



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

SPRIEDUMS
LATVIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ
Rīgā 2012. gada 30. janvārī
lietā Nr. 2011-09-01

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

pēc Eiropas komercsabiedrības (*Societas Europaea, SE*) BTA konstitucionālās sūdzības,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu un Satversmes tiesas likuma 16. panta 1. punktu, 17. panta pirmās daļas 11. punktu un 28.¹ pantu, rakstveida procesā 2012. gada 3. janvārī tiesas sēdē izskatīja lietu

„Par Ceļu satiksmes likuma 9. panta ceturtais daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 91. un 105. pantam”.

Konstatējošā daļa

1. Latvijas Republikas Saeima (turpmāk – Saeima) 1997. gada 1. oktobrī pieņēma Ceļu satiksmes likumu, kas stājās spēkā 1997. gada 4. novembrī. Ar 2009. gada 19. februāra likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, kas stājās spēkā 2009. gada 18. martā, Ceļu satiksmes likuma 9. pants tika papildināts ar trešo, ceturto, piekto un sesto daļu.

Ceļu satiksmes likuma 9. panta ceturtais daļa nosaka: „Personai, kura ir Latvijas pilsonis vai nepilsonis, kā arī tādai personai, kura ir saņēmusi Latvijā izdotu reģistrācijas apliecību, pastāvīgās uzturēšanās apliecību vai uzturēšanās atļauju, aizliegts Latvijas teritorijā ceļu satiksmē vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, izņemot šā panta piektajā daļā minētos gadījumus” (turpmāk – apstrīdētā norma).

Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā ir noteikti izņēmuma gadījumi, kad šā likuma 9. panta ceturtajā daļā minētās personas Latvijas teritorijā var vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili:

„1) persona vada vieglo automobili, ko iznomājis (izīrējis) ārvalstīs reģistrēts uzņēmējdarbības veicējs, kas nodarbojas ar autoiznomāšanu (autoizīrēšanu), un to transportlīdzekļa vadītājs apliecina ar transportlīdzekļa nomas (īres) līgumu un ārvalstīs izdotu transportlīdzekļa reģistrācijas apliecību, kurā kā īpašnieks (turētājs, valdītājs) norādīts transportlīdzekļa iznomātājs (izīrētājs);

2) persona vada vieglo automobili, klātesot tādām transportlīdzekļa īpašniekam (turētājam, valdītājam) vai viņa pilnvarotai personai, kas nav šā panta ceturtajā daļā minētā persona;

3) persona ārvalstīs strādā algotu darbu vai mācās, vai veic uzņēmējdarbību kā individuālais komersants vai pašnodarbinātā persona;

4) persona ir tāda ārvalstīs reģistrēta tiesību subjekta īpašnieks (dalībnieks) vai amatpersona, kurš veic uzņēmējdarbību;

5) persona ieņem vēlētu amatu citas Eiropas Savienības dalībvalsts pašvaldības lēmēj institūcijā;

6) personai izsniegta uzturēšanās atļauja (reģistrācijas apliecība) ārvalstīs;

7) vieglo automobili vada tāda persona, kura ir laulātais, pirmās pakāpes radnieks (tai skaitā adoptētais vai adoptētājs) vai otrās pakāpes radnieks tādām attiecīgā vieglā automobiļa īpašniekam (turētājam, valdītājam), kurš saskaņā ar šā panta noteikumiem minēto transportlīdzekli varētu vadīt Latvijas teritorijā.”

Savukārt ar 2010. gada 13. maija likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, kas stājās spēkā 2010. gada 16. jūnijā, Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 3. punkts tika izteikts šādā redakcijā: „persona strādā algotu darbu ārvalstīs vai mācās tādā mācību iestādē vai uzņēmumā, kurš atrodas ārvalstīs, vai ārvalstīs veic uzņēmējdarbību kā individuālais komersants vai pašnodarbinātā persona;”.

Saeima ar 2011. gada 9. jūnija likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, kas stājās spēkā 2011. gada 13. jūlijā, papildināja minēto izņēmuma gadījumu uzskaitījumu. Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektā daļa tika papildināta ar 8. punktu, kas nosaka: „gadījumā, kas nav minēts šīs daļas 1., 2., 3., 4., 5., 6. vai 7. punktā, bet ne ilgāk par piecām dienām, skaitot no dienas, kad persona atbilstoši šā panta sestajā daļā minētajiem Ministru kabineta noteikumiem ir saņēmusi atļauju piedalīties ceļu satiksmē, un ne biežāk kā divas reizes kalendārajā gadā” (turpmāk – Ceļu satiksmes likuma 2011. gada 9. jūnija grozījumi).

2. Pieteikuma iesniedzēja – **SE BTA** (turpmāk – Pieteikuma iesniedzēja) – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 91. un 105. pantam, jo pamattiesību ierobežojums esot nesamērīgs. Arī Ceļu satiksmes likuma 2011. gada 9. jūnija grozījumi nenovēršot apstrīdētajā normā noteikto pamattiesību ierobežojumu neatbilstību Satversmei.

2.1. Pieteikuma iesniedzēja ir Latvijas Republikā reģistrēta Eiropas komercsabiedrība, kura darbojas apdrošināšanas jomā. Pieteikuma iesniedzējas un tās filiāļu darbinieki veicot darba pienākumus vairākās valstīs. Pārrobežu kustībā tiek izmantots Pieteikuma iesniedzējas autotransports.

Apstrīdētajā normā noteiktā aizlieguma dēļ Pieteikuma iesniedzēja nevarot nodot savas ārvalstīs reģistrētās automašīnas darba pienākumu veikšanai tiem darbiniekiem, kas ir Latvijas iedzīvotāji un nav nodarbināti ārvalstīs. Tādējādi Pieteikuma iesniedzēja nevarot optimāli organizēt savu komercdarbību, jo apstrīdētā norma liedzot tai iespēju brīvi izmantot savu īpašumu – ārvalstīs reģistrētās automašīnas – pēc saviem ieskatiem. Īpašniekam esot tiesības savu lietu valdīt, lietot, iegūt no tās visus iespējamus labumus un nodot to citām personām par atlīdzību vai bez atlīdzības.

Līdz apstrīdētās normas pieņemšanai Pieteikuma iesniedzēja esot nodevusi lietošanā tai piederošās automašīnas darbiniekiem neatkarīgi no tā, kurā valstī tās reģistrētas. Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka apstrīdētās normas neievērošanas rezultātā Pieteikuma iesniedzējas darbinieki saskaņā ar Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.²⁵ pantu tiek administratīvi sodīti. Šādos gadījumos Pieteikuma iesniedzēja sedzot darbiniekiem izdevumus, kas saistīti ar administratīvā soda samaksu.

2.2. Apstrīdētajai normai esot bijuši vairāki mērķi. Pirmkārt, novērst soda naudas nemaksāšanu par administratīvajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē un veicināt ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Otrkārt, nodrošināt nodokļu un citu maksājumu iekasēšanu par transportlīdzekļu izmantošanu Latvijas Republikas teritorijā. Taču prasība iziet transportlīdzekļa tehnisko apskati Latvijā un par to veikt maksājumu neesot atzīstama par leģitīmu mērķi. Valsts pārvaldes iestādes un privāto tiesību subjekti, kuriem deleģēta valsts pārvaldes funkciju izpilde, nerīkojoties peļņas gūšanas nolūkā. Pieteikuma iesniedzēja pieļauj, ka apstrīdētās normas leģitīmais mērķis būtu nodrošināt, lai transportlīdzekļu īpašnieki neizvairītos no nodokļu nomaksas Latvijas Republikā.

2.3. Apstrīdētajā normā noteiktais pamattiesību ierobežojums esot nesamērīgs, turklāt leģitīmo mērķi ar likumdevēja izraudzīto līdzekli neesot iespējams sasniegt.

Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka nav šķēršļu administratīvo sodu piemērošanai personām, kuras vada ārvalstīs reģistrētus transportlīdzekļus vai ir to īpašnieki. Apstrīdētā norma neatvieglojot administratīvā soda piemērošanu un piedziņu no ārvalstniekiem vai ārvalstīs reģistrētā transportlīdzekļa īpašnieka.

Apstrīdētās normas leģitīmo mērķi varot sasniegt ar citiem, personas tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem. Piemēram, likumdevējs varējis noteikt pienākumu visiem Latvijas iedzīvotājiem, kas vada ārvalstīs reģistrētu automašīnu Latvijas teritorijā, iegūt atļauju to vadīt un maksāt visus attiecīgos nodokļus, bet neierobežot to gadījumu skaitu, kuros atļauja iegūstama. Šādā gadījumā atbildību par administratīvo pārkāpumu varētu piemērot vainīgajai personai, kura saņēmusi atļauju Latvijas teritorijā vadīt ārvalstīs reģistrēto transportlīdzekli. Likumdevējs varējis noteikt personām pienākumu, iebraucot Latvijas teritorijā, nomaksāt noteikta apmēra nodokli vai nodevu par Latvijas ceļu izmantošanu. Taču Saeima iepriekš minētās iespējas, kā arī citas tiesiskā regulējuma alternatīvas neesot izvērtējusi.

Autovadītāji, kuri pārvietojas Latvijas teritorijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētām automašīnām, jau tāpat maksājot par Latvijas ceļu infrastruktūras izmantošanu. Piemēram, līdz ar benzīna iegādi personas nomaksājot akcīzes nodokli.

2.4. Vienādos un salīdzināmos apstākļos atrodies visi transportlīdzekļu īpašnieki un lietotāji, kuri pastāvīgi lieto savus transportlīdzekļus Latvijas Republikā. Apstrīdētā norma tiekot vienlīdz attiecināta gan uz personām, kuras ārvalstīs pastāvīgi reģistrētās automašīnas izmanto ceļu satiksmē Latvijā īslaicīgi, gan arī uz personām, kuras šādas automašīnas satiksmē izmanto pastāvīgi.

Pieteikuma iesniedzējas darbiniekiem ārvalstīs reģistrētās automašīnas esot nepieciešams izmantot īslaicīgi. Tāpēc Pieteikuma iesniedzēja atrodies atšķirīgā situācijā salīdzinājumā ar tām personām, kuras savā īpašumā esošos transportlīdzekļus Latvijas Republikas teritorijā izmanto pastāvīgi. Apstrīdētās normas piemērošanas rezultātā pret personām, kas atrodies būtiski atšķirīgos apstākļos, tiekot nepamatoti pieļauta vienāda attieksme.

Vienādajai attieksmei pret minētajām personu grupām neesot leģitīma mērķa, un tā neesot saprātīgi pamatojama. Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka viens no iespējamiem risinājumiem būtu noteikt automašīnas īpašniekam pienākumu reģistrēt automašīnu Latvijā, ja tā tiek Latvijas teritorijā pastāvīgi lietota vai lietota

biežāk par konkrētu reižu skaitu gadā. Likumdevējs varējis atļaut jebkurai personai vadīt ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli Latvijā, ja vien tā var pierādīt, ka šo transportlīdzekli pastāvīgi neizmanto ceļu satiksmē Latvijas teritorijā.

Kritērijs tam, ka persona Latvijas teritorijā pastāvīgi izmanto ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli, varētu būt likuma „Par nodokļiem un nodevām” 14. panta otrās daļas 2. punktā ietvertā prezumpcija. Proti, persona nodokļu tiesību izpratnē tiek uzskatīta par rezidentu, ja tā uzturas Latvijas Republikā 183 dienas vai ilgāk jebkurā 12 mēnešu periodā. Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, ar minēto prezumpciju varētu līdzīgi risināt konkrēto situāciju.

3. Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto normu, – **Saeima** – norāda, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 91. un 105. pantam.

3.1. Apstrīdētā norma tiešā veidā nenosakot Satversmes 105. panta ierobežojumu. Šāds ierobežojums izrietot no tā, ka apstrīdētā norma ar Latviju cieši saistītai personu grupai ierobežojot iespējas Latvijas teritorijā vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētus transportlīdzekļus.

Apstrīdētās normas mērķis esot nodrošināt ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, nodokļu un naudas sodu iekasēšanu no personām, kas ir cieši saistītas ar Latviju un izmanto tās publisko infrastruktūru, kā arī nodrošināt transportlīdzekļiem izvirzīto tehnisko prasību ievērošanu. Apstrīdētā norma netieši ļaujot efektīvāk iekasēt Latvijā noteiktos nodokļus un nodevas, kā arī nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret personām, kas izmanto vieglos transportlīdzekļus. Līdz ar to apstrīdētās normas leģitīmais mērķis esot sabiedrības labklājības un citu personu tiesību aizsardzība.

3.2. Ārvalstīs reģistrēti transportlīdzekļi varot neatbilst Latvijā noteiktajām tehniskajām prasībām. Tādējādi varot tikt apdraudēta personu dzīvība, veselība un manta. Apstrīdētā norma veicinot transportlīdzekļu reģistrāciju Latvijā un radot citus sociāli pozitīvus priekšnoteikumus, piemēram, veicinot automašīnu zādzību atklāšanu. Līdz ar to apstrīdētā norma esot piemērota leģitīmā mērķa sasniegšanai.

Ar Pieteikuma iesniedzējas norādītajiem alternatīvajiem līdzekļiem nevarot sasniegt leģitīmo mērķi tikpat efektīvi. Ļaujot Latvijas iedzīvotājiem plaši izmantot ārvalstīs reģistrētus transportlīdzekļus, to kontrolei būtu nepieciešams būtisks valsts resursu patēriņš. Saeima norāda, ka, izstrādājot apstrīdēto normu, ir apsvērti daudzi varianti, kā padarīt regulējumu elastīgāku. Saeima arī uzsver, ka apstrīdētā norma attiecas tikai uz vieglajiem transportlīdzekļiem. Tās adresāti esot pilsoņi, nepilsoņi

un ārzemnieki, kuriem dzīvesvieta ir Latvijā. Apstrīdētā norma neattiecoties uz ārzemniekiem, kuri Latvijas teritorijā uzturas īslaicīgi.

3.3. Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā iekļautie izņēmuma gadījumi esot noteikti, ņemot vērā situācijas, kurās apstrīdētajā normā ietvertais aizliegums būtu acīmredzami nesaprātīgs. Ceļu satiksmes likuma 2011. gada 9. jūnija grozījumi padarījuši izņēmuma gadījumu uzskaitījumu vēl atvērtāku, paredzot personām iespēju piedalīties ceļu satiksmē Latvijas teritorijā īpašās situācijās un steidzamos gadījumos. Līdz ar to nepastāvot mazāk ierobežojoši līdzekļi leģitīmā mērķa sasniegšanai.

Apstrīdētā norma neuzliekot personām būtisku administratīvo slogu un ļaujot nodrošināt sabiedrības interešu ievērošanu. Stingrāk kontrolējot ceļu satiksmi, pieaugot satiksmes drošība un tiekot samazināti cilvēku dzīvības, veselības un mantas apdraudējumi. Līdz ar to sabiedrības ieguvums esot lielāks nekā indivīdam noteiktais ierobežojums.

4. Pieaicinātā persona – **Tieslietu ministrija** – norāda, ka apstrīdētās normas atbilstība Satversmes 91. un 105. pantam esot vērtēšanas jautājums.

Apstrīdētās normas mērķis esot nodrošināt, lai vieglais transportlīdzeklis, kas pastāvīgi tiek izmantots ceļu satiksmē Latvijas teritorijā, tiktu reģistrēts Latvijā. Ja Latvijā ļautu pastāvīgi ceļu satiksmē piedalīties ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, tad valsts nesaņemtu normatīvajos aktos noteiktos nodokļu un nodevu maksājumus par transportlīdzekļa reģistrēšanu un ceļu infrastruktūras izmantošanu, kā arī tiktu apdraudēta ceļu satiksmes drošība. Apstrīdētās normas izstrādes mērķis esot bijis novērst situācijas, kad vieglie transportlīdzekļi dažādu iemeslu dēļ tiek reģistrēti ārvalstīs.

Tieslietu ministrija uzskata, ka ierobežojums pastāvīgi pārvietoties Latvijā ar ārvalstīs reģistrētu vieglo transportlīdzekli var būt nepieciešams, taču tam jābūt samērīgam.

Tieslietu ministrija esot izteikusi iebildumus pret apstrīdētās normas redakciju, jo tā aizliedzot personai vadīt ārvalstīs reģistrētu vieglo transportlīdzekli. Pareizāk esot uzlikt personai pienākumu pārreģistrēt vieglo transportlīdzekli, ja tas pastāvīgi tiek lietots ceļu satiksmē Latvijā. Apstrīdētajā normā noteiktais aizliegums esot izteikts pārāk plaši.

Tieslietu ministrija uzskata, ka tiesiskajam regulējumam jābūt orientētam uz pienākumu reģistrēt transportlīdzekli, nevis aizliegumu vadīt transportlīdzekli, jo

šāds aizliegums var pārmērīgi ietekmēt daudzas sadzīviskas situācijas un negatīvās sekas var neattiekties uz vainīgo personu. Izvērtējot minēto alternatīvo iespēju, tomēr esot secināts, ka reģistrācijas pienākumu nebūtu iespējams iedzīvināt praksē.

Apstrīdētā norma nenonākot pretrunā ar Eiropas Savienības (turpmāk – ES) normām par brīvu pakalpojumu, darbinieku un uzņēmējdarbības apriti, jo līdzīgs regulējums esot arī citās valstīs.

Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā esot uzskaitīti daudzi izņēmuma gadījumi, taču personām iepriekš jāveicot administratīvās procedūras, kuras neesot īstenojamas steidzamos un neparedzētos gadījumos. Tieslietu ministrija uzskata, ka Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 8. punktā noteiktais termiņš ir šķietami atbilstošs, taču vienlaikus norāda, ka termiņa piemērotību tā nevarot vērtēt.

5. Pieaicinātā persona – Satiksmes ministrija – norāda, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 91. un 105. pantam.

ES dalībvalstīs nepastāvot vienotas prasības transportlīdzekļu izmantošanai. Valstu noteiktās prasības nodokļu, sodu politikas, kā arī transportlīdzekļu tehniskās apskates jomās varot atšķirties.

Nevarot pieļaut tādu situāciju, ka Latvijā tiktu pastāvīgi izmantotas citās valstīs reģistrētas vieglās automašīnas. To tehniskais stāvoklis netiekot pārbaudīts Latvijā, savukārt Latvijā tehniskā apskate esot jāveic vismaz reizi gadā. Arī soda piedziņa, fiksējot pārkāpumu ar tehniskiem līdzekļiem, neesot iespējama. Proti, prasīt atbildību par pārkāpumu, kas Latvijas teritorijā fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, neesot iespējams no ārvalstīs reģistrēta transportlīdzekļa īpašnieka vai turētāja. Analogiska situācija veidojoties gadījumos, kad piemēroti sodi par apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpumiem.

Apstrīdētās normas leģitīmais mērķis esot ceļu satiksmes drošība. Apstrīdētajā normā ietvertais ierobežojums attiecoties tikai uz Latvijas iedzīvotājiem, nevis ārvalstniekiem. Lai izņēmuma gadījumos ārvalstīs reģistrēts transportlīdzeklis varētu piedalīties ceļu satiksmē, valsts akciju sabiedrībā „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – CSDD) esot jāsaņem atļauja piedalīties ceļu satiksmē. Šādam ierobežojumam esot saprātīgs un objektīvs pamats.

Izņēmuma gadījumi esot izsmeļoši noteikti Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā. Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 8. punktā likumdevējs noteicis, ka persona divas reizes gadā var bez īpaša pamatojuma saņemt atļauju piedalīties ceļu satiksmē ar ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli. Apstrīdētā norma

neierobežojot Latvijas iedzīvotāju tiesības iegūt īpašumā ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu transportlīdzekli. Izpildot ar likumu noteikto transportlīdzekļa reģistrēšanas pienākumu, persona savā īpašumā esošo transportlīdzekli varot izmantot bez ierobežojumiem.

6. Pieaicinātā persona – Latvijas Republikas tiesībsargs (turpmāk – Tiesībsargs) – norāda, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 91. un 105. pantam.

Tiesībsargs norāda, ka apstrīdētā norma pieņemta atbilstošā kārtībā un ir pietiekami skaidri formulēta. Tās leģitīmais mērķis esot sabiedrības labklājība, kas ietverot sabiedrības drošību, cilvēku veselības un dzīvības aizsardzību, kā arī nodokļu nomaksas veicināšanu.

Kā norāda Tiesībsargs, jau pirms apstrīdētās normas pieņemšanas administratīvo sodu piemērošana personām, kas vada ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli vai ir tā īpašnieks, bijusi apgrūtināta. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 43.⁶ panta piekto daļu administratīvā atbildība tiek piemērota transportlīdzekļa turētājam vai īpašniekam, kas var arī nebūt tā persona, kura pārkāpuma fiksēšanas brīdī vadījusi transportlīdzekli. Ja transportlīdzeklis reģistrēts ārvalstī, Latvijas amatpersonas par to informāciju nevarot iegūt, jo Latvijas datubāzēs tās neesot. Arī ES mērogā nepastāvot normatīvs pamats minētās informācijas pieprasīšanai un nodošanai. Valstis šādus jautājumus arī neesot noregulējušas ar savstarpējiem nolīgumiem.

Tiesībsargs uzskata, ka apstrīdētajā normā ietvertais aizliegums ir piemērots leģitīmā mērķa sasniegšanai. Likumdevējs ar apstrīdēto normu un izņēmuma gadījumiem esot aptvēris visas tipiskās situācijas.

Nevarot piekrist Pieteikuma iesniedzējas viedoklim, ka apstrīdētā norma nepamatoti pieļaujot vienādu tiesisko attieksmi pret personām, kuras ir atšķirīgos apstākļos. Apstrīdētā norma kopsakarā ar Ceļu satiksmes likuma 9. panta piekto daļu diferencējot situācijas, jo paredzot iespēju īslaicīgi piedalīties ceļu satiksmē Latvijas teritorijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu transportlīdzekli.

Secinājumu daļa

7. Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka ir aizskartas tās pamattiesības uz īpašumu, kas nostiprinātas Satversmes 105. pantā. Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, apstrīdētā norma liedz tai izmantot savu īpašumu tādā veidā, kādu tā

uzskata par nepieciešamu komercdarbības veikšanai, kā arī pretēji Satversmes 91. pantā nostiprinātajām pamattiesībām nostāda to nevienlīdzīgā situācijā.

Lai gan pieteikumā ietverts prasījums izvērtēt apstrīdētās normas atbilstību visam Satversmes 105. pantam, tomēr būtībā tiek apstrīdēta atbilstība tikai minētā panta pirmajam un trešajam teikumam, proti: „Ikvienam ir tiesības uz īpašumu. [...] Īpašuma tiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu.” Konstitucionālās sūdzības pamatojums neskar īpašuma piespiedu atsavināšanu vai īpašuma izmantošanu pretēji sabiedrības interesēm.

Līdz ar to izvērtējama vienīgi apstrīdētās normas atbilstība Satversmes 105. panta pirmajam un trešajam teikumam.

8. Satversmes tiesa visupirms noskaidros, vai apstrīdētajā normā ir noteikts Satversmes 105. pantā nostiprināto pamattiesību ierobežojums.

8.1. Pieteikumā norādīts, ka Satversmes 105. pantā ietvertā jēdziena „īpašums” saturā ietilpst Pieteikuma iesniedzējas tiesības komercdarbības veikšanai izmantot tai piederošos vieglos automobiļus tā, kā tā uzskata par nepieciešamu (*sk. lietas materiālu 6. – 8. lpp.*).

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka Satversmes 105. pants paredz gan īpašuma tiesību netraucētu īstenošanu, gan arī valsts tiesības sabiedrības interesēs ierobežot īpašuma izmantošanu (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2002-01-03 secinājumu daļu*).

Atbilstoši Civillikuma 927. pantam īpašums ir pilnīgas varas tiesība pār lietu, t. i., tiesība valdīt un lietot to, iegūt no tās visus iespējamus labumus, ar to rīkoties un noteiktā kārtā atprasīt to atpakaļ no katras trešās personas ar īpašuma prasību. Saskaņā ar Civillikuma 929. pantu par īpašuma priekšmetu var būt viss tas, kas ar likumu nav noteikti izņemts no vispārējās apgrozības. Civillikumā regulētās īpašuma tiesības ietilpst Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību saturā (*sk.: Grūtups A., Kalniņš E. Civillikuma komentāri. Trešā daļa. Lietu tiesības. Īpašums. Otrais papildinātais izdevums. – Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2002, 15. lpp.*).

Vieglais automobilis ir apgrozības spējīga kustamā lieta, kuru tās īpašnieks ir tiesīgs lietot. No pieteikumam pievienotajiem dokumentiem var secināt, ka Pieteikuma iesniedzējas īpašumā citastarp ir Lietuvā reģistrēti vieglie automobiļi (*sk. lietas materiālu 21. – 34. lpp.*).

Līdz ar to Pieteikuma iesniedzējas tiesības lietot tās īpašumā esošos vieglos automobiļus ietilpst Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību saturā.

8.2. Apstrīdētajā normā noteiktajam aizliegumam ir trīs priekšnosacījumi: 1) persona vada vieglo automobili Latvijas teritorijā; 2) vieglais automobilis ir pastāvīgi reģistrēts ārvalstīs; 3) vieglo automobili vada Latvijas pilsonis vai nepilsonis vai arī tāda persona, kura saņēmusi Latvijā izdotu reģistrācijas apliecību, pastāvīgās uzturēšanās apliecību vai uzturēšanās atļauju. Pieteikuma iesniedzējai Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību ierobežojums pastāv, ja ir izpildījušies visi iepriekš norādītie priekšnosacījumi.

Vienlaikus likumdevējs Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā noteicis izņēmuma gadījumus, kuros apstrīdētajā normā minētās personas var Latvijas teritorijā vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili.

8.3. No pieteikuma un tam pievienotajiem dokumentiem secināms, ka Pieteikuma iesniedzēja ir Latvijas Republikā reģistrēta Eiropas komercsabiedrība, kurai ir filiāles vairākās ES valstīs. Šajās valstīs uz Pieteikuma iesniedzējas vārda reģistrēts ievērojams skaits transportlīdzekļu. Lietuvā Pieteikuma iesniedzējai reģistrēti trīsdesmit pieci viegļie automobiļi, kas atzīstami par tās īpašumu (*sk. lietas materiālu 21. – 42. lpp.*). Līdz ar to Pieteikuma iesniedzējas īpašumā ir ārvalstīs pastāvīgi reģistrēti viegļie automobiļi, kurus tā nereti izmanto ceļu satiksmē Latvijā.

Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka apstrīdētā norma liedz tai brīvi noteikt darbiniekus, kuri drīkstēs Latvijas teritorijā vadīt Pieteikuma iesniedzējas īpašumu – ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Proti, Pieteikuma iesniedzēja nevar nodot tās darbiniekiem, kuri ietilpst apstrīdētajā normā noteiktajā personu lokā, ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu transportlīdzekli, lai to izmantotu ceļu satiksmē Latvijā (*sk. lietas materiālu 4. lpp.*). Ņemot vērā to, ka Satversmes 105. pants paredz īpašuma tiesību netraucētu īstenošanu, tostarp īpašnieka tiesības brīvi lietot tam piederošas kustamās lietas, apstrīdētā norma liedz Pieteikuma iesniedzējai brīvi rīkoties ar savu īpašumu tādā veidā, kādu tā uzskata par nepieciešamu. Ja apstrīdētajā normā noteiktais aizliegums tiktu pārkāpts, Pieteikuma iesniedzējai būtu jārēķinās ar iespējamām negatīvām sekām, piemēram, ar administratīvā soda samaksas pienākumu.

Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 8. punktā noteikts, ka personām ir atļauts īslaicīgi piedalīties ceļu satiksmē Latvijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu

transportlīdzekli. Nevar piekrist Saeimas viedoklim, ka minētais izņēmuma gadījums pilnībā nodrošinātu Pieteikuma iesniedzējas interešu ievērošanu (*sk. lietas materiālu 87. lpp.*), jo saskaņā ar pieteikumā ietverto informāciju Pieteikuma iesniedzējas darbiniekiem ir nepieciešams regulāri izmantot tās īpašumā esošos vieglos automobiļus. Tādējādi Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 8. punktā noteiktais izņēmuma gadījums nenovērš Pieteikuma iesniedzējas īpašuma tiesību ierobežojumu.

Apstrīdētā norma ierobežo Pieteikuma iesniedzējai Satversmes 105. pantā noteiktās pamattiesības.

9. Lai izvērtētu Satversmes 105. pantā noteikto pamattiesību ierobežojuma konstitucionalitāti, jānoskaidro, vai tas ir noteikts ar likumu, vai tas ir noteikts leģitīma mērķa labad un vai tas atbilst samērīguma principam (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2007. gada 8. jūnija sprieduma lietā Nr. 2007-01-01 22. punktu*).

10. Apstrīdētajā normā ietvertais ierobežojums ir noteikts ar likumu. Lietā nav materiālu, kas radītu šaubas par to, ka apstrīdētā norma pieņemta un izsludināta pienācīgā procesuālā kārtībā.

Tādējādi īpašuma tiesību ierobežojums ir noteikts ar likumu.

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

Apstrīdētā norma iekļauta likumprojektā „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā” trešajā lasījumā pēc atbildīgās komisijas – Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas – priekšlikuma. Saeima norāda, ka apstrīdētā norma ir nepieciešama sabiedrības labklājības un citu personu tiesību aizsardzībai (*sk. lietas materiālu 84. lpp.*). Pieteikuma iesniedzēja neapšaubā, ka apstrīdētajai normai ir šāds leģitīmais mērķis (*sk. lietas materiālu 8. – 9. lpp.*).

Satversmes tiesa savā praksē atzinusi, ka valstij ir pienākums sabiedrības labklājības interesēs izveidot efektīvu nodokļu iekasēšanas sistēmu. Valstij ir tiesības noteikt nodokļu maksāšanas pienākumu, un šāds pienākums pats par sevi neaizskar personas pamattiesības (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 3. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2007-23-01 7. punktu*). Arī Saeima atbildes rakstā norāda, ka

apstrīdētā norma ļauj efektīvāk iekasēt Latvijā noteiktos nodokļus un nodevas (*sk. lietas materiālu 84. lpp.*). Apstrīdētajā normā ietvertais aizliegums sekmē Latvijā reģistrētu vieglo automobiļu izmantošanu ceļu satiksmē Latvijas teritorijā. Tātad apstrīdētā norma veicina to, lai nodokļi par transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti ceļu satiksmē Latvijas teritorijā, tiktu maksāti Latvijā.

Ceļu satiksmes likuma 2. panta 1. punkts paredz, ka šā likuma mērķis ir noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu. Var piekrist tam, ka apstrīdētā norma veicina arī administratīvo sodu iekasēšanu un transportlīdzekļiem noteikto tehnisko prasību ievērošanu.

Apstrīdētās normas leģitīmais mērķis ir aizsargāt sabiedrības labklājību un citu cilvēku tiesības.

12. Lai izvērtētu pamattiesību ierobežojuma samērīgumu, jānoskaidro: 1) vai izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai; 2) vai nepastāv personu pamattiesības mazāk ierobežojoši (saudzējošāki) līdzekļi; 3) vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par indivīda tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto zaudējumu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2011. gada 30. marta sprieduma lietā Nr. 2010-60-01 23. punktu*).

13. CSDD norāda, ka personai neesot pienākuma par ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu transportlīdzekli maksāt nodokļus un veikt šāda transportlīdzekļa valsts tehnisko apskati Latvijā, kā arī esot apgrūtināta naudas sodu piedziņa par pārkāpumiem ceļu satiksmē (*sk. lietas materiālu 144. lpp.*).

Saskaņā ar Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā ietverto regulējumu CSDD nodrošina transportlīdzekļa, arī vieglo automobiļu, ekspluatācijas nodokļa iekasēšanu valsts budžetā. Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa maksātājs ir persona, kuras īpašumā, turējumā vai valdījumā Latvijā ir reģistrēts vai tiek reģistrēts ar nodokli apliekamais transportlīdzeklis. Šo nodokli iemaksā par katru komersanta īpašumā vai turējumā esošo transportlīdzekli par mēnešiem, kuros tas ir komersanta īpašumā vai turējumā.

Tātad transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis ir noteikta perioda maksājums valsts budžetā par Latvijā reģistrētu transportlīdzekli. Arī likuma "Par vieglo

automobiļu un motociklu nodokli” 3. pants noteic, ka visas juridiskās un fiziskās personas, uz kuru vārda Latvijā tiek reģistrēti vieglie automobiļi, iemaksā valsts budžetā aprēķināto vieglā automobiļa nodokli pirms tā reģistrācijas CSDD.

Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka apstrīdētajā normā minētās personas, kuras pārvietojas Latvijas teritorijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētām automašīnām, maksā par Latvijas ceļu infrastruktūras izmantošanu, jo pērk degvielu un nomaksā akcīzes nodokli (*sk. lietas materiālu 13. lpp.*). Lai gan transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis, uzņēmumu vieglo automobiļu nodoklis un akcīzes nodoklis tiek iemaksāts valsts budžetā, tomēr šo nodokļu mērķi nav salīdzināmi. Ar akcīzes nodokli nevar aizstāt ikgadējo transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa maksājumu, kas ir nozīmīgs valsts budžeta ienākumu avots.

Var piekrist, ka administratīvo sodu iekasēšana par pārkāpumiem ceļu satiksmē ir saistīta ar objektīvām grūtībām tajos gadījumos, kad transportlīdzeklis reģistrēts ārvalstīs. Arī Pieteikuma iesniedzēja būtībā piekrīt tam, ka administratīvā soda piedziņa no ārvalstīs reģistrētā transportlīdzekļa īpašnieka ir grūti īstenojama (*sk. lietas materiālu 9. – 11. lpp.*). Nodrošinot Latvijā reģistrētu vieglo automobiļu izmantošanu ceļu satiksmē, apstrīdētā norma veicina administratīvo sodu iekasēšanu.

Transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates mērķis ir panākt tehniskajām prasībām atbilstošu transportlīdzekļu izmantošanu ceļu satiksmē. Pēc Satiksmes ministrijas ieskata, Latvijā ceļu satiksmē nedrīkstētu piedalīties ārvalstīs pastāvīgi reģistrēti vieglie automobiļi, kurus lieto apstrīdētajā normā noteiktās personas, jo automobiļu tehniskais stāvoklis netiek Latvijā pārbaudīts (*sk. lietas materiālu 138. lpp.*). Līdz ar to var tikt apdraudēta ceļu satiksmes drošība. ES dalībvalstīm ir saistoša Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm. Latvijas normatīvajā regulējumā ir paredzētas biežākas tehniskās apskates par minētajā direktīvā noteikto minimumu. Turklāt Latvija robežojas arī ar valstīm, kuras nav ES dalībvalstis un kurās reģistrēto vieglo automobiļu plaša izmantošana ceļu satiksmē Latvijas teritorijā varētu pazemināt ceļu satiksmes drošības līmeni. Var secināt, ka apstrīdētā norma veicina tehniskajām prasībām atbilstošu vieglo automobiļu izmantošanu ceļu satiksmē.

Apstrīdētā norma ir piemērota legītimā mērķa sasniegšanai.

14. Satversmes tiesa jau vairākkārt savos spriedumos ir secinājusi, ka tai nav jāizvērtē, ciktāl 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 izvērtēts, vai konkrētajā gadījumā nepastāv kādi alternatīvi līdzekļi, kas personai Satversmē noteiktās pamattiesības aizskartu mazāk.

Pieteikumā minēti vairāki alternatīvi risinājumi, ar kuriem likumdevējs, pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, būtu varējis sasniegt apstrīdētās normas leģitīmo mērķi.

Visupirms Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka likumdevējs būtu varējis ļaut Latvijas iedzīvotājiem valsts teritorijā izmantot ceļu satiksmē ārvalstīs reģistrētus vieglos automobiļus, vienlaikus nosakot viņiem pienākumu saņemt to vadīšanas atļauju un maksāt attiecīgos nodokļus. Būtībā Pieteikuma iesniedzēja ierosina Ceļu satiksmes likumā noteikt, ka Latvijas teritorijā ceļu satiksmē var piedalīties gan Latvijas Republikā pastāvīgi reģistrēti transportlīdzekļi, gan ārvalstīs pastāvīgi reģistrēti transportlīdzekļi neatkarīgi no tā, kādas personas tos lieto – apstrīdētajā normā noteiktās personas vai ārvalstnieki. Taču minētais risinājums neļautu sasniegt apstrīdētās normas leģitīmo mērķi tādā pašā kvalitātē, jo neveicinātu ceļu satiksmes drošību. Ceļu satiksmē varētu pastāvīgi tikt izmantoti transportlīdzekļi, kuriem Latvijā nav veikta valsts tehniskā apskate. Turklāt nebūtu atbilstoša tiesiskā mehānisma, kas stimulētu personas reģistrēt vieglos automobiļus Latvijā, nevis ārvalstīs.

Pieteikuma iesniedzēja arī uzskata, ka likumdevējs varēja noteikt personām pienākumu, iebraucot ar vieglo automobili Latvijas teritorijā, nomaksāt noteikta apmēra nodokli vai nodevu par Latvijas ceļu izmantošanu. Taču nodokļi vai nodevas par ceļu izmantošanu nav piemērots alternatīvais līdzeklis apstrīdētās normas mērķu sasniegšanai. Šāda hipotētiska nodokļa ieviešana neaizsargātu ceļu satiksmes dalībniekus no ārvalstīs reģistrētu, tehniskajām prasībām neatbilstošu vieglo automobiļu izmantošanas ceļu satiksmē Latvijā un neaizstātu normatīvajā regulējumā noteiktos transportlīdzekļu nodokļus.

Tātad ar piedāvātajiem alternatīvajiem līdzekļiem apstrīdētās normas leģitīmo mērķi nav iespējams sasniegt tādā pašā kvalitātē.

15. Pieteikuma iesniedzēja uzskata, ka apstrīdētā norma ierobežo tās tiesības veikt komercdarbību vairāk, nekā sabiedrība iegūst no šīs normas pastāvēšanas (*sk. lietas materiālu 9. – 12. lpp.*). Satversmes 105. pants piešķir likumdevējam tiesības noteikt, kādas ir tās vispārējās sabiedrības vajadzības, kuru labad nepieciešams ierobežot īpašuma tiesību izmantošanu. Izskatot konstitucionālo sūdzību, Satversmes tiesas pienākums ir pārbaudīt, vai likumdevējs nav nesamērīgi ierobežojis Satversmē nostiprinātās personu pamattiesības netraucēti baudīt īpašuma tiesības.

Apstrīdētā norma neparedz Pieteikuma iesniedzējai vispārēju aizliegumu lietot Latvijā tās īpašumā esošos ārvalstīs reģistrētos vieglos automobiļus. Gluži pretēji, tā ietver norādi uz izņēmuma gadījumiem, kas noteikti Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā. Šajos izņēmuma gadījumos apstrīdētajā normā minētās personas var izmantot ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili ceļu satiksmē Latvijas teritorijā.

Pieteikuma iesniedzēja sevi raksturo kā vadošu apdrošināšanas sabiedrību, kura patlaban sniedz apdrošināšanas pakalpojumus septiņās ES dalībvalstīs. Tās komercdarbību nodrošina Pieteikuma iesniedzējas darbinieki – gan Latvijas iedzīvotāji, gan ārvalstu filiāļu darbinieki. Ņemot vērā minēto, Pieteikuma iesniedzējai, izmantojot tai pieejamos resursus, ir iespējams ievērot apstrīdētajā normā noteikto aizliegumu.

Sabiedrības ieguvums no apstrīdētās normas ir lielāks par Pieteikuma iesniedzējas īpašuma tiesību ierobežojumu. Līdz ar to apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. pantam.

16. Satversmes 91. pants nosaka: „Visi cilvēki Latvijā ir vienlīdzīgi likuma un tiesas priekšā. Cilvēka tiesības tiek īstenotas bez jebkādas diskriminācijas.” No konstitucionālās sūdzības izriet, ka ir izvērtējama apstrīdētās normas atbilstība vienīgi Satversmes 91. panta pirmajam teikumam, kas garantē personu vienlīdzību likuma priekšā, jo lietā nav strīda par apstrīdētās normas atbilstību diskriminācijas aizliegumam.

17. Satversmes 91. panta pirmajā teikumā ietvertais vienlīdzības princips liedz valsts institūcijām izdot tādas normas, kas bez saprātīga pamata pieļauj atšķirīgu attieksmi pret personām, kuras atrodas vienādos un pēc noteiktiem kritērijiem salīdzināmos apstākļos. Tajā pašā laikā vienlīdzības princips pieļauj un pat prasa

atšķirīgu attieksmi pret personām, kas atrodas atšķirīgos apstākļos, kā arī pieļauj atšķirīgu attieksmi pret personām, kas atrodas vienādos apstākļos, ja tam ir objektīvs un saprātīgs pamats (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2001. gada 3. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2000-07-0409 secinājumu daļas 1. punktu un 2008. gada 29. decembra sprieduma lietā Nr. 2008-37-03 7. punktu*). Atšķirīgai attieksmei nav objektīva un saprātīga pamata, ja tai nav leģitīma mērķa vai ja nav samērīgas attiecības starp izraudzītajiem līdzekļiem un nospraustajiem mērķiem (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 23. decembra sprieduma lietā Nr. 2002-15-01 secinājumu daļas 3. punktu*).

18. Lai izvērtētu, vai apstrīdētā norma atbilst Satversmes 91. panta pirmajā teikumā ietvertajam vienlīdzības principam, ir nepieciešams noskaidrot:

1) vai un kuras personas (personu grupas) atrodas vienādos un pēc noteiktiem kritērijiem salīdzināmos apstākļos;

2) vai apstrīdētā norma paredz vienādu vai atšķirīgu attieksmi pret šīm personām;

3) vai šādai attieksmei ir objektīvs un saprātīgs pamats, proti, vai tai ir leģitīms mērķis, un vai ir ievērots samērīguma princips (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2010. gada 2. februāra sprieduma lietā Nr. 2009-46-01 7. punktu*).

19. Satversmes tiesai visupirms jānoskaidro, kuras personas atrodas vienādos un pēc noteiktiem kritērijiem salīdzināmos apstākļos.

Pieteikuma iesniedzēja konstitucionālajā sūdzībā norādījusi, ka visi transportlīdzekļu īpašnieki un lietotāji, kuri pastāvīgi lieto savus transportlīdzekļus ceļu satiksmē Latvijas teritorijā, atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos. Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, apstrīdētā norma attiecas vienādi gan uz personām, kuras ārvalstīs reģistrētās automašīnas Latvijas Republikā izmanto īslaicīgi, gan uz personām, kuras šādas automašīnas satiksmē izmanto pastāvīgi (*sk. lietas materiālu 17. – 18. lpp.*).

Līdz ar to Pieteikuma iesniedzēja salīdzināmās personu grupas noteikusi atkarībā no tā, cik ilgu laiku transportlīdzeklis piedalās satiksmē Latvijas teritorijā.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 9. panta pirmo daļu Latvijas teritorijā ceļu satiksmē atļauts izmantot reģistrētus transportlīdzekļus, kuru konstrukcija un tehniskais stāvoklis atbilst Latvijā obligāti piemērojamo standartu un normatīvu prasībām, attiecībā uz kuriem ir veikta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku

civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana un kuriem ir dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē.

Apstrīdētā norma ierobežo iespēju Latvijā ceļu satiksmē izmantot ārvalstīs reģistrētus vieglos automobiļus, kurus vada apstrīdētajā normā minētās personas. Taču tā neaizliedz izmantot Latvijā reģistrētus vieglos automobiļus. Apstrīdētā norma nenošķir to, vai ārvalstīs pastāvīgi reģistrēts vieglais automobilis tiek izmantots Latvijas teritorijā ceļu satiksmē pastāvīgi vai īslaicīgi. Līdz ar to apstrīdētajā normā kā personu grupu nošķiršanas kritērijs ir izmantota vieglā automobiļa reģistrācijas vieta, proti, reģistrācija Latvijā vai ārvalstīs. Nav pamatots Pieteikuma iesniedzējas uzskats, ka apstrīdētajā normā izmantotais personu grupu nošķiršanas kritērijs ir tas, cik regulāri vieglais automobilis piedalās ceļu satiksmē Latvijas teritorijā.

Ņemot vērā minēto, lietas ietvaros ir jāsalīdzina divas personu grupas: 1) personas, kuras Latvijas teritorijā ceļu satiksmē izmanto ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili; 2) personas, kuras Latvijas teritorijā ceļu satiksmē izmanto Latvijas Republikā pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Abas minētās grupas atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos. Abos gadījumos vieglos automobiļus ceļu satiksmē izmanto personas, kuras ir Latvijas pilsoņi vai nepilsoņi, kā arī tādas personas, kuras ir saņēmušas Latvijā izdotu reģistrācijas apliecību, pastāvīgās uzturēšanās apliecību vai uzturēšanās atļauju.

Līdz ar to personas, kuras Latvijas teritorijā ceļu satiksmē izmanto ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, un personas, kuras Latvijas teritorijā ceļu satiksmē izmanto Latvijas Republikā pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, atrodas vienādos un salīdzināmos apstākļos.

20. Satversmes tiesai jānoskaidro, vai apstrīdētajā normā paredzētā attieksme pret minētajām personu grupām ir vienāda vai atšķirīga. Tāpēc nepieciešams izvērtēt, vai likums vienādi vai atšķirīgi regulē tiesiskās attiecības starp personām, kuru īpašumā ir ārvalstīs vai Latvijas Republikā pastāvīgi reģistrēti vieglie automobiļi.

Apstrīdētā norma ietver aizliegumu apstrīdētajā normā minētajām personām Latvijas teritorijā ceļu satiksmē vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Aizliegums neattiecas uz personām, kuras atbilst apstrīdētajā normā noteiktajām pazīmēm un Latvijas teritorijā ceļu satiksmē vada Latvijā reģistrētu vieglo automobili.

Lai gan apstrīdētā norma ietver norādi uz Ceļu satiksmes likuma 9. panta piekto daļu, kurā minētajos gadījumos persona var ceļu satiksmē Latvijā izmantot ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, šie izņēmuma gadījumi neatceļ apstrīdētajā normā ietvertu vispārējo aizliegumu.

Apstrīdētā norma paredz atšķirīgu attieksmi pret abām salīdzināmajām personu grupām.

21. Lai noteiktu, vai atšķirīgajai attieksmei ir objektīvs un saprātīgs pamats, nepieciešams noskaidrot, vai tai ir leģitīms mērķis un vai ir ievērots samērīguma princips.

22. Satversmes tiesa šā sprieduma 11. punktā jau konstatēja, ka apstrīdētās normas leģitīmais mērķis ir citu cilvēku tiesību un sabiedrības labklājības aizsardzība. Savukārt sprieduma 15. punktā atzina, ka apstrīdētajā normā noteiktais aizliegums vadīt Latvijas teritorijā ceļu satiksmē ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili ir samērīgs. Minētie secinājumi ir attiecināmi arī uz apstrīdētās normas atbilstības izvērtējumu Satversmes 91. panta pirmajam teikumam.

23. Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektā daļa nosaka astoņus gadījumus, kad ir pieļaujams Latvijas teritorijā ceļu satiksmē izmantot ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Šo gadījumu saturs liecina par to, ka tiem piemīt izņēmuma raksturs.

2011. gada 9. jūnijā likumdevējs papildināja Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā iekļauto izņēmuma gadījumu uzskaitījumu ar 8. punktu. Tajā ir noteikta iespēja apstrīdētajā normā minētajai personai ne biežāk kā divas reizes kalendārajā gadā un ne ilgāk par piecām dienām, skaitot no dienas, kad persona Ministru kabineta noteiktajā kārtībā saņēmusi atļauju, vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Līdz ar to attiecīgajām personām ir atļauts īslaicīgi izmantot to īpašumā esošos vieglos automobiļus. Saskaņā ar CSDD sniegto informāciju līdzīgs regulējums, kas paredz pat mazāk izņēmuma gadījumu, ir spēkā Dānijā un Somijā (*sk. lietas materiālu 144. lpp.*).

Satiksmes ministrija uzskata, ka izņēmuma gadījumu uzskaitījums ir atbilstošs (*sk. lietas materiālu 141. lpp.*). Savukārt Saeima vērš uzmanību uz to, ka šie izņēmumi tika noteikti, ņemot vērā situācijas, kurās aizliegums būtu acīmredzami nesaprātīgs (*sk. lietas materiālu 87. lpp.*).

Var secināt, ka ar Ceļu satiksmes likuma 9. panta piekto daļu likumdevējs ir ievērojami samazinājis to gadījumu skaitu, kad pret personām, kas vada vieglos automobiļus Latvijas teritorijā, tiek pieļauta atšķirīga attieksme.

24. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 9. panta sesto daļu apstrīdētajā normā minētajām personām Ministru kabineta noteiktajā kārtībā ir jāsaņem CSDD atļauja, lai tās noteiktajos izņēmuma gadījumos drīkstētu Latvijas teritorijā ceļu satiksmē vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Atļaujas saņemšanas kārtību nosaka Ministru kabineta 2009. gada 24. novembra noteikumi Nr. 1341 „Kārtība, kādā piešķir un anulē atļauju piedalīties ceļu satiksmē ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili” (turpmāk – Noteikumi Nr. 1341).

Atļauju piešķir uz noteiktu termiņu, kas citastarp atkarīgs no tā, kurā no Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektajā daļā minētajiem gadījumiem persona vērsusies CSDD atļaujas saņemšanai. Noteikumi Nr. 1341 nosaka kārtību un termiņus, kādos atļauja piesakāma. Proti, vieglā automobiļa īpašnieks vai viņa pilnvarota persona atļauju var pieteikt elektroniski CSDD mājaslapā internetā vai personīgi jebkurā direkcijas nodaļā. Atļaujas derīguma termiņu ir iespējams arī pagarināt.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas un CSDD sniegto informāciju 2010. gadā atļauju Latvijas teritorijā izmantot ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo transportlīdzekli ir saņēmuši 1753 transportlīdzekļu vadītāji. Savukārt 2011. gadā tā piešķirta 1412 transportlīdzekļu vadītājiem. Abas minētās institūcijas norāda, ka šī kārtība ir attaisnojusi tās mērķus (*sk. lietas materiālu 138. – 144. lpp.*). Līdz ar to apstrīdētajā normā minētajām personām ir iespējams Noteikumos Nr. 1341 norādītajā kārtībā saņemt atļauju noteiktu laika periodu izmantot Latvijas teritorijā ceļu satiksmē ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili.

25. Satversmes tiesa konstatē, ka ES dalībvalstī reģistrēta vieglā automobiļa izmantošana ceļu satiksmē citā dalībvalstī ir vērtēta Eiropas Savienības Tiesas 2005. gada 15. septembra spriedumā lietā Nr. C-464/02 „Eiropas Kopienu Komisija pret Dānijas Karalisti” (*sk.: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=9ea7d0f130dee8fae5b664eb4d5b9883fc0355877638.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4NchuLe0?text=&docid=59735&pageIndex=0&doclang=lv&mode=doc&dir=&occ=first&part=1&cid=1001193>*). Taču šīs lietas faktiskie apstākļi nav identiski Pieteikuma iesniedzējas situācijai, turklāt likumdevējs tajā minētos apsvērumus ietvēris Ceļu satiksmes likuma 9. panta piektās daļas 3. punktā. Tādējādi

apstrīdētajā normā minētās personas Latvijas teritorijā var vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, ja tās ārvalstīs strādā algotu darbu vai mācās, vai veic uzņēmējdarbību kā individuālie komersanti vai ir pašnodarbinātās personas. Līdz ar to Eiropas Savienības Tiesas secinājumi minētajā lietā nav attiecināmi uz šo Satversmes tiesā izskatāmo lietu.

Savukārt Eiropas Komisijā pašreiz tiek apspriestas dalībvalstu noteiktās prasības reģistrēt transportlīdzekli valstī, kurā tas tiek pastāvīgi izmantots ceļu satiksmē. Eiropas Komisija ir konstatējusi, ka dalībvalstīm nav vienotas pieejas šim jautājumam. Dalībvalstu atšķirīgās prasības radot sarežģījumus uzņēmumiem, kuru īpašumā esošie transportlīdzekļi reģistrēti vienā dalībvalstī, taču tiek lietoti citas dalībvalsts teritorijā. Līdz ar to esot nepieciešams vienkāršot un harmonizēt transportlīdzekļu reģistrācijas prasības (*sk. Eiropas Komisijas 2011. gada 3. marta preses relīzi „Commission wants to ease car registration for citizens across EU”*: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/252>).

Var secināt, ka atvieglojumu noteikšana ES dalībvalstī reģistrētu vieglo automobiļu izmantošanai ceļu satiksmē citā dalībvalstī visupirms ir dalībvalstu tiesību harmonizācijas jautājums.

Apstrīdētajā normā noteiktajai atšķirīgajai attieksmei pret personu grupām ir objektīvs un saprātīgs pamats, un tā nepārkāpj Satversmes 91. panta pirmajā teikumā ietvertu vienlīdzības principu.

Nolēmumu daļa

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

nosprieda:

atzīt Ceļu satiksmes likuma 9. panta ceturto daļu par atbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 91. un 105. pantam.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā publicēšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs

G. Kūtris