējamo pamattiesību aizskārumu. Ja imperatīva norma ir formulēta nepārprotami, pieteikuma iesniedzējs atrodas šīs normas tvērumam tipiskā situācijā un nav šaubu par normas piemērošanu konkrētajā gadījumā, Satversmes tiesas likums neprasa izsmelt tādas formāli pastāvošas iespējas pārsūdzēt administratīvu aktu, kuru izmantošanas rezultātā acīmredzami nav sagaidāms personai labvēlīgs lēmums.

Otrkārt, Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> pantā ietvertā prasība izsmelt reālās un efektīvās iespējas aizstāvēt aizskartās pamattiesības attiecas uz tādiem tiesību aizsardzības līdzekļiem, kas personai ir pieejami procesuālā ziņā. Ja tiesību aizsardzības līdzeklis saistīts ar vēršanos tiesā, tam ir jānodrošina personai tiesības uz taisnīgu tiesu gan institucionālajā, gan arī procesuālajā aspektā.

Tādējādi, lai izlemtu Saeimas lūgumu, proti, lai izvērtētu, vai Pieteikuma iesniedzējai bija tādas iespējas aizstāvēt savas pamattiesības, kas var tikt uzskatītas par vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta otrās daļas nozīmē, jānoskaidro:

1) vai Pieteikuma iesniedzējas rīcībā bija tādi tiesību aizsardzības līdzekļi, kuru izmantošanu Satversmes tiesa parasti uzskata par priekšnoteikumu lietas ierosināšanai pēc konstitucionālās sūdzības;

2) vai apstrīdētā norma ir nepārprotami formulēta kā imperatīva tiesību norma un vai Pieteikuma iesniedzēja atrodas tipiskā apstrīdētajā normā paredzētā situācijā;

3) vai tie tiesību aizsardzības līdzekļi, kuru izmantošanu Saeima uzskata par priekšnoteikumu konstitucionālās sūdzības iesniegšanai, paver Pieteikuma iesniedzējai reālas iespējas aizstāvēt savas tiesības un nodrošina tiesības uz taisnīgu tiesu.

**14.1.** Apstrīdētajā normā paredzētās nelabvēlīgās sekas personai tiek noteiktas nevis atsevišķā procesā, bet gan tāda procesa ietvaros, kas vērsts galvenokārt uz transportlīdzekļa vadītāja izdarītā administratīvā pārkāpuma izvērtēšanu. Ja transportlīdzekļa īpašnieks nav persona, kuru sauc pie administratīvās atbildības, viņa rīcībā nav tādu tiesību aizsardzības līdzekļu, kas Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzēti personai, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu.

Tiesai, izskatot lietu par administratīvo pārkāpumu, kas izdarīts ar citai personai piederošu transportlīdzekli, nav noteikts pienākums tiesas procesā uzklaut transportlīdzekļa īpašnieku. Atšķirībā no Civilprocesa likumā un Kriminālprocesa likumā ietvertā regulējuma, kas paredz īpašniekam iespējas iegūt noteiktu procesuālu statusu gadījumos, kad tiek lemts par viņam piederošu mantu, LAPK neparedz tādu regulējumu, kuru Pieteikuma iesniedzēja varētu izmantot, lai pēc savas iniciatīvas iestātos procesā un izteiktu savu viedokli par viņai piederošā administratīvā pārkāpuma izdarīšanas rīka – transportlīdzekļa – atdošanu neatkarīgi no pārkāpējam uzliktā naudas soda samaksas. Arī Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesa nedeva Pieteikuma iesniedzējai iespēju tikt uzklautai tiesas procesā, kurā tika izskatīts attiecīgais administratīvais pārkāpums un vienlaikus lemts jautājums par to, kad Pieteikuma iesniedzējai piederošais transportlīdzeklis viņai atdodams.

Līdz ar to Pieteikuma iesniedzējas rīcībā nebija tādu tiesību aizsardzības līdzekļu, kas Satversmes tiesas praksē tiek uzskatīti par Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> pantā paredzētajām iespējām aizstāvēt savas pamattiesības.

**14.2.** Saeimas pārstāvis tiesas sēdē uzsvēra, ka Pieteikuma iesniedzējas situācija esot izņēmuma gadījums, nevis apstrīdētajā normā paredzētais pamata gadījums (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 18. lpp.*). Apstrīdētā norma esot vērsta uz valsts institūciju rīcības noteikšanu tipiskā situācijā, proti, gadījumā, kad transportlīdzekļa īpašnieks vienlaikus ir arī administratīvo pārkāpumu izdarītājais persona. Turklāt apstrīdētā norma esot balstīta pieņēmumā, ka tad, ja persona pārkāpumu izdara ar citai personai piederošu transportlīdzekli, tā nekavējoties labprātīgi samaksās sodu. Savukārt Pieteikuma iesniedzējas situācija esot netipisks gadījums, kurā tiesa, izmantojot savu rīcības brīvību, varot nepiemērot imperatīvi formulēto apstrīdēto normu.

Satversmes tiesa ir norādījusi: demokrātiskā tiesiskā valstī ir jānodrošina taisnīgums un nav pieļaujama formāla tiesību normu piemērošana, ignorējot faktiskos apstākļus, kas konkrētu gadījumu būtiski atšķir no citiem gadījumiem, kuros likumdevējs ir paredzējis noteiktu valsts varas izmantošanas veidu. Netipiskajos gadījumos tiesai ir tiesības atkāpties no tiesisko seku īstenošanas. Tomēr šādai atkāpei ir jābūt pamatotai ar īpašiem, uzrādāmiem un pārliecinošiem argumentiem (*sk. Satversmes tiesas 2007. gada 28. februāra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2006-41-01 15. punktu*).

No Saeimā notikušajām debatēm par apstrīdēto normu secināms: lai arī apstrīdētā norma vērsta galvenokārt uz tādu situāciju, kurā transportlīdzekļa īpašnieks ir tā pati persona, kas izdarījusi attiecīgo administratīvo pārkāpumu, tomēr likumdevējs ir apzinājies, ka apstrīdētajā normā paredzētās nelabvēlīgās sekas skars arī tādus transportlīdzekļu īpašniekus, kuri attiecīgos administratīvos pārkāpumus nav izdarījuši. Piemēram, Saeimas Juridiskās komisijas 2005. gada 25. jūlijā sēdē deputāts P. Kļaviņš teica: „Arī īpašniekam ir atbildība, lai viņš domā, kam dot un kam nedot braukt” (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 65. lpp.*). Turklāt gan atbildes rakstā, gan arī tiesas sēdē Saeima paudusi viedokli, ka apstrīdētajai normai ir leģitīms mērķis – transportlīdzekļu īpašnieku rūpības pienākuma un CSL 20. pantā noteikto pienākumu ievērošanas nodrošināšana.

Atbilstoši informācijai, ko sniegusi Iekšlietu ministrija, praksē izveidojusies situācija tomēr atšķiras no Saeimas norādītā. Tā 2012. gadā no

4210 fiksētajiem pārkāpumiem, kas izdarīti, vadot transportlīdzekli reibumā, tikai 1428 jeb 34 procentos gadījumu pārkāpumus izdarījušie transportlīdzekļu vadītāji vienlaikus bija arī to īpašnieki (*sk. Iekšlietu ministrijas 2013. gada 5. aprīļa vēstuli Nr. 1-59/902 lietas materiālu 1. sēj. 138. lpp.*).

Līdz ar to nav pamatots Saeimas viedoklis, ka Pieteikuma iesniedzējas situācija būtu uzskatāma par izņēmuma gadījumu un tāpēc viņai vispārējās jurisdikcijas tiesa apstrīdētajā normā paredzētās nelabvēlīgās sekas varētu nepiemērot.

**14.3.** Saeimas pārstāvis tiesas sēdē norādīja uz LAPK 274.<sup>1</sup> pantu „Rīcība ar izņemtajiem priekšmetiem un dokumentiem” kā tādu tiesību normu, kas nodrošina Pieteikuma iesniedzējai iespējas aizstāvēt savas tiesības tiesā. Šis pants paredzot tiesas tiesības un pienākumu izlemt, kas darāms ar izņemto mantu.

Minētajā tiesību normā ir reglamentētas atsevišķas situācijas, kurās likumdevējs ierobežojis tiesas rīcības brīvību, piemēram, paredzot, ka pārkāpējam piederošie pārkāpuma izdarīšanas rīki ir konfiscējami. Taču ir paredzēti arī tādi gadījumi, kad jautājums par izņemto mantu izlemjams pēc tiesas ieskata. Piemēram, vērtības un lietas, kuras iegūtas pārkāpuma izdarīšanas rezultātā vai kuras bijušas paredzētas vai lietotas pārkāpuma izdarīšanai, ir konfiscējamas vai atdodamas atpakaļ to īpašniekiem.

Tādējādi LAPK 274.<sup>1</sup> pants, kaut arī tas paredz tiesas pienākumu izlemt jautājumu par izņemto mantu, tomēr neregulē personas tiesības tikt uzklautai jautājumā par to, vai kāda lieta tai būtu atdodama atpakaļ kā īpašnieci.

**14.3.1.** Senāts ir secinājis, ka LAPK normas, kas reglamentē mantas izņemšanu un atdošanu tās īpašniekam administratīvo pārkāpumu lietās, tieši nenosaka iestādes vai tiesas rīcību, ja izņemtās mantas īpašnieks nav tā pati persona, kas izdarījusi administratīvo pārkāpumu. Savukārt apstrīdētā norma tieši paredzot izņemtā transportlīdzekļa atdošanu tā īpašniekam tikai pēc pārkāpējam uzliktā naudas soda samaksas. Mantas izņemšana kalpojot administratīvā pārkāpuma lietā pieņemta lēmuma izpildei, proti, naudas soda samaksas nodrošināšanai. Tādēļ esot pamats vērtēt, vai izņemtās mantas īpašnieka tiesības, tiesai pieņemot lēmumu par transportlīdzekļa atdošanu tā īpašniekam tikai pēc naudas soda samaksas, netiek skartas tādā veidā, ka šīs personas īpašuma atgūšana ir saistīta ar citai personai noteikta administratīvā soda izpildi. Turklāt transportlīdzekļa īpašniekam atbilstoši LAPK 297. pantam esot tiesības vērsties tiesā ar lūgumu izvērtēt, vai viņam piederošais transportlīdzeklis nav atdodams

neatkarīgi no piemērotā naudas soda izpildes administratīvā pārkāpuma lietā (sk. *Nolēmuma lietā Nr. SKA-794/2008 11. un 14. punktu*).

Tomēr Senātā izskatītās lietas Nr. SKA-794/2008 faktiskie apstākļi attiecās uz situāciju, kad transportlīdzeklis, ar ko tika izdarīts administratīvais pārkāpums, pārkāpēja rīcībā, iespējams, bija nonācis pret transportlīdzekļa īpašnieka gribu. Kā šajā spriedumā jau norādīts, saistībā ar minēto Senāta nolēmumu izveidojusies tiesu prakse nav vienveidīga.

**14.3.2.** LAPK 297. pants paredz, ka jautājumus, kas saistīti ar lēmuma par administratīvo sodu izpildi, izlemj institūcija (amatpersona), kas lēmumu pieņēmusi. Lēmuma par administratīvā soda uzlikšanu pareizu un savlaicīgu izpildi kontrolē iestāde, kura pieņēmusi sākotnējo lēmumu. Pēc Saeimas ieskata, jautājumu par izņemtā transportlīdzekļa atdošanu Pieteikuma iesniedzējai tiesa būtu izlēmusi, ja vien attiecīgu procesuālo dokumentu viņa tiesā būtu iesniegusi savlaicīgi (sk. *Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 20. lpp.*).

Saeimas viedoklim nevar piekrist, jo Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas tiesnesis, sniedzot Pieteikuma iesniedzējai vēstules formā atbildi uz pieteikumu par transportlīdzekļa atdošanu neatkarīgi no naudas soda samaksas, norāda, ka saskaņā ar LAPK 257. panta pirmo daļu jautājums par rīcību ar izņemto transportlīdzekli ir izlemts lēmumā par administratīvā soda uzlikšanu. To, ka Pieteikuma iesniedzēja attiecīgo dokumentu iesniegusi pēc administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanas, tiesnesis norāda tikai kā piebildi pēc vārda „turklāt” (sk. *Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas 2012. gada 18. jūnija dokumentu Nr. 1-8/21, lietas materiālu 1. sēj. 17. lpp.*).

Tādējādi no tiesneša sniegtās atbildes var secināt, ka arī tādā gadījumā, ja Pieteikuma iesniedzēja lūgumu būtu iesniegusi pirms administratīvā pārkāpuma lietas izskatīšanas, tiesa tik un tā būtu izšķīrusies par apstrīdētajā normā paredzēto rīcību. Tiesneša atbildē arī nav norādīts, vai uz Pieteikuma iesniedzēju varētu attiecināt Nolēmumā lietā Nr. SKA-794/2008 izteiktās atziņas par tiesībām iesniegt attiecīgu lūgumu.

Ņemot vērā minēto, kā arī to, ka nav izveidojusies vienveidīga tiesu prakse attiecībā uz apstrīdētās normas piemērošanu, nav pamatots Saeimas viedoklis, ka tiesību normu saprātīgas interpretācijas, piemērošanas, kā arī tiesību tālākveidošanas rezultātā Latvijā būtu izveidojusies pastāvīga judikatūra, kas

nodrošinātu Pieteikuma iesniedzējai procesuālas tiesības, vēršoties ar attiecīgu lūgumu tiesā, izņemto transportlīdzekli atgūt pirms naudas soda samaksas.

Līdz ar to šāda lūguma iesniegšana Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta otrās daļas izpratnē nav uzskatāma par iespēju aizstāvēt savas tiesības ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem.

**14.4.** Norādot uz Satversmes tiesas spriedumiem lietās Nr. 2001-07-03 un Nr. 2010-60-01, Saeimas pārstāvis tiesas sēdē izteica viedokli, ka Pieteikuma iesniedzējai bija tiesības vērsties tiesā, tieši atsaucoties uz Satversmes 92. pantu.

Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta atziņa, ka Satversmes 92. pants uzliek valstij pozitīvu pienākumu, saskaņā ar kuru tai ne vien jāizveido un jāsaglabā institucionālās infrastruktūras, kas nepieciešamas taisnīgas tiesas realizēšanai, bet arī jāizsludina un jāievieš tiesību normas, kas garantē, ka pati procedūra ir taisnīga un objektīva (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 5. marta sprieduma lietā Nr. 2001-10-01 secinājumu daļas 2. punktu*).

Kopsakarā ar Satversmes 90. pantu šis pienākums nozīmē likumdevēja pienākumu tiesību normās nepārprotami paredzēt tādu procedūru, kas indivīdam radītu skaidru un drošu pārliecību par iespējām aizstāvēt savas pamattiesības. Pretrunā ar pienācīgi organizētas tiesu sistēmas izpratni būtu tāda situācija, ka visām personām jāvēršas tiesā tikai tieši atsaucoties uz Satversmes 92. pantu.

Satversmes tiesa atkārtoti uzsver, ka ikvienas tiesas pienākums katrā gadījumā ir nodrošināt personas tiesību aizsardzību, izskatot tās kompetencē esošās lietas arī tad, ja likumdevējs procedūru nav paredzējis vai vēl nav paredzējis. Tomēr šis tiesas pienākums neuzliek personai pienākumu katrā gadījumā, kad likumā nav paredzēti tiesību aizsardzības līdzekļi, pirms konstitucionālās sūdzības iesniegšanas vērsties tiesā, atsaucoties tieši uz Satversmes 92. pantu.

Gan Satversmes tiesas spriedumā lietā Nr. 2001-07-03, gan arī spriedumā lietā Nr. 2010-60-01 risinātās situācijas bija atšķirīgas no izskatāmās lietas apstākļiem un neskāra jautājumu par personas rīcībā esošo tiesību aizsardzības līdzekļu izmantošanu kā priekšnoteikumu konstitucionālās sūdzības izskatīšanai. Turklāt Satversmes tiesas spriedums lietā Nr. 2001-07-03 attiecās galvenokārt uz Satversmes 92. panta trešā teikuma tiešo piemērojamību.

Ievērojot minēto, personas tiesības vērsties tiesā, atsaucoties uz Satversmes 92. pantu, nav uzskatāmas par tiesību sistēmā tieši un nepārprotami paredzētu tiesību aizsardzības līdzekli un Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta

otrās daļas izpratnē nav uzskatāmas par iespēju aizstāvēt savas tiesības ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem.

**14.5.** Saeima norāda, ka Pieteikuma iesniedzējai esot bijušas tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt Valsts policijas un Aģentūras pieņemtus lēmumus šajā lietā.

Atbilstoši LAPK jautājums par rīcību ar izņemto transportlīdzekli ir tiesas kompetencē. Valsts policijas un Aģentūras kompetencē ir tikai tiesas pieņemtā lēmuma izpilde.

Tātad konkrētajā gadījumā Valsts policijas un Aģentūras lēmumu pārsūdzēšana nav uzskatāma par iespēju aizstāvēt aizskartās pamattiesības ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem Satversmes tiesas likuma izpratnē (*sal. ar Satversmes tiesas 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01 14.3. punktu*).

**Līdz ar to Pieteikuma iesniedzējas rīcībā nebija tādu reālu un efektīvu iespēju aizstāvēt savas pamattiesības, kuru izmantošana būtu priekšnoteikums Satversmes tiesas likuma 19.<sup>2</sup> panta otrās daļas prasību izpildei. Tādējādi Saeimas lūgums par tiesvedības izbeigšanu lietā ir noraidāms.**

**15.** Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst visam Satversmes 105. pantam. Savukārt Saeima uzskata, ka izvērtējama vienīgi apstrīdētās normas atbilstība Satversmes 105. panta pirmajam teikumam, kura tvērumu savukārt ietekmējot tā paša Satversmes panta otrais un trešais teikums.

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.”

**15.1.** Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta atziņa, ka gadījumos, kad tiek apstrīdēta tiesību normas atbilstība visam Satversmes 105. pantam, bet apstrīdētā norma neparedz īpašuma piespiedu atsavināšanu, izvērtējama vienīgi šīs normas atbilstība Satversmes 105. panta pirmajam, otrajam un trešajam teikumam (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 3. novembra sprieduma lietā Nr. 2011-05-01 15.1. punktu*).

Atbilstoši Noteikumu Nr. 1098 35. punktam un nākamajiem punktiem izņemtais transportlīdzeklis noteiktos gadījumos tiek atsavināts (realizēts vai iznīcināts) pret tā īpašnieka gribu. Apstrīdētā norma paredz vienīgi transportlīdzekļa izņemšanu un glabāšanu Ministru kabineta noteiktajā kārtībā, nevis tā piespiedu atsavināšanu. Pieteikuma iesniedzējas transportlīdzeklis, kā to tiesas sēdē apliecināja Aģentūras pārstāvis, joprojām tiek glabāts (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 82. lpp.*).

**Līdz ar to Satversmes tiesa izvērtēs apstrīdētās normas atbilstību Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.**

**15.2.** Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta tāda Satversmes 105. panta interpretācija, kas paredz īpašniekam tiesības brīvi rīkoties ar savu mantu. Proti, Satversmes 105. panta pirmajā teikumā noteiktās tiesības uz īpašumu ietver īpašnieka tiesības izmantot viņam piederošo īpašumu pēc saviem ieskatiem, kā arī gūt no tā labumu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 14. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2010-62-03 6. punktu*). Šādas tiesības ir arī ikvienam transportlīdzekļa īpašniekam (*sk. Satversmes tiesas 2012. gada 30. janvāra sprieduma lietā Nr. 2011-09-01 8.1. punktu*).

Saskaņā ar LAPK 257. panta pirmās daļas otro teikumu gadījumā, kad attiecīgi pilnvarota valsts institūcija konstatē, ka notiek LAPK 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot tā sesto daļu), 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā vai 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā paredzētais administratīvais pārkāpums, šis transportlīdzeklis tiek izņemts un nodots glabāšanā Aģentūrai. Turklāt tas atrodas glabāšanā tik ilgi, kamēr nav samaksāts tā vadītājam uzliktais naudas sods. Šajā laika posmā īpašnieks savu transportlīdzekli nevar lietot, jo tas pret viņa gribu ir izņemts un nodots glabāšanā līdz attiecīgo maksājumu nokārtošanai.

**Tādējādi apstrīdētā norma liedz īpašniekam tiesības lietot savu transportlīdzekli pēc sava ieskata un līdz ar to paredz transportlīdzekļa īpašnieka pamattiesību ierobežojumu.**

**16.** Satversmes tiesas spriedumos ir nostiprināta atziņa, ka likumdevējs var izdot nepieciešamos likumus, lai kontrolētu īpašuma izmantošanu atbilstoši sabiedrības interesēm. Tomēr jebkuram šādā veidā noteiktam īpašuma tiesību ierobežojumam jānodrošina taisnīgs līdzsvars starp sabiedrības vispārējām interesēm un indivīda pamattiesību aizsardzību. Tiesības uz īpašumu, kuras

privātpersonai garantē valsts, demokrātiskā tiesiskā valstī nav absolūtas. Proti, īpašuma tiesības var ierobežot, bet jāvērtē, vai šis ierobežojums ir attaisnojams, proti: 1) vai tas ir noteikts ar likumu; 2) vai tam ir leģitīms mērķis un 3) vai tas ir samērīgs (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2002. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2002-01-03 secinājumu daļu*).

**17.** Apstrīdētais ierobežojums ir noteikts ar likumu, proti, ietverts normatīvā tiesību aktā – Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Lietā nav materiālu, kas radītu šaubas par to, ka apstrīdētā norma ir pieņemta un izsludināta pienācīgā kārtībā (*sk. arī šā sprieduma 1. punktu*).

**18.** Ikviena pamattiesību ierobežojuma pamatā jābūt apstākļiem un argumentiem, kādēļ tas vajadzīgs, proti, ierobežojums tiek noteikts svarīgu interešu – leģitīma mērķa – labad (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-19-01 9. punktu un 2009. gada 15. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2008-36-01 12. punktu*).

Nosakot tiesību ierobežojumu, pienākums uzrādīt un pamatot šā ierobežojuma leģitīmo mērķi Satversmes tiesas procesā ir institūcijai, kas izdevusi apstrīdēto aktu (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 7. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-01-01 12.2. punktu un 2011. gada 27. janvāra sprieduma lietā Nr. 2010-22-01 12.3. punktu*), izskatāmajā lietā – Saeimai.

Saeima norāda, ka LAPK 257. panta pirmā daļa ietilpstot pasākumu kopumā, kas papildus administratīvajiem sodiem nodrošina pārkāpumu individuālo un vispārējo prevenciju ceļu satiksmē, lai atturētu personas no transportlīdzekļu vadīšanas, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē. Vienlaikus apstrīdētā norma sekmējot arī to, ka transportlīdzekļu īpašnieki kontrolē, kā citas personas vada viņiem piederošos transportlīdzekļus. Turklāt šī norma nodrošinot par administratīvajiem pārkāpumiem uzlikto naudas sodu izpildi. Līdz ar to pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis esot citu cilvēku tiesību aizsardzība un sabiedrības drošība ceļu satiksmē. Tomēr jāņem vērā, ka Saeima leģitīmo mērķi formulējusi attiecībā uz visu LAPK 257. panta pirmo daļu.

Pieteikuma iesniedzēja savukārt uzsver, ka apstrīdētās normas vienīgais leģitīmais mērķis esot nodrošināt transportlīdzekļa vadītājam uzliktā naudas soda samaksu, bet tas nevarētu būt leģitīms transportlīdzekļa īpašnieka pamattiesību ierobežošanas mērķis.

**18.1.** Lietas dalībnieki un pieaicinātās personas ir vienisprātis, ka LAPK 257. panta pirmajā daļā paredzētajam pamattiesību ierobežojumam, ciktāl tas attiecas uz transportlīdzekļa izņemšanu pārkāpuma brīdī un uz laiku no šā brīža līdz lēmuma pieņemšanai administratīvā pārkāpuma lietā, ir leģitīmi mērķi – citu personu tiesību aizsardzība un sabiedrības drošība. Transportlīdzekļa izņemšana situācijā, kad to vada persona, kura atrodas apreibinošo vielu ietekmē, kurai nav transportlīdzekļu vadīšanas tiesību vai kura bēg, ir vērsta gan uz citu personu apdraudējuma novēršanu, gan arī uz transportlīdzekļa īpašnieka tiesību aizsardzību. Savukārt paturot transportlīdzekli Aģentūras glabāšanā līdz lēmuma pieņemšanai administratīvā pārkāpuma lietā, tiek nodrošinātas arī efektīvas iespējas noskaidrot attiecīgā administratīvā pārkāpuma lietas apstākļus.

Tomēr pēc tam, kad lēmums par vainīgās personas saukšanu pie administratīvās atbildības ir pieņemts un ir arī noskaidrots, ka transportlīdzekļa īpašnieks nav attiecīgā administratīvā pārkāpuma izdarītājs, minētie apstākļi vairs nepastāv.

**18.2.** No lietas dalībnieku un pieaicināto personu rakstveida viedokļiem un tiesas sēdē teiktā izriet, ka apstrīdētā norma sekmē to, lai: 1) pārkāpuma izdarītājs izciestu sodu un rezultātā būtu motivēts nākotnē atturēties no pārkāpumu izdarīšanas ceļu satiksmē (speciālā prevencija); 2) citi transportlīdzekļu vadītāji atturētos no jaunu pārkāpumu izdarīšanas ceļu satiksmē (vispārējā prevencija); 3) transportlīdzekļa īpašnieks, kas nodevis savu transportlīdzekli personai, kura izdarījusi pārkāpumu, izjustu apstrīdētajā normā noteiktās nelabvēlīgās sekas un turpmāk rūpīgāk izvēlētos personas, kurām transportlīdzekli uzticēt; 4) citi transportlīdzekļu īpašnieki, rēķinoties ar šīm sekām, rūpīgāk izvēlētos personas, kurām transportlīdzekli uzticēt.

Līdz ar to izvērtējams, vai katrs no šiem mērķiem var būt leģitīms mērķis arī transportlīdzekļa īpašnieka pamattiesību ierobežojumam gadījumā, kad viņš nav persona, kura izdarījusi pārkāpumu.

**18.3.** Jau iesniedzot likumprojektu, kurā tika ietverta apstrīdētā norma, tā anotācijā bija norādīts, ka „attiecīgie LAPK grozījumi nepieciešami, jo situācijas analīze liecina, ka nedarbojas soda neizbēgamības princips (netiek maksāti uzliktie sodi)”, savukārt likumprojekta pieņemšanas rezultātā valsts budžeta ieņēmumi „varētu palielināties, jo varētu pieaugt naudas sodu samaksas apmērs” (*likumprojekta „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” anotācija, lietas materiālu 1. sēj. 77. un 78. lpp.*). Arī Satiksmes ministrijas

vēstulē Saeimas Juridiskajai komisijai likumprojekta apspriešanas laikā norādīts: „[...] transportlīdzekļa konfiskācija vai aizturēšana līdz soda nomaksai ir vienīgais veids, kā īstenot soda neizbēgamības principu” (*Satiksmes ministrijas 2005. gada 1. augusta vēstule Nr. 01-07.2/73, lietas materiālu 83. lpp.*).

Soda neizbēgamības princips ir vērsts uz to, lai tieši pārkāpuma izdarītājs izcieš sodu un rezultātā būtu motivēts nākotnē atturēties no jaunu pārkāpumu izdarīšanas. Tādējādi pats par sevi mērķis – sekmēt, lai tieši vainīgā persona izciestu sodu, proti, samaksātu naudas sodu, – ir vērsts uz citu personu tiesību aizsardzību un sabiedrības drošību un līdz ar to atzīstams par leģitīmu mērķi pamattiesību ierobežošanai.

Soda neizbēgamības princips publiskajās tiesībās netiek īstenots, ja sodu vainīgās personas vietā izcieš kāds cits. Tādējādi apstrīdētās normas mērķis, ciktāl tas ir panākt vienīgi to, lai valsts budžetā tiktu iemaksāta noteikta naudas summa saistībā ar izdarīto administratīvo pārkāpumu, bet ne to, lai sodu samaksātu tieši šā pārkāpuma izdarīšanā vainīgā persona, nevar tikt uzskatīts par leģitīmu.

**18.4.** Minētie apstrīdētās normas pieņemšanas laikā izteiktie viedokļi, kā arī tās gramatiskais formulējums var radīt šaubas par to, vai apstrīdētajai normai ir mērķi, kas atrodas ārpus konkrēta administratīvā pārkāpuma robežām.

Līdzīgā lietā Lietuvas Republikas Konstitucionālā tiesa vērtēja Lietuvas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (*Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso*) normas, kas paredzēja transportlīdzekļa izņemšanu un nodošanu glabāšanā par dažādiem administratīvajiem pārkāpumiem, tostarp transportlīdzekļa vadīšanu, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē, līdz uzliktā naudas soda izpildei (*sk. Lietuvas Republikas Konstitucionālās tiesas 2009. gada 10. aprīļa spriedumu apvienotajās lietās Nr. 27-08, 29-08 un 33-08, pieejams <http://www.lrkt.lt/dokumentai/2009/r090410.htm>, aplūkots 25.09.2013*). Šajā lietā atbildētājs – Lietuvas Republikas Seims – bija norādījis, ka apstrīdētās normas leģitīmais mērķis ir samazināt to gadījumu skaitu, kad personas vada transportlīdzekļus, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē, un panākt, lai līdz naudas soda samaksai šo transportlīdzekļu īpašnieki nevarētu piedalīties ceļu satiksmē ar konkrēto transportlīdzekli (*sk. minētā sprieduma konstatējošās daļas III un V sadaļu*). Tomēr tiesa neatzina šo mērķi par leģitīmu un norādīja, ka ar apstrīdēto regulējumu patiesībā tiek vienīgi mēģināts nodrošināt uzliktā naudas soda izpildi (*sk. minētā sprieduma secinājumu daļas III sadaļas 6.–9. punktu*).

Tiesa apstrīdētās normas atzina par neatbilstošām Lietuvas Republikas Konstitūcijai.

Satversmes tiesa ņem vērā, ka Saeima pamatoti norādījusi uz apstrīdētajā normā ietvertu regulējumu kā daļu no dažādu tādu pasākumu un sankciju kopuma, kas liek transportlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem, apzinoties šāda regulējuma esamību, apsvērt to rīcības iespējamās sekas gadījumā, ja tiek konstatēts, ka persona transportlīdzekli vada, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē, vai pieļauj citus apstrīdētajā normā minētos administratīvos pārkāpumus. Personas apzināšanās, ka tās rīcības sekas var liegt iespēju lietot transportlīdzekli ne vien tai pašai, bet arī, piemēram, tās ģimenes loceklim, kurš ir transportlīdzekļa īpašnieks, kalpo par papildu stimulu atturēties no pārkāpuma izdarīšanas. No Aģentūras pārstāvja sniegtās informācijas izriet, ka daudzos gadījumos gan administratīvo sodu samaksā transportlīdzekļa īpašnieks, bet daudzos citos gadījumos pats pārkāpējs nekavējoties samaksā sodu tieši tāpēc, lai īpašnieks netiktu kavēts lietot savu transportlīdzekli.

Tādējādi, lai arī citi Saeimas un pieaicināto personu norādītie apstrīdētās normas mērķi ir visai nosacīti saistāmi ar konkrēto apstrīdēto normu, nav noliedzams, ka tos var uzskatīt par leģitīmiem pamattiesību ierobežošanai. Turklāt Satversmes tiesa jau iepriekš ir atzinusi, ka atsevišķā tiesību normā paredzēti pasākumi, kurus valsts veic, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, var tikt atzīti par tādiem, kas kopā ar citās tiesību normās paredzētiem pasākumiem kalpo viena leģitīmā virsmērķa – ceļu satiksmes drošības – sasniegšanai (*sal. ar Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 18.2. punktu*).

Līdz ar to apstrīdētās normas mērķis ir sekmēt to, lai pārkāpuma izdarītājs atturētos no jaunu pārkāpumu izdarīšanas ceļu satiksmē, citu transportlīdzekļu vadītāji atturētos no pārkāpumu izdarīšanas, kā arī motivēt transportlīdzekļa īpašnieku, kas savu transportlīdzekli nodevis citai personai, kura izdarījusi pārkāpumu, un citu transportlīdzekļu īpašniekus rūpīgāk izvēlēties personas, kurām transportlīdzekli uzticēt. **Šis mērķis ir veicināt citu personu tiesību aizsardzību un sabiedrības drošību, tādējādi tas ir leģitīms mērķis pamattiesību ierobežošanai.**

**19.** Lai noskaidrotu, vai ir ievērots samērīguma princips, jāizvērtē: 1) vai likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai; 2) vai

šā mērķa sasniegšanai nav saudzējošāku līdzekļu un 3) vai labums, ko no personas pamattiesību ierobežojuma iegūst sabiedrība, ir lielāks par indivīda 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 un 2012. gada 20. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2011-16-01 12. punktu*).

**19.1.** Likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai, ja ar konkrēto tiesisko regulējumu šis mērķis tiek sasniegts (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2010. gada 7. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-01-01 13. punktu*).

**19.1.1.** Lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka apstrīdētā norma leģitīmo mērķi sasniedz gadījumos, kad transportlīdzekļa īpašnieks un administratīvā pārkāpuma izdarītājs ir viena un tā pati persona. Šādā situācijā transportlīdzekļa izņemšana līdz administratīvā pārkāpuma lietā uzliktā naudas soda samaksai būtiski motivē pārkāpēju šo sodu samaksāt, lai atgūtu savu transportlīdzekli. Vienlaikus šādā gadījumā apstrīdētā norma darbojas kā administratīvo pārkāpumu ceļu satiksmē individuālā un vispārējā prevencija, jo persona apzinās iespējamās sava pārkāpuma sekas.

Apstrīdētā norma vienādi regulē gadījumus, kad administratīvā pārkāpuma izdarītājs un transportlīdzekļa īpašnieks ir viena un tā pati persona, un gadījumus, kad tās ir dažādas personas. Taču transportlīdzekļa vadītājs, kurš izdarījis pārkāpumu ar citai personai piederošu transportlīdzekli, var nebūt pietiekami ieinteresēts atgūt transportlīdzekli, kas viņam nepieder. Tādējādi viens no apstrīdētās normas mērķiem – lai sodu izciestu (naudas sodu samaksātu) tieši vainīgais transportlīdzekļa vadītājs – šādos gadījumos var palikt nesasniegts.

Atbilstoši informācijai, ko tiesas sēdē sniedza Aģentūras pārstāvis, Aģentūras rīcībā nav precīzu datu par to, vai katrā konkrētā gadījumā naudas sodu samaksājais pārkāpējs pats vai arī to viņa vietā samaksājais transportlīdzekļa īpašnieks, tomēr gadījumi, kad pārkāpēja vietā naudas sodu maksā transportlīdzekļa īpašnieks, nebūt neesot reti (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 1. sēj. 88.–89. lpp.*).

Līdz ar to apstrīdētā norma sasniedz leģitīmo mērķi tikai tad, ja vainīgajai personai ir atbilstošas finansiālās iespējas un tā neizvairās no soda samaksas. Ja

persona izvairās no soda samaksas, parasti sodu vainīgās personas vietā samaksājot transportlīdzekļa īpašnieks. Šādā gadījumā valstij nav nepieciešams piedzīt sodu ar tās rīcībā esošiem piespiedu līdzekļiem. Savukārt transportlīdzekļa īpašniekam, lai viņš varētu samaksāto naudu atgūt, ir jāceļ prasība civilprocesa kārtībā, tiesai šī prasība ir jāizspriež, un tikai pēc tam ir iespējams pret faktisko pārkāpēju vērst valsts rīcībā esošos piespiedu izpildes līdzekļus. Šādā gadījumā brīdis, kad vainīgā persona izjūt soda nelabvēlīgās sekas, no pārkāpuma izdarīšanas brīža attālinās vēl vairāk nekā soda savlaicīgas nesamaksāšanas gadījumā, kad valsts rīcībā esošie piespiedu līdzekļi pret vainīgo personu tiek vērsti uzreiz, piemēroto administratīvo sodu izpildot piespiedu kārtā. „Ievērojot soda neizbēgamības principu, nav pieļaujama prakse, ka saņemtais sods ir ievērojami attālināts no izdarītā pārkāpuma. Tas mazina soda ietekmi uz personas likumam paklausīgas attieksmes veidošanu” (*ar Ministru kabineta 2013. gada 4. februāra rīkojumu Nr. 38 apstiprinātā Administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepcija, pieejama polsis.mk.gov.lv/LoadAtt/file2478.doc, aplūkota 16.10.2013.*).

Tādējādi gadījumā, kad sodu pārkāpuma izdarītāja vietā samaksā transportlīdzekļa īpašnieks, pamattiesību ierobežojuma legitīmais mērķis netiek sasniegts.

Turklāt iepriekš minētajā gadījumā vispārējās jurisdikcijas tiesas var tikt noslogotas ar lietām, no kurām varētu izvairīties, uzticot nesamaksātā administratīvā naudas soda piedziņu zvērinātam tiesu izpildītājam uzreiz pēc tam, kad tiek konstatēts, ka administratīvajā lietā pieņemtais lēmums netiek labprātīgi pildīts.

**19.1.2.** Apstrīdētā norma vienādi regulē gan situāciju, kad transportlīdzeklis no tā īpašnieka valdījuma izgājis tiesiski, proti, ar īpašnieka piekrišanu, gan arī situāciju, kad transportlīdzeklis valdījumā iegūts, piemēram, izdarot noziedzīgu nodarījumu. Apšaubāms, vai ar apstrīdētās normas palīdzību personu, kura izdara likumpārkāpumu transportlīdzekļa iegūšanai valdījumā, varētu atturēt no tā vadīšanas apreibinošo vielu ietekmē, vadīšanas bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām vai bēgšanas.

Nenoliedzot, ka šāda situācija tiesu praksē tiek risināta atbilstoši Nolēmumam lietā Nr. SKA-794/2008, Satversmes tiesa vērš Saeimas uzmanību uz to, ka atsevišķās tiesību normās, piemēram, CSL 43.<sup>6</sup> panta septītajā daļā, ir regulēti gadījumi, kad konkrētas tiesiskās sekas var neattiekties uz tādu

transportlīdzekļa īpašnieku, no kura valdījuma transportlīdzeklis izgājis prettiesisku darbību rezultātā. Līdzvērtīgs skaidrs regulējums attiecībā uz šādu transportlīdzekļa īpašnieku ietaupītu gan tiesu varas, gan Aģentūras resursus un būtu labvēlīgs personai, kura cietusi no transportlīdzekļa prettiesiskas iziešanas no tās valdījuma.

**19.2.** Apstrīdētajā normā noteiktais tiesību ierobežojums ir nepieciešams, ja nav citu līdzekļu, kuri būtu tikpat iedarbīgi un kurus izvēloties konkrētās pamattiesības tiktu ierobežotas mazāk (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 13.2. punktu*).

Satversmes tiesa jau vairākkārt savos spriedumos ir secinājusi, ka tai nav jāizvērtē, ciktāl kādi alternatīvie līdzekļi būtu vai nebūtu labāk piemēroti situācijas risinājumam (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2006. gada 8. marta sprieduma lietā Nr. 2005-16-01 15.8. punktu un 2009. gada 13. februāra sprieduma lietā Nr. 2008-34-01 22. punktu*). Tomēr Satversmes tiesas kompetencē ietilpst pārbaude, vai, ierobežojot kādas personas pamattiesības, ir pienācīgi izvērtēti konkrētajā gadījumā izmantojami alternatīvi līdzekļi, kas personai Satversmē noteiktās pamattiesības aizskartu mazāk.

**19.2.1.** Tiesībsargs kā alternatīvu līdzekli ir minējis risinājumus, kas varētu būt analogi CSL 14. panta otrajā daļā paredzētajai iespējai reģistrēt transportlīdzekļa atsavināšanas aizliegumu, kā arī CSL 43.<sup>2</sup> panta piektajā daļā un 43.<sup>6</sup> panta septītajā daļā paredzētajai iespējai transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā izdarīt atzīmi par aizliegumu līdz naudas soda samaksai veikt transportlīdzekļa valsts tehnisko apskati un transportlīdzekļa reģistrāciju.

Tomēr tiesas sēdē tika izteikti arī pamatoti argumenti, ka minētie risinājumi nav būtiski labvēlīgāki transportlīdzekļa īpašniekam, jo tiem piemīt līdzīgi trūkumi kā apstrīdētajai normai. Turklāt Satversmes tiesa jau norādījusi uz trūkumiem, kas piemīt CSL 43.<sup>6</sup> panta septītajā daļā paredzētajam risinājumam (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 18. punktu, īpaši 18.3.3.2. punktu*). Tādējādi šādi risinājumi nav uzskatāmi par alternatīviem līdzekļiem, kas personu pamattiesības ierobežotu mazāk.

**19.2.2.** Tiesībsargs kā alternatīvu līdzekli norādījis arī LAPK 300. pantā paredzēto lēmuma par naudas soda uzlikšanu piespiedu izpildes iespēju. Kā apliecina Pieteikuma iesniedzējas norādītā situācija, faktiskajam pārkāpējam uzliktais naudas sods nav samaksāts jau vairāk kā gadu, bet vēl nav uzsākta tā izpilde ar valsts rīcībā esošajiem piespiedu līdzekļiem. Tātad LAPK 300. pantā

paredzētās iespējas netiek pietiekami īstenotas. Turklāt šis līdzeklis varētu sasniegt leģitīmo mērķi vienīgi tiktāl, ciktāl šis mērķis ir piespriestā soda izpilde.

**19.2.3.** Ciktāl pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis ir transportlīdzekļu īpašnieku disciplinēšana, nodrošinot to, ka viņi izpilda CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteiktos pienākumus un ar nepieciešamo rūpību izvēlas, kam transportlīdzekli var uzticēt, bet kam – ne, pastāv alternatīvs līdzeklis šā mērķa sasniegšanai. Proti, tiesību normās var paredzēt transportlīdzekļa īpašnieka atbildību par CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteikto pienākumu neizpildi. Satversmes tiesa vērš likumdevēja uzmanību uz to, ka pašlaik šāda administratīvā atbildība nav paredzēta pat gadījumos, kad īpašnieks nodevis transportlīdzekli vadīšanai personai, kura atrodas apreibinošo vielu ietekmē vai kurai nav transportlīdzekļu vadīšanas tiesību.

Atšķirīgi situācija tiek risināta citās valstīs. Piemēram, Vācijas ceļu satiksmes likuma 21. panta pirmā daļa vienu un to pašu atbildību – brīvības atņemšanu līdz vienam gadam vai naudas sodu – paredz gan personai, kura transportlīdzekli vadījusi bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām, gan arī transportlīdzekļa turētājam, kurš licis vai ļāvis šādai personai transportlīdzekli vadīt (*sk. Straßenverkehrsgesetz, pieejams [http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/\\_21.html](http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_21.html), aplūkots 17.10.2013.*).

Pieaicinātās personas gan tiesas sēdē izteica viedokli, ka ne vienmēr šādu pārkāpumu iespējams atklāt un īpašnieka vainu pierādīt, tomēr minētais alternatīvais līdzeklis efektīvāk risinātu situācijas, kad persona bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām vai atrodoties apreibinošo vielu ietekmē vada transportlīdzekli tā īpašnieka klātbūtnē. Turklāt Satversmes tiesa ir norādījusi, ka gadījumā, ja personai nodrošināts atbilstošs tās tiesību aizsardzības process, zināmos gadījumos būtu pieļaujams paredzēt arī fakta legālo prezumpciju vai pat transportlīdzekļa īpašnieka stingro atbildību (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta sprieduma lietā Nr. 2012-15-01 15.1., 15.2. un 18.2. punktu*).

Tomēr arī šis alternatīvais līdzeklis tikai daļēji ļautu sasniegt leģitīmo mērķi, bet neļautu to sasniegt tādā pašā kvalitātē.

**Līdz ar to lietā nav pietiekami pamatota tādu alternatīvu līdzekļu pastāvēšana, ar kuriem visos gadījumos leģitīmo mērķi varētu sasniegt tādā pašā kvalitātē.**

**19.3.** Izvērtējot pamattiesību ierobežojuma atbilstību leģitīmajam mērķim, jāpārlicinās arī par to, vai nelabvēlīgās sekas, kas personai rodas tās pamattiesību ierobežošanas rezultātā, nav lielākas par labumu, ko no šā ierobežojuma gūst sabiedrība kopumā (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2010-70-01 17. punktu*). Tādējādi Satversmes tiesai jānoskaidro šajā lietā līdzsvarojamās intereses un jānoteic, kurām no šīm interesēm ir piešķirama prioritāte.

Izvērtējot šīs intereses, jāņem vērā, ka sabiedrības ieguvums no tā, ka transportlīdzeklis netiek atdots tā īpašniekam un atrodas glabāšanā arī pēc tam, kad pieņemts lēmums administratīvā pārkāpuma lietā, ir minimāls. It īpaši gadījumā, kad izdarīts LAPK 149.<sup>15</sup> panta ceturtajā daļā paredzētais pārkāpums, vainīgajai personai imperatīvi ir piemērojama transportlīdzekļu vadīšanas tiesību atņemšana, tādējādi transportlīdzekļa īpašnieks juridiski vairs nedrīkst nodot transportlīdzekli vadīšanai šai personai.

No personas pamattiesību ierobežojuma sabiedrība varētu gūt labumu tiktāl, ciktāl leģitīmais mērķis tiek sasniegts attiecībā uz visām tām personu grupām, kuras apstrīdētā norma varētu ietekmēt. Apstrīdētā norma ir vērsta uz trim dažādām adresātu grupām, proti, uz:

1) transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izdarījuši administratīvos pārkāpumus un kurus nepieciešams ar administratīvā naudas soda palīdzību audzināt likumu ievērošanas garā. Šādā aspektā sabiedrība kaut ko iegūst tieši no apstrīdētās normas tikai tajos gadījumos, kad tā stimulē personu labprātīgi samaksāt sodu. Savukārt tad, ja persona sodu maksāt nevar vai negrib un to šīs personas vietā samaksā transportlīdzekļa īpašnieks, sabiedrība nekādu labumu negūst;

2) transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto citām personām piederošus transportlīdzekļus un vēl nav izdarījuši administratīvos pārkāpumus, lai viņus atturētu no pārkāpumu izdarīšanas. Tomēr šādā aspektā sabiedrības ieguvums tieši no apstrīdētās normas nav liels, jo par pārkāpumiem paredzētais sods vairumā gadījumu vadītājam rada daudz nelabvēlīgākas sekas nekā tas, ka cita persona tiks kavēta lietot tai piederošo transportlīdzekli;

3) konkrēto transportlīdzekļa īpašnieku, kā arī citiem transportlīdzekļu īpašniekiem, lai viņi pildītu CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteiktos pienākumus, kā arī rūpīgāk izvēlētos personas, kurām uzticēt transportlīdzekli.

Ciktāl sabiedrības gūtais labums ir transportlīdzekļa īpašnieka piespiešana pildīt tam noteiktos pienākumus, jāņem vērā, ka apstrīdētā norma vienādi regulē visas situācijas, kurās transportlīdzekļa īpašniekam ir atšķirīgas iespējas ietekmēt transportlīdzekļa vadītāja rīcību, piemēram, gadījumus, kad uzņēmējs transportlīdzekli nodod citai personai uz nomas līguma pamata, un gadījumus, kad viņš transportlīdzekli nodod savam darbiniekam.

Savukārt izvērtējot transportlīdzekļa īpašniekam paredzēto nelabvēlīgo seku smagumu, jāņem vērā, ka:

1) personai nelabvēlīgas sekas iestājas nevis sakarā ar pašas šīs personas, bet gan ar citas personas izdarītiem tiesību pārkāpumiem;

2) apstrīdētās normas piemērošanas nelabvēlīgo seku smaguma izvērtēšanai nav paredzēts pienācīgs process tiesā vai citi tiesību aizsardzības līdzekļi, kas atsevišķām personu grupām varētu mazināt šo seku smagumu.

**19.3.1.** Izvērtējot sabiedrības ieguvumu un personai nodarītos zaudējumus, visupirms jāņem vērā, ka apstrīdētā norma rada situāciju, kurā personai, kas nav vainojama prettiesiskā darbībā, tiek noteiktas nelabvēlīgas sekas. Šāda situācija var radīt šaubas par tiesību taisnīgumu.

Turklāt apstrīdētā norma pieļauj tādu situāciju, ka tajā paredzētās sekas transportlīdzekļa īpašniekam, kurš nav pārkāpis tiesību normas, ir vēl nelabvēlīgākas kā personai, kuras vaina pārkāpuma izdarīšanā ir pierādīta likumā noteiktajā kārtībā. Proti, administratīvā soda samaksai ir noteikts termiņš – 30 dienas, bet zināmos gadījumos persona var lūgt tā izpildi atlikt uz laiku līdz sešiem mēnešiem no lēmuma pieņemšanas dienas ar nosacījumu, ka uzlikto naudas sodu iekasē pa daļām. Savukārt transportlīdzekļa īpašniekam, lai viņu neskartu nelabvēlīgās sekas, proti, lai viņš varētu transportlīdzekli lietot nekavējoties, ir jāpanāk, ka vainīgā persona sodu samaksā uzreiz, proti, pirms noteiktā termiņa. Transportlīdzekļa īpašniekam nav piešķirtas tiesības gadījumā, ja viņš vēlas sodu samaksāt pārkāpēja vietā, bet nevar to izdarīt uzreiz, lūgt soda samaksas atlikšanu un atļauju sodu maksāt pa daļām. Turklāt ievērojamus papildu izdevumus rada arī Noteikumos Nr. 1098 paredzētā maksa par transportlīdzekļa glabāšanu (astoņi lati dienā), kas nemitīgi pieaug.

Aģentūra izskatāmajā lietā ir izteikusi pretrunīgus viedokļus par to, vai šo izdevumu samaksa ir priekšnoteikums tam, lai īpašnieks atgūtu savu transportlīdzekli. Proti, rakstveida viedoklī norādīts, ka īpašniekam, ja viņš vēlas izņemt transportlīdzekli no Aģentūras glabājuma, jāsedz transportlīdzekļa

pārvietošanas un glabāšanas izdevumi (*sk. Nodrošinājuma valsts aģentūras 2013. gada 4. aprīļa vēstuli Nr. 17-3/2354 lietas materiālu 2. sēj. 132. lpp.*), savukārt tiesas sēdē Aģentūras pārstāvis uzsvēra, ka gadījumā, ja transportlīdzekli no Aģentūras glabājuma vēlas izņemt tā īpašnieks, nepieciešams vienīgi samaksāt uzlikto naudas sodu (*sk. Satversmes tiesas 2013. gada 24. septembra tiesas sēdes stenogrammu lietas materiālu 2. sēj. 88. lpp.*).

**19.3.2.** Apstrīdētās normas īstenošanai nav paredzēta procedūra, kuras ietvaros varētu uz klausīt transportlīdzekļa īpašnieku un izvērtēt, vai netiešie zaudējumi, kas rodas, ja transportlīdzeklis tiek paturēts glabāšanā, nav daudzākārt lielāki par vainīgajam transportlīdzekļa vadītājam noteikto sodu.

Tāpat nav paredzēta procedūra, kurā varētu uz klausīt transportlīdzekļa īpašnieku, izvērtēt situācijas, kad transportlīdzekļa nepieejamība var būtiski ierobežot to personu tiesības, kuru vajadzības ar konkrētā transportlīdzekļa palīdzību tiek apmierinātas, un izvērtēt šo seku samērojamību ar labumu, ko sabiedrība gūst no transportlīdzekļa paturēšanas glabāšanā.

Tādējādi apstrīdētā norma var radīt nesamērīgi lielus zaudējumus tieši tādēļ, ka nav noteikta procedūra, kādā transportlīdzekļa īpašnieks var aizsargāt savas tiesības, un nav paredzēti gadījumi, kuros tiesa var apstrīdēto normu nepiemērot.

**19.3.3.** Apstrīdētajā normā paredzēto nelabvēlīgo seku smagums var būtiski atšķirties atkarībā no tā, vai personām ir pieejami brīvi naudas līdzekļi vai šādu līdzekļu nav. Ja transportlīdzekļa īpašnieks var samaksāt sodu vainīgās personas vietā, viņš transportlīdzekli atgūst uzreiz, bet, ja transportlīdzekļa īpašnieks sodu samaksāt nevar, viņš transportlīdzekli var pat zaudēt. Īpašs regulējums attiecībā uz transportlīdzekļu īpašniekiem, kuri pieder pie sociāli mazāk aizsargātajām grupām, apstrīdētajā normā nav paredzēts.

**19.3.4.** Transportlīdzekļa vadītāja kvalifikācijas pārbaudi ir uzņēmusies valsts, izveidojot ne vien sistēmu nepieciešamo zināšanu, prasmju, iemaņu un veselības pārbaudei gadījumos, kad persona pirmo reizi iegūst tiesības vadīt transportlīdzekli, bet arī sistēmu, kuras ietvaros tiek veiktas gan periodiskas veselības pārbaudes, gan arī paredzētas iespējas uz noteiktu laiku atņemt transportlīdzekļu vadīšanas tiesības. Transportlīdzekļa īpašniekam ir tiesības paļauties uz to, ka, personai, kurai ir transportlīdzekļu vadīšanas tiesības, var uzticēt transportlīdzekļa vadīšanu, ja vien viņa rīcībā attiecībā uz konkrētu personu nav informācijas, kas liecina par pretējo.

Konkrēti transportlīdzekļa iznomātāja rīcībā, izņemot civiltiesiska rakstura sankciju paredzēšanu līgumā, nav nekādu līdzekļu, lai ietekmētu to, kā nomnieks rīkojas ar iznomāto transportlīdzekli. Turklāt personai, kura transportlīdzekli vada, atrodoties apreibinošo vielu ietekmē, bez transportlīdzekļu vadīšanas tiesībām vai bēg, jau ir paredzētas bargas sankcijas. Līdz ar to sabiedrības ieguvums no apstrīdētās normas nav uzskatāms par būtisku vispārējās prevencijas jomā. Arī speciālās prevencijas jomā ieguvums nav liels, jo iznomātājam piederošā transportlīdzekļa paturēšana glabājumā nevar nomniekam radīt īpašu interesi sodu samaksāt ātrāk. Taču tas, ka iznomātais transportlīdzeklis līdz naudas soda samaksai atrodas Aģentūras glabājumā, var radīt būtiskus zaudējumus uzņēmējam.

Ievērojot visu minēto, indivīdam var rasties būtiskas nelabvēlīgas sekas, kamēr sabiedrības ieguvums ir neliels.

**Tātad apstrīdētā norma, ciktāl tā attiecas uz gadījumiem, kad Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību ierobežojums rodas transportlīdzekļa īpašniekam, kurš vienlaikus nav administratīvā pārkāpuma izdarītājs, neatbilst samērīguma principam. Līdz ar to apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. pantam.**

20. Saskaņā ar Satversmes tiesas likuma 32. panta trešo daļu tiesību norma, kuru Satversmes tiesa atzinusi par neatbilstošu augstāka juridiskā spēka tiesību normai, uzskatāma par spēkā neesošu no Satversmes tiesas sprieduma publicēšanas dienas, ja Satversmes tiesa nav lēmusi citādi. Savukārt saskaņā ar Satversmes tiesas likuma 31. panta 11. punktu gadījumā, kad Satversmes tiesa kādu tiesību normu atzīst par neatbilstošu augstāka juridiskā spēka tiesību normai, tai jānosaka brīdis, ar kuru attiecīgā norma zaudē spēku.

Satversmes tiesas likuma 32. panta trešā daļa paredz Satversmes tiesai rīcības brīvību, ņemot vērā visus lietas apstākļus, noteikt brīdi, ar kuru augstāka juridiskā spēka tiesību normai neatbilstošā apstrīdētā norma zaudē spēku. Ja Satversmes tiesa uzskata, ka attiecībā uz visām personām vai personu grupu nepieciešams noteikt, ka apstrīdētā norma uzskatāma par spēkā neesošu nevis no Satversmes tiesas sprieduma publicēšanas dienas, bet no cita brīža, tā savu viedokli pamato spriedumā.

Nosakot konkrētu brīdi, ar kuru apstrīdētā norma zaudē spēku, Satversmes tiesa, ievērojot savu līdzšinējo praksi, izvērtēs, vai apstrīdētās normas atzīšana

par spēku zaudējušu ar atpakaļejošu datumu ir nepieciešama Pieteikuma iesniedzējas pamattiesību aizsardzībai un vai pastāv kādi apsvērumi, atbilstoši kuriem apstrīdētā norma būtu jāatzīst par spēkā neesošu ar atpakaļejošu datumu tikai attiecībā uz Pieteikuma iesniedzēju (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 21. decembra sprieduma lietā Nr. 2009-43-01 34. punktu*).

**20.1.** Lemjot par brīdi, ar kuru augstāka juridiskā spēka tiesību normai neatbilstoša apstrīdētā norma zaudē spēku, Satversmes tiesu nesaista pieteikumā izteiktais viedoklis. Pieteikumā nav norādīts brīdis, ar kuru apstrīdētā norma būtu atzīstama par spēku zaudējušu. Arī tiesas sēdē Pieteikuma iesniedzēja tieši neizteica lūgumu apstrīdēto normu atzīt par spēkā neesošu no tās pieņemšanas dienas vai cita atpakaļejoša datuma, tomēr no lietas apstākļiem izriet, ka vienīgā iespēja aizsargāt Pieteikuma iesniedzējas pamattiesības un līdz ar to sasniegt pēc konstitucionālās sūdzības ierosinātās lietas galveno mērķi ir apstrīdētās normas atzīšana par spēku zaudējušu attiecībā uz Pieteikuma iesniedzēju no Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas lēmuma lietā Nr. 132023712/1 pieņemšanas dienas, tas ir, no 2012. gada 14. jūnija.

**20.2.** Konstitucionālajai tiesai likums ne vien dod pilnvaras, bet arī uzliek atbildību par to, lai tās spriedumi sociālajā realitātē nodrošinātu tiesisko stabilitāti, skaidrību un mieru (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 21. decembra sprieduma lietā Nr. 2009-43-01 35.1. punktu*). Satversmes tiesai iespēju robežās jāatturas no tādu lēmumu pieņemšanas, kuri būtu finansiāli vai organizatoriski grūti izpildāmi (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 20. decembra sprieduma lietā Nr. 2010-44-01 17.2. punktu*).

Apstrīdētā norma ir bijusi spēkā daudzus gadus, un nav iespējams padarīt par nebijušu tādu situāciju, ka transportlīdzekļi Aģentūrā tika glabāti un pēc tam atdoti to īpašniekiem vai arī īpašnieki no tiem atteicās un transportlīdzekļi tika realizēti vai iznīcināti. Līdz ar to apstrīdēto normu nav iespējams atzīt par spēku zaudējušu ar tās spēkā stāšanās dienu. Turklāt transportlīdzekļu īpašniekiem ir iespēja civilprocesuālā kārtībā pieprasīt no vainīgās personas zaudējumu atlīdzību.

**20.3.** Vienādos un salīdzināmos apstākļos ar Pieteikuma iesniedzēju atrodas personas, attiecībā uz kurām piederošajiem transportlīdzekļiem jau ir pieņemts tiesas lēmums par to atdošanu īpašniekam pēc administratīvā naudas soda samaksas, bet kuru transportlīdzekļi šā sprieduma publicēšanas dienā vēl arvien atrodas Aģentūras glabāšanā. Līdz ar to arī attiecībā uz šīm personām

apstrīdētā norma ir atzīstama par spēku zaudējušu no dienas, kad tiesa pieņēmusi lēmumu, ka transportlīdzeklis atdodams tā īpašniekam tikai pēc administratīvā naudas soda samaksas.

**20.4.** Satversmes tiesa jau ir norādījusi, ka atšķirībā no citu Eiropas valstu regulējuma, kas *expressis verbis* konstitucionālajām tiesām dod plašas tiesības noteikt arī savu spriedumu izpildes veidu un kārtību, Satversmes tiesas likuma 31. panta 12. punkts paredz vienīgi to, ka Satversmes tiesas spriedumā var tikt ietverti “citi tiesas nolēmumi”. Tomēr saskaņā ar minēto punktu Satversmes tiesa ir tiesīga noregulēt arī jautājumus, kas ir būtiski, lai pēc apstrīdētā akta atzīšanas par spēku zaudējušu nerastos jauni Satversmē noteikto pamattiesību aizskārumi (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 16. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-12-0103 25. punktu*). Līdz ar to Satversmes tiesai ir jāpārlicinās, vai tiesību normās ir ietverts regulējums, kas ļauj Satversmes tiesas spriedumu efektīvi izpildīt.

Saskaņā ar LAPK 289.<sup>23</sup> panta 6. punktu apstrīdētās normas atzīšana par neatbilstošu augstāka juridiskā spēka normai būtu jaunatklāts apstāklis un pamats tiesvedības atjaunošanai administratīvo pārkāpumu lietās, kurās līdztekus jautājumam par administratīvā pārkāpuma izdarīšanā vainīgās personas saukšanu pie administratīvās atbildības izlemts arī jautājums par transportlīdzekļa atdošanu tā īpašniekam tikai pēc naudas soda samaksas, neraugoties uz to, ka īpašnieks attiecīgo administratīvo pārkāpumu nav izdarījis.

LAPK 289.<sup>24</sup> panta pirmā daļa paredz, ka pieteikumu, kurā lūgts ierosināt lietu sakarā ar jaunatklātiem apstākļiem, var iesniegt administratīvi sodītā persona. Tādu administratīvā pārkāpuma izdarīšanas rīka īpašnieka procesuālo statusu, kas dotu tam tiesības iesniegt šādu pieteikumu, LAPK *expressis verbis* neparedz.

Atbilstoši Nolēmumā lietā Nr. SKA-794/2008 izteiktajām atziņām transportlīdzekļa īpašniekam būtu tiesības, atsaucoties uz LAPK 297. pantu, kas regulē ar tiesas lēmumu izpildi saistīto jautājumu izlemšanu, vērsties tiesā, kura lietu izskatījusi.

Tomēr šāda Satversmes tiesas sprieduma izpildes kārtība attiecībā uz Pieteikuma iesniedzēju un šā sprieduma 20.3. punktā minētajām personām nebūtu efektīva un ne tikai radītu papildu slodzi vispārējās jurisdikcijas tiesām, bet arī aizkavētu transportlīdzekļu īpašnieku iespēju atgūt savus transportlīdzekļus.

Lai konstatētu, vai apstrīdētā norma attiecībā uz konkrētu transportlīdzekļa īpašnieku ir zaudējusi spēku vai ne, nav nepieciešams veikt tiesas procesam raksturīgu izvērtējumu, bet vajag tikai pārliecināties, vai persona, kas transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā pārkāpuma izdarīšanas brīdī bija norādīta kā tā īpašnieks (turētājs), ir vai nav tā pati persona, kurai uzlikts administratīvais sods. Šādu izvērtējumu, pamatojoties uz Satversmes tiesas spriedumu, ir tiesīga izdarīt Aģentūra, ja saņemts iesniegums par transportlīdzekļa atdošanu īpašniekam. Savukārt personai nelabvēlīgs Aģentūras lēmums ir pārsūdzams Administratīvā procesa likumā paredzētajā kārtībā.

### **Nolēmumu daļa**

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

#### **nosprieda:**

**1. Atzīt Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 257. panta pirmās daļas otrā teikuma vārdus „[ja izdarīts administratīvais pārkāpums, kas paredzēts šā kodeksa 149.<sup>4</sup> panta septītajā daļā, 149.<sup>5</sup> panta piektajā daļā vai 149.<sup>15</sup> pantā (izņemot sestajā daļā paredzēto pārkāpumu) līdz piemērotā naudas soda izpildei]”:**

**1) attiecībā uz Lienī Vegneri par neatbilstošiem Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam un spēkā neesošiem no 2012. gada 14. jūnija;**

**2) attiecībā uz citiem transportlīdzekļu īpašniekiem (transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajiem turētājiem), kuri nav izdarījuši administratīvo pārkāpumu, par kuru piemērots naudas sods, un kuru transportlīdzekļi šā sprieduma publicēšanas dienā atrodas Nodrošinājuma valsts aģentūras glabāšanā, par neatbilstošiem Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam un spēkā neesošiem no dienas, kad pieņemts lēmums attiecīgajā administratīvā pārkāpuma lietā;**

**3) attiecībā uz citiem transportlīdzekļu īpašniekiem (transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajiem turētājiem), kuri nav izdarījuši administratīvo pārkāpumu, par kuru piemērots naudas sods, par**

**neatbilstošiem Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam un spēkā neesošiem no Satversmes tiesas sprieduma publicēšanas dienas.**

**2. Noteikt šādu Satversmes tiesas sprieduma izpildes kārtību: Nodrošinājuma valsts aģentūra, pamatojoties uz šo spriedumu, tās glabāšanā esošos transportlīdzekļus šā sprieduma nolēmumu daļas 1. punkta 1. un 2. apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļu īpašniekiem un transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajiem turētājiem pēc to pieprasījuma atdod neatkarīgi no piemērotā naudas soda izpildes.**

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā pasludināšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs

G. Kūtris