



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

SPRIEDUMS LATVIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

Rīgā 2013. gada 28. martā

lietā Nr. 2012-15-01

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

pēc Latvijas Republikas tiesībsarga pieteikuma,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu un Satversmes tiesas likuma 16. panta 1. punktu, 17. panta pirmās daļas 8. punktu un 28.¹ pantu,

2013. gada 6. martā rakstveida procesā tiesas sēdē izskatīja lietu

„Par Ceļu satiksmes likuma 43.⁶ panta trešās, piektās, septītās un astotās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam”.

Konstatējošā daļa

1. Latvijas Republikas Saeima (turpmāk – Saeima) 1997. gada 1. oktobrī pieņēma Ceļu satiksmes likumu (turpmāk arī – CSL), kas stājās spēkā 1997. gada 4. novembrī. Sākotnēji Ceļu satiksmes likumā nebija ietverts regulējums attiecībā uz pārkāpumu fiksēšanu ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli.

Ar 2003. gada 8. jūlija grozījumiem CSL tika papildināts ar 43.⁶ pantu „Pārkāpumu fiksēšana ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli”. Šajā pantā citastarp tika paredzēts, ka ceļu satiksmes pārkāpumus var fiksēt ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtām vai videoiekārtām), neapturot transportlīdzekli (turpmāk arī – pārkāpuma automātiska fiksēšana, automātiski fiksēts pārkāpums). Tāpat šajā pantā tika noteikts: ja nav noskaidrots

transportlīdzekļa vadītājs, kas vadīja transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, administratīvo sodu par pārkāpumu piemēro transportlīdzekļa turētājam vai īpašniekam (turpmāk arī – īpašnieks), izņemot gadījumu, kad pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ.

CSL 43.⁶ pants tika grozīts, Saeimai 2005. gada 26. maijā un 15. decembrī, 2007. gada 15. februārī, 2009. gada 19. februārī, 2011. gada 15. decembrī un – 2012. gada 23. februārī pieņemot likumus „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”.

CSL 43.⁶ pants patlaban ir spēkā šādā redakcijā:

„43.⁶ pants. Īpatnības administratīvajā procesā attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli

(1) Pārkāpumus var fiksēt ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli. Kārtību, kādā izmanto tehniskos līdzekļus (fotoiekārtas vai videoiekārtas), nosaka Ministru kabinets.

(2) Par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli, piemēro tikai vadītājam paredzēto minimālo naudas sodu.

(3) Ja pārkāpums fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli, par to bez transportlīdzekļa vadītāja klātbūtnes tiek sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols-lēmums, kurā norādāma šāda informācija:

- 1) protokola-lēmuma sastādīšanas datums;
- 2) institūcija, kuras amatpersona uzlikusi sodu, un attiecīgās amatpersonas amats, vārds un uzvārds;
- 3) pārkāpuma konstatēšanas datums un laiks;
- 4) pārkāpuma izdarīšanas vieta (pilsētas vai citas apdzīvotas vietas nosaukums, adrese);
- 5) transportlīdzekļa marka un valsts reģistrācijas numurs;
- 6) norāde uz pārkāptajām tiesību normām (normatīvā akta pants, tā daļa, punkts vai apakšpunkts);
- 7) lēmums par naudas soda uzlikšanu un naudas soda apmērs;
- 8) naudas soda samaksas termiņš;
- 9) maksājuma uzdevuma rekvizīti un institūcijas, kurās iespējams samaksāt naudas sodu;
- 10) pieņemtā lēmuma apstrīdēšanas (pārsūdzēšanas) kārtība;
- 11) informācija par sekām, kādas iestājas, ja naudas sods netiek samaksāts;
- 12) fotogrāfija, kurā redzams transportlīdzeklis un valsts reģistrācijas numura zīme.

(4) Informāciju par pieņemto lēmumu Valsts policija ievada transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā vai traktortehnikas un tās vadītāju informatīvajā sistēmā.

(5) Protokolu-lēmumu ne vēlāk kā triju darbdienu laikā pēc tā pieņemšanas nosūta transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam turētājam vai, ja turētājs nav norādīts, –

transportlīdzekļa īpašniekam (valdītājam). Ja pārkāpums izdarīts ar transportlīdzekli, kas pastāvīgi reģistrēts ārvalstī, bet tā izmantošanai Latvijā šā likuma 9.panta piektajā daļā noteiktajos gadījumos ir saņemta atļauja, protokolu-lēmumu nosūta personai, kura saņēmusi atļauju. Ja pārkāpums izdarīts ar transportlīdzekli, kas nodots tirdzniecībai (tam uzstādītas tirdzniecības valsts reģistrācijas numura zīmes vai transportlīdzeklis reģistrēts tirdzniecības reģistrā), protokolu-lēmumu nosūta komersantam, kurš veic attiecīgā transportlīdzekļa tirdzniecību. Protokols-lēmums ir derīgs bez sodu piemērojušās amatpersonas paraksta. Protokols-lēmums stājas spēkā septītajā dienā no tā nodošanas pastā.

(5¹) Valsts policija ar Ceļu satiksmes drošības direkciju var noslēgt deleģēšanas līgumu, kurā paredz, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā savas kompetences ietvaros apstrādā to informāciju, kas par attiecīgo pārkāpumu saņemta no tehniskajiem līdzekļiem, sagatavo šā panta trešajā daļā minētā protokola-lēmuma projektu, kuru nosūta Valsts policijai izvērtēšanai un lēmuma pieņemšanai, kā arī pēc attiecīgā lēmuma pieņemšanas minēto protokolu-lēmumu nosūta šā panta piektās daļas pirmajā teikumā minētajai personai. Ministru kabinets noteic tās atlīdzības apmēru un piešķiršanas kārtību, kuru Ceļu satiksmes drošības direkcija saņem par šīs daļas pirmajā teikumā minētajiem pakalpojumiem.

(5²) Ja šā panta piektās daļas pirmajā, otrajā un trešajā teikumā minētā persona nav vadījusi transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, tā protokolu-lēmumu nodod (nosūta) transportlīdzekļa vadītājam, kurš pārkāpuma fiksēšanas brīdī vadīja transportlīdzekli.

(5³) Protokolu-lēmumu var apstrīdēt un pārsūdzēt transportlīdzekļa vadītājs, kurš pārkāpuma fiksēšanas brīdī vadīja transportlīdzekli.

(6) Uzliktais naudas sods samaksājams Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā noteiktajā termiņā.

(7) Ja uzliktais naudas sods nav samaksāts Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā noteiktajā termiņā, transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā vai traktortehnikas un tās vadītāju informatīvajā sistēmā izdara atzīmi par aizliegumu līdz naudas soda samaksai veikt valsts tehnisko apskati transportlīdzeklim, ar kuru izdarīts pārkāpums, un reģistrēt to transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā vai traktortehnikas un tās vadītāju informatīvajā sistēmā. Šādu atzīmi par aizliegumu veikt tehnisko apskati transportlīdzeklim neizdara vai arī izdarīto atzīmi dzēš, ja tiek konstatēts, ka pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka (turētāja, valdītāja) valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ.

(8) Ja par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli, uzliktais naudas sods nav samaksāts Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā noteiktajā termiņā, tas piedzenams no transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītā turētāja vai, ja turētājs nav norādīts, – no transportlīdzekļa īpašnieka (valdītāja), izņemot gadījumu, kad pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka (turētāja, valdītāja) valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ.”

2. Pieteikuma iesniedzējs – **Latvijas Republikas tiesībsargs** (turpmāk – Tiesībsargs) – uzskata, ka apstrīdētās normas neatbilst Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 92. panta pirmajam un otrajam teikumam.

2.1. CSL 43.⁶ panta septītā un astotā daļa neatbilstot Satversmes 92. panta pirmajam teikumam tādēļ, ka paredz transportlīdzekļa īpašniekam nelabvēlīgas sekas, taču nenodrošina pietiekamus tiesību aizsardzības līdzekļus šo seku novēršanai. Proti, ja netiek ievērots par automātiski fiksētu pārkāpumu uzlikta naudas soda samaksas termiņš, šajās tiesību normās paredzētās nelabvēlīgās sekas transportlīdzekļa īpašniekam iestājoties neatkarīgi no tā, vai viņš ir bijis persona, kura vadījusi transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī. Savukārt Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (turpmāk arī – LAPK) un Ceļu satiksmes likumā ietvertais regulējums protokola-lēmuma apstrīdēšanas un pārsūdzēšanas iespēju paredzot vienīgi personai, kura pārkāpuma fiksēšanas brīdī vadīja transportlīdzekli, – transportlīdzekļa vadītājam. Tādējādi transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš nav bijis tā vadītājs pārkāpuma izdarīšanas brīdī, neesot iespējams apstrīdēt un pārsūdzēt nedz protokolu-lēmumu, nedz arī lēmumu par nesamaksātā naudas soda piespiedu izpildi, kas tiek pieņemts gadījumā, kad ar protokolu-lēmumu uzliktais naudas sods netiek samaksāts labprātīgi.

Pēc Tiesībsarga ieskata, fiziskajai personai, kura ir tāds transportlīdzekļa īpašnieks, kurš nav izdarījis automātiski fiksēto pārkāpumu, faktiski neesot efektīvu iespēju vērsties pret pārkāpuma izdarītāju arī ar regresa prasību par to zaudējumu atlīdzību, kādi transportlīdzekļa īpašniekam radušies sakarā ar naudas soda samaksu pārkāpumu izdarījušā transportlīdzekļa vadītāja vietā. Atbilstoši Civilprocesa likuma (turpmāk – CPL) 10. pantam puses realizē savas procesuālās tiesības sacīkstes formā, bet atbilstoši CPL 129. panta otrās daļas 3. punktam prasības pieteikumam ir jāpievieno dokumenti, kas apstiprina apstākļus, uz kuriem prasījums pamatots. CSL 43.⁶ panta trešās daļas 12. punktā ir noteikts, ka protokolā-lēmumā norādāma vienīgi fotogrāfija, kurā redzams transportlīdzeklis un tā valsts reģistrācijas numura zīme. Parasti tikai juridiskās personas dokumentāri fiksējot transportlīdzekļa pieņemšanu un nodošanu.

Tiesībsargs atzīst, ka tiesības uz taisnīgu tiesu nav absolūtas un tās var ierobežot, tomēr tikai tiktāl, ciktāl tās netiek atņemtas pēc būtības. Tā kā izskatāmajā gadījumā transportlīdzekļa īpašnieks savas tiesības nevarot

aizstāvēt nedz administratīvā procesa, nedz arī civilprocesa kārtībā, tās tiekot atņemtas pēc būtības.

2.2. Tiesībsargs uzskata, ka CSL 43.⁶ panta trešā un piektā daļa neatbilst Satversmes 92. panta otrajam teikumam, jo neparedz valsts pienākumu noskaidrot un sodīt attiecīgā pārkāpuma faktisko izdarītāju. Šāda situācija esot atzīstama arī par Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk – Konvencija) 6. panta pārkāpumu.

LAPK normas paredzot soda piemērošanu identificējamai personai, kā arī šīs personas informēšanu par pieņemto lēmumu. Piemēram, LAPK 274. pantā paredzēts, ka lēmumā administratīvā pārkāpuma lietā norāda ziņas par personu, uz kuru izskatāmā lieta attiecas. Turklāt CSL 20. panta piektajā daļā ir noteikts transportlīdzekļa īpašnieka pienākums pēc Valsts policijas pieprasījuma sniegt ziņas par personu, kura vadīja transportlīdzekli, ja pārkāpuma konstatēšanas brīdī transportlīdzekļa vadītājs nav noskaidrots. Taču CSL 43.⁶ pantā noteiktā lēmuma pieņemšanas kārtība kā speciāla tiesību norma paredzot no minētajām LAPK normām atšķirīgu risinājumu un pieļaujot, ka valsts var neievērot vienu no administratīvo pārkāpumu procesa pamatprincipiem.

Tiesībsargs uzskata, ka šāda kārtība neatbilst nevainīguma prezumpcijai, proti, principam, ka ikviena persona ir uzskatāma par nevainīgu, kamēr tās vaina nav pierādīta likumā paredzētajā kārtībā. LAPK 272. pantā ir paredzēts iestādes pienākums veikt izmeklēšanu vainīgās personas noskaidrošanai. Tāpēc iestādei esot pienākums noskaidrot konkrētu personu, kas ir izdarījusi LAPK 149.⁸ pantā paredzēto pārkāpumu – pārsniegusi atļauto braukšanas ātrumu.

LAPK 9. panta trešajā daļā paredzēts, ka paaugstinātas bīstamības avota, arī transportlīdzekļa, īpašnieka administratīvās atbildības īpatnības var noteikt citos likumos. Tomēr CSL 43.⁶ pantā ietvertais regulējums neesot uzskatāms par šādas atbildības noteikšanas rezultātu, jo transportlīdzekļa īpašnieka atbildība šajā tiesību normā neesot noteikta.

Šajā sakarā esot jāņem vērā, ka automātiski fiksētu pārkāpumu var izdarīt kā transportlīdzekļa īpašnieks, tā arī cita persona. Ja transportlīdzekļa īpašnieks nav tā pati persona, kas pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadīja transportlīdzekli, tad paziņojums par nesamaksāto naudas sodu tiešā veidā radot nelabvēlīgas sekas un nosakot pienākumus trešajai personai – transportlīdzekļa īpašniekam. Tomēr saskaņā ar LAPK 22. pantu administratīvais sods ir atbildības līdzeklis, kas tiek piemērots, lai personu,

kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu, audzinātu likumu ievērošanas un sadzīves noteikumu cienīšanas garā, kā arī tādēļ, lai tiesību pārkāpējs neizdarītu jaunus pārkāpumus.

3. Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto aktu, – **Saeima** – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 92. pantam.

Pēc Saeimas ieskata, Tiesībsargs vēlējis apstrīdēt nevis atsevišķas normas, kuras paredz sodīšanas par automātiski fiksētiem pārkāpumiem noteikumus, bet visa šā institūta atbilstību Satversmes 92. panta otrajā teikumā nostiprinātajai nevainīguma prezumpcijai. Tādējādi šīs lietas ietvaros esot jāizvērtē nevis atsevišķi katras apstrīdētās normas atbilstība Satversmes 92. panta otrajam teikumam, bet gan tas, vai apstrīdētās normas pēc būtības atbilst nevainīguma prezumpcijas prasībām.

Tiesībsargs pieteikumā neesot apstrīdējis to tiesību normu atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam teikumam, kuras nosaka protokolu-lēmumu apstrīdēt un pārsūdzēt tiesīgo personu loku. Šo normu atbilstību Satversmes 92. pantam pieteikumā formulētā prasījuma robežās neesot iespējams izvērtēt.

3.1. Saeima norāda, ka tiesības uz taisnīgu tiesu nav absolūtas un tās var ierobežot. Tiesības uz taisnīgu tiesu nenozīmējot, ka personai jābūt garantētām tiesībām uz to, ka tiesā tiks izlemts jebkurš tai svarīgs jautājums. CSL 43.⁶ pantā regulētā protokola-lēmuma apstrīdēšanas un pārsūdzēšanas kārtība esot speciāls tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru tiesības pārsūdzēt protokolu-lēmumu ir vienīgi transportlīdzekļa vadītājam.

Tā kā transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, neesot pieļaujama tāda situācija, ka transportlīdzekļa īpašnieks parastos apstākļos nezina, kura persona vadījusi viņam piederošo transportlīdzekli. Turklāt uz transportlīdzekļa īpašnieka īpašo atbildību norādot arī apstākļi, ka saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu viņam ir pienākums apdrošināt savu civiltiesisko atbildību. Līdzīgs rūpības pienākums no transportlīdzekļa īpašnieka varot tikt prasīts arī administratīvi tiesiskajās attiecībās. Apstrīdētās normas paredzot regulējumu tipiskiem gadījumiem, kad nav iestājušies ārkārtēji apstākļi un transportlīdzekļa īpašnieks pats nodevis transportlīdzekli citai personai. Tas nozīmējot, ka viņam, pirmkārt, ir jāpazīst šī persona un, otrkārt, jāspēj ar to vienoties par kopīgu rīcību gadījumā, kad šī persona pārkāpusi ceļu satiksmes noteikumus.

Tādējādi Saeima uzskata, ka apstrīdētajās normās paredzētie transportlīdzekļa īpašnieka pienākumi ir līdzsvaroti ar atbildību, ko tam uzliek transportlīdzeklis kā paaugstinātas bīstamības avots. Savukārt administratīvais process iestādē transportlīdzekļa īpašniekam tiek nodrošināts CSL 43.⁶ panta septītajā un astotajā daļā paredzētajos netipiskajos gadījumos.

3.2. Saeima norāda, ka Satversmes 92. panta otrais teikums paredz tāda paša apjoma tiesību aizsardzību kā Konvencijas 6. pants. Tāpēc tam nevarētu būt plašāks tvērums kā minētajai Konvencijas normai.

Saeima nepiekrīt pieteikumā paustajam viedoklim, ka apstrīdētajās normās paredzētā procedūra kvalificējama kā sodīšana par noziedzīgu nodarījumu Konvencijas 6. panta izpratnē. Atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana pēc sava rakstura neesot uzskatāma par kriminālu nodarījumu. Lai kādu sankciju varētu uzskatīt par kriminālsodu, tai vajagot būt tik stingrai, ka to var pielīdzināt kriminālsodam. Naudas soda maksāšanas pienākums, ja tas nepārsniedz noteiktu apmēru, pats par sevi automātiski neesot uzskatāms par kriminālsodu Konvencijas izpratnē.

Bargākais naudas sods, ko personai var piemērot par automātiski fiksētu pārkāpumu saskaņā ar LAPK 149.⁸ panta divdesmit ceturto daļu, ir četršimt lati. Taču pat šis bargākais iespējamais administratīvais sods nesasniedzot krimināltiesībās paredzētā minimālā naudas soda apmēru. Turklāt citās LAPK 149.⁸ panta daļās paredzētie naudas sodi ir daudz mazāki. Tādējādi apstrīdētajās normās paredzētā procedūra neesot uzskatāma par krimināllietu Konvencijas 6. panta izpratnē un neietilpstot Konvencijas tvērumā. Tas savukārt nozīmē, ka tā neietilpst arī Satversmes 92. panta otrā teikuma tvērumā.

4. Pieaicinātā persona – **Iekšlietu ministrija** – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 92. pantam.

Iekšlietu ministrija uzsver, ka CSL 43.⁶ panta trešajā daļā minētā protokola-lēmuma adresāts ir transportlīdzekļa vadītājs, nevis īpašnieks. Ņemot vērā to, ka transportlīdzekļa vadītājs pārkāpuma automātiskas fiksēšanas gadījumā Valsts policijai nav zināms, protokols-lēmums tiek nosūtīts transportlīdzekļa īpašniekam. Ja transportlīdzekļa īpašnieks nav vadījis transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, viņam saskaņā ar CSL 43. panta 5.² daļu esot pienākums saņemto protokolu-lēmumu nodot attiecīgajam transportlīdzekļa vadītājam. Tādējādi nevarot apgalvot, ka transportlīdzekļa

īpašnieks, ja viņš nav vadījis transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, tiek sodīts par šādu pārkāpumu vai tiek tajā vainots.

Nelabvēlīgas sekas – pienākums maksāt naudas sodu – transportlīdzekļa īpašniekam iestājoties tikai tādā gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs nav samaksājis viņam uzlikto administratīvo sodu LAPK noteiktajā termiņā. Pēc Iekšlietu ministrijas ieskata, šādā gadījumā transportlīdzekļa īpašnieka atbildība izriet no Civillikuma 2347. panta otrās daļas, jo transportlīdzekļa īpašniekam kā rūpīgam un gādīgam saimniekam jāzina, kas attiecīgajā gadījumā bijis transportlīdzekļa vadītājs. Transportlīdzekļa īpašniekam administratīvais sods esot jāsamaksā tikai tad, ja tas rīkojas bezatbildīgi un nezina, kas izmanto viņa transportlīdzekli. Taču šādā gadījumā transportlīdzekļa īpašnieks iegūstot tiesības prasīt no transportlīdzekļa vadītāja naudas summu samaksātā naudas soda apmērā atbilstoši Civillikuma normām.

Attiecībā uz transportlīdzekļa īpašniekam pieejamiem tiesību aizsardzības līdzekļiem Iekšlietu ministrija norāda, ka transportlīdzekļa īpašnieks ir tiesīgs pārsūdzēt paziņojumu par nesamaksātā naudas soda piedziņu, kas tiek izdots gadījumos, kad uzliktais naudas sods nav samaksāts LAPK noteiktajā termiņā.

5. Pieaicinātā persona – **Satiksmes ministrija** – uzskata, ka apstrīdētās normas atbilst Satversmes 92. pantam.

Pēc Satiksmes ministrijas ieskata, procedūra, kādā tiek automātiski fiksēti atļautā braukšanas ātruma pārkāpumi un piemērots sods par šiem pārkāpumiem, nevar tikt pielīdzināta krimināllietai Konvencijas izpratnē.

Latvijā normatīvais regulējums attiecībā uz pārkāpumu automātisku fiksēšanu izveidots 2005. gadā, un kopš tā laika koncepcija par attiecīgo sodu piemērošanas procedūru palikusi nemainīga: situācijās, kurās pārkāpumi tiek fiksēti automātiski, konkrētais pārkāpējs netiek meklēts. Šāda koncepcija esot izstrādāta, izvērtējot citu valstu praksi. Turklāt šādas kārtības izveidošanu esot rosinājusi Eiropas Komisija, aicinot Eiropas Savienības dalībvalstis samazināt administratīvos izdevumus pārkāpēju sodīšanas procesā un pēc iespējas vairāk attīstīt tehnisko līdzekļu izmantošanu pārkāpumu fiksēšanā, nemeklējot konkrēto pārkāpēju un atbildību par pārkāpumiem paredzot transportlīdzekļa īpašniekam.

Arī Satiksmes ministrija norāda, ka saskaņā ar Civillikumu transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, savukārt LAPK 9. panta

trešajā daļā noteikts, ka paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka vai valdītāja administratīvās atbildības īpatnības var noteikt citos likumos. Tādējādi esot attaisnojamas CSL 43.⁶ pantā ietvertā regulējuma atšķirības no vispārējās LAPK paredzētās administratīvo pārkāpumu lietvedības.

6. Pieaicinātā persona – **Tieslietu ministrija** – uzskata, ka Tiesībsargs savā pieteikumā norādījis uz visu apstrīdēto normu neatbilstību nevainīguma prezumpcijai. Proti, ar nevainīguma prezumpciju neesot savienojams tas, ka transportlīdzekļa īpašnieka vaina pārkāpuma izdarīšanā tiek prezumēta, nenoskaidrojot, vai transportlīdzekļa īpašnieks vienlaikus ir bijis arī vadītājs, kurš izdarījis LAPK 149.⁸ pantā paredzētos pārkāpumus, atbildība par kuriem šajā pantā paredzēta tikai transportlīdzekļa vadītājam.

Nevainīguma prezumpcija Satversmes 92. pantā esot nostiprināta kā pamatprincips, kas ievērojams personas vainas pierādīšanā, tomēr tā neesot absolūta un to esot iespējams ierobežot. Likumā varot paredzēt izņēmumus no nevainīguma prezumpcijas tad, ja personas vainas pierādīšana noteiktu kategoriju lietās nav iespējama vai ir tik nesamērīgi apgrūtināša, ka ļauj personai, kura faktiski izdarījusi likuma pārkāpumu, izvairīties no atbildības un nesaņemt sodu. Tādējādi administratīvo pārkāpumu lietās atsevišķās administratīvo pārkāpumu kategorijās likums ļaujot atkāpties no nevainīguma prezumpcijas, vienlaikus paredzot citu pierādīšanas pienākuma izpildes kārtību, piemēram, fakta legālo prezumpciju vai stingri noteikto atbildību.

Pēc Tieslietu ministrijas ieskata, apstrīdēto normu nepilnība izpaužas tādējādi, ka tās neparedz personai iespēju atspēkot fakta legālo prezumpciju, proti, to, ka transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī ir vadījis tā īpašnieks. Tādējādi transportlīdzekļa īpašniekam neesot iespējas izteikt savu viedokli un iesniegt savus pierādījumus, pirms tiek pieņemts lēmums par soda uzlikšanu.

Tomēr esot jāņem vērā, ka CSL 43.⁶ pants un tajā ietilpstošās apstrīdētās normas izsmeltoši nenosaka procedūru, kādā transportlīdzekļa īpašnieks tiek saukts pie administratīvās atbildības. Šis CSL pants gan nosakot veselu virkni administratīvo pārkāpumu lietvedības īpatnību konkrētajā lietu kategorijā, tomēr uz jebkura administratīvā pārkāpuma lietvedību vienlaikus esot attiecināmas arī LAPK normas, kas nosaka šīs lietvedības pamatprincipus. Piemēram, saskaņā ar LAPK 286. panta 3. punktu amatpersona, sagatavojot lietu izskatīšanai, pārlicinās, ka ir pieprasīti lietas izskatīšanai nepieciešamie papildmateriāli, un, ja tādi nav pieprasīti, tos pieprasa un tādējādi dod iespēju

pie administratīvās atbildības saucamajai personai paust savu viedokli par tai uzrādīto apsūdzību, kā arī iesniegt pierādījumus kādas prezumpcijas atspēkošanai gadījumā, kad tāda tikusi piemērota. Tātad, ja apstrīdētās normas neuzskata par speciālajām tiesību normām attiecībā pret LAPK, tad, tās iztulkojot un piemērojot kopsakarā ar LAPK normām, esot iespējams veidot tādu procedūru, kurā tiek ievērotas fakta legālās prezumpcijas piemērošanas prasības.

7. Pieaicinātā persona – **Valsts policija** – norāda, ka tā, izskatot automātiski fiksētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu, pēc savas iniciatīvas neveic darbības, lai noskaidrotu konkrētu fizisko personu, kura pārkāpuma izdarīšanas brīdī ir vadījusi transportlīdzekli, kā arī nelūdz transportlīdzekļa īpašnieku sniegt ziņas par personu, kura vadīja vai bija tiesīga lietot transportlīdzekli.

Valsts policija informē, ka laika posmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. septembrim no visiem apstrīdētajiem protokoliem-lēmumiem aptuveni 40 procentos gadījumu tos apstrīdējuši transportlīdzekļu turētāji vai īpašnieki, bet 60 procentos gadījumu – personas, kas administratīvā pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadījušas transportlīdzekli (*sk. lietas materiālu 143. lpp.*).

8. Pieaicinātā persona – **Dr. iur. Gatis Litvins** – uzskata, ka apstrīdētās normas neatbilst Satversmes 92. pantam.

Izņēmums no vispārējā valsts pienākuma administratīvo pārkāpumu jomā noskaidrot pārkāpuma izdarītāju esot noteikts Ceļu satiksmes likumā, kurā ietvertās tiesību normas esot speciālās tiesību normas iepretim Administratīvā procesa likumā un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā ietvertajām vispārīgajām tiesību normām. Speciālajās tiesību normās esot pieļaujamas atkāpes no vispārīgajiem administratīvo pārkāpumu lietvedības noteikumiem. Tomēr šādām atkāpēm esot zināmas robežas. Speciālais regulējums varot mainīt vispārīgā regulējuma procesuālos noteikumus, piemēram, termiņus, lietu piekritību un strīdu risināšanas pakļautību, tomēr tam vajagot atbilst administratīvo pārkāpumu procesa pamatprincipiem.

G. Litvins norāda, ka administratīvo pārkāpumu procesā valstij ir tiesības paredzēt tiesiskas sekas privātpersonai, kuras darbība vai bezdarbība apdraud valsts un sabiedrības intereses. Tomēr saskaņā ar apstrīdētajām normām atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanas tiesiskās sekas iestājoties

nevis transportlīdzekļa vadītājam, bet gan tā transportlīdzekļa īpašniekam, ar kuru pārkāpums izdarīts. Tādējādi transportlīdzekļa īpašniekam nelabvēlīgas sekas rodoties nevis par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, bet gan par to, ka viņš uzticējies savu īpašumu citai personai. Tomēr transportlīdzeklis esot brīvas ekonomiskās apgrozības priekšmets un tāpēc nevarot prezumēt, ka fiziskajai personai piederošu transportlīdzekli vienmēr vada pati šī persona.

Kāda fakta legālā prezumpcija izpaužoties tādējādi, ka tiesību normā tiek nostiprināts pieņēmums par konkrētu faktu un šis fakts valstij nav jāpierāda. Tomēr fakta legālā prezumpcija neesot absolūta. Tās nostiprināšanā tiesību normās un piemērošanā vajagot ievērot samērīguma principu un nevainīguma prezumpciju, kā arī paredzēt efektīvas iespējas fakta legālo prezumpciju atspēkot. Fakta legālā prezumpcija nedrīkstot pārtapt vainas prezumpcijā. Ja privātpersona apšaubā likumā prezumētu faktu, tai vajagot būt iespējai paust pamatotas šaubas par šādas prezumpcijas atbilstību īstenībai un pierādīt pretējo. Turklāt, lai fakta legālo prezumpciju vispār varētu piemērot, valstij vispirms esot jāpierāda privātpersonas *prima facie* saistība ar pārkāpumu.

G. Litvins neuzskata, ka apstrīdētajās normās ietvertais regulējums efektīvi palīdzētu sasniegt administratīvā soda uzlikšanas mērķus un nodrošināt soda neizbēgamību. Ja vainīgā persona netiek noskaidrota un tās uzvedība netiek koriģēta ar atbilstošu un samērīgu sodu, tad varbūtība, ka šī konkrētā persona neizdarīs jaunus pārkāpumus, esot visai niecīga. Tāpēc sodam vajagot būt personiskam. Sodiem vai citām nelabvēlīgām tiesiskām sekām neesot nozīmes, ja tie nav vērsti uz to, lai ietekmētu likuma pārkāpējus un tādējādi ilgtermiņā uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Ietekmējot pārkāpuma izdarītāju pastarpināti – ar transportlīdzekļa turētāja vai īpašnieka starpniecību civiltiesiskā kārtā, soda mērķis netiekot sasniegts.

G. Litvins atzīst, ka transportlīdzekļa īpašnieks nevar aizbildināties ar to, ka nezina, kam konkrēti uzticējies savu transportlīdzekli, un norāda, ka, paredzot paaugstinātas bīstamības avota turētājam vai īpašniekam pienākumu līdzdarboties administratīvo pārkāpumu izmeklēšanā un valstij izmantojot tādus tehniskos līdzekļus, kuri nodrošina maksimāli plašu informāciju par pārkāpumu, būtu iespējams efektīvi un viegli noskaidrot pārkāpēja personību un pierādīt viņa vainu. Nelabvēlīgas tiesiskās sekas transportlīdzekļa īpašniekam būtu paredzamas tad, ja viņš atsakās sniegt valsts iestādēm informāciju par transportlīdzekļa vadītāju. Tādējādi pastāvot citas, alternatīvas

iespējas nodrošināt valsts pārvaldes efektivitāti un vienlaikus ierobežot privātpersonas pārspīlētu pastāvēšanu uz savām tiesībām, nepamatoti apstrīdot un pārsūdzot valsts iestāžu lēmumus.

Secinājumu daļa

9. Ja pieteikumā Satversmes tiesai apstrīdētā norma attiecas uz plašu atšķirīgu situāciju kopumu, Satversmes tiesai var būt nepieciešams precizēt, ciktāl tā izvērtēs pieteikumā apstrīdētās normas (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 19. jūnija sprieduma lietā Nr. 2008-47-01 6. punktu*). Lietas dalībnieki apstrīdētās normas analizē tiktāl, ciktāl tās paredz procesuālas „īpatnības” attiecībā uz LAPK 149.⁸ pantā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, kas izpaužas kā braukšanas ātruma neievērošana un kas tiek fiksēti automātiski (*sk. lietas materiālu 4., 10., 47., 136. un 155. lpp.*).

Apstrīdētās normas, ciktāl tajās paredzēta iespēja fiksēt pārkāpumus ar videoiekārtām, būtu iespējams piemērot soda uzlikšanai ne vien par LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, bet arī par citiem LAPK desmitās „a” nodaļas pantos paredzētajiem pārkāpumiem. Tomēr nedz pieteikumā, nedz atbildes rakstā apstrīdēto normu piemērošana šādā aspektā nav vērtēta.

Līdz ar to izskatāmās lietas ietvaros Satversmes tiesa apstrīdētās normas izvērtēs tiktāl, ciktāl tās nosaka LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzēto administratīvo pārkāpumu lietvedību.

10. Ievērojot pieteikumā formulēto prasījumu, izskatāmā lieta ierosināta tikai par CSL 43.⁶ panta trešās, piektās, septītās un astotās daļas atbilstību Satversmes 92. pantam. Tomēr pieteikumā izteiktas šaubas arī par citu CSL 43.⁶ panta daļu atbilstību augstāka juridiskā spēka tiesību normām (*sk. lietas materiālu 9.–10. lpp.*).

Savukārt Saeima uzskata, ka pieteikumā apstrīdēts viss ar CSL 43.⁶ pantu izveidotais tiesību institūts, proti, pārkāpumu automātiskās fiksēšanas regulējums un par šādā veidā fiksētiem pārkāpumiem nosakāmā soda uzlikšanas un tā piespiedu izpildes regulējums (turpmāk – Procedūra) (*sk. lietas materiālu 45. lpp.*).

Tādējādi lietas dalībnieki uzskata, ka Procedūru kā vienotu regulējumu nosaka gan apstrīdētās normas, gan arī citas CSL 43.⁶ panta normas, kas regulē minētos jautājumus (turpmāk – apstrīdētais regulējums).

Līdz ar to Satversmes tiesai jālemj, vai izskatāmajā lietā ir iespējams un ir nepieciešams paplašināt prasījuma robežas un izvērtēt visa apstrīdētā regulējuma atbilstību Satversmes 92. pantam.

10.1. Satversmes tiesa var paplašināt prasījuma robežas, ievērojot zināmus kritērijus, visupirms „ciešās saistības koncepciju”. Lai secinātu, vai kādā konkrētā gadījumā prasījuma robežas ir iespējams un nepieciešams paplašināt, jānoskaidro, pirmkārt, vai normas, attiecībā uz kurām prasījums tiek paplašināts, ir tik cieši saistītas ar lietā *expressis verbis* apstrīdētajām normām, ka to izvērtēšana iespējama tā paša pamatojuma ietvaros vai nepieciešama konkrētās lietas izlemšanai, un, otrkārt, vai prasījuma robežu paplašināšana ir nepieciešama Satversmes tiesas procesa principu ievērošanai (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 3. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2007-23-01 17. punktu, 2010. gada 25. novembra sprieduma lietā Nr. 2010-06-01 17.1. punktu un 2011. gada 20. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-72-01 15. punktu*).

10.2. Gan pieteikumā, gan arī atbildes rakstā CSL 43.⁶ pants, ciktāl tas nosaka Procedūru, vērtēts kā vienots regulējums. Dažādus Procedūras posmus vai aspektus reglamentē ne vien apstrīdētās normas, bet arī citas CSL 43.⁶ panta normas, kas pieteikumā nav apstrīdētas, un visas šīs normas ir savstarpēji cieši saistītas. Tā CSL 43.⁶ panta pirmā daļa ir juridiskais pamats pārkāpumu automātiskai fiksēšanai, savukārt šā panta otrajā daļā ir paredzēts par attiecīgajiem pārkāpumiem nosakāmā soda veids un apmērs. CSL 43.⁶ panta ceturtnā un 5.¹ daļa regulē šādu pārkāpumu lietvedības tehnisko norisi un nosaka valsts iestāžu kompetenci šajā jomā. Visbeidzot, CSL 43.⁶ panta 5.¹, 5.² un 5.³ daļa nosaka transportlīdzekļa vadītāja un īpašnieka tiesības un pienākumus šo pārkāpumu lietvedības norisē. Šīs pieteikumā *expressis verbis* neapstrīdētās normas ietekmē apstrīdēto normu saturu un tvērumu. Tāpēc prasījuma robežu paplašināšana ir nepieciešama vispusīgai un objektīvai lietas izskatīšanai.

Prasījuma robežu paplašināšana ir iespējama, jo gan atbildes rakstā, gan arī pieaicināto personu viedokļos pēc būtības vērtētas ne vien apstrīdētās normas, bet viss apstrīdētais regulējums. Līdz ar to lietā sniegtā juridiskā pamatojuma ietvaros ir iespējama apstrīdētā regulējuma izvērtēšana.

Jāņem arī vērā, ka izskatāmā lieta ierosināta pēc Tiesībsarga pieteikuma. Satversmes tiesas likuma 17. panta pirmās daļas 8. punkts un Tiesībsarga

likuma 13. panta 8. punkts paredz, ka Tiesībsargam ir tiesības iesniegt pieteikumu par lietas ierosināšanu Satversmes tiesā, ja institūcija, kas izdevusi apstrīdamo aktu, Tiesībsarga norādītajā termiņā nav novērsusi konstatētos trūkumus. Lai gan minētās normas regulē lietas ierosināšanu Satversmes tiesā un tiešā veidā neattiecas uz prasījuma robežu paplašināšanu pēc Tiesībsarga pieteikuma, tomēr no lietas materiāliem gūstams apstiprinājums tam, ka Tiesībsargs vairākkārt vērsies Saeimā, aicinot izdarīt grozījumus ne vien apstrīdētajās normās, bet visā apstrīdētajā regulējumā (*sk. lietas materiālu 23.–30. lpp.*). Tātad, ja izskatāmās lietas ietvaros atsevišķi apstrīdētā regulējuma aspekti netiktu izvērtēti, Tiesībsargs varētu iesniegt Satversmes tiesā pieteikumu ar mērķi izvērtēt jau vērtētu regulējumu. Šāda situācija nonāktu pretrunā ar procesuālo ekonomiju.

Līdz ar to Satversmes tiesa izskatāmās lietas ietvaros izvērtēs CSL 43.⁶ pantā paredzētā tiesību institūta – pārkāpumu automātiskās fiksēšanas regulējuma un par šādā veidā fiksētiem pārkāpumiem nosakāmā soda uzlikšanas un piespiedu izpildes regulējuma – kā vienota tiesiskā regulējuma atbilstību Satversmes 92. pantam.

11. Satversmes 92. pants nosaka: „Ikviens var aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā. Ikviens uzskatāms par nevainīgu, iekams viņa vaina nav atzīta saskaņā ar likumu. Nepamatota tiesību aizskārums gadījumā ikvienam ir tiesības uz atbilstīgu atlīdzinājumu. Ikvienam ir tiesības uz advokāta palīdzību.”

Atbilstoši pieteikumā formulētajam prasījumam lieta ierosināta par apstrīdēto normu atbilstību visam Satversmes 92. pantam. Satversmes tiesas praksē jau ir noskaidrots katra šā panta teikuma saturs un tvērums.

Satversmes 92. panta pirmajā teikumā ir nostiprinātas ikvienas personas tiesības aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā. Tajā minētais jēdziens „taisnīga tiesa” ietver divus aspektus, proti, „taisnīga tiesa” kā neatkarīga tiesu varas institūcija, kas izskata lietu, un „taisnīga tiesa” kā pienācīgs, tiesiskai valstij atbilstošs process, kura ietvaros lieta tiek izskatīta (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 5. marta sprieduma lietā Nr. 2001-10-01 secinājumu daļas 2. punktu un 2012. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2012-02-0106 11.1. punktu*).

Taisnīga tiesa kā pienācīgs, tiesiskai valstij atbilstošs tiesas process aptver vairākus savstarpēji saistītus elementus, piemēram, tiesības uz pieeju tiesai, pušu līdztiesības principu, tiesības tikt uzklausītam, tiesības uz motivētu

tiesas nolēmumu, tiesības uz pieņemtā nolēmuma pārsūdzību. Tās ir savstarpēji saistītas tiesības (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 8.2. punktu un 2010. gada 17. maija sprieduma lietā Nr. 2009-93-01 8.3. punktu*).

Savukārt Satversmes 92. panta otrais teikums paredz, ka ikviens uzskatāms par nevainīgu, iekams viņa vaina nav atzīta saskaņā ar likumu. Šajā normā ir nostiprināts viens no tiesiskas valsts pamatprincipiem – nevainīguma prezumpcija (*sk. Satversmes tiesas 2006. gada 23. februāra sprieduma lietā Nr. 2005-22-01 4. punktu*). No Satversmes 92. panta otrā teikuma vārdiem „saskaņā ar likumu” izriet arī princips *nullum crimen, nulla poena sine lege*: atzīt personu par vainīgu un piemērot tai sodu var tikai sakarā ar tādu personas rīcību, kas saskaņā ar likumu ir atzīta par prettiesisku (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 16. decembra sprieduma lietā Nr. 2008-09-0106 4.2. punktu*).

Pieteikumā, kā arī pieaicināto personu viedokļos un lietas materiālos atrodamī argumenti tam, ka apstrīdētais regulējums neatbilst Satversmes 92. panta pirmajam teikumam saistībā ar tādiem tiesību uz taisnīgu tiesu aspektiem kā personas tiesības uz pieeju tiesai un tiesības tikt uzklautai. Savukārt atbildes rakstā un vairāku citu pieaicināto personu viedokļos galvenokārt vērtēta apstrīdētā regulējuma atbilstība nevainīguma prezumpcijai, proti, Satversmes 92. panta otrajam teikumam.

Tā Tiesībsargs pieteikumā citastarp norāda uz to, ka Satversmes 92. pantā garantētās tiesības esot atkarīgas no iespējām pieņemt lēmumu apstrīdēt (*sk. lietas materiālu 9. lpp.*), bet transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš nav pārkāpumu izdarījusī persona, neesot paredzētas tiesības apstrīdēt tam nelabvēlīgas sekas izraisošu lēmumu (*sk. lietas materiālu 9.–10. lpp.*). Savukārt Saeima uzskata, ka pieteikumā ir sniegts juridiskais pamatojums tikai par apstrīdētā regulējuma neatbilstību nevainīguma prezumpcijai (*sk. lietas materiālu 44. lpp.*).

Tomēr izlemt, attiecībā uz kuru tiesību normu pieteikumā sniegts juridiskais pamatojums, ir nevis institūcijas, kas izdevusi apstrīdēto aktu, bet Satversmes tiesas kompetencē. Lietas ierosināšanas stadijā to izlemj Satversmes tiesas kolēģija. Taču arī tad, ja Satversmes tiesas kolēģija atteikusies ierosināt lietu par pieteikumā formulēto prasījumu kādā tā daļā, Satversmes tiesa, ņemot vērā Satversmes tiesas procesa principus, ja tas nepieciešams sistēmiskai apstrīdēto normu interpretācijai, var pārbaudīt apstrīdēto normu atbilstību augstāka juridiskā spēka normām arī tajā prasījuma

daļā, par kuru lieta nav ierosināta (*sk. Satversmes tiesas 2006. gada 2. novembra sprieduma lietā Nr. 2006-07-01 14. punktu*). Satversmes tiesa neatkarīgi no institūcijas, kura izdevusi apstrīdēto aktu, izteiktā viedokļa par prasījuma robežām ir tiesīga pārbaudīt apstrīdētā regulējuma atbilstību tādai augstāka juridiskā spēka normas daļai, par kuru lieta ir ierosināta. Turklāt lietas sagatavošanas gaitā Saeimai attiecībā uz šo prasījuma daļu uzdoti papildu jautājumi (*sk. lietas materiālu 130.–134. lpp.*), tā ir iepazinusies ar lietas materiāliem un atbilstoši Satversmes tiesas likuma 28.¹ panta otrajai daļai tai bija tiesības izteikt savu viedokli. Tomēr Saeima šīs tiesības nav izmantojusi.

Līdz ar to Satversmes tiesa izvērtēs apstrīdētā regulējuma atbilstību Satversmes 92. panta pirmajam un otrajam teikumam, ņemot vērā, ka šajos teikumos paredzētas savstarpēji cieši saistītas tiesības.

12. Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta atziņa, ka starptautiskās cilvēka pamattiesību normas un to piemērošanas prakse konstitucionālo tiesību līmenī kalpo par interpretācijas līdzekli pamattiesību un tiesiskas valsts principu satura un apjoma noteikšanai, ciktāl tas nenoved pie Satversmē nostiprināto pamattiesību aizsardzības apjoma samazināšanas vai šo tiesību ierobežošanas (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 13. maija sprieduma lietā Nr. 2004-18-0106 secinājumu daļas 5. punktu, 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01 12.1. punktu un 2012. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2012-02-0106 11.2. punktu*).

Satversmes tiesa ir secinājusi, ka Satversmes 92. panta pirmais un otrais teikums visupirms interpretējami kopsakarā ar Konvencijas 6. pantu un tās Septītā protokola 2. pantu. Vienlaikus Satversmes tiesas praksē ir nostiprināta atziņa, ka Satversmes 92. pantā ietvertais jēdziens „savas tiesības un likumiskās intereses” ir plašāks nekā Konvencijas 6. panta pirmajā daļā paredzētās tiesības uz taisnīgu tiesu saistībā ar „izvirzītās apsūdzības pamatotību”, piemēram, ciktāl tas attiecas uz tādiem tiesību uz taisnīgu tiesu elementiem kā tiesas pieejamība vai tiesības tikt uzklautam (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 5. marta sprieduma lietā 2001-10-01 5. punktu un 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 10.2. punktu*). Savukārt citi tiesību uz taisnīgu tiesu elementi, tajā skaitā Satversmes 92. panta otrajā teikumā paredzētā nevainīguma prezumpcija, pieder pie tādām Satversmes 92. pantā ietvertajām tiesībām, kuras nodrošināmas tikai, izskatot lietas par „izvirzītās apsūdzības

pamatotību” (*sal. ar Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 10.3. punktu*).

Tātad, lai noskaidrotu Satversmes 92. pantā ietverto pamattiesību aizsardzības līmeni konkrētajā gadījumā, Satversmes tiesa vispirms izvērtēs, vai apstrīdētais regulējums ir uzskatāms par daļu no tāda procesa, kas ietilpst Konvencijas 6. panta tvērumā.

13. Lietas materiālos pamatots gan viedoklis, ka LAPK normās paredzētie administratīvie pārkāpumi, par kuriem piemēro sodu saskaņā ar apstrīdēto regulējumu, ietilpst Konvencijas 6. panta pirmās un otrās daļas tvērumā (*sk. lietas materiālu 7.–8., 137. un 154.–155. lpp.*), gan arī viedoklis, ka šādi pārkāpumi Konvencijas tvērumā neietilpst, jo tiem nav krimināltiesiska rakstura (*sk. lietas materiālu 46. un 146. lpp.*).

Konvencijas 6. pantā garantētās tiesības uz taisnīgu tiesu kopumā attiecas tikai uz tādu procesu, kas saistīts ar personai „izvirzītās apsūdzības pamatotību krimināllietā” (Konvencijas 6. panta pirmā daļa) jeb tās apsūdzēšanu „noziedzīgā nodarījumā” (Konvencijas 6. panta otrā daļa) vai šādas personas „civilo tiesību un pienākumu noteikšanu” (Konvencijas 6. panta pirmā daļa). Satversmes tiesa jau vairākkārt norādījusi, ka Konvencijas 6. pantā ietvertie jēdzieni „krimināllietā” un „noziedzīgs nodarījums” ir interpretējami autonomi un šādas interpretācijas rezultāts var atšķirties no šā jēdziena izpratnes Latvijas nacionālajās tiesībās (*sk. Satversmes tiesas 2002. gada 20. jūnija sprieduma lietā Nr. 2001-17-0106 6.1. punktu un 2012. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2012-02-0106 13. punktu*).

13.1. Satversmes tiesa ir norādījusi trīs alternatīvus kritērijus, kurus piemērojot var konstatēt, vai attiecīgā situācija ietilpst Konvencijas 6. pantā lietoto jēdzienu „izvirzītās apsūdzības pamatotība krimināllietā” un „apsūdzība noziedzīgā nodarījumā” tvērumā. Šie kritēriji ir šādi:

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

2) konkrētā nodarījuma raksturs un smagums;

3) attiecīgajai personai par konkrēto nodarījumu potenciāli draudošā soda bardzība.

Lai pārkāpumu atzītu par „noziedzīgu nodarījumu” Konvencijas 6. panta izpratnē, pietiek ar to, ka šāds pārkāpums atbilst vismaz vienam no minētajiem kritērijiem (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā*

Nr. 2008-04-01 10.1. punktu). Šos kritērijus Satversmes tiesa definējusi, atsaucoties uz Eiropas Cilvēktiesību tiesas (turpmāk arī – ECT) judikatūru (sk. ECT 1976. gada 8. jūnija sprieduma lietā „Engel and Others v. the Netherlands” 82. punktu). Lai arī laikā pēc minētā Satversmes tiesas sprieduma Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūra attīstījies, minētie kritēriji pēc būtības palikuši nemainīgi (sk., piemēram, ECT 2009. gada 10. februāra sprieduma lietā „Sergey Zolotukhin v. Russia” 52.–56. punktu).

13.2. Ievērojot minētos kritērijus, Satversmes tiesa izvērtēs, vai soda piemērošana par LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem ietilpst Konvencijas 6. panta tvērumā.

13.2.1. Apstrīdētais regulējums ir ietverts speciālā likumā – Ceļu satiksmes likumā, savukārt attiecīgais administratīvais sods – Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Tādējādi, raugoties no Latvijas nacionālo tiesību viedokļa, šāds administratīvais sods neietilpst krimināltiesību sfērā. Līdz ar to šāda soda piemērošana neatbilst pirmajam kritērijam.

13.2.2. Saskaņā ar Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūru pārkāpuma raksturs var būt izsecināms gan no tiesību normā paredzētā pārkāpuma būtības, gan no tā tiesiskajām sekām. Ja runa ir par pārkāpuma būtību, tad sevišķi svarīgi ir tas, uz kādu personu loku regulējums tiek attiecināts. Fakts, ka regulējums ir vērsts uz sabiedrību kopumā, norāda uz šā regulējuma krimināltiesisko raksturu. Savukārt attiecībā uz pārkāpuma tiesiskajām sekām ir svarīgs regulējuma raksturs un funkcijas, kas sankcijai piemīt tiesību sistēmā kopumā (sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 10.1.2. punktu).

Attiecībā uz vairākām LAPK normām Satversmes tiesa jau secinājusi, ka tajās paredzētie sodi uzskatāmi par kriminālsodu Konvencijas izpratnē, un īpaši uzsvērusi, ka tiem piemīt gan sodošā, gan preventīvā funkcija, kas atbilst arī kriminālsoda piemērošanas mērķiem (sk. Satversmes tiesas 2002. gada 20. jūnija spriedumu lietā Nr. 2001-17-0106 un 2012. gada 18. oktobra sprieduma lietā Nr. 2012-02-0106 16. punktu). Ja attiecīgais sods pēc sava rakstura un būtības atbilst otrajam kritērijam, tā smagumam nav jāsasniedz trešajā kritērijā paredzētais apmērs.

Savukārt Eiropas Cilvēktiesību tiesā ir izveidojusies judikatūra lietās par taisnīga tiesas procesa nodrošināšanu saistībā ar tādiem pārkāpumiem ceļu satiksmē, kuri nav bijuši paredzēti attiecīgo valstu krimināllikumos un par

kuriem uzliktais sods nav bijis ievērojams vai būtisks (*sk., piemēram, ECT 2010. gada 18. marta spriedumu lietā „Krumpholz v. Austria”*). Turklāt Eiropas Cilvēktiesību tiesa norādījusi, ka arī nelieli ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi ir uzskatāmi par noziedzīgu nodarījumu Konvencijas 6. panta izpratnē (*sk. ECT 1984. gada 21. februāra sprieduma lietā „Öztürk v. Germany” 46.–54. punktu un 1987. gada 25. augusta sprieduma lietā „Lutz v. Germany” 182. punktu*), un secinājusi, ka arī par šādu pārkāpumu nosakāmā soda uzlikšanas procedūra ietilpst Konvencijas 6. panta tvērumā (*sk. ECT 2004. gada 19. oktobra lēmumu lietā „Falk v. the Netherlands”*).

Arī tiesību zinātnē norādīts, ka „administratīvā pārkāpuma lietas pēc savas būtības ir pielīdzināmas krimināllietām” (*Litvins G., Aperāne K. Administratīvā pārkāpuma lietvedība ceļu satiksmē. Rīga, 2011, 7. lpp.*) un ka „administratīvā pārkāpuma lietas ir uzskatāmas par krimināllietām Konvencijas 6. panta izpratnē, jo saistītas ar krimināltiesiskai sankcijai pielīdzināma soda – naudas soda vai aresta – piemērošanu. Gan naudas sodam, gan arestam piemīt kriminālsfēras sankcijai raksturīgais sodošais raksturs, līdz ar to šīs sankcijas atbilst krimināllietas sankcijai” (*Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VIII nodaļa. Cilvēka pamattiesības. Autoru kolektīvs prof. R. Baloža zinātniskā vadībā. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011, 144.–145. lpp.*).

Līdz ar to sods, ko piemēro par LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, ir pielīdzināms kriminālsodam Konvencijas izpratnē un no Satversmes 92. panta izriet valsts pienākums noteikt tādu šā soda piemērošanas procedūru, kas atbilst šajā pantā paredzētajam pamattiesību aizsardzības līmenim.

14. Lai izvērtētu apstrīdētā regulējuma atbilstību Satversmes 92. pantam, ir jānoskaidro, vai un kādas nelabvēlīgas sekas personām tas var radīt.

14.1. Saskaņā ar CSL 43.⁶ panta trešo, piekto un 5.² daļu par automātiski fiksētu pārkāpumu bez transportlīdzekļa vadītāja klātbūtnes tiek sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols-lēmums, kas ne vēlāk kā triju darbdienu laikā pēc tā pieņemšanas tiek nosūtīts transportlīdzekļa īpašniekam. Īpašniekam ir pienākums nodot šo protokolu personai, kura pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadīja transportlīdzekli.

Apstrīdētajā regulējumā *expressis verbis* nav paredzēts nedz tas, kam un par ko tiek uzlikts sods, nedz arī tas, kam un kādā termiņā tas jāsamaksā. Savukārt LAPK 149.⁸ pants paredz, ka attiecīgo administratīvo sodu uzliek transportlīdzekļa vadītājam.

Atbilstoši CSL 43.⁶ panta septītajai daļai gadījumā, kad ar protokolu-lēmumu uzliktais naudas sods nav samaksāts LAPK noteiktajā termiņā, transportlīdzekļa īpašniekam rodas nelabvēlīgas sekas. Proti, attiecīgajās valsts informācijas sistēmās tiek izdarīta atzīme par aizliegumu līdz naudas soda samaksai veikt valsts tehnisko apskati transportlīdzeklim, ar kuru izdarīts pārkāpums, un reģistrēt to šajās sistēmās. Savukārt atbilstoši CSL 43.⁶ panta astotajai daļai gadījumā, kad uzliktais naudas sods nav samaksāts LAPK noteiktajā termiņā, tas (izņemot vienīgi gadījumu, kad pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ) tiek piedzīts no transportlīdzekļa īpašnieka (turpmāk arī – apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas).

CSL 20. panta piektā daļa paredz, ka transportlīdzekļa īpašniekam ir pienākums pēc Valsts policijas pieprasījuma sniegt ziņas par personu, kura vadīja vai bija tiesīga lietot transportlīdzekli. Tomēr, kaut arī transportlīdzekļa īpašniekam minētie pienākumi ir uzlikti, atbilstoši apstrīdētajam regulējumam pat tādā gadījumā, kad īpašnieks var ne vien uzrādīt personu, kura attiecīgā pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadīja transportlīdzekli, bet arī pierādīt, ka transportlīdzeklis bija nodots tieši šīs personas rīcībā, nav paredzēta kārtība, kādā viņš pats pēc savas iniciatīvas var šo informāciju paziņot valsts institūcijām un prasīt, lai nelabvēlīgās sekas uzreiz iestātos attiecīgajam transportlīdzekļa vadītājam. Valsts policija savā viedoklī norāda, ka tā, lemjot par soda uzlikšanu par automātiski fiksētu pārkāpumu, pēc savas iniciatīvas neveic darbības, lai noskaidrotu konkrētu fizisko personu, kura attiecīgā pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadījusi transportlīdzekli, kā arī nelūdz transportlīdzekļa īpašnieku sniegt ziņas par personu, kura šo transportlīdzekli vadīja. Pēc Valsts policijas ieskata, apstrīdētais regulējums tai pēc būtības liedzot šādi rīkoties (*sk. lietas materiālu 143. lpp.*).

14.2. Ievērojot minēto, apstrīdētajā regulējumā paredzētās Procedūras piemērošanā var veidoties vairākas faktiskās situācijas:

1) administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas ir arī tā īpašnieks. Šādā gadījumā vai nu sods, vai arī apstrīdētajā regulējumā

paredzētās nelabvēlīgās sekas skar personu, kura ir vainīga pārkāpuma izdarīšanā;

2) administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas tiesiski lieto transportlīdzekli, bet nav tā īpašnieks. Transportlīdzekļa īpašnieks protokolu-lēmumu nodod šai personai, un tā labprātīgi, ievērojot LAPK noteikto termiņu, samaksā uzlikto sodu. Šādā gadījumā sods skar personu, kura ir vainīga administratīvajā pārkāpumā. Savukārt apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas nevienai personai neskar;

3) administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas tiesiski lieto transportlīdzekli, bet nav tā īpašnieks. Transportlīdzekļa īpašnieks protokolu-lēmumu šai personai nenodod. Šādā gadījumā apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas skar īpašnieku tāpēc, ka viņš nav izpildījis savu pienākumu nodot protokolu-lēmumu personai, kura vadīja transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī;

4) administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas tiesiski lieto transportlīdzekli, bet nav tā īpašnieks. Transportlīdzekļa īpašnieks protokolu-lēmumu šai personai nodod, taču tā nesamaksā sodu noteiktajā termiņā. Šādā gadījumā apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas īpašnieku skar tāpēc, ka cita persona nav izpildījusi savu pienākumu samaksāt administratīvo sodu. Tātad pēc būtības nelabvēlīgas sekas skar personu, kura nav vainīga kāda priekšraksta neievērošanā. Vienīgā iespēja, kā īpašnieks var izvairīties no šīm nelabvēlīgajām sekām, ir samaksāt naudas sodu par citas personas izdarītu pārkāpumu;

5) administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas nav tā īpašnieks, prettiesiski valdot transportlīdzekli. Atbilstoši CSL 43.⁶ panta septītajai daļai transportlīdzekļa īpašniekam šādā gadījumā nelabvēlīgas sekas nerodas, jo attiecīgajās valsts informācijas sistēmās atzīmi par aizliegumu līdz naudas soda samaksai veikt valsts tehnisko apskati transportlīdzeklī, ar kuru izdarīts pārkāpums, dzēš, ja tiek konstatēts, ka pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ.

Līdz ar to ceturtajā norādītajā situācijā apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas var skart tādu transportlīdzekļa īpašnieku, kurš nav vainojams prettiesiskā rīcībā. Tāpēc Satversmes tiesa vispirms izvērtēs, vai tiesiskais regulējums, kas pieļauj šādu situāciju, atbilst Satversmes 92. panta otrajam teikumam.

15. Tiesībsargs norāda, ka sods ir likumā valsts noteikts ietekmēšanas un piespiedu līdzeklis, ko piemēro personai, kura izdarījusi sodāmu tiesību pārkāpumu. Ja soda izpilde skar personu, kura attiecīgo pārkāpumu nav izdarījusi, tas esot Satversmes 92. panta otrajā teikumā un Konvencijas 6. panta otrajā daļā nostiprinātās nevainīguma prezumpcijas pārkāpums.

15.1. Nevainīguma prezumpcija ir konstitucionāla pamattiesība, kas galvenokārt izpaužas kriminālprocesā. Tās saturs ir atklāts Satversmes tiesas praksē (*sk. Satversmes tiesas 2006. gada 23. februāra sprieduma lietā Nr. 2005-22-01 4. punktu*). Nevainīguma prezumpcijas būtība ir tāda, ka nodrošināt pietiekamus pierādījumus par personas vainu attiecīgajā nodarījumā ir apsūdzības uzturētāja, nevis apsūdzētā pienākums. Tomēr tas nenozīmē, ka likumā nav pieļaujams ietvert prezumpciju par kādiem faktiskiem apstākļiem, kas savukārt norāda uz kādas personas vai personu grupas vainu vai atbildību (*sk. Grabenwarter C. Europäische Menschenrechtskonvention. München: C. H. Beck, 2005, 335. lpp.*).

Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir secinājusi, ka personas tiesības tikt uzskatītai par nevainīgu un likt apsūdzībai pierādīt pret to vērstos apgalvojumus nav absolūtas. Tā kā fakta legālā prezumpcija darbojas ikvienā tiesību sistēmā, Konvencija to principā neaizliedz – ar nosacījumu, ka Konvencijas dalībvalstis šo prezumpciju piemēro saprātīgi, ņemot vērā tās piemērošanas riskus un saglabājot privātpersonai tiesības uz aizstāvību (*sk. ECT 1988. gada 7. oktobra sprieduma lietā „Salabiaku v. France” 28. punktu*). Turklāt konkrēti saistībā ar ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir atzinusi, ka fakta legālā prezumpcija var būt pamatā pat transportlīdzekļa īpašnieka stingrajai atbildībai jeb atbildībai bez vainas (*sk. ECT 2004. gada 19. oktobra lēmumu lietā „Falk v. the Netherlands”*).

Arī Satversmes tiesa ir secinājusi, ka tiesības uz taisnīgu tiesu nevar uzskatīt par absolūtām (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 4. janvāra sprieduma lietā Nr. 2004-16-01 7.1. punktu*). Nenoliedzot nevainīguma prezumpcijas sevišķo nozīmi kriminālprocesā, pieņemums, ka tā ir absolūta, nonāktu pretrunā ar Satversmes vienotības principu un citām personām Satversmē paredzētajām pamattiesībām, kā arī ar citām Satversmes normām (*sal. ar Satversmes tiesas 2002. gada 22. oktobra sprieduma lietā Nr. 2002-04-03 secinājumu daļas 2. punktu*). Tāpēc pieteikumā ietvertais apgalvojums, ka

Satversmes 92. pants paredz valsts pienākumu katrā gadījumā noskaidrot konkrētu personu, kas izdarījusi LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā pantā paredzētos pārkāpumus, nav pamatots.

Satversmes 92. panta otrajā teikumā noteiktā pamattiesība – nevainīguma prezumpcija – nav absolūta un noteiktos gadījumos ļauj likumdevējam paredzēt fakta legālo prezumpciju arī tādās tiesiskajās attiecībās, uz kurām šī pamattiesība attiecas.

15.2. Ņemot vērā minēto, lai izvērtētu, vai Satversmes 92. panta otrais teikums pieļauj atkāpes no prasības, ka personai nav jāpierāda savs nevainīgums, un vai konkrētajos apstākļos ir pieļaujama fakta legālā prezumpcija, kumulatīvi jānoskaidro, vai fakta legālā prezumpcija:

1) ir pienācīgā kārtā noteikta likumā un tiek viennozīmīgi attiecināta uz precīzi definētām, specifiskām situācijām. Proti, jānoskaidro, vai šāda prezumpcija likumā ir paredzēta *expressis verbis* un vai to ir paredzēts attiecināt uz ierobežotu situāciju loku;

2) ir noteikta leģitīma mērķa sasniegšanai. Proti, jāpārlicinās, vai šāda prezumpcija ir noteikta kādu būtisku valsts, sabiedrības vai privātpersonu interešu aizsargāšanai;

3) tiek līdzsvarota, nodrošinot personai citas tiesību uz taisnīgu tiesu saturā ietilpstošās procesuālās garantijas, turklāt tādas, ko persona var pietiekami viegli īstenot. Proti, ir jānoskaidro, vai personai, attiecībā uz kuru fakta legālā prezumpcija tiek piemērota, vienlaikus tiek nodrošināta iespēja ar tās rīcībā jau esošajiem vai tai vienkāršā veidā iegūstamiem pierādījumiem atspēkot šo prezumpciju un tādējādi tomēr pierādīt savu nevainīgumu (*sal. ar ECT 1988. gada 7. oktobra sprieduma lietā „Salabiaku v. France” 26.–30. punktu un 2004. gada 30. marta sprieduma lietā „Radio France and Others v. France” 24. punktu*).

Līdz ar to izvērtējams, vai apstrīdētais regulējums skar nevainīguma prezumpciju un atbilst visiem minētajiem kritērijiem.

15.3. Lietas materiālos atrodami atšķirīgi viedokļi par to, kāda veida atbildība paredzēta transportlīdzekļa īpašniekam, uz kāda juridiskā pamata iestājas apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas un vai apstrīdētais regulējums paredz fakta legālo prezumpciju.

Tieslietu ministrija uzskata, ka apstrīdētajā regulējumā transportlīdzekļa īpašnieka vaina attiecīgo Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzēto pārkāpumu izdarīšanā tiek prezumēta, nenoskaidrojot, vai tas

vienlaikus ir arī transportlīdzekļa vadītājs, kurš faktiski izdarījis pārkāpumu. Taču transportlīdzekļa īpašnieks var būt arī juridiskā persona, bet juridiskā persona kā juridiska fikcija nevar vadīt transportlīdzekli.

Augstākās tiesas judikatūrā ir nostiprināta atziņa, ka administratīvā pārkāpuma protokols-lēmums ir administratīvais akts, kas tiek izdots attiecībā uz individuāli noteiktu fizisko personu – konkrēto transportlīdzekļa vadītāju, kas ir zināms transportlīdzekļa īpašniekam (*sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2007. gada 26. janvāra lēmuma lietā Nr. SKA-107 11. punktu*).

Savukārt, pēc Iekšlietu ministrijas ieskata, transportlīdzekļa īpašnieka atbildība izriet no Civillikuma 2347. panta otrās daļas un ir saistīta ar viņa kā rūpīga un gādīga saimnieka pienākumu zināt, kas attiecīgajā gadījumā bijis transportlīdzekļa vadītājs. Tomēr šis Civillikuma pants paredz īpašnieka civiltiesisko, nevis administratīvo atbildību.

CSL 20. panta otrajā un trešajā daļā noteikts, ka transportlīdzekļa īpašnieks nedrīkst dot atļauju vadīt transportlīdzekli personai, kura ir alkoholisko dzērienu vai apreibinošu vielu ietekmē vai kurai nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļa vadītāja apliecības. Savukārt minētās normas piektā daļa paredz, ka transportlīdzekļa īpašniekam ir pienākums pēc Valsts policijas pieprasījuma sniegt ziņas par personu, kura vadīja vai bija tiesīga lietot transportlīdzekli. Taču ne CSL 20. pants, ne citas CSL normas, ne arī citi normatīvie akti neparedz nedz administratīvā soda uzlikšanu transportlīdzekļa īpašniekam, nedz arī prezumpciju, ka transportlīdzekļa īpašnieks bijis tā vadītājs automātiski fiksēta pārkāpuma izdarīšanas brīdī.

CSL 43.⁶ panta astotajā daļā ir paredzēts, ka tad, ja transportlīdzekļa vadītājam uzliktais naudas sods nav samaksāts norādītajā termiņā, tas piedzenams no transportlīdzekļa īpašnieka. Tādējādi šī tiesību norma paredz transportlīdzekļa īpašniekam atbildību par vadītājam uzliktā naudas soda samaksas termiņa neievērošanu. Tomēr šo normu nevar uzskatīt par tādu, kas paredzētu transportlīdzekļa īpašnieka atbildību par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kuri izdarīti ar tam piederošu transportlīdzekli.

Līdz ar to normatīvajos aktos nav paredzēta transportlīdzekļa īpašnieka vaina vai atbildība par administratīvajiem pārkāpumiem, kurus cita persona izdarījusi ar tā īpašumā esošu transportlīdzekli.

15.4. Tiesībsargs uzskata, ka LAPK 272. pantā ir noteikts vispārējs valsts pienākums veikt izmeklēšanu vainīgās personas noskaidrošanai, tātad arī

pienākums noskaidrot konkrētu personu, kura izdarījusi LAPK 149.⁸ pantā paredzēto pārkāpumu. Pretrunā ar šo pienākumu esot apstrīdētais regulējums, kas pārkāpuma automātiskas fiksēšanas gadījumā neparedz konkrētas personas noskaidrošanu.

Satversmes tiesa jau norādījusi, ka Saeimai ir rīcības brīvība izvēlēties, kurā no vairākiem likumiem tā iekļauj attiecīgu regulējumu (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 16. aprīļa lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2007-21-01 17. punktu*). Tāpēc pats par sevi fakts, ka likumdevējs CSL speciālajās tiesību normās ir paredzējis transportlīdzekļa īpašniekam pienākumus, piemēram, pienākumu zināt, kuras personas valdījumā atrodas vai ir atradies transportlīdzeklis konkrētā laika posmā, vai pienākumu nodot protokolu-lēmumu personai, kura konkrētajā brīdī ir vadījusi transportlīdzekli, nenonāk pretrunā ar Satversmes 92. pantu. Transportlīdzeklis ir uzskatāms par paaugstinātas bīstamības avotu, un tā īpašniekam valsts var noteikt sevišķus pienākumus un paredzēt sodu par šo pienākumu nepildīšanu. Šādu pienākumu nastas samērīgums no konstitucionāli tiesiskā viedokļa būtu izvērtējams galvenokārt Satversmes 105. panta kontekstā. Tomēr izskatāmajā lietā apstrīdētā regulējuma konstitucionalitāte šādā aspektā netiek apšaubīta.

Pretrunā ar Satversmes 92. pantu nav arī fakts, ka Ceļu satiksmes likumā ietvertas speciālas tiesību normas, kurās atbildība un soda uzlikšana par administratīvajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē ir regulēta citādi nekā Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā ietvertajās vispārējās tiesību normās. LAPK normas ir ietvertas likumā, un tām ir tāds pats juridiskais spēks kā CSL normām. Vienāda juridiskā spēka tiesību normu savstarpējās atbilstības izvērtēšana nav Satversmes tiesas kompetencē. Turklāt LAPK 9. panta trešajā daļā ir tieši paredzēts, ka paaugstinātas bīstamības avota – tāpat arī mehanizēta transportlīdzekļa – īpašnieka administratīvās atbildības īpatnības var noteikt citos likumos.

Tas, kāda skaidrības pakāpe tiesību normai jāsasniedz gadījumā, kad personai tiek piemērots sods, kas pielīdzināms kriminālsodam, izvērtējams, galvenokārt ņemot vērā Satversmes 92. panta otrajā teikumā paredzētās specifiskās prasības.

15.5. Kā norādīts šā sprieduma 11. punktā, no Satversmes 92. panta otrā teikuma vārdiem „saskaņā ar likumu” izriet princips *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).

Turklāt Satversmes 92. panta normas šajā aspektā interpretējamas kopsakarā ar Satversmes 90. pantu. Satversme paredz personas subjektīvās publiskās tiesības tikt informētai par tās tiesībām un arī pienākumiem. Likumdevēja pieņemtajai normai jābūt formulētai tā, lai indivīds, nepieciešamības gadījumā atbilstoši konsultējoties, varētu šo normu saprast un regulēt savu rīcību (*sk. Satversmes tiesas 2011. gada 30. marta sprieduma lietā Nr. 2010-60-01 15.2. punktu un 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 7.2. punktu*).

15.6. Ja Ceļu satiksmes likumā būtu paredzēta transportlīdzekļa īpašnieka atbildība par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, tad Satversmes 92. pants kopsakarā ar 90. pantu prasītu, lai šāds pienākums un atbildība Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā un Ceļu satiksmes likumā būtu noteikta atbilstoši principam *nullum crimen, nulla poena sine lege*. Jāatzīmē, ka CSL 43.⁶ panta otrā daļa 2005. gada 26. maija likuma redakcijā paredzēja, ka administratīvo sodu par automātiski fiksētu pārkāpumu piemēro transportlīdzekļa īpašniekam, izņemot gadījumu, kad pārkāpuma izdarīšanas brīdī transportlīdzeklis nav atradies īpašnieka valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ. Tādējādi iepriekš spēkā bijušais regulējums paredzēja transportlīdzekļa īpašnieka atbildību par pārkāpumiem, kas izdarīti ar viņam piederošu transportlīdzekli.

Apstrīdētais regulējums ir paredzēts sodīšanai par LAPK 149.⁸ pantā norādītajiem pārkāpumiem. Savukārt LAPK 149.⁸ panta pirmā līdz divdesmit ceturta daļa paredz, ka attiecīgo administratīvo sodu uzliek transportlīdzekļa vadītājam. Apstrīdētā regulējuma mērķis ir izveidot procesu soda piemērošanai gadījumos, kad pārkāpums fiksēts specifiskā veidā. Apstrīdētais regulējums paredz transportlīdzekļa īpašniekam pienākumu saņemto lēmumu nodot konkrētajam transportlīdzekļa vadītājam. Tomēr nedz LAPK, nedz arī CSL normas neparedz sodu par šā pienākuma neizpildi.

Eiropas Komisijas vadībā veiktajā pētījumā par kopējo transporta attīstības politiku, uz kuru atsaukusies Satiksmes ministrija, norādīts, ka „braukšanas ātruma kontrole ar tehniskiem līdzekļiem ir jāattīsta tālāk un jāveicina tās plašāka izmantošana. Lai uzlabotu šīs automātiskās kontroles darbības un izmaksu efektivitāti, dažās valstīs ir nepieciešams izdarīt attiecīgas izmaiņas tiesību aktos, lai par ātruma pārkāpumiem atbildību varētu noteikt transportlīdzekļa īpašniekam” (*sk. CORDIS. Managing Speeds of Traffic on European Roads, <http://cordis.europa.eu/transport/src/masterrep.htm#3.7>*,

aplūkots 2013. gada 6. martā). Proti, šajā pētījumā ir rekomendēts pieņemt tādu tiesisko regulējumu, kas *expressis verbis* paredzētu īpašnieka atbildību par pārkāpumiem, kuri izdarīti ar viņam piederošo transportlīdzekli. Pretēji Satiksmes ministrijas apgalvotajam Latvija šim ieteikumam nav sekojusi, jo atbildība par attiecīgajiem pārkāpumiem paredzēta nevis transportlīdzekļa īpašniekam, bet gan tā vadītājam.

Tā kā nedz apstrīdētais regulējums vai citas CSL normas, nedz LAPK 149.⁸ pants, nedz arī citi tiesību akti neparedz, ka par šajā LAPK pantā minētā pārkāpuma izdarīšanu pie atbildības būtu saucams transportlīdzekļa īpašnieks, tāds pieņēmums, ka transportlīdzekļa īpašnieks ir atbildīgs par minētajā normā paredzēto pārkāpumu, visupirms nonāktu pretrunā ar principu *nullum crimen, nulla poena sine lege*.

Tātad apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš nav vadījis transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, iestājas sakarā ar citas personas izdarītu administratīvo pārkāpumu.

15.7. Eiropas Cilvēktiesību tiesa savulaik, izskatot lietu par transportlīdzekļa īpašnieka atbildību Austrijā tādā situācijā, ja ar tam piederošu transportlīdzekli izdarīts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, bet īpašnieks atsakās uzrādīt transportlīdzekļa vadītāju, konstatēja, ka Austrijas tiesību aktos nebija ietverta prezumpcija, ka transportlīdzekļa īpašnieks uzskatāms par personu, kas šo transportlīdzekli vadījusi pārkāpuma izdarīšanas brīdī, ja vien viņš nepierāda pretējo. Tāpat Austrijas tiesību aktos nebija paredzēta īpašnieka atbildība par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti ar viņam piederošu transportlīdzekli. Ņemot vērā šos apstākļus, Eiropas Cilvēktiesību tiesa secināja, ka Austrijas valsts institūcijas, šādu prezumpciju tomēr piemērojot, ir pārlikušas pierādīšanas pienākumu no apsūdzības uz privātpersonu.

Šādas situācijas pieļaujamību no nevainīguma prezumpcijas viedokļa Eiropas Cilvēktiesību tiesa izvērtēja kopsakarā ar personai pieejamiem tiesību aizsardzības līdzekļiem. Konstatējot, ka konkrētajā gadījumā nav bijuši nodrošināti tādi tiesību aizsardzības līdzekļi, kas personai ļautu pierādīt tās nevainīgumu, Eiropas Cilvēktiesību tiesa secināja, ka, piemērojot minēto prezumpciju iepriekš norādītajos apstākļos, ne vien pierādīšanas pienākums, bet arī atbildība par pārkāpuma izmeklēšanas procesu ir pārliekta uz privātpersonas pleciem, un atzina, ka tādējādi ir noticis Konvencijas 6. panta

pirmās un otrās daļas pārkāpums (sk. ECT 2010. gada 18. marta sprieduma lietā „Krumpholz v. Austria” 40. un 41. punktu).

Arī izskatāmajā lietā apstrīdētais regulējums pēc būtības paredz nevis fakta legālo prezumpciju (pieņēmumu, ka īpašnieks vadījis transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī), bet gan pārliet pienākumus (identificēt vainīgo personu un panākt, ka tā samaksā sodu) no valsts institūcijām uz privātpersonu – transportlīdzekļa īpašnieku.

Šādā gadījumā izvērtējama nevis apstrīdētā regulējuma atbilstība nevainīguma prezumpcijai, bet gan tas, vai apstrīdētais regulējums atbilst Satversmes 92. panta pirmajā teikumā paredzētajām procesuālajām garantijām, proti, tiesībām tikt uzklautam un tiesībām uz pieeju tiesai.

16. Satversmes tiesa ir norādījusi, ka „taisnīguma princips ietver prasības, kas nepieciešamas taisnīgai lietu izskatīšanas procedūrai, un viena no šādām prasībām ir *audiatur et altera pars*. Tas nozīmē, ka abām procesa pusēm ir tiesības izklāstīt savu viedokli attiecīgajā jautājumā, tas ir, tiesības tikt uzklautam izskatāmajā lietā” (Satversmes tiesas 2003. gada 23. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2002-20-0103 5. punkts). Satversmes tiesa arī ir secinājusi, ka cilvēka cieņa prasa, lai indivīds nebūtu tikai procesa objekts, bet viņam ir jādod iespēja izteikties, pirms tiek pieņemts lēmums, kas skar viņa tiesības, proti, skartajam procesa dalībniekam dodama iespēja izteikt savu viedokli apmērā, kas ir samērīgs ar procesa priekšmetu un draudošās sankcijas smagumu (sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 11. punktu).

16.1. Neatkarīgi no tā, vai attiecīgo pārkāpumu izdarījis transportlīdzekļa vadītājs, kurš nav šā transportlīdzekļa īpašnieks, vai vadītājs, kurš ir transportlīdzekļa īpašnieks, apstrīdētais regulējums attiecīgi paredz šīm personām uzlikt sodu vai pienākumu nodrošināt soda samaksu. Taču apstrīdētais regulējums neparedz šīm personām iespēju izteikt savu viedokli par pārkāpuma esamību un tā apstākļiem vēl pirms soda uzlikšanas. Līdz ar to apstrīdētais regulējums ierobežo šo personu tiesības tikt uzklautam.

Ja pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas nav šā transportlīdzekļa īpašnieks, tad īpašniekam nav iespējams norādīt personu, kura pārkāpumu izdarījusi un kurai likumā paredzēta atbildība par šo pārkāpumu. Turklāt īpašniekam tiek liegtas tiesības tikt uzklautam, pirms viņam iestājas apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas.

Līdz ar to apstrīdētās normas paredz tiesību uz taisnīgu tiesu elementa – tiesību tikt uzklausītam – ierobežojumu.

16.2. Satversmes tiesa ir secinājusi, ka tiesības uz taisnīgu tiesu var ierobežot, tostarp var ierobežot arī personas tiesības tikt uzklausītai pirms soda uzlikšanas. Tomēr šādam ierobežojumam jābūt paredzētam likumā, noteiktam ar leģitīmu mērķi un jāatbilst samērīguma principam.

Turklāt gadījumā, ja personai nav paredzētas tiesības tikt uzklausītai pirms soda uzlikšanas, ir jāpārlicinās, vai personai vismaz pēc tam ir nodrošināta pienācīga iespēja izteikt savu viedokli tiesā (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 13. punktu*).

Līdz ar to apstrīdētā regulējuma atbilstība tiesībām tikt uzklausītam izvērtējama vienlaikus ar tā atbilstību tiesībām uz pieeju tiesai.

17. Tiesības uz taisnīgu tiesu nozīmē arī to, ka personai ir tiesības uz pieeju tiesai (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2006. gada 14. marta sprieduma lietā Nr. 2005-18-01 8. punktu*). Turklāt Satversmes 90. pants kopsakarā ar 92. panta pirmo teikumu noteic, ka likumdevēja pieņemtajām procesuālajām tiesību normām, kas regulē pieeju tiesai, ir jābūt pietiekami skaidrām un nepārprotamām (*sk. Satversmes tiesas 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 7.3. punktu*).

Tiesībsargs norāda, ka apstrīdētajā regulējumā paredzētās nelabvēlīgās sekas rodas transportlīdzekļa īpašniekam, taču viņam neesot pieejami tiesību aizsardzības līdzekļi, ar kuriem šādas sekas varētu novērst. Savukārt Saeima un vairākas pieaicinātās personas uzskata, ka administratīvo procesu iestādē un tiesā transportlīdzekļa īpašniekam pietiekamā apmērā nodrošina iespēja apstrīdēt un pārsūdzēt paziņojumu par nesamaksāto naudas sodu, kā arī netipisko gadījumu regulējums CSL 43.⁶ panta septītajā un astotajā daļā.

Kā secināts šā sprieduma 16.1. punktā, apstrīdētajā regulējumā nav paredzēta kārtība, kādā transportlīdzekļa īpašnieks varētu informēt valsts varas institūcijas, ka viņš nav vadījis transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, un norādīt personu, kura to ir darījusi.

CSL 43.⁶ panta ceturtnā daļa 2005. gada 26. maija likuma redakcijā paredzēja: „Ja transportlīdzekļa īpašnieks (valdītājs, turētājs) apstrīd vai pārsūdz pieņemto lēmumu un, izskatot iesniegumu vai sūdzību, ir noskaidrots transportlīdzekļa vadītājs, sodu par izdarīto pārkāpumu piemēro transportlīdzekļa vadītājam.” Šī norma ar spēkā esošo regulējumu tika aizstāta

pēc Satiksmes ministrijas parlamentārā sekretāra priekšlikuma likumprojekta „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā” trešajā lasījumā 2005. gada 15. decembrī (*sk. Latvijas Republikas 8. Saeimas likumprojektu Nr. 1356, http://helios-web.saeima.lv/saeima8/mek_reg.fre, aplūkots 2013. gada 6. martā*).

Spēkā esošajā CSL 43.⁶ panta piektajā daļā noteikts, ka protokolu-lēmumu var apstrīdēt un pārsūdzēt transportlīdzekļa vadītājs, kurš pārkāpuma fiksēšanas brīdī vadīja transportlīdzekli. Savukārt transportlīdzekļa īpašniekam, kurš nav izdarījis pārkāpumu, bet kuram naudas soda samaksas termiņa neievērošanas gadījumā iestājas nelabvēlīgas sekas, šādu tiesību nav.

Saskaņā ar LAPK 279. panta pirmo daļu persona, kura saukta pie administratīvās atbildības, kā arī cietušais administratīvā pārkāpuma lietā pieņemto lēmumu var apstrīdēt augstākā iestādē. Ja augstākas iestādes nav, lēmumu var pārsūdzēt tiesā. Savukārt saskaņā ar LAPK 288. pantu augstākas iestādes pieņemtu lēmumu persona, kura saukta pie administratīvās atbildības, kā arī cietušais var pārsūdzēt tiesā pēc deklarētās dzīvesvietas, juridiskā persona – pēc tās juridiskās adreses Latvijā. Tādējādi personai, kura saukta pie atbildības par LAPK 149.⁸ panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzētā pārkāpuma izdarīšanu, proti, transportlīdzekļa vadītājam, ir tiesības vērsties tiesā.

Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments savā praksē ir atzinis, ka transportlīdzekļa īpašnieks (kas nav pārkāpumu izdarījušais transportlīdzekļa vadītājs) nav persona, par kuru pieņemts lēmums administratīvā pārkāpuma lietā, tādēļ šai personai nav tiesību pārsūdzēt lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā (*sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2006. gada 15. marta sprieduma lietā Nr. SKA-102 11. punktu*). Tāds secinājums tiek pamatots ar apsvērumu, ka transportlīdzekļa īpašnieka tiesības vai tiesiskās intereses ar lēmumu, kas pieņemts par transportlīdzekļa vadītāja administratīvo sodīšanu, netiek skartas (*sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2006. gada 24. oktobra lēmuma lietā Nr. SKA-569 9.2. punktu*).

Vienlaikus administratīvo tiesu praksē ir nostiprināta atziņa, ka transportlīdzekļa īpašnieks (kas nav transportlīdzekļa vadītājs, kurš izdarījis attiecīgo administratīvo pārkāpumu) var pārsūdzēt tiesā paziņojumu par nesamaksāto naudas sodu kā administratīvo aktu. Proti, no CSL 43.⁶ panta 5.² daļas un astotās daļas tiek izsecināts: ja transportlīdzekļa īpašnieks nav tā pati persona, kas attiecīgajā brīdī bijusi šā transportlīdzekļa vadītājs, tad

paziņojums par nesamaksāto naudas sodu, kas pēc būtības ir lēmuma par administratīvo pārkāpumu izpildes procesā pieņemts dokuments, tiešā veidā rada tiesiskas sekas trešajai personai – transportlīdzekļa īpašniekam. Šajā gadījumā paziņojums par nesamaksāto naudas sodu ir uzskatāms par administratīvo aktu un transportlīdzekļa īpašnieks to var pārsūdzēt tiesā (*sal. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2007. gada 26. janvāra lēmuma lietā Nr. SKA-107 8. un 9. punktu*).

Tātad transportlīdzekļa īpašnieks var pārsūdzēt tiesā tikai paziņojumu par nesamaksāto naudas sodu. Tas nozīmē, ka viņam vispirms ir jāsigaida apstrīdētajā regulējumā paredzēto nelabvēlīgo seku iestāšanās. Tādējādi īpašniekam nav iespējams apstrīdēt uzlikto sodu un norādīt uz pārkāpuma apstākļiem vai patieso pārkāpuma izdarītāju pat tad, ja viņam ir pamatota pārliecība, ka pārkāpumu izdarījusī persona sodu nesamaksās (piemēram, šī persona mirusi, atzīta par rīcībnespējīgu vai izbraukusi no valsts) vai ka samaksātā naudas soda atgūšana no šīs personas nebūs iespējama (piemēram, persona atzīta par maksātnespējīgu). Turklāt tad, ja šāds paziņojums tiek apstrīdēts, administratīvajai tiesai jāpārliecinās vienīgi par to, vai pastāv apstrīdētajā regulējumā paredzētie apstākļi, proti, vai sods nav samaksāts, taču tiesa nevērtē soda uzlikšanas pamatotību.

Līdz ar to šādā gadījumā transportlīdzekļa īpašnieka tiesības uz pieeju tiesai ir ierobežotas.

18. Satversmes tiesa ir secinājusi, ka Satversmes 92. panta pirmajā teikumā garantētās tiesības uz brīvu pieeju tiesai var ierobežot tikai pašos nepieciešamākajos gadījumos. Ja šāds ierobežojums tomēr ir noteikts, tad jāizvērtē, vai tas izdarīts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu likumu, vai ierobežojumam ir leģitīms mērķis un vai ierobežojums ir samērīgs ar šo mērķi (*sk. Satversmes tiesas 2003. gada 27. jūnija sprieduma lietā Nr. 2003-04-01 secinājumu daļas 1.2. punktu, 2010. gada 7. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-01-01 12. punktu un 2012. gada 20. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2011-16-01 9. punktu*).

Līdz ar to izvērtējams, vai minētie Satversmes 92. panta pirmajā teikumā paredzēto pamattiesību ierobežojumi atbilst attiecīgajiem kritērijiem.

18.1. Apstrīdētais regulējums ir pieņemts un izsludināts Satversmē un Saeimas kārtības rullī paredzētajā kārtībā.

Līdz ar to no apstrīdētā regulējuma izrietošie pamattiesību ierobežojumi ir noteikti ar likumu.

18.2. Ikviena pamattiesību ierobežojuma pamatā ir jābūt apstākļiem un argumentiem, kādēļ tas vajadzīgs, proti, ierobežojumam ir jābūt noteiktam svarīgu interešu – leģitīma mērķa – labad (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2006. gada 14. marta sprieduma lietā Nr. 2005-18-01 13. punktu*).

Nosakot tiesību ierobežojumus, pienākums uzrādīt un pamatot šādu ierobežojumu leģitīmo mērķi Satversmes tiesas procesā ir institūcijai, kas izdevusi apstrīdēto aktu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 12. punktu*). Saeima atbildes rakstā šādu mērķi nav norādījusi. Tomēr no Saeimas atbildes raksta un papildus sniegtās informācijas izriet, ka apstrīdēto normu leģitīmais mērķis ir saistīts ar transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota iespēju nodarīt kaitējumu personām.

Satversmes tiesa secinājusi, ka valstij ir pienākums sargāt personas dzīvību ne vien no valsts pašas darbībām, bet arī no citu personu darbībām. Turklāt minētais valsts pienākums ietver ne vien uz cilvēku dzīvības aizsardzību vērstu normu izdošanu, bet arī efektīvas šo normu izpildes uzraudzības sistēmas izveidošanu (*sk. Satversmes tiesas 2010. gada 7. janvāra sprieduma lietā Nr. 2009-12-03 14.2. punktu*).

Viens no CSL mērķiem, kas norādīts šā likuma 2. panta 1. punktā, 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.

Saskaņā ar ceļu satiksmes jomā veiktajiem pētījumiem ātruma pārsniegšana, kas ir lielākā ceļu satiksmes drošības problēma gan Latvijā, gan visā Eiropā, ievērojami palielina ne vien negadījumu risku, bet arī varbūtību, ka negadījums būs smags vai pat ar letālām sekām (*sk. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding/index_lv.htm un http://www.etsc.eu/documents/05.05%20-%20Press%20release_PIN%20Flash%2016.pdf, aplūkoti 2013. gada 6. martā*).

Tāpat pasākumi, kurus valsts veic, lai novērstu ātruma ierobežojuma pārkāpumus, ir vērsti uz citu cilvēku tiesību – tiesību uz dzīvību un tiesību uz veselību, kā arī īpašuma tiesību – aizsardzību.

Kā norāda Iekšlietu ministrija, transportlīdzekļa vadītāja meklēšana pēc pārkāpuma automātiskas fiksēšanas prasītu no valsts nesamērīgi lielus resursus

un personām būtu visai plašas iespējas izvairīties no administratīvās atbildības par izdarītajiem pārkāpumiem. Tas savukārt radītu nesodāmības sajūtu un varētu novest pie sabiedriskās kārtības nopietnas traucēšanas (*sk. lietas materiālu 149. lpp.*).

Attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir atzinusi, ka šajā jomā Konvencijas dalībvalstis savos tiesību aktos var paredzēt ne vien fakta legālo prezumpciju, bet pat transportlīdzekļa īpašnieka stingro atbildību. Šāda rīcība ir attaisnojama, lai paaugstinātu ceļu satiksmes drošības līmeni, lai automātiski fiksētie ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi nepaliktu nesodīti un lai pārkāpumu izmeklēšana un sodīšana par tiem neradītu pārmērīgu slogu valsts iestādēm (*sk. ECT 2004. gada 19. oktobra lēmumu lietā „Falk v. Netherlands”*).

Līdz ar to apstrīdētajā regulējumā noteiktajiem tiesību uz taisnīgu tiesu ierobežojumiem ir leģitīms mērķis – citu personu tiesību aizsardzība.

18.3. Lai noskaidrotu, vai ir ievērots samērīguma princips, jāizvērtē:

1) vai likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai;

2) vai nav saudzējošāku līdzekļu šā mērķa sasniegšanai;

3) vai labums, ko 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. 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*).

18.3.1. Likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai, ja ar konkrēto tiesisko regulējumu šis mērķis tiek sasniegts.

Lietā nav strīda par to, ka apstrīdētais regulējums leģitīmo mērķi sasniedz gadījumos, kad automātiski fiksētā pārkāpumā vainīgā persona – transportlīdzekļa īpašnieks, ja viņš pats vadījis transportlīdzekli, vai transportlīdzekļa vadītājs, kurš nav tā īpašnieks, – samaksā uzlikto sodu.

Savukārt attiecībā uz gadījumiem, kad transportlīdzekļa īpašnieks nav automātiski fiksētā pārkāpumā vainīgā persona, taču ir spiests samaksāt sodu transportlīdzekļa vadītāja vietā, lietas dalībnieku viedokļi atšķiras.

Var piekrist G. Litvina viedoklim: ja vainīgā persona netiek noskaidrota un tās uzvedība netiek koriģēta ar atbilstošu un samērīgu sodu, šī persona netiek motivēta atturēties no jaunu pārkāpumu izdarīšanas (*sk. lietas materiālu*

158. lpp.). Līdz ar to viens no administratīvās sodīšanas mērķiem – speciālā pārkāpumu prevencija – netiek sasniegts.

Tomēr šajos gadījumos tiek sasniegts cits administratīvā soda mērķis – vispārējā pārkāpumu prevencija. Proti, pārkāpumu automatiska fiksēšana palielina veiktās kontroles apjomu un līdz ar to iespējamību, ka pārkāpumam sekos sods. Tas attur citas personas no pārkāpumu izdarīšanas.

Līdz ar to apstrīdētais regulējums ir piemērots legītimā mērķa sasniegšanai.

18.3.2. Apstrīdētajās normās 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*).

Lietas materiālos ir informācija par iespējamiem alternatīviem legītimā mērķa sasniegšanas līdzekļiem.

Pirmkārt, Tiesībsargs ir norādījis uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu automatiskās fiksēšanas regulējumu Lietuvas Republikā. Šajā valstī izmantotās iekārtas fiksē ne vien transportlīdzekli, ar kuru izdarīts pārkāpums, bet arī tā vadītāju. Policija transportlīdzekļa īpašniekam nosūta paziņojumu par pārkāpuma faktu. Minētajā paziņojumā tiek norādīts laiks, kad īpašniekam jāierodas policijā, lai izskatītu jautājumu par soda uzlikšanu. Policijas darbiniekiem ir jānoskaidro, vai īpašnieks un vadītājs, kuru fiksējusi automatiskās kontroles iekārta, ir viena un tā pati persona (*sk. lietas materiālu 9. lpp.*).

Otrkārt, G. Litvins norāda uz Igaunijas Republikā spēkā esošo regulējumu. Šajā valstī īpašniekam tiek nosūtīts paziņojums par to, ka ar viņa transportlīdzekli pārkāpti ceļu satiksmes noteikumi. Pēc paziņojuma saņemšanas īpašniekam ir tiesības vērsties policijā un sniegt informāciju par patieso transportlīdzekļa vadītāju (*sk. lietas materiālu 159. lpp.*). Tādējādi automatiski fiksētais pārkāpums ir pamats lietvedības uzsākšanai.

Treškārt, lietas materiālos atrodama informācija, ka regulējums, kas paredz meklēt pārkāpumu izdarījušo transportlīdzekļa vadītāju, ir spēkā Vācijā un Zviedrijā, bet Nīderlandē, Francijā, Itālijā un Beļģijā darbojas apstrīdētajam regulējumam līdzīgs tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram konkrētais pārkāpējs pēc vispārējā principa netiek meklēts (*sk. lietas materiālu 20. lpp.*). Tomēr šādos gadījumos transportlīdzekļa īpašniekam ir pieejami atbilstoši tiesību aizsardzības līdzekļi un ir paredzēta kārtība, kādā viņš pēc savas

iniciatīvas var norādīt personu, kura vadījusi transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī.

Taču, risinot atsevišķus jautājumus Latvijas tiesību sistēmā, citu valstu tiesiskais regulējums nevar tikt piemērots tieši, izņemot likumā norādītos gadījumus. Salīdzinošo tiesību analīzē vienmēr jāņem vērā atšķirīgais tiesiskais, sociālais, politiskais, vēsturiskais un sistēmiskais konteksts (*sk. Satversmes tiesas 2007. gada 8. jūnija sprieduma lietā Nr. 2007-01-01 24.1. punktu un 2011. gada 14. marta sprieduma lietā Nr. 2010-51-01 17. punktu*). Salīdzinošo tiesību metode nevar tikt pilnībā izslēgta, tomēr līdzīgām tiesību normām vai tiesību institūtiem dažādās valstīs var būt ļoti atšķirīgs saturs (*sk. Satversmes tiesas 2012. gada 1. novembra sprieduma lietā Nr. 2012-06-01 13.3.3. punktu*). Tāpēc konkrētajā gadījumā šāda regulējuma spēkā esamība citās valstīs nav pietiekams pamats, lai secinātu, ka Latvijas apstākļos pastāv kāds alternatīvs legītimā mērķa sasniegšanas līdzeklis.

Turklāt minēto citās valstīs pieņemto regulējumu ieviešanas gadījumā būtu jāreķinās ar papildu darba apjomu valsts institūcijām, un līdz ar to nav iespējams apgalvot, ka šādi regulējumi sasniegtu legītimo mērķi tieši tādā pašā kvalitātē.

Līdz ar to lietā nav pamatots, ka pastāvētu alternatīvi līdzekļi, ar kuriem legītimo mērķi var sasniegt tādā pašā kvalitātē.

18.3.3. Izvērtējot pamattiesību ierobežojuma atbilstību legītimajam 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. Tādējādi Satversmes tiesai jānoskaidro šajā lietā līdzsvarojamās intereses un jānoteic, kurām no šīm interesēm būtu piešķirama prioritāte.

18.3.3.1. Ciktāl Satversmes 92. pantā noteikto pamattiesību ierobežojums attiecas uz transportlīdzekļa vadītāju un izpaužas tādējādi, ka viņš netiek uzklauts pirms soda uzlikšanas, ir jāņem vērā, ka apstrīdētais regulējums nosaka procedūru, kādā piemērojams administratīvais sods par administratīvu pārkāpumu ar visai vienkāršu saturu. Tā konstatēšanai nav nepieciešama sarežģītu apstākļu noskaidrošana. Ja pārkāpums tiek fiksēts automātiski, ir jāreķinās ar iespēju, ka konkrētā ierīce nav bijusi pienācīgā tehniskā kārtībā, taču nevar rasties bažas, ka šī ierīce pieļāvusi subjektīvu attieksmi pret pārkāpumu izdarījušo personu. Turklāt, kā secināts šā sprieduma 17. punktā, transportlīdzekļa vadītājam, lai arī pēc soda uzlikšanas, tomēr ir

iespēja izteikt savu viedokli, apstrīdot un pārsūdzot protokolu-lēmumu, un iestāde vai tiesa, ja nepieciešams, var grozīt uzliktā soda apmēru vai pavisam atbrīvot personu no soda.

Valsts policija ir sniegusi informāciju, ka laika posmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. septembrim tā pieņēmusi 269 743 protokolus-lēmumus par automātiski fiksētiem administratīvajiem pārkāpumiem. No šiem lēmumiem apstrīdēti 5 778 lēmumi (*sk. lietas materiālu 143. lpp.*). Šie dati norāda, ka lietās par automātiski fiksētiem pārkāpumiem ceļu satiksmē strīdi rodas samērā reti – aptuveni divos procentos gadījumu.

Labums, ko sabiedrība gūst no iespējas efektīvi disciplinēt transportlīdzekļu vadītājus, izpaužas personu dzīvības un veselības aizsardzībā, kā arī sabiedriskās kārtības nodrošināšanā. Savukārt labums, ko sabiedrība gūst no procesa vienkāršošanas, neuzliekot valsts institūcijām pienākumu pēc savas iniciatīvas noskaidrot, kura persona vadījusi transportlīdzekli pārkāpuma izdarīšanas brīdī, izpaužas gan procesa raitumā un efektivitātē, gan arī tā izmaksu samazinājumā un līdz ar to valsts budžeta līdzekļu ietaupījumā. Tāpat tiek panākta visu šajā procesā iesaistīto personu laika ekonomija, jo laiku ietaupa arī persona, kurai uzlikts sods un kura nenoliedz savu vainu. Šī persona nav spiesta tērēt laiku, ierodoties iestādē vai sniedzot paskaidrojumus rakstveidā.

Tātad apstrīdētais regulējums, ciktāl tas attiecas uz gadījumiem, kad Satversmes 92. pantā noteikto pamattiesību ierobežojums rodas transportlīdzekļa vadītājam un izpaužas tādējādi, ka persona pirms soda uzlikšanas netiek uzklausīta, ir samērīgs. Līdz ar to šajā daļā apstrīdētais regulējums atbilst Satversmes 92. pantam.

18.3.3.2. Ciktāl apstrīdētais regulējums attiecas uz gadījumiem, kad Satversmes 92. pantā noteikto pamattiesību ierobežojums rodas transportlīdzekļa īpašniekam, kurš nav pārkāpumu izdarījušais transportlīdzekļa vadītājs, un vadītājs attiecīgo sodu nesamaksā, personai noteiktais pamattiesību ierobežojums ir būtiskāks. Proti, transportlīdzekļa īpašnieks var pārsūdzēt tiesā tikai paziņojumu par nesamaksāto naudas sodu. Savukārt administratīvajai tiesai jāpārlicinās vienīgi par to, vai pastāv apstrīdētajā regulējumā paredzētie apstākļi, proti, vai sods nav samaksāts, taču šajā administratīvā procesa stadijā tiesai nav jāizvērtē soda uzlikšanas pamatotība (*sk. šā sprieduma 17. punktu*). Līdz ar to var veidoties tāda situācija, ka valsts savu pienākumu – ar valsts rīcībā esošajiem izmeklēšanas un

piespiedu līdzekļiem noskaidrot pārkāpēju un piespiest to samaksāt sodu – pēc būtības pārliek uz privātpersonas pleciem, prasot, lai privātpersona samaksā sodu faktiskā pārkāpēja vietā un pēc tam ar tās rīcībā esošajiem līdzekļiem pati risina tiesiskās attiecības ar pārkāpēju.

Nenoliedzot to, ka īpašnieks ar civiltiesiskiem līdzekļiem var mēģināt panākt, lai pārkāpējs būtu spiests izjust nelabvēlīgās sekas, tomēr jāņem vērā, ka šādā gadījumā nepieciešams, lai īpašnieks vispirms samaksā attiecīgo sodu. Pretējā gadījumā īpašniekam iestātos nelabvēlīgas sekas, kas tam liegtu, piemēram, savlaicīgi veikt transportlīdzekļa tehnisko apskati un tādējādi arī izmantot šo transportlīdzekli ceļu satiksmē.

No minētā izriet, ka transportlīdzekļa īpašnieks, kas nav bijis transportlīdzekļa vadītājs automātiski fiksētā pārkāpuma izdarīšanas brīdī, pirms nelabvēlīgo seku iestāšanās netiek uzklauts un viņam nav tiesību apstrīdēt protokolu-lēmumu. Turklāt normatīvajos aktos nav paredzēta kārtība, kādā viņš varētu savlaicīgi uzrādīt valsts institūcijām transportlīdzekļa vadītāju, ja viņam tas ir zināms. Proti, īpašniekam vispār nav procesuālu iespēju savlaicīgi uzrādīt vainīgo personu un tādējādi novērst sev nelabvēlīgas sekas. Šādā gadījumā tiesības uz taisnīgu tiesu personai tiek atņemtas pēc būtības.

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka tiesību uz taisnīgu tiesu ierobežojumi nevar būt tādi, kas pēc būtības liedz īstenot šīs tiesības. Tiesības vērsties tiesā var ierobežot tikai tiktāl, ciktāl tās netiek atņemtas pēc būtības (*sk. Satversmes tiesas 2008. gada 5. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-04-01 13. punktu*).

Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa konkrēti attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem ir atzinusi: ja personai netiek nodrošināti pietiekami tiesību aizsardzības līdzekļi, turklāt uz to tiek pārlikts pierādīšanas pienākums un atbildība par procesu, tas ir atzīstams par tiesību uz taisnīgu tiesu pārkāpumu (*sk. ECT 2010. gada 18. marta sprieduma lietā „Krumpholz v. Austria”, 41. punktu*).

Labums, ko sabiedrība gūst no iespējas efektīvi disciplinēt transportlīdzekļu vadītājus, pārkāpumus fiksējot automātiski, un kas izpaužas personu dzīvības un veselības aizsardzībā, kā arī sabiedriskās kārtības nodrošināšanā, var tikt nodrošināts gan gadījumā, ja transportlīdzekļa īpašniekam pēc protokola-lēmuma saņemšanas ir iespēja norādīt valsts institūcijai transportlīdzekļa vadītāju, kurš izdarījis pārkāpumu, gan arī tādā gadījumā, ja šādas iespējas nav. Taču tāda situācija, ka pārkāpumā patiesi vainīgā persona nelabvēlīgās sekas var arī neizjust, ja transportlīdzekļa

īpašnieks attiecīgo sodu samaksā un nevērš piedziņu pret transportlīdzekļa vadītāju, minēto labumu nevis palielina, bet samazina.

Labums, ko sabiedrība gūst, uzliekot īpašniekam pienākumu nodrošināt naudas soda samaksu par pārkāpumu, kuru viņš pats nav izdarījis, izpaužas valsts iestādē notiekošā procesa vienkāršošanā, tā izmaksu samazināšanā un valsts budžeta papildināšanā, iekasējot administratīvo sodu. Taču šis labums neatsver to, ka attiecīgajai personai tiesības uz taisnīgu tiesu ir atņemtas pēc būtības.

Tādējādi apstrīdētais regulējums, ciktāl tas neparedz transportlīdzekļa īpašniekam tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt protokolu-lēmumu gadījumā, kad automātiski fiksētu pārkāpumu izdarījis šā transportlīdzekļa vadītājs, kura valdījumā transportlīdzeklis atradies uz tiesiska pamata, neatbilst samērīguma principam un līdz ar to arī Satversmes 92. pantam.

19. 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. Saskaņā ar Satversmes tiesas likuma 31. panta 11. punktu gadījumā, kad Satversmes tiesa kādu spēkā esošu tiesību normu atzīst par neatbilstošu augstāka juridiskā spēka tiesību normai, tai jānosaka brīdis, ar kuru attiecīgā norma zaudē spēku.

Satversmes tiesai, izmantojot Satversmes tiesas likuma 32. panta trešajā daļā piešķirtās tiesības, iespēju robežās ir jāgādā par to, lai situācija, kāda varētu veidoties no brīža, kad apstrīdētās normas tiek atzītas par spēku zaudējušām, līdz brīdim, kad likumdevējs to vietā pieņems jaunas normas, neradītu personām Satversmē garantēto pamattiesību aizskārumu, kā arī nenodarītu būtisku kaitējumu valsts vai sabiedrības interesēm (*sk. Satversmes tiesas 2005. gada 16. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-12-0103 25. punktu un 2013. gada 31. janvāra sprieduma lietā Nr. 2012-09-01 16.1. punktu*).

Apstrīdētā regulējuma atbilstību Satversmei iespējams panākt, ne vien grozot vai atzīstot par spēku zaudējušām atsevišķas tajā ietvertās normas, bet arī citādi, piemēram, izdarot grozījumus Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā vai citos tiesību aktos. Ne vien tiesības, bet arī pienākums izstrādāt un pieņemt regulējumu, kas izšķir nozīmīgus valsts un sabiedriskās dzīves jautājumus, ir Saeimai (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 21. decembra*

sprieduma lietā Nr. 2009-43-01 35.3. punktu). Tādējādi izvēlēties attiecīgo risinājumu ir nevis Satversmes tiesas, bet gan likumdevēja tiesības un pienākums. Apstrīdētais regulējums par spēkā neesošu būtu atzīstams tikai tādā gadījumā, ja Saeima šo pienākumu savlaicīgi neizpildītu.

Tātad, lai nodrošinātu apstrīdētā regulējuma atbilstību Satversmei, Saeimai jāizdara grozījumi tiesību aktos. Minētā pienākuma izpildei nepieciešams laiks, tādēļ lietā piemērots risinājums ir apstrīdētā regulējuma atzīšana par spēkā neesošu ar konkrētu brīdi nākotnē.

Taču, nosakot brīdi, ar kuru apstrīdētais regulējums zaudēs spēku, Satversmes tiesai pēc iespējas jāgādā arī par to, lai šā regulējuma izstrādes laikā personām netiktu nesamērīgi aizskartas pamattiesības. Satversmes tiesas likums piešķir pašai tiesai pilnvaras lemt par sprieduma izpildes nodrošināšanu, proti, noteikt savu spriedumu tiesiskās sekas. Vienlaikus likums konstitucionālajai tiesai ne vien dod pilnvaras, bet arī uzliek atbildību par to, lai tās spriedumi sociālajā realitātē nodrošinātu tiesisko stabilitāti un noteiktību (*sk. Satversmes tiesas 2009. gada 21. decembra sprieduma lietā Nr. 2009-43-01 35.1. punktu un 2013. gada 31. janvāra sprieduma lietā Nr. 2012-09-01 16.3. punktu*).

Satversmes tiesa secinājusi: ja ir aizskartas personai Satversmē noteiktās pamattiesības, šī persona ir tiesīga vērsties tiesā, atsaucoties tieši uz attiecīgo Satversmes normu (*sk. Satversmes tiesas 2001. gada 5. decembra sprieduma lietā Nr. 2001-07-0103 secinājumu daļu*).

Izskatāmajā lietā Satversmes tiesa vērs uzmanību uz to, ka līdz jauna tiesiskā regulējuma pieņemšanai transportlīdzekļa īpašnieka tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt CSL 43.⁶ pantā paredzēto protokolu-lēmumu nodrošināmas, tieši piemērojot Satversmes 92. pantu. Proti, apstrīdētajā regulējumā paredzētās tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt protokolu-lēmumu piešķiramas ne vien transportlīdzekļa vadītājam, kurš pārkāpuma automātiskās fiksēšanas brīdī vadīja transportlīdzekli, bet arī transportlīdzekļa īpašniekam, kurš pārkāpuma automātiskās fiksēšanas brīdī transportlīdzekli nevadīja.

Nolēmumu daļa

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

nosprieda:

1. Atzīt Ceļu satiksmes likuma 43.⁶ pantu, ciktāl tas neparedz tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt protokolu-lēmumu mehāniskā transportlīdzekļa īpašniekam (turētājam), kurš nav bijis transportlīdzekļa vadītājs brīdī, kad izdarīts pārkāpums, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtām vai videoiekārtām), neapturot transportlīdzekli, par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam un spēkā neesošu no 2013. gada 1. oktobra, ja likumdevējs līdz minētajam datumam nav pilnveidojis tiesību aktos paredzēto regulējumu atbilstoši šajā spriedumā norādītajam.

2. Atzīt Ceļu satiksmes likuma 43.⁶ pantu, ciktāl tas nosaka ceļu satiksmes pārkāpumu fiksēšanu ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtām vai videoiekārtām), neapturot transportlīdzekli, kā arī soda piemērošanas un izpildes regulējumu, pārējā daļā par atbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam.

3. Noteikt, ka līdz brīdim, kad būs novērsti minētie tiesiskā regulējuma trūkumi, šā sprieduma nolēmumu daļas 1. punktā minētajām personām Latvijas Republikas Satversmes 92. pantā paredzētās pamattiesības nodrošināmas, dodot tām tādas pašas tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt protokolu-lēmumu, kādas paredzētas transportlīdzekļa vadītājam, kurš ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtām vai videoiekārtām), neapturot transportlīdzekli, fiksēta pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadījis transportlīdzekli.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā publicēšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs

G. Kūtris