



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

SPRIEDUMS

Latvijas Republikas vārdā

Rīgā 2021. gada 7. oktobrī

lietā Nr. 2020-59-01

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

pēc Augstākās tiesas pieteikuma,

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

rakstveida procesā 2021. gada 7. septembra tiesas sēdē izskatīja lietu

„Par Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta trešās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 105. panta pirmajam, otrajam un trešajam teikumam”.

Konstatējošā daļa

1. Ceļu satiksmes likums tika pieņemts 1997. gada 1. oktobrī un stājās spēkā 1997. gada 4. novembrī. Saeima 2014. gada 30. oktobrī pieņēma likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, kas stājās spēkā 2014. gada 29. novembrī, papildinot Ceļu satiksmes likumu ar 7.¹ pantu, kurš paredz nekustamā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojumus sakarā ar ceļu inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu ekspluatācijas nodrošināšanu un noteic:

„(1) Nekustamā īpašuma īpašnieks vai valdītājs nedrīkst bojāt, patvaļīgi noņemt vai pārveidot ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus, kuri izvietoti nekustamajā īpašumā.

(2) Nekustamā īpašuma īpašnieks vai valdītājs nedrīkst veikt darbības, kas varētu kavēt ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu

īpašnieku, valdītāju vai lietotāju veikt nekustamajā īpašumā esošo ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu rekonstrukciju, renovāciju vai ekspluatāciju, kā arī liegt piekļuvi nekustamajam īpašumam, lai veiktu minētās darbības.

(3) Esošo ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pārvietošanu pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic par nekustamā īpašuma īpašnieka līdzekļiem.

(4) Nekustamā īpašuma īpašnieks vai valdītājs nodrošina iespēju ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašnieka, valdītāja vai lietotāja personālam piekļūt pie attiecīgajā īpašumā esošajām ceļu inženierbūvēm vai satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, lai veiktu to rekonstrukciju, renovāciju vai ar to ekspluatāciju saistītus darbus. Par remonta vai citu darbu nepieciešamību nekustamā īpašuma īpašnieku brīdina, nosūtot rakstveida paziņojumu uz viņa juridisko adresi vai deklarēto dzīvesvietu, vismaz septiņas dienas pirms šo darbu uzsākšanas, bet avārijas gadījumā tās seku novēršanu pieļaujams uzsākt bez nekustamā īpašuma īpašnieka iepriekšējas brīdināšanas, ja to nav iespējams izdarīt.

(5) Ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu ierīkošanai vai izbūvei ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašniekam, valdītājam vai lietotājam ir tiesības izmantot jebkuru nekustamo īpašumu. Ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašnieks, valdītājs vai lietotājs sedz ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pirmreizējās ierīkošanas vai izbūves izdevumus.”

Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta trešā daļa (turpmāk – apstrīdētā norma) nav grozīta un ir spēkā tās sākotnējā redakcijā.

2. Pieteikuma iesniedzēja – Augstākā tiesa (turpmāk – Pieteikuma iesniedzēja) – uzskata, ka apstrīdētā norma, ciktāl tā paredz nekustamā īpašuma īpašniekam pienākumu par saviem līdzekļiem pārvietot ceļu inženierbūvi nekustamajā īpašumā ietilpstošas būves nojaukšanai, neatbilst Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Pieteikuma iesniedzējas tiesvedībā ir administratīvā lieta Nr. A420194117, kurā pieteicēja – juridiskā persona – lūgusi grozīt administratīvu aktu – Rīgas pilsētas būvvaldes būvatļauju. No būvatļaujā ietilpstošā nosacījuma izrietējis, ka pieteicējai administratīvajā lietā jāsaņem no Rīgas pašvaldības sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Rīgas satiksme” (turpmāk – SIA „Rīgas satiksme”) –

pieteicējas nekustamajā īpašumā esošās ceļu inženierbūves valdītājas – tehniskie noteikumi pieteicējas iecerētās būvniecības īstenošanai. Iecerētā būvniecība bija pieteicējas nekustamajā īpašumā blakus SIA „Rīgas satiksme” ceļu inženierbūvei esošās garāžas nojaukšana. SIA „Rīgas satiksme”, pieteicējas nekustamajā īpašumā esošās ceļu inženierbūves – kontakttīkla balsta, kas nodrošina sabiedriskā transporta kustību, – tiesiskā valdītāja, izsniegusi tehniskos noteikumus, kuros izvirzīta virkne prasību attiecībā uz garāžas nojaukšanu. Tā kā citādi šīs prasības neesot izpildāmas, saskaņā ar tehniskajiem noteikumiem vajagot veikt kontakttīkla balsta pārbūvi (pārvietošanu), un tas atbilstoši apstrīdētajai normai jāizdara par pieteicējas pašas līdzekļiem.

Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka apstrīdētajā normā ietvertais tiesību uz īpašumu ierobežojums izriet no noteiktiem pienākumiem, kas personai rodas saistībā ar īpašuma tiesību izmantošanu. Proti, personai, lai tā varētu brīvi rīkoties ar savu īpašumu, ir jāpārvieto attiecīgā ceļu inženierbūve par saviem līdzekļiem.

Apstrīdētajā normā ietvertais pamattiesību ierobežojums esot noteikts ar likumu, un tam esot leģitīms mērķis – sabiedrības labklājības aizsardzība. Šāds ierobežojums nodrošinot to, ka netiek apdraudēta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība un valstij vai pašvaldībai nav jāuzņemas papildu finansiālais slogs, lai nodrošinātu šo pakalpojumu nepārtrauktību situācijā, kad nekustamā īpašuma īpašnieks iecerējis savu īpašumu izmantot tādā veidā, kas ietekmētu ceļu inženierbūves ekspluatāciju. Ietaupot attiecīgos finanšu līdzekļus, tie varot tikt izmantoti citu sabiedrības vajadzību apmierināšanai.

Vērtējot ierobežojuma samērīgumu, Pieteikuma iesniedzēja visupirms norāda, ka ierobežojums ir piemērots līdzeklis leģitīmā mērķa sasniegšanai. Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana esot būtiska darbība, kas publiskai personai jāveic sabiedrības vajadzību apmierināšanai. Sabiedriskā transporta nodrošināšana ietverot arī tramvaju satiksmei nepieciešamās infrastruktūras uzturēšanu, un tā esot uzskatāma par pašvaldības autonomajā funkcijā ietilpstošu uzdevumu, kura izpilde ir saistīta ar publiskas personas budžetā pieejamo līdzekļu apjomu. Pašvaldībai esot pienākums izmantot tās rīcībā esošos finanšu līdzekļus pēc iespējas efektīvāk.

Tomēr leģitīmo mērķi esot iespējams sasniegt ar nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, proti, publiskā persona varētu pati segt izdevumus par ceļu inženierbūves pārvietošanu tad, ja nekustamā īpašuma nojaukšanas gadījumā tiek apdraudēta konkrētās būves ekspluatācija un drošība. Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, apstrīdētajā normā paredzētās nastas

uzlikšana vienai privātpersonai tikai tāpēc, ka tā vēlas nojaukt savā īpašumā esošu būvi, ir nesamērīgs slogs, kuru privātpersona spiesta uzņemties sabiedrības interesēs. Persona jau tā respektējot apstākli, ka tās īpašumā atrodas attiecīgais objekts un ar to jārēķinās, lemjot par sava īpašuma attīstību. Ar šādu objektu saistītie īpašuma tiesību ierobežojumi nedrīkstot pārsniegt to minimumu, kas sabiedrības interešu vārdā konkrētajos apstākļos nepieciešams. Turklāt nepieciešamība nekustamajā īpašumā veikt kādas izmaiņas varot būt saistīta arī ar to, ka būve laika gaitā ir kļuvusi nedroša vai tās īpašnieks citu apstākļu dēļ vairs nespēj to pienācīgi izmantot.

Papildu ierobežojumu noteikšana pati par sevi nevarot būt vērsta tikai uz to, lai attiecīgā objekta ekspluatācija ļautu ietaupīt valsts vai pašvaldības budžeta līdzekļus un tikt nodrošināta tāda publiska uzdevuma veikšana, kura finansēšana pēc būtības ir publiskās personas pienākums.

3. Institūcija, kas izdevusi apstrīdēto aktu, – Saeima – norāda, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Saeima piekrīt tam, ka apstrīdētā norma ierobežo personas tiesības uz īpašumu. Apstrīdētajā normā nekustamā īpašuma īpašniekam noteiktais pienākums esot apgrūtinājums, jo tā izpilde saistīta ar finansiāliem izdevumiem.

Pēc Saeimas ieskata, apstrīdētajā normā ietvertais pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar likumu un šim ierobežojumam ir leģitīms mērķis – sabiedrības labklājības aizsardzība. Šāds ierobežojums neuzliekot papildu finansiālo slogu valstij un pašvaldībai, kā arī neliedzot personai iespēju rīkoties ar savu nekustamo īpašumu. Tāpat tas nodrošinot to, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība netiek apdraudēta situācijā, kad iecerēta īpašuma izmantošana tādā veidā, kas ietekmēs ceļu inženierbūves ekspluatēšanu. Turklāt valsts un pašvaldības finanšu līdzekļu ietaupīšana nodrošinot to, ka šie līdzekļi var tikt izmantoti dažādu sabiedrības vajadzību apmierināšanai.

Šāds pamattiesību ierobežojums nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu tādā veidā, lai pēc iespējas efektīvāk tiku izmantoti valsts un pašvaldības rīcībā esošie finanšu līdzekļi. Tādējādi šāds ierobežojums esot piemērots leģitīmā mērķa sasniegšanai.

Saeima norāda, ka Pieteikuma iesniedzējas minētais indivīda tiesības mazāk ierobežojošais līdzeklis – publiskajai personai pašai uzņemties ar ceļu inženierbūves pārvietošanu saistīto izdevumu segšanu – prasītu nesamērīgi lielu

ieguldījumu no valsts un tādējādi nevarētu tikt uzskatīts par saudzējošāku legītīmā mērķa sasniegšanas līdzekli.

Vērtējot to, vai nelabvēlīgas sekas, kas personai rodas tās pamattiesību ierobežojuma rezultātā, nav lielākas par labumu, ko no šā ierobežojuma gūst sabiedrība kopumā, esot jāņem vērā, ka likumdevējs ir izveidojis tādu saskanīgu normatīvo aktu sistēmu, kurā ir paredzami un vienveidīgi noregulēti nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumi attiecībā uz tā īpašumā izvietoto infrastruktūru. Apstrīdētajai normai līdzīgs tiesiskais regulējums esot ietverts arī Enerģētikas likuma 23. panta otrajā daļā, Elektronisko sakaru likuma 18. panta ceturtajā daļā un Aizsargjoslu likuma 61. panta otrajā daļā.

Tāpat esot jāņem vērā tas, ka izskatāmā lieta attiecas uz situāciju, kad valsts vai pašvaldības valdījumā esoša sabiedriskā transporta līnija jau ir izveidota. Tātad ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašnieks, valdītājs vai lietotājs jau esot sedzis pirmreizējās ierīkošanas vai izbūves izdevumus un nebūtu pamata tam uzlikt pienākumu jebkurā mirklī paredzēt attiecīga apmēra finanšu līdzekļus jau ierīkotas un veiksmīgi funkcionējošas infrastruktūras pārbūvei. Šo secinājumu vēl jo vairāk apstiprinot tas, ka nav zināms, kad un cik daudz nekustamo īpašumu īpašnieku nāks klajā ar iniciatīvu nojaukt sev piederošas būves tādā veidā, kas varētu apdraudēt ceļu inženierbūvju drošu ekspluatāciju. Ja personas vēlas veikt uzlabojumus savā nekustamajā īpašumā, tādējādi arī palielinot tā vērtību, tad valstij un pašvaldībai nevarot tikt uzlikts imperatīvs pienākums piedalīties šo uzlabojumu veikšanā, būtībā no jauna, tikai citā vietā ierīkojot ceļu inženierbūvi, kura iepriekš ir bijusi pilnīgā tehniskajā kārtībā. Potenciālie ar ceļu inženierbūves pārvietošanu saistītie izdevumi esot atkarīgi tieši no privātpersonas iniciatīvas, un tādējādi to finansēšana nekustamā īpašuma īpašniekam vēlamajā apjomā uz visas sabiedrības rēķina neesot pieļaujama.

Tiesību norma, kas mainītu izdevumu segšanas modeli, neizslēgtu tādas situācijas, kad nekustamā īpašuma īpašnieks varētu netraucēti un pēc sava ieskata atbrīvoties no tā īpašumā izvietotajām ceļu inženierbūvēm, tādējādi negatīvi ietekmējot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Proti, tieši apstrīdētā norma nodrošinot to, ka privātpersona rēķinās ar tās īpašumā esošu, bet tai nepiederošu objektu.

4. Pieaicinātā persona – Tieslietu ministrija – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Pēc Tieslietu ministrijas ieskata, apstrīdētā norma nav pietiekami skaidra un nenodrošina to, ka katrai personai ir zināmi tās pienākumi. Proti, objekti, uz kuriem attiecas apstrīdētā norma un kuri minēti arī Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta pirmajā daļā, neesot objektīvi identificējami, jo likumā neesot viennozīmīgi norādīts, tieši uz kādiem objektiem tas attiecas, un dabā ne vienmēr esot uzskatāmi konstatējama šo objektu saistība ar ceļu lietošanu. Turklāt attiecībā uz šiem objektiem neesot izvirzīta prasība par to ierakstīšanu kādā reģistrā, un nepastāvēt tāda sistēma, kuras ietvaros šo objektu „valdītājiem” būtu pienākums veikt konkrētas darbības, lai attiecīgos objektus uzskaitītu vai reģistrētu to atrašanos citas personas nekustamā īpašumā. Tāpat neesot nekādu instrumentu, ko varētu izmantot, lai noskaidrotu objekta nosacīto „valdītāju” vai personu, kura sevi par tādu uzskata. Tieslietu ministrija vispārīgi norāda uz tiesiskā regulējuma nepilnībām, piemēram, uz to, ka normatīvo aktu sistēmā vēsturisko objektu aizsardzība nav nošķirta no jaunu objektu celtniecības. Ja objektu izcelsme nav zināma, tad ierobežojuma pastāvēšanas prezumpcija novedot pie tādas sistēmas, kas pieļauj patvaļu. Tikai ar objekta izvietojumu vien esot gana, lai iegūtu visas tiesības, bet pienākumus uzliktu citai personai.

Tieslietu ministrija norāda, ka dažādi darbi (arī būvdarbi) var tikt veikti: nekustamā īpašuma īpašnieka gribas dēļ (pēc paša apsvērumiem), nepieciešamas vajadzības dēļ, kā arī objektīvas nepieciešamības dēļ, kas, ja netiktu risināta, nākotnē radītu nepieciešamu vajadzību. Situācijās, kad nekustamā īpašuma īpašnieks pats pēc savas gribas un saviem apsvērumiem veic kādus darbus, kuri var ietekmēt aizsargājamo objektu, apstrīdētajā normā ietvertais pienākums esot pamatots. Tomēr apstrīdētajā normā ietvertajam ierobežojumam, ciktāl tas neparedz citādu regulējumu gadījumiem, kad darbības ir jāveic nepieciešamas vai objektīvas vajadzības dēļ, kā arī nepiešķir nozīmi gadījumiem, kad nekustamā īpašuma nepastāvīgās īpašības ir devušas ekonomisku labumu aizsargājamā objekta ierīkotājam, neesot leģitīma mērķa. Proti, nepamatota labuma gūšanu uz citas personas rēķina neesot iespējams kvalificēt kā efektīvu līdzekļu izmantošanu, aplūkojot to sabiedriski aizsargājamās intereses tvērumā. Turklāt apstrīdētā norma attiecoties uz jebkādiem ceļiem (tai skaitā privātiem, kas nav pieejami sabiedrībai), un tādējādi nevarot apgalvot, ka tā aizsargā tikai sabiedrības intereses.

Pat ja apstrīdētajā normā ietvertajam ierobežojumam būtu leģitīms mērķis, tas tomēr neesot samērīgs, jo šāda apmēra ierobežojums neesot nepieciešams. Neesot iespējams visus gadījumus, kuros nepieciešama aizsargājamā objekta pārvietošana, apskatīt kā identiskus. Neesot nekādu ziņu par to, ka apstrīdētās

normas pieņemšanas laikā būtu apsvērtas alternatīvas, spriests, piemēram, par pušu vienošanos (kuras gadījumā strīdu varētu izšķirt tiesa) vai par izdevumu dalīšanu iesaistīto personu starpā, pastāvot objektīviem apsvērumiem attiecībā uz konkrēto būvdarbu veikšanu.

Turklāt īpašuma tiesību aprobežojuma gadījumā īpašniekam jau esot jārespektē citas personas tiesības kādā veidā izmantot īpašniekam piederošu lietu, kā arī jācieš no tā, ka viņa paša iespējas ar to rīkoties ir ierobežotas. Neesot pamata secināt, ka pienākuma rūpēties par citas personas mantisku labumu pārnese uz personu, kuras tiesības jau tā ir aprobežotas, būtu atzīstama par tādu risinājumu, kura rezultātā sabiedrības ieguvums ir lielāks par personai nodarīto kaitējumu.

Visbeidzot, valstī trūkstot konsekventas politikas attiecībā uz aprobežojumu, aizsargjoslu un citu tiesību institūtu mijiedarbību dažādās nozarēs.

5. Pieaicinātā persona – Ekonomikas ministrija – norāda, ka apstrīdētā norma pirmšķietami neatbilst Satversmei.

Apstrīdētās normas tvērums attiecoties ne tikai uz sabiedriskā transporta nodrošināšanai nepieciešamajām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, bet vispār uz jebkurām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem. Tādējādi pastāvot nenoteiktība par apstrīdētajā normā ietvertā īpašuma tiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi attiecībā uz tiem gadījumiem, kas nav saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu.

Tāpat šāds ierobežojums pirmšķietami neesot samērīgs ar leģitīmo mērķi – sabiedrības labklājības aizsardzība. Ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašniekam neesot pamata paļauties uz to, ka citas personas nekustamais īpašums vienmēr paliks nemainīgs. Ceļu inženierbūvju izbūve vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izvietošana citas personas nekustamajā īpašumā esot vērtējama kā attiecīgās būves vai tehniskā līdzekļa īpašnieka izraudzīts risinājums, kas apgrūtina sveša nekustamā īpašuma īpašnieku. Tādējādi, izdarot izvēli par labu šādas izbūves vai izvietošanas tehniskajam risinājumam, ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa īpašniekam esot jārēķinās ar katrā konkrētajā gadījumā iespējamajiem apgrūtinājumiem un sekām, un neesot pamatoti visu atbildību par ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izvietojuma izmaiņām uzlikt citām personām, tai skaitā nekustamā īpašuma īpašniekam. Īpaši tas attiecoties uz gadījumiem, kad attiecīgais nekustamais īpašums vai tā daļa beidz pastāvēt.

6. Pieaicinātā persona – Satiksmes ministrija – pievienojas Saeimas atbildes rakstā paustajiem argumentiem par apstrīdētās normas atbilstību Satversmei.

Papildus Satiksmes ministrija vērs uzmanību uz to, ka ceļu inženierbūves ir īpaši nozīmīgas ceļu satiksmes drošības un sabiedrības vajadzību nodrošināšanai un, tās pārbūvējot (pārvietojot), ir nepieciešams ievērot noteiktos standartus.

Apstrīdētā norma sasniedzot taisnīgu līdzsvaru starp sabiedrības interešu aizsardzību un šajā normā ietvertu jebkuras personas pamattiesību ierobežojumu. Tā nodrošinot to, ka tiek ievērotas abu iesaistīto pušu intereses. Turklāt šāds ierobežojums esot objektīvi nepieciešams, jo palīdzot garantēt ceļu satiksmes un sabiedrības drošību.

7. Pieaicinātā persona – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija – uzskata, ka pastāv nenoteiktība par apstrīdētās normas leģitīmo mērķi un pirmšķietami attiecīgais ierobežojums nav samērīgs.

Apstrīdētās normas leģitīmais mērķis esot sabiedrības labklājības aizsardzība. Tomēr apstrīdētās normas tvērums esot plašāks, proti, tas nevarot tikt saistīts tikai ar sabiedriskā transporta nodrošināšanai nepieciešamajām ceļu inženierbūvēm vai satiksmes organizācijas līdzekļiem, bet gan ar jebkurām ceļu inženierbūvēm vai satiksmes organizācijas līdzekļiem. Tieši tiktāl, ciktāl apstrīdētā norma attiecas uz ceļu inženierbūvēm vai satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, kas nekalpo sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, pastāvot nenoteiktība par pamattiesību ierobežojuma leģitīmo mērķi.

Apstrīdētā norma nosakot papildu pienākumu nekustamā īpašuma īpašniekam, kurš jau tā paciešot savā īpašumā citai personai piederošas ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus. Nekustamā īpašuma izmantošanas pamatmērķis neesot kalpot citām personām piederošām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, kas nekustamajam īpašumam var būt piesaistīti. Tādējādi ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa īpašnieka primārā interese esot nošķirt savu īpašumu no tam nepiederoša nekustamā īpašuma, nevis otrādi. Pretējā gadījumā ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa īpašniekam esot jācieš sekas, kas saistītas ar tam nepiederoša nekustamā īpašuma izmaiņām.

Visbeidzot, ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa izvietošana citas personas nekustamajā īpašumā esot vērtējama kā ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa valdītāja paša izraudzīts risinājums, kas apgrūtina svešu īpašumu. Tādējādi, izvēloties veidu, kādā tiek izbūvētas ceļu inženierbūves un uzstādīti satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi, to valdītājam esot jāreķinās ar katrā konkrētajā gadījumā iespējamiem apgrūtinājumiem un sekām. Tātad apstrīdētajā normā ietvertā pienākuma uzlikšana nekustamā īpašuma īpašniekam esot nepamatota, īpaši gadījumos, kad šis pienākums rodas saistībā ar to, ka nekustamais īpašums vai tā daļa beidz pastāvēt.

8. Pieaicinātā persona – tiesībsargs – norāda, ka apstrīdētā norma nesamērīgi ierobežo privātpersonas tiesības uz īpašumu.

Ceļu inženierbūves atrašanās privātpersonai piederošā nekustamā īpašumā jau pati par sevi esot īpašuma tiesību aprobežojums. Proti, Civillikuma 1082. pants noteicot, ka īpašuma lietošanas tiesības aprobežojums var citstarp attiekties uz to, ka īpašniekam ir jāatturas no zināmām lietošanas tiesībām vai arī jāpacieš, ka tās izlieto citi. Turklāt inženierbūvju izvietojums nekustamajā īpašumā pirmšķietami radot nekustamā īpašuma vērtības samazinājumu.

Bez apstrīdētās normas jau pastāvot citi privātpersonas īpašuma tiesību ierobežojumi, kas noteikti, lai nodrošinātu sabiedrības interesi netraucēti saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus. To nodrošinot, piemēram, Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta pirmā, otrā, ceturtā un piektā daļa. Tāpat tas izrietot no pienākuma izpildīt būvatļaujā ietverto nosacījumu, ka pirms būvniecības darbu veikšanas, ja minētie darbi skar ceļu inženierbūves, tie jāaskaņo ar ceļu infrastruktūras valdītāju. Šādi ierobežojumi jau esot vērsti uz to, lai privātpersona, kuras īpašumā izvietotas ceļu inženierbūves, ar savu rīcību nenodarītu tām kaitējumu.

Apstrīdētā norma papildus jau minētajiem aprobežojumiem nosakot privātpersonai papildu pienākumu, kas turklāt rodies arī tad, ja ēkas īpašniekam ir pienākums nojaukt ēku, piemēram, gadījumā, kad tā degradē vidi vai apdraud cilvēku drošību. Tā kā apstrīdētajā normā ietvertā ierobežojuma legitīmais mērķis – sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana – jau tiek sasniegts ar citiem līdzekļiem, esot secināms, ka apstrīdētās normas primārais mērķis ir pašvaldības līdzekļu ietaupījums. Pēc tiesībsarga ieskata, arī tad, ja apstrīdētajā normā ietvertā ierobežojuma nebūtu, inženierbūvju pārvietošana tiktu veikta tikai tādos gadījumos, kad saņemts kompetento iestāžu saskaņojums. Tāpat arī tad, ja

privātpersonai netiktu uzlikts pienākums segt pārvietošanas izdevumus, leģitīmais mērķis – sabiedriskā pakalpojuma pieejamības nodrošināšana – tiktu sasniegts, turklāt ar indivīda tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem. Ja likumdevēja mērķis, pieņemot apstrīdēto normu, bija pašvaldības budžeta līdzekļu taupīšana uz indivīda rēķina, tad tas, pēc tiesībsarga ieskata, nevarētu tikt uzskatīts par leģitīmu mērķi un būtu jāizvērtē alternatīvi risinājumi.

Alternatīva risinājuma piemērs esot atrodams, piemēram, Elektronisko sakaru likuma 18. panta ceturtajā daļā, kas paredzot iespēju pusēm vienoties par izmaksu sadalījumu, ņemot vērā gan pārvietošanas objektīvo nepieciešamību, gan, piemēram, ēkas nojaukšanas pamatu un šādas pārvietošanas izmaksas. Turklāt privātpersonai varot tikt uzlikts pienākums informēt pašvaldību par nepieciešamību pārvietot inženierbūvi, un tad pašvaldība varētu ieplānot pārvietošanai nepieciešamos finanšu līdzekļus.

9. Pieaicinātā persona – Rīgas dome – uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums attiecoties arī uz situācijām, kad nekustamā īpašuma īpašnieka paredzētā tam piederošās būves nojaukšana apdraud attiecīgās ceļu inženierbūves drošu ekspluatāciju un šis apdraudējums kļūst par tiesisku šķērslī nekustamā īpašuma īpašnieka iecerēto būvdarbu īstenošanai. Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums, kas saistīts ar nekustamā īpašuma īpašnieka finansiāliem izdevumiem un tādējādi uzskatāms par apgrūtinājumu, ierobežojot personas tiesības uz īpašumu.

Apstrīdētajā normā ietvertais pamattiesību ierobežojums esot noteikts ar likumu. Tāpat šim ierobežojumam esot leģitīms mērķis – sabiedrības labklājības aizsardzība. Proti, valstij esot jāgarantē vienota, nepārtraukta, ērta un pieejama sabiedriskā transporta sistēma, tādējādi nodrošinot iedzīvotāju mobilitāti un labklājību. Apstrīdētajā normā ietvertais ierobežojums nodrošinot arī to, ka tiek ietaupīti valsts un pašvaldības finanšu līdzekļi, kas varot tikt izmantoti citu sabiedrības vajadzību apmierināšanai. Ar apstrīdēto normu šis leģitīmais mērķis tiekot sasniegts.

Ja leģitīmo mērķi var sasniegt ar tādiem līdzekļiem, kas prasītu nesamērīgu ieguldījumu no valsts un sabiedrības, tad nevarot uzskatīt, ka valstij būtu pienākums šādu līdzekli meklēt. Tādējādi to subjektu maiņa, kuri segs izdevumus par ceļu inženierbūves pārvietošanu, nevarot tikt uzskatīta par saudzējošāku leģitīmā mērķa sasniegšanas līdzekli.

Likumdevējs esot izveidojis tādu saskanīgu normatīvo aktu sistēmu, kurā paredzami un vienveidīgi noregulēti nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumi attiecībā uz tā īpašumā izvietoto infrastruktūru.

Izskatāmā lieta attiecoties uz gadījumu, kad pašvaldības valdījumā esošā transporta līnija jau ir izveidota un pirmreizējās ierīkošanas vai izveides izmaksas jau ir segtas. Tādējādi ar apstrīdēto normu uz privātpersonu netiekot pārcelts pienākums nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai nepieciešamās infrastruktūras uzturēšanu. Rīgā pašlaik sabiedriskā transporta vajadzībām tiekot ekspluatētas apmēram 18 000 atsaites un 7875 elektrotransporta kontakttīklu balsti, kam pievienoti kontakttīkli. Ja pārvietošanas izdevumi būtu jāsedz SIA „Rīgas satiksme” un ja tā apmierinātu visu īpašnieku vēlmi pārvietot to īpašumos esošās ceļu inženierbūves, tad šādi būvniecības procesi būtu neskaitāmi. Pašreizējā tiesiskā situācija tiesiskās drošības ziņā esot stabila. Neesot pieļaujams tas, ka ceļu inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu īpašniekam, valdītājam vai lietotājam tiktu uzlikts pienākums jebkurā mirklī paredzēt attiecīga apmēra finanšu līdzekļus jau ierīkotas un funkcionējošas infrastruktūras pārbūvei, kuras mērogs nav prognozējams.

Nevarot piekrist tam, ka apstrīdētajā normā paredzētais finansiālais slogs būtu jāuzņemas valstij un pašvaldībai par saviem līdzekļiem tāpēc vien, ka privātpersonām radušās attiecīgā veida būvniecības ieceres vai arī tās nav spējušas uzturēt savu īpašumu pienācīgā stāvoklī. Turklāt privātpersonas potenciālie izdevumi esot atkarīgi tieši no pašas privātpersonas iniciatīvas un tās būvniecības ieceres rakstura un apjoma. To finansēšana nekustamā īpašuma īpašniekam vēlamajā apmērā uz visas sabiedrības rēķina neesot pieļaujama, jo tas būtu pretrunā ar leģitīmo mērķi nodrošināt sabiedrības labklājības aizsardzību.

Tādējādi likumdevējs esot līdzsvarojis nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības izmantot savu īpašumu un sabiedrības tiesības saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Apstrīdētajai normai pretējs regulējums, kas nodrošinātu atsevišķu personu intereses uzlabot savu nekustamo īpašumu, citstarp paaugstinot tā tirgus vērtību, nebūtu samērīgs.

10. Pieaicinātā persona – Rīgas pilsētas būvvalde – norāda, ka jautājums par būvatļaujas izdošanu ir jānošķir no jautājuma par tehnisko noteikumu izdošanu.

Prasība pārvietot ceļu inženierbūvi Pieteikuma iesniedzējas izskatāmajā lietā izrietot no ceļu inženierbūves valdītāja izdotajiem tehniskajiem noteikumiem.

Apstrīdētā norma nenosakot nedz aizliegumu nojaukt ceļu inženierbūves tuvumā esošu ēku, nedz pienākumu pārvietot ceļu inženierbūvi. Tādējādi esot aktualizējams jautājums par tehnisko noteikumu izdevēja tiesībām, pamatojoties uz apstrīdēto normu, uzdot nekustamā īpašuma īpašniekam par saviem līdzekļiem pārvietot ceļu inženierbūvi. Tāpat esot vērtējams tas, vai šāda prasība ir pielīdzināma aizliegumam nojaukt nekustamajā īpašumā esošu ēku un – secīgi – vai minētais ir pretrunā ar nekustamā īpašuma īpašnieka tiesībām atbrīvot zemesgabalu no tajā esošām būvēm.

11. Pieaicinātā persona – SIA „Rīgas satiksme” – uzskata, ka apstrīdētā norma atbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Ceļu satiksmes likumā esot izvirzīts mērķis – noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu, bet ceļu inženierbūvju ekspluatācijas nodrošināšana neapšaubāmi esot saistīta ar ceļu inženierbūvju balstu saglabāšanu vai – pretējā gadījumā – pārvietošanu, jo tikai tā varot nodrošināt nepārtrauktu sabiedriskā transporta ekspluatāciju.

Sabiedriskā transporta pakalpojumi, par kuru sniegšanu un pieejamību gādā pašvaldības kapitālsabiedrība SIA „Rīgas satiksme”, kalpojot lielas sabiedrības daļas vajadzību apmierināšanai. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamības nodrošināšanai esot nepieciešams daudz vairāk nekā tikai pārvaldātāja izmaksu kompensēšana, tomēr arī sabiedrības ieguvumu esot vairāk – ne tikai iespēja pārvietoties, bet arī, piemēram, zaļākas pilsētas un plašai sabiedrības daļai pieejami pakalpojumi. Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana esot balstīta arī sabiedrības solidaritātē, citstarp sabiedrībai uzņemoties zināmus pienākumus. Viens no šādiem pienākumiem esot regulēts ar apstrīdēto normu.

Tā kā pašvaldībai jānodrošina sabiedriskā transporta pieejamība, nevarot pastāvēt šā pienākuma izpildi izslēdzoši noteikumi, kas būtu jāievēro pašvaldībai vai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam.

Nevarot piekrist tam, ka publiskai personai pašai būtu jāsedz ceļu inženierbūves pārvietošanas izmaksas. Minētais varētu novest pie tā, ka šīs papildu izmaksas tiek iekļautas sabiedriskā transporta pašizmaksā (tarifā) un līdz ar to samazinās sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība.

SIA „Rīgas satiksme” pievienojas Saeimas atbildes rakstā paustajam viedoklim, ka likumdevējs ir radījis vienotu tiesisku sistēmu un apstrīdētajai normai pretējs regulējums būtu pretrunā ar tiesību sistēmas vienotības principu.

Apstrīdētā norma attiecoties uz izņēmuma gadījumiem. Ne jau visos gadījumos, kad nekustama īpašuma īpašnieks vēlas veikt būvdarbus savā īpašumā, rodoties tāda situācija, kāda paredzēta apstrīdētajā normā.

Apstrīdētā norma paredzot tādu gadījumu, kad sabiedriskā transporta infrastruktūra jau ir izveidota un ir pienācīgā tehniskajā kārtībā, turklāt SIA „Rīgas satiksme” jau segusi ceļu inženierbūves pirmreizējās ierīkošanas vai izbūves izmaksas, savukārt attiecīgā nekustamā īpašuma īpašnieks jau, šo īpašumu iegādājoties, ir apzinājies konkrēto tiesisko situāciju. Atsevišķu personu vēlme uzlabot savu nekustamo īpašumu neesot samērīga ar sabiedrības vajadzību pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Pēc SIA „Rīgas satiksme” ieskata, gadījumā, ja tāds pienākums, kāds paredzēts apstrīdētajā normā, tiktu uzlikts pašai SIA „Rīgas satiksme”, tā izpilde prasītu nesamērīgus finanšu resursus un būtu jāņem vērā arī tas apstāklis, ka attiecīgo pasākumu mērogs nav prognozējams.

Šāds ierobežojums citstarp ļaujot arī ietaupīt valsts un pašvaldības līdzekļus, kas varot tikt izmantoti citu mērķu sasniegšanai. Tiesisko kārtību valstī nebūtu iespējams uzturēt, ja katra persona drīkstētu savas īpašuma tiesības īstenot, nerēķinoties ar citu personu interesēm. Esot nepieciešams tiesiski reglamentēt īpašnieka pienākumus, kuri tam jāuzņemas valsts un sabiedrības interesēs. Saeima, pieņemot apstrīdēto normu, esot atzinusi, ka sabiedrības intereses turpināt netraucēti lietot sabiedriskā transporta infrastruktūru un sabiedriskā transporta infrastruktūras īpašnieku tiesības ekspluatēt jau radīto infrastruktūru ir nozīmīgākas par atsevišķu privātpersonu tiesībām pilnīgi netraucēti lietot savu īpašumu.

12. Pieaicinātā persona – Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes profesors *Dr. iur.* Jānis Rozenfelds – norāda, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Apstrīdētās normas mērķis esot noregulēt vēsturiski izveidojušās tiesiskās attiecības, kas radušās konversijas procesa rezultātā, un daļēji atrisināt vienu no dalītā īpašuma problēmām, kas arī ir šā procesa rezultāts. Izraudzītais risinājums esot vērsts tikai uz gadījumu, kad nekustamā īpašuma īpašnieks, kura īpašumā izvietota ceļu inženierbūve, vēlas nojaukt citu būvi, kas atrodas viņa nekustamajā

īpašumā. Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums pēc satura atbilstot reālnastai vai atbalsta vai iebūves servitūtam.

Apstrīdētā norma nerasniedzot mērķi atrisināt specifiskas, ar citai personai piederošā nekustamā īpašumā esošu ceļu inženierbūvi saistītas dalītā īpašuma problēmas.

Neesot pamatots Saeimas atbildes rakstā norādītais, ka šāds ierobežojums izriet no nekustamā īpašuma īpašnieka sociālā pienākuma pret sabiedrību. Apstrīdētā norma paredzot nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumu nevis pret sabiedrību, bet pret jebkuru citu personu, kam pieder ceļu inženierbūve. Tāpat apstrīdētā norma neparedzot regulējumu, kas būtu līdzīgs jau citos normatīvajos aktos ietvertajam regulējumam. Proti, Enerģētikas likumā, uz kuru atsaucas Saeima, esot ietverts regulējums attiecībā uz gadījumu, kad starp Enerģētikas likuma subjektiem pastāv līgumiskas attiecības. Tāpat arī Elektronisko sakaru likumā ietvertais regulējums neesot līdzīgs apstrīdētajai normai, jo Elektronisko sakaru likuma 16. panta piektās daļas mērķis esot nevis piešķirt elektronisko sakaru komersantam kādas jaunas tiesības, bet gan konkretizēt nekustamā īpašuma īpašnieka tiesību aprobežojumu, kas izriet no Aizsargjoslu likuma.

No apstrīdētās normas anotācijas izrietot tas, ka ceļu inženierbūvju ierīkošanas laiks un priekšnoteikumi nav noskaidroti, tāpēc neesot pamata apgalvot, ka ceļu inženierbūves izbūve par valsts un pašvaldības līdzekļiem jau ir notikusi.

Nekādi taisnības apsvērumi nevarot būt par attaisnojumu tam, ka apstrīdētajā normā paredzēto izdevumu nastas uzlikšana nekustamā īpašuma īpašniekam tiek pamatota ar to, ka jau iepriekš šis īpašums – bez atlīdzības un tiesiska pamata – ticis izmantots par labu citai personai.

Varot piekrist Pieteikuma iesniedzējas norādītajai alternatīvai, ar kuru legītīmo mērķi būtu iespējams sasniegt tādā pašā kvalitātē. Turklāt apstrīdētā norma neparedzot nekādus kritērijus vai limitus. Neesot pamatots tas, kādēļ publiskas personas uzņemšanās pašai segt ar ceļu inženierbūves pārvietošanu saistītos izdevumus prasītu nesamērīgi lielu ieguldījumu no valsts un sabiedrības, turpretim tad, ja ar apstrīdēto normu uzliktos pienākumus veic nekustamā īpašuma īpašnieks, šis slogs atzīstams par samērīgu.

13. Pieaicinātā persona – Rīgas Tehniskās universitātes docents Dr. iur. Jānis Bramanis – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Jānis Bramanis norāda, ka pievienojas Pieteikuma iesniedzējas apsvērumiem par minēto jautājumu.

Konkrētajā lietā ceļu inženierbūve kalpojot tikai un vienīgi sabiedriskā transporta nodrošināšanai un nekādā veidā to neizmantojot nekustamā īpašuma īpašnieks. Attiecībā uz šādu jautājumu pastāvot Augstākās tiesas judikatūra (*sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2012. gada 10. aprīļa spriedumu lietā SKA-59/2012*), kura būtu izmantojama arī izskatāmajā lietā, jo pašreizējā regulējumā daļēji esot pārņemtas iepriekš spēkā bijušo normatīvo aktu prasības, tai skaitā prasības, kas noteiktas minētajā judikatūrā.

Papildus esot jāņem vērā Būvniecības likumā paredzētais samērīguma princips, proti, normatīvo aktu prasībām jābūt samērīgām ar būvniecības ierosinātajam uzlikto pienākumu slogu. Būvniecības rezultātam neatkarīgi no tās veida vajagot būt tādām, lai tiktu uzlabots gan privātpersonai piederošais nekustamais īpašums, gan vides stāvoklis un sabiedrības drošība. Izskatāmajā lietā esot piemērojams Būvniecības likuma 4. panta 2. punktā ietvertais inženiertehniskās kvalitātes princips, saskaņā ar kuru būves inženiertehniskajam risinājumam jābūt lietošanā drošām, kā arī ekonomiski un tehnoloģiski efektīvam. No Būvniecības likuma izrietošā samērīguma prasība būtu attiecināma arī uz gadījumu, kad būve tiek atslēgta no inženiertīkla jeb pārvietota, lai nodrošinātu to, ka nekustamā īpašuma īpašniekam netiek uzlikts nepamatots slogs.

14. Pieaicinātā persona – Dr. iur. Gatis Litvins – uzskata, ka apstrīdētā norma neatbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

Ceļu satiksmes likuma 7.¹ pants gan neliedzot privātpersonai valdīt savu nekustamo īpašumu, tomēr ierobežojot iespējas to lietot. No minētā panta izrietot virkne ierobežojumu. Privātpersonai esot jāsamierinās ar ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskā līdzekļa klātbūtni savā nekustamajā īpašumā un jāievēro noteiktie pienākumi, piemēram, nebojāt, patvaļīgi nenoņemt un nepārveidot ceļu inženierbūvi vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekli. Ja ceļu inženierbūve vai satiksmes organizācijas tehniskais līdzeklis ir savienots ar kādu attiecīgajā nekustamajā īpašumā esošu būvi, tad šī būve esot uzturama paaugstinātas drošības stāvoklī. Visbeidzot, apstrīdētā norma radot vēl vienu ierobežojumu, liedzot privātpersonai brīvi nojaukt pašai piederošu būvi. Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums pārvietot ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus par saviem līdzekļiem esot

apgrūtinājums, jo šāda pienākuma izpilde esot saistīta ar pamatotas prasības sagatavošanu, laika patēriņu un finansiāliem izdevumiem.

Attiecīgais ierobežojums esot noteikts ar likumu, un tam esot legītīms mērķis – sabiedrības labklājības veicināšana. Turklāt šāds ierobežojums esot piemērots legītīmā mērķa sasniegšanai. Tomēr tas neesot nepieciešams, jo sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu tādā veidā, lai pēc iespējas efektīvi tiktu izmantoti valsts un pašvaldības līdzekļi, esot iespējams panākt ar citu līdzekli. Proti, inženierbūvju vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pārvietošanas izmaksas varot iekļaut sabiedriskā transporta biļetes cenā. Tādā veidā tiktu panākts tas, ka pārvietošanas izmaksas sedz privātpersonas, kuras lieto sabiedrisko transportu, un šāds slogs negultos uz pašvaldības budžetu vai konkrēta nekustamā īpašuma īpašnieku.

Arī labums, ko no šāda ierobežojuma gūst sabiedrība, neesot lielāks par indivīda tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto kaitējumu. Apstrīdētajā normā noteiktā pienākuma izpilde netiekot dalīta ar pašvaldību, lai gan ceļu inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu uzturēšana labā kārtībā ir pašvaldības pienākums.

Apstrīdētā norma gan radot zināmu noteiktību, jo izslēdzot nepieciešamību vērtēt lietderības apsvērumus, taču šāda strikta pieeja nesamērīgi aizskarot nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības. Apstrīdētā norma attiecoties uz visiem nekustamajiem īpašumiem – gan, piemēram, dzīvokli daudzdzīvokļu mājā, gan zemes īpašumu, gan privātmāju, kas varot piederēt gan fiziskajai, gan juridiskajai personai. Turklāt arī ceļu inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pārvietošanas izmaksas varot būt atšķirīgas. Tā kā apstrīdētā norma neparedz nekādus atvieglojumus vai iespēju vērtēt personas maksātspēju, noteiktās situācijās personas tiesības rīkoties ar savu īpašumu varot tikt atņemtas pilnībā. Viens no aspektiem, kas arī būtu jāņem vērā, esot tas, ka dažādām pašvaldībām pieejamo līdzekļu apmērs ir atšķirīgs, un neesot pamatots vispārīgs pieņēmums, ka nevienai pašvaldībai nav attiecīgo darbību finansēšanai nepieciešamo līdzekļu.

Par samērīgāku risinājumu būtu uzskatāms tāds regulējums, kas uzliktu pienākumu pašvaldībai pašai vai tās izveidotai kapitālsabiedrībai pilnībā vai daļēji segt pārvietošanas izmaksas. Pašvaldībai būtu jāizsver visi apstākļi, un tās līdzdalības veidi varētu būt atšķirīgi.

Secinājumu daļa

15. Pieteikuma iesniedzējas izskatīšanā esošā administratīvā lieta ir saistīta ar tādu situāciju, ka nekustamā īpašuma īpašnieks vēlas nojaukt savā nekustamajā īpašumā esošu un tam piederošu garāžu. Blakus garāžai atrodas tramvaja līnijas atsaite jeb kontakttīkla balsts, kas uzskatāms par ceļu inženierbūvi. Privātpersona savu būvniecības ieceri var realizēt tikai tādā veidā, lai būtu ievēroti SIA „Rīgas satiksme” izdotie tehniskie noteikumi. SIA „Rīgas satiksme”, nekustamajā īpašumā esošās ceļu inženierbūves tiesiskā valdītāja, ir izsniegusi tehniskos noteikumus, kuros nekustamā īpašuma īpašniekam izvirzīta virkne prasību attiecībā uz garāžas nojaukšanu. Šīs prasības nav bijis iespējams izpildīt citādi kā vien saskaņā ar tehniskajiem noteikumiem veicot kontakttīkla balsta pārvietošanu, un tā atbilstoši apstrīdētajai normai ir veicama par nekustamā īpašuma īpašnieka paša līdzekļiem.

Tāpēc Pieteikuma iesniedzēja lūdz vērtēt apstrīdētās normas atbilstību Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem tiktāl, ciktāl šī norma paredz nekustamā īpašuma īpašniekam pienākumu par saviem līdzekļiem pārvietot ceļu inženierbūvi, lai tas varētu nojaukt savā nekustamajā īpašumā ietilpstošu citu būvi. Tomēr apstrīdētā norma pēc satura ir plašāka – tā attiecas gan uz ceļu inženierbūvēm, gan satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem. Pieteikuma iesniedzējas tiesvedībā esošajā lietā ceļu inženierbūve, kas ir strīda pamatā, ir tāds objekts, kas saistīts ar sabiedriskā transporta darbības nodrošināšanu. Kā savos viedokļos norāda vairākas pieaicinātās personas, apstrīdētās normas tvērums nevar tikt aprobežots tikai ar sabiedriskā transporta nodrošināšanai nepieciešamajām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, bet gan ar jebkurām ceļu inženierbūvēm un satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem (*sk. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas viedokli lietas materiālu 3. sēj. 55. lp. un Ekonomikas ministrijas viedokli lietas materiālu 3. sēj. 101. lp.*). Tāpat apstrīdētajā normā ietvertais pienākums attiecas ne tikai uz gadījumiem, kad nekustamā īpašuma īpašnieks vēlas nojaukt savā īpašumā esošu būvi, bet arī uz visiem citiem gadījumiem, kad var tikt pārvietotas nekustamajā īpašumā esošas ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi.

Līdz ar to izskatāmajā lietā visupirms nepieciešams precizēt, kādā apjomā izvērtējama apstrīdētās normas satversmība.

15.1. Satversmes tiesa ir atzinusi: izskatot lietu, kas ierosināta pēc tiesas pieteikuma, tai jāņem vērā Satversmes tiesas likuma prasības un situācija jāizvērtē

tiktāl, ciktāl tas nepieciešams konkrētās lietas izspriešanai. Vienlaikus Satversmes tiesai jāvērtē visu to personu situācija, kuras atrodas apstākļos, kas ir vienādi vai salīdzināmi ar tiesā izskatāmās lietas apstākļiem (*sal. sk., piemēram, Satversmes tiesas 2014. gada 7. jūlija sprieduma lietā Nr. 2013-17-01 19. punktu*). Turklāt Satversmes tiesai ir jānodrošina lietas vispusīga un objektīva izskatīšana, kā arī procesuālā ekonomija un tādas tiesību sistēmas pastāvēšana, kurā pēc iespējas pilnīgāk un aptverošāk tiek novērsts Satversmei neatbilstošs regulējums (*sk. Satversmes tiesas 2017. gada 24. novembra sprieduma lietā Nr. 2017-07-01 12.2. punktu*). Ja Satversmes tiesas nolēmumā apstrīdētā norma tiktu vērtēta tikai tiktāl, ciktāl tā attiecas uz ceļu inženierbūvēm, kuras saistītas ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem un kuras nepieciešams pārvietot tāpēc, ka tiks nojaukta nekustamajā īpašumā esoša būve, ārpus Satversmes tiesas vērtējuma varētu palikt citas salīdzināmas situācijas un netiktu ievērots procesuālās ekonomijas princips. Tādējādi Satversmes tiesai, precizējot lietas izskatīšanas robežas, jāvērtē tas, vai tiek ievērots procesuālās ekonomijas princips, kā arī citi principi, tai skaitā objektīvās izmeklēšanas princips, pašai meklējot argumentus un pierādījumus (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 25. marta sprieduma lietā Nr. 2020-36-01 10.2. punktu*).

15.2. Ceļu satiksmes likuma 1. panta 3. punkts noteic, ka ceļa kompleksā citstarp ietilpst ceļu inženierbūves un satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi. Ceļu inženierbūves ir, piemēram, transportlīdzekļu pieturvietas un paviljoni, bremsēšanas un paātrinājuma joslas, transportlīdzekļu stāvvietas, atpūtas laukumi, velosipēdu ceļi un ietves, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas, elektrotransporta kontakttīkli. Savukārt satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi ir, piemēram, ceļa zīmes, luksofori, signālstabiņi, aizsargbarjeras, gājēju barjeras, vertikālie un horizontālie ceļa apzīmējumi.

Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 38. panta pirmo daļu satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu mērķis ir organizēt satiksmi uz ceļiem. Arī ceļu inženierbūves, tāpat kā satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi, ietilpst ceļa kompleksā, tomēr tās, atšķirībā no pirmajiem, nav tehniskie līdzekļi, bet gan būves, kurām nav ēku pazīmes. Gan ceļu inženierbūves, gan satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi ietilpst apstrīdētās normas tvērumā, tādējādi nekustamā īpašuma īpašniekam gan ceļu inženierbūvju, gan satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pārvietošanas gadījumā ir jāsedz pārvietošanas izmaksas. Lietas materiālos, tai skaitā Saeimas atbildes rakstā, kā arī lielākajā daļā pieaicināto personu viedokļu,

ir atrodami apsvērumi, kas var tikt attiecināti gan uz ceļu inženierbūvēm, gan satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem.

Pieteikuma iesniedzējas tiesvedībā esošās lietas materiālos galvenokārt ir atrodama informācija par apstrīdēto normu tiktāl, ciktāl tā uzliek nekustamā īpašuma īpašniekam pienākumu segt izmaksas, kas ir saistītas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai nepieciešamo ceļu inženierbūvju pārvietošanu. Tomēr papildus tam, ka lietas dalībnieki sniedz argumentus un pierādījumus, Satversmes tiesa tos savāc arī pēc savas iniciatīvas, jo Satversmes tiesas procesa jēga un būtība ir cieši saistīta ar tiesas aktīvo lomu lietas izspiešanai juridiski nozīmīgu apstākļu noskaidrošanā un pierādījumu vākšanā (*sk. Satversmes tiesas 2017. gada 24. novembra sprieduma lietā Nr. 2017-07-01 12.2. punktu*). Visas ceļu inženierbūves un visi satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi ir vērsti uz līdzīgiem un salīdzināmiem mērķiem – vides labiekārtošanu, dažādu sabiedrībai nozīmīgu funkciju realizāciju, ceļu padarīšanu par pieejamiem un drošiem visām ceļa lietotāju grupām, tai skaitā auto vadītājiem, gājējiem, velosipēdistiem un mopēdu vadītājiem. Līdz ar to izskatāmajā lietā nav izšķiroši svarīgi nošķirt ceļu inženierbūves vai satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem, no tādām ceļu inženierbūvēm vai satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, kas paredzēti citu sabiedrības vajadzību apmierināšanai, piemēram, ceļa apgaismojumam, kā arī kopējai drošībai uz ceļa.

Tādējādi secināms, ka ir pamats izvērtēt apstrīdēto normu ne tikai tiktāl, ciktāl tā attiecas uz nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumu ar saviem līdzekļiem segt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu saistīto ceļu inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu pārvietošanas izmaksas, bet arī attiecībā uz pienākumu ar saviem līdzekļiem segt visu citu ceļu inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu (turpmāk kopā – ceļa vai satiksmes objekti) pārvietošanas izmaksas.

15.3. Pieteikuma iesniedzējas tiesvedībā esošās lietas kontekstā svarīgs apstāklis ir tas, ka nekustamā īpašuma īpašniekam vajadzība pēc ceļu inženierbūves pārvietošanas ir radusies sakarā ar citas viņa īpašumā esošas būves nojaukšanu. Tomēr lieta būtu izskatāma ne tikai attiecībā uz šādiem gadījumiem. Proti, ir iespējamās dažādas situācijas, kad rodas pamatota prasība pārvietot nekustamajā īpašumā esošu ceļa vai satiksmes objektu, tai skaitā, piemēram, būves atjaunošanas, restaurācijas vai pārbūves gadījumā. Nebūtu pamata apstrīdēto normu vērtēt tikai tiktāl, ciktāl ceļa vai satiksmes objektu ir nepieciešams pārvietot nekustamajā īpašumā esošas būves nojaukšanas dēļ, īpaši ņemot vērā to, ka sekas

ir vienādas visos gadījumos, kad ceļa vai satiksmes objektu vajag pārvietot. Ikvienā gadījumā, kad radusies pamatota prasība šādu objektu pārvietot, tas ir jādara par nekustamā īpašuma īpašnieka līdzekļiem, jo apstrīdētā norma paredz imperatīvu nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumu. Arī Saeima un lietā pieaicinātās personas par apstrīdētās normas atbilstību Satversmei šajā aspektā ir izteikušās vispārīgi. Līdz ar to lietā esošie materiāli ir pietiekami, lai izvērtētu apstrīdētās normas satversmību attiecībā uz dažādiem gadījumiem, kad pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības ceļa vai satiksmes objekts tiek pārvietots un pārvietošanas izmaksas jāsedz tikai nekustamā īpašuma īpašniekam.

Vienlaikus jāņem vērā, ka visos gadījumos tiesību normas piemērotājam saskaņā ar apstrīdēto normu ir pienākums izvērtēt, vai konkrētā prasība par ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu, kas var rasties dažādu iemeslu dēļ, ir pamatota. Tādējādi nevar uzskatīt, ka visās situācijās, kad nekustamā īpašuma īpašnieks vēlēšies rīkoties ar savu nekustamo īpašumu tādā veidā, kas prasa pārvietot ceļa vai satiksmes objektu, pārvietošana varēs notikt. Šādai prasībai jebkurā gadījumā saskaņā ar apstrīdēto normu ir jābūt pamatotai, tātad tādai, kas ir saprotama, argumentēta un pārbaudāma. Pamatota prasība var būt tāda, kas izriet no kādas nekustamā īpašuma īpašnieka īpašas subjektīvas vēlmes, kuru nekustamā īpašuma īpašnieks ir skaidri identificējis. Tāpat pamatota prasība var rasties tad, kad ceļa vai satiksmes objektu nepieciešams pārvietot objektīvu apstākļu dēļ. Turklāt arī objektīvas nepieciešamības situācijas mēdz būt atšķirīgas un arī objektīva nepieciešamība pārvietot ceļa vai satiksmes objektu var būt radusies no nekustamā īpašuma īpašnieka gribas neatkarīgu apstākļu dēļ (*sk. šā sprieduma 23.2. punktu*). Abos gadījumos, proti, gan subjektīvas vēlmes, gan objektīvas nepieciešamības gadījumā, uz nekustamā īpašuma īpašnieku gulstas apstrīdētajā normā noteiktais pienākums segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas. Ņemot vērā apstrīdētās normas plašo saturu un aptverto atšķirīgo situāciju loku, apstrīdētās normas satversmība ir izvērtējama gan attiecībā uz gadījumiem, kad pamatota prasība radusies subjektīvas vēlmes rezultātā, gan attiecībā uz gadījumiem, kad pamatota prasība radusies objektīvas nepieciešamības dēļ.

Tādējādi izskatāmajā lietā Satversmes tiesa izvērtēs to, vai apstrīdētajā normā ietvertais nekustamā īpašuma īpašnieka pienākums pamatotas prasības gadījumā segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas atbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

16. Satversmes 105. pants paredz visaptverošu mantiska rakstura tiesību garantiju. Satversmes 105. panta pirmie trīs teikumi aptver personas īpašuma tiesības kā visas mantiska rakstura tiesības, kuras persona var netraucēti izlietot par labu sev un ar kurām tā var rīkoties pēc savas gribas, kā arī nosaka īpašnieka sociālo pienākumu pret sabiedrību – neizmantojot īpašumu pretēji sabiedrības interesēm – un paredz, ka īpašuma tiesības var tikt ierobežotas (*sk. Satversmes tiesas 2018. gada 11. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2017-12-01 13. punktu*). Tādējādi minētais pants, no vienas puses, ietver valsts pienākumu veicināt un atbalstīt īpašuma tiesības, proti, pieņemot tādus likumus, kas nodrošinātu šo tiesību aizsardzību, taču, no otras puses, dod valstij arī tiesības noteiktā apjomā un kārtībā iejaukties īpašuma tiesību izmantošanā (*sk. Satversmes tiesas 2020. gada 28. septembra sprieduma lietā Nr. 2019-37-0103 15.2. punktu*).

Apstrīdētā norma neliedz nekustamā īpašuma īpašniekam valdīt viņam piederošo nekustamo īpašumu. Tomēr apstrīdētā norma izvirza prasību, kas nekustamā īpašuma īpašniekam ir saistoša, ja tas vēlas rīkoties ar savu īpašumu tādā veidā, kas var ietekmēt ceļa vai satiksmes objektu. Proti, šāda prasība nekustamā īpašuma īpašniekam rada finansiālus izdevumus situācijā, kad tas vēlas rīkoties ar savu nekustamo īpašumu noteiktā veidā. Tātad, pastāvot apstrīdētajā normā ietvertajam pienākumam segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas, nekustamā īpašuma īpašniekam tomēr tiek liegts brīvi lietot savu īpašumu. Apstrīdētajā normā noteiktais pienākums ir īpašuma tiesību ierobežojums, turklāt šā pienākuma izpilde ir saistīta ne tikai ar finansiāliem izdevumiem, bet arī laika patēriņu (*sal. sk. Satversmes tiesas 2014. gada 6. novembra sprieduma lietā Nr. 2013-20-03 8.3. punktu*).

Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa ir atzinusi, ka finansiāla rakstura pienākumu, kas neietekmē nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības atbrīvoties no sava īpašuma, to ieķīlājot, iznomājot, izīrējot vai pārdodot, bet izpaužas kā finansiāls apgrūtinājums un var ietekmēt īpašnieka tiesības izmantot savu nekustamo īpašumu, var uzskatīt par īpašuma izmantošanas kārtības kontroli Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk – Konvencija) Pirmā protokola 1. panta trešā teikuma kontekstā (*sk. Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2020. gada 27. februāra sprieduma lietā „Strezovski and Others v. North Macedonia”, pieteikums Nr. 14460/16 un septiņi citi, 64. punktu*). Proti, arī šāda īpašuma izmantošanas kārtības kontrole ir uzskatāma par īpašuma tiesību ierobežojumu Konvencijas Pirmā protokola 1. panta kontekstā.

Tādējādi apstrīdētajā normā ietvertais nekustamā īpašuma īpašnieka pienākums pamatotas prasības gadījumā segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas personai ierobežo Satversmes 105. panta pirmajos trijos teikumos ietvertās tiesības uz īpašumu.

17. Tiesības uz īpašumu nav absolūtas, un tās iespējams ierobežot. Lai izvērtētu Satversmes 105. panta pirmajos trijos teikumos ietvertā pamattiesību ierobežojuma satversmību, jānoskaidro:

1) vai pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu likumu;

2) vai šim ierobežojumam ir leģitīms mērķis;

3) vai šis ierobežojums ir samērīgs ar tā leģitīmo mērķi (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2018. gada 6. jūnija sprieduma lietā Nr. 2017-21-01 14. punktu*).

18. Lai noskaidrotu, vai pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu likumu, jāpārbauda:

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

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

3) vai likums ir pietiekami skaidri formulēts, lai persona varētu izprast no tā izrietošo tiesību un pienākumu saturu un paredzēt tā piemērošanas sekas (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2018. gada 6. jūnija sprieduma lietā Nr. 2017-21-01 15. punktu*).

Pamattiesību ierobežojumam jābūt noteiktam tādā likumdošanas procesā, kas atbilst labas likumdošanas principam (*sk. Satversmes tiesas 2021. gada 6. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2020-31-01 15. punktu*).

18.1. Saeima apstrīdēto normu pieņēma ar 2014. gada 30. oktobra likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”.

Priekšlikumu papildināt Ceļu satiksmes likumu ar apstrīdēto normu atbildīgajai komisijai pirms likumprojekta otrā lasījuma iesniedza Saeimas deputāts Gaidis Bērziņš. Anotācijā, kas pievienota minētajam priekšlikumam, bija norādīts, ka, atjaunojot īpašuma tiesības pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas, jautājums par nekustamā īpašuma īpašnieka tiesiskajām attiecībām ar ceļa vai satiksmes objekta valdītāju netika noregulēts (*sk. lietas materiālu 2. sēj. 10.–11. lp.*). Situācija, kas izveidojās pēc Latvijas Republikas neatkarības

atjaunošanas, un normatīvā regulējuma trūkums kā pamats apstrīdētās normas iekļaušanai Ceļu satiksmes likumā tika norādīti arī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas sēdē (*sk. 11. Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas 2014. gada 8. oktobra sēdes audioierakstu lietas materiālu 2. sēj.*).

Priekšlikums tika izskatīts un atbalstīts Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas 2014. gada 8. oktobra sēdē un Saeimas 2014. gada 16. oktobra sēdē otrajā lasījumā (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 145. lp. un 2. sēj. 65. lp.*). Likumprojekts trešajā lasījumā tika pieņemts 2014. gada 30. oktobrī. Likums tika izsludināts 2014. gada 15. novembrī un publicēts oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis” Nr. 228. Likums stājās spēkā 2014. gada 29. novembrī.

18.2. Lietas dalībnieki nav izteikuši iebildumus pret apstrīdētās normas pieņemšanas un izsludināšanas kārtību, un arī Satversmes tiesai nerodas šaubas par to, ka apstrīdētā norma ir pieņemta un izsludināta Satversmē un Saeimas kārtības rullī noteiktajā kārtībā. Lietas dalībnieki neapšaubā arī to, ka apstrīdētā norma ir formulēta pietiekami skaidri.

Atsevišķas pieaicinātās personas gan apšaubā apstrīdētās normas skaidrību (*sk. Tieslietu ministrijas viedokli lietas materiālu 3. sēj. 151. lp. un Dr. iur. Jāņa Rozenfelda viedokli lietas materiālu 3. sēj. 83. lp.*). Satversmes tiesa ir norādījusi: tas vien, ka tiesību normas jēgas noskaidrošanai nepieciešams šo normu interpretēt, pats par sevi vēl nenoved pie tiesību normas neatbilstības Satversmei (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2012. gada 19. decembra lēmuma par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2012-03-01 18.1. punktu*). Tieši pretēji – Satversmei atbilstoša tiesību normas piemērošana vienmēr ietver šīs normas interpretāciju, tostarp gramatiskās, vēsturiskās, sistēmiskās un teleoloģiskās iztulkošanas metodes, un citu juridisko metožu izmantošanu (*sal. sk. Satversmes tiesas 2005. gada 4. janvāra sprieduma lietā Nr. 2004-16-01 17. punktu*). Turklāt tiesību norma var būt pietiekami skaidra un paredzama arī tad, ja personai šīs normas tvēruma noskaidrošanai nepieciešama atbilstoša juridiskā palīdzība (*sk. Satversmes tiesas 2019. gada 21. februāra sprieduma lietā Nr. 2018-10-0103 18.1. punktu*).

Ņemot vērā iepriekšminēto, nekustamā īpašuma īpašnieks no apstrīdētās normas var izprast pienākumu, kas tam radīsies, ja pēc viņa pamatotas prasības būs nepieciešams pārvietot ceļa vai satiksmes objektu. Proti, ir skaidrs, ka tādā gadījumā pārvietošana notiks tikai par nekustamā īpašuma īpašnieka līdzekļiem.

18.3. Kā tas izriet no Satversmes tiesas judikatūras, likumdevēju saista labas likumdošanas princips, kura konkretizācijas elementi citstarp dod iespēju saprast, kāpēc likumdevējs noteicis konkrētu pamattiesību ierobežojumu un kādu apsvērumu dēļ šāds ierobežojums demokrātiskā tiesiskā valstī ir pieļaujams (*sk. Satversmes tiesas 2021. gada 27. maija sprieduma lietā Nr. 2020-49-01 24.2. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēja, Saeima, kā arī pieaicinātās personas nav izteikušas tādus iebildumus pret apstrīdētās normas pieņemšanas procesu, kas varētu norādīt uz labas likumdošanas principa neievērošanu. Arī Satversmes tiesa, ņemot vērā lietas materiālus, apstrīdētās normas pieņemšanas procesā būtiskus pārkāpumus nav konstatējusi.

Līdz ar to apstrīdētajā normā ietvertais pamattiesību ierobežojums ir noteikts ar pienācīgā kārtībā pieņemtu likumu.

19. Ikvienu pamattiesību ierobežojuma pamatā ir jābūt apstākļiem un argumentiem, kādēļ tas vajadzīgs, proti, ierobežojums tiek noteikts svarīgu interešu – leģitīma mērķa – labad (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2005. gada 22. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-19-01 9. punktu*). Atbilstoši Satversmes 116. pantam pamattiesības var ierobežot likumā paredzētajos gadījumos, lai aizsargātu citu cilvēku tiesības, demokrātisku valsts iekārtu, sabiedrības drošību, labklājību un tikumību.

Saeima norāda, ka apstrīdētajai normai ir leģitīms mērķis – sabiedrības labklājības aizsardzība. Tā nodrošinot, ka nekustamā īpašuma īpašnieks ar savu rīcību neapdraud sabiedrībai nozīmīgu pakalpojumu nepārtrauktību un ka valstij vai pašvaldībai nav jāuzņemas papildu finansiālais slogs (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 69. lp.*). Tam piekrīt arī Pieteikuma iesniedzēja. Tieslietu ministrija uzskata, ka apstrīdētajai normai, ciktāl tā attiecas arī uz situācijām, kad nekustamā īpašuma īpašniekam ir jāveic konkrētas darbības objektīvu iemeslu dēļ, un ciktāl tā neizšķir gadījumus, kad nekustamā īpašuma nepastāvīgās īpašības ir devušas ekonomisku labumu aizsargājamā objekta ierīkotājam, nav leģitīma mērķa. Ja šādā situācijā tiktu konstatēts leģitīms mērķis, tas, pēc Tieslietu ministrijas ieskata, nozīmētu to, ka tiek gūts nepamatots labums uz nekustamā īpašuma īpašnieka rēķina (*sk. Tieslietu ministrijas viedokli lietas materiālu 3. sēj. 155. lp.*).

Pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis – sabiedrības labklājības aizsardzība – galvenokārt aptver sabiedrības vispārējo materiālo labklājību

(sal. sk., piemēram, Satversmes tiesas 2003. gada 20. maija sprieduma lietā Nr. 2002-21-01 secinājumu daļas 3.2. punktu). Satversmes tiesa atsevišķos gadījumos ir atzinusi, ka likumdevēja mērķis ietaupīt finanšu līdzekļus pats par sevi ir vērsts uz sabiedrības labklājības aizsardzību, un atzinusi šādu mērķi par leģitīmu (sal. sk. Satversmes tiesas 2019. gada 2. maija sprieduma lietā Nr. 2018-14-01 18. punktu). Turklāt var būt tādas situācijas, kad pamattiesību ierobežojuma leģitīmais mērķis ir vērsts primāri uz finanšu līdzekļu ietaupīšanu, bet tas secīgi, palīdzot ietaupīt finanšu līdzekļus, aizsargā sabiedrības labklājību arī plašākā nozīmē. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka Satversmes 105. pants piešķir likumdevējam rīcības brīvību noteikt, kādas ir tās sabiedrības vajadzības, kuras nepieciešams apmierināt, lai sasniegtu īpašus publiskos mērķus (sk. Satversmes tiesas 2005. gada 16. decembra sprieduma lietā Nr. 2005-12-0103 22.1. punktu).

Apstrīdētās normas mērķis ir atbrīvot valsti, pašvaldību vai to kapitālsabiedrību no papildu finansiāla sloga, kas neizbēgami rastos, ja nekustamā īpašuma īpašnieka pamatotas prasības gadījumā būtu jāpārvieto ceļa vai satiksmes objekts. Proti, izdevumu segšanas pienākums ar apstrīdēto normu tiek pārlūkts no sabiedrības uz konkrēto nekustamā īpašuma īpašnieku. Iepriekšminētais attiecas gan uz tādu pamatotu nekustamā īpašuma īpašnieka prasību, kas radusies subjektīvas vēlmes rezultātā, gan tādu pamatotu prasību, kas balstīta objektīvā nepieciešamībā. Abos gadījumos ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksu segšanas pienākuma uzlikšana nekustamā īpašuma īpašniekam nodrošina to, ka valstij, pašvaldībai vai to kapitālsabiedrībai netiek radīti papildu izdevumi.

Turklāt apstrīdētā norma secīgi nodrošina to, ka gadījumos, kad rodas pamatota prasība pārvietot ceļa vai satiksmes objektu, bet valsts, pašvaldības vai to kapitālsabiedrības finanšu līdzekļi ir ierobežoti, netiek ietekmēta nedz ceļu pieejamība, nedz drošība uz tiem, nedz sabiedrībai nozīmīgu pakalpojumu nepārtrauktība. Piemēram, apstrīdētā norma nodrošina to, ka sabiedrībai ir pieejami citstarp sabiedriskā transporta pakalpojumi, jo publiskie līdzekļi, kas šos pakalpojumus nodrošina, netiek novirzīti nekustamā īpašuma īpašnieka individuālas ieceres realizēšanai. Tāpat arī citi ceļa vai satiksmes objekti, kas nav saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu, kalpo kopējām sabiedrības interesēm. Piemēram, citai personai piederošā nekustamajā īpašumā var būt izvietotas apgaismojuma līnijas, ceļa zīmes, luksofori. Arī šādi ceļa vai satiksmes objekti ir izvietoti ar mērķi labiekārtot apkārtējo vidi, citstarp padarot ceļus pieejamākus, drošākus un ērtāk izmantojamus. Šie mērķi var tikt sasniegti

tikai tad, ja valstij, pašvaldībai vai to kapitālsabiedrībai ir pieejami nepieciešamie finanšu līdzekļi.

Tādējādi likumdevējs, pieņemot apstrīdēto normu, ir noregulējis tiesiskās attiecības nolūkā atbilstoši izmantot sabiedrības (publiskos) finanšu līdzekļus, kas secīgi nodrošina sabiedrībai nozīmīgu funkciju un pakalpojumu nepārtrauktību.

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

20. Noskaidrojot, vai apstrīdētajā normā ietvertais pamattiesību ierobežojums ir samērīgs, Satversmes tiesa pārbauda:

- 1) vai ierobežojums ir piemērots leģitīmā mērķa sasniegšanai;
- 2) vai mērķi nav iespējams sasniegt ar citiem, indivīda pamattiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem;
- 3) vai labums, ko gūst sabiedrība no noteiktā ierobežojuma, ir lielāks par indivīdam nodarīto kaitējumu.

Ja, izvērtējot tiesību normu, tiek atzīts, ka tajā ietvertais pamattiesību ierobežojums neatbilst kaut vienam no šiem kritērijiem, apstrīdētā norma neatbilst samērīguma principam un ir prettiesiska (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2020. gada 11. decembra sprieduma lietā Nr. 2020-26-0106 18. punktu*).

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

Lietas dalībnieki neapšaubā to, ka likumdevēja izraudzītais līdzeklis ir piemērots apstrīdētajā normā ietvertā pamattiesību ierobežojuma leģitīmā mērķa sasniegšanai. Proti, ceļa vai satiksmes objektu uzturēšana ir saistīta ar valstij, pašvaldībai vai kapitālsabiedrībai pieejamo finanšu līdzekļu apjomu, un šie līdzekļi jāizmanto pēc iespējas efektīvāk.

Satversmes ievadā ir noteikts, ka Latvijas valsts ir izveidota citstarp tādēļ, lai sekmētu Latvijas tautas un ikviena labklājību. Par šo mērķu nodrošināšanas instrumentu ir uzskatāmi arī valsts rīcībā esošie finanšu līdzekļi (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 6. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2020-31-01 16.1. punktu*). Valsts finanšu līdzekļu izlietojums ir jāsamēro ar valsts rīcībā esošo finanšu līdzekļu apmēru (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 7. maija sprieduma lietā Nr. 2020-40-01 8.2. punktu*). Minētais ir attiecināms arī uz pašvaldību un tās

rīcībā esošajiem finanšu līdzekļiem. Arī pašvaldībai savā teritorijā ir jāgarantē iedzīvotāju labklājība, kas tiek panākta, pašvaldībai vai plašākā nozīmē arī tās izveidotai kapitālsabiedrībai, ciktāl tai ir uzdots organizēt konkrētas publiskas personas funkcijas veikšanu, izmantojot tās rīcībā esošos finanšu līdzekļus efektīvi. Tātad arī pašvaldības ilgtspējīga attīstība un tās iedzīvotāju labklājība ir iespējama tikai tad, ja pašvaldības (vai tās konkrētas funkcijas veikšanai izveidotas kapitālsabiedrības) budžetā ir tās funkciju pildīšanai nepieciešamie finanšu līdzekļi (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 7. maija sprieduma lietā Nr. 2020-40-01 8.2. punktu*).

Pieņemot Ceļu satiksmes likuma 7.¹ pantu, likumdevējs ir radījis noteiktu sistēmu. Apstrīdētā norma ir daļa no sistēmas, kas paredz noteikumus, kuri nekustamā īpašuma īpašniekam ir jāievēro, ja tā nekustamajā īpašumā atrodas ceļa vai satiksmes objekts. Apstrīdētajā normā ietvertais finansiāla rakstura pienākums ir daļa no šīs sistēmas un kalpo ar sabiedrības labklājību saistītu mērķu sasniegšanai.

Viens no šiem mērķiem ir nodrošināt, ka pašvaldībās un valstī ir pieejami ceļi un satiksme uz tiem tiek organizēta atbilstošā kvalitātē. Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums ir piemērots līdzeklis, lai nodrošinātu citstarp sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību vai citu sabiedrībai nozīmīgu funkciju veikšanu, jo šī norma noteic, ka izdevumu segšanas pienākums gulstas nevis uz sabiedrību, bet uz konkrētā nekustamā īpašuma īpašnieku. Tādējādi netiek tērēti finanšu līdzekļi, kas var tikt izmantoti publiski nozīmīgu funkciju realizācijai. Tāpat ceļa vai satiksmes objekti, piemēram, luksofori un ceļa zīmes, nodrošina ne tikai to, ka ceļi ir pieejami, bet arī to, ka satiksmes dalībnieki tos izmanto tādā veidā, kas neapdraud pašu satiksmes dalībnieku, kā arī citu personu drošību. Arī apgaismojuma līnijas, kas var būt izvietotas pie citai personai piederoša nekustamā īpašuma, kalpo gan drošības, gan ērtības apsvērumiem. Līdzekļu ietaupījums, kas rodas, uzliekot nekustamā īpašuma īpašniekam pienākumu segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas, secīgi var nodrošināt gan iepriekšminēto, gan citu sabiedrības vajadzību apmierināšanu, jo ietaupītie līdzekļi var tikt izmantoti ne tikai ar ceļu labiekārtošanu saistītu mērķu īstenošanai.

Turklāt ceļus lieto ne tikai, piemēram, gājēji, velosipēdisti, vieglie automobiļi, bet arī sabiedriskais transports, kas ir nozīmīgs sabiedrībai un vērsts uz publisko interešu apmierināšanu. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (Latvija 2030) intensīvāka sabiedriskā transporta izmantošana ir norādīta kā valstiski nozīmīgs uzdevums. Proti, lai samazinātos privātā

autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā (*sk.: Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Pieejama: <https://www.pkc.gov.lv>*). Tātad sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana un pieejamība ir viens no ilgtspējīgas valsts attīstības elementiem.

Likuma „Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas 19. punkts noteic, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana pašvaldības līmenī ir pašvaldības autonomā funkcija, tātad tās izpildi organizē pašvaldība. Tas nozīmē, ka pašvaldība vai tās kapitālsabiedrība ir atbildīga par to, lai tai būtu nepieciešamie finanšu līdzekļi un tie tiktu efektīvi izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai.

Apstrīdētā norma palīdz nodrošināt to, ka ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas sedz tieši tā persona, pēc kuras iniciatīvas notiek ceļa vai satiksmes objekta pārvietošana, kā arī to, ka pārvietošanas izmaksu segšana nenotiek uz visas sabiedrības rēķina. Iepriekšminētais attiecas gan uz situācijām, kad pamatota prasība pārvietot ceļa vai satiksmes objektu rodas nekustamā īpašuma īpašnieka subjektīvas vēlmes dēļ, gan uz situācijām, kad šāda pārvietošana ir pamatota ar objektīvu nepieciešamību.

Tādējādi apstrīdētā norma kā daļa no kopējas sistēmas nodrošina sabiedrības labklājību, noregulējot tiesiskās attiecības starp nekustamā īpašuma īpašnieku un ceļa vai satiksmes objekta valdītāju. Tāpat tā palīdz gādāt par to, lai valsts, pašvaldības vai to kapitālsabiedrības finanšu līdzekļi netiktu novirzīti ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksu segšanai, un secīgi nodrošina sabiedrībai nozīmīgu funkciju veikšanu.

Līdz ar to likumdevēja izraudzītais līdzeklis ir piemērots apstrīdētajā normā ietvertā pamattiesību ierobežojuma legītimā mērķa sasniegšanai.

22. Pamattiesību ierobežojums ir nepieciešams, ja nepastāv citi līdzekļi, kuri būtu tikpat iedarbīgi un kurus izvēloties personu pamattiesības tiktu ierobežotas mazāk (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2018. gada 26. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2017-18-01 21.3.2. punktu*).

Turklāt Satversmes tiesa ir atzinusi, ka saudzējošāks līdzeklis ir nevis jebkurš cits, bet tikai tāds līdzeklis, ar kuru leģitīmo mērķi var sasniegt vismaz tādā pašā kvalitātē un kurš no valsts un sabiedrības neprasa nesamērīgi lielu ieguldījumu (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2021. gada 25. marta sprieduma lietā Nr. 2020-36-01 19.3.3. punktu*). Satversmes tiesas kompetencē ir pārbaudīt

to, vai nepastāv alternatīvi līdzekļi, kas personām Satversmē noteiktās pamattiesības aizskartu mazāk (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2017. gada 24. novembra sprieduma lietā Nr. 2017-07-01 19. punktu*).

Pēc Pieteikuma iesniedzējas ieskata, alternatīvs līdzeklis būtu tāds, ka publiskā persona pati (tostarp arī persona, kura ir konkrētās sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai nepieciešamās ceļu inženierbūves īpašnieks, valdītājs vai lietotājs) uzņemtos segt izdevumus par ceļu inženierbūves pārvietošanu tad, ja nekustamā īpašuma nojaukšanas gadījumā tiktu apdraudēta šīs ceļu inženierbūves ekspluatācija un drošība (*sk. lietas materiālu 1. sēj. 11.–12. lp.*). Turpretim Saeima pauž uzskatu, ka Pieteikuma iesniedzējas norādīto alternatīvu nevar uzskatīt par saudzējošāku leģitīmā mērķa sasniegšanas līdzekli, proti, valstij nav pienākuma meklēt tādu līdzekli, kas prasītu nesamērīgi lielu ieguldījumu no valsts un sabiedrības. Turklāt ceļa vai satiksmes objektu īpašnieks, valdītājs vai lietotājs jau esot sedzis šo objektu pirmreizējās ierīkošanas vai izbūves izmaksas (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 70.–71. lp.*).

Alternatīvas apstrīdētajā normā ietvertajam nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumam pilnībā segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas ir jāskata kopsakarā ar apstrīdētās normas leģitīmo mērķi – sabiedrības labklājības aizsardzība – tādā aspektā, ka apstrīdētā norma ļauj ietaupīt finanšu līdzekļus. Tādējādi tā nodrošina to, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi vai citas funkcijas, kuru realizēšanai ceļa vai satiksmes objekti ir izvietoti citas personas nekustamajā īpašumā, var tikt pildītas nepārtraukti, neatkarīgi no nekustamā īpašuma īpašnieka rīcības, turklāt ļaujot ietaupītos finanšu līdzekļus izmantot citu sabiedrībai nozīmīgu mērķu sasniegšanai. Ja apstrīdētajā normā ietvertā pamattiesību ierobežojuma nebūtu, tad vismaz daļa valsts, pašvaldības vai konkrēto funkciju veicošās kapitālsabiedrības finanšu līdzekļu būtu jānovirza ceļa vai satiksmes objektu pārvietošanas izmaksu segšanai.

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” rīcībā esošo informāciju Rīgā pašlaik sabiedriskā transporta vajadzībām tiek ekspluatētas apmēram 18 000 atsaites un 7875 elektrotransporta kontakttīklu balsti (*sk. lietas materiālu 3. sēj. 107. lp.*). Daļa no šīm atsaitēm ir piestiprinātas pie citu personu īpašumā esošo ēku fasādēm, bet kontakttīklu balsti atrodas uz citu īpašnieku zemes. Tomēr minētais atsaišu un kontakttīklu balstu skaits ir kopējais Rīgā pašlaik ekspluatēto šāda veida objektu skaits. Tātad ne visas atsaites un kontakttīklu balsti ir izvietoti citai personai piederošā nekustamā īpašumā. Jāņem vērā, ka ceļu inženierbūves, kas saistītas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu, ir tikai daļa no objektiem, kas

aptverti ar apstrīdēto normu. Kā jau tika minēts, šādi objekti ir arī, piemēram, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas, ceļa zīmes un citi.

Tātad to ceļa vai satiksmes objektu skaits, uz kuriem attiecas apstrīdētā norma, ir pietiekami liels. Sedzot daļu no to pārvietošanas izmaksām, varētu tikt iztērēti finanšu līdzekļi, un tas likumsakarīgi atstātu ietekmi uz sabiedriskajiem pakalpojumiem un liktu to nodrošinātājam, piemēram, apgaismojuma tīklu apsaimniekotājam, meklēt veidus, kā nodrošināt publisko funkciju veikšanu.

Apstrīdētā norma ir uzskatāma par speciālo regulējumu, kas attiecas uz īpašuma tiesību aprobežojumiem par labu trešajām personām, iepretim vispārīgajam regulējumam, kas ietverts Civillikumā, kurā paredzēti īpašuma tiesību aprobežojumi. Saeima ir norādījusi, ka likumdevējs izveidojis tādu saskanīgu normatīvo aktu sistēmu, kurā ir paredzami un vienveidīgi noregulēti nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumi attiecībā uz tā īpašumā izvietoto infrastruktūru, kas nodrošina valsts un pašvaldību funkciju īstenošanu, kā arī sabiedrības vajadzību apmierināšanu (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 71. lp.*). Enerģētikas likuma 23. panta otrā daļa, Elektronisko sakaru likuma 18. panta ceturrtā daļa, kā arī Aizsargjoslu likuma 61. panta otrā daļa liecinot par vienveidīgi noregulētām tiesiskajām attiecībām.

Tomēr jāņem vērā, ka Aizsargjoslu likuma 35. panta sestā daļa, kas paredz vispārīgos aprobežojumus aizsargjoslās, atšķirībā no apstrīdētās normas nosaka: juridiskās un fiziskās personas, veicot aizsargjoslās darbus, kuru dēļ ir nepieciešams objektus aizsargāt no bojājumiem, pārbūvēt vai pārvietot, aizsardzības, pārbūves vai pārvietošanas darbus veic pēc saskaņošanas ar attiecīgā objekta īpašnieku vai valdītāju. Ar minētajām darbībām saistītās izmaksas sedz attiecīgā juridiskā vai fiziskā persona vai – pēc savstarpējas vienošanās – objekta īpašnieks vai valdītājs. Tātad Aizsargjoslu likuma 35. panta sestā daļa paredz vismaz iespēju situācijā, kad abas puses tam piekrīt, vienoties par pārvietošanas izmaksu segšanas modeļa maiņu. Arī šī norma neatstāj daudz iespēju nekustamā īpašuma īpašniekam panākt sev vēlamu rezultātu, jo primāri pienākums segt pārvietošanas izdevumus tāpat gulstas uz nekustamā īpašuma īpašnieku. Tomēr tā atšķirībā no apstrīdētās normas dod objekta īpašniekam vai valdītājam iespēju izsvērt katru konkrēto situāciju un, redzot, ka atbilstošāks risinājums būtu pašam uzņemt izdevumu segšanu, vienoties par izdevumu sedzēja maiņu. Proti, Aizsargjoslu likuma 35. panta sestā daļa vismaz atstāj pusēm iespēju savstarpēji vienoties par izdevumu segšanas modeli, tai skaitā arī par dalītu izdevumu

segšanu. Tāda pati iespēja ir paredzēta arī Elektronisko sakaru likuma 18. panta ceturtajā daļā.

Lai gan Saeima norāda, ka apstrīdētajai normai pēc satura līdzīga norma ir atrodamā Enerģētikas likumā, tomēr, kā uzsver Tieslietu ministrija, Aizsargjoslu likuma un Enerģētikas likuma kontekstā parasti būs runa par objektiem, kas ir būves, kurām jābūt ierakstītām vismaz kadastra informācijas sistēmā un kuru lietotājs ir identificējams. Turpretī attiecībā uz apstrīdētajā normā minētajiem objektiem nav spēkā prasība par to ierakstīšanu kādā reģistrā, kā arī nepastāv sistēma, kuras ietvaros šo objektu valdītājiem būtu pienākums rīkoties tādā veidā, lai panāktu šo objektu uzskaiti vai kā citādi tiesiski nostiprināt stāvokli sakarā ar objekta atrašanos citas personas nekustamajā īpašumā (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 71. lp. un Tieslietu ministrijas viedokli lietas materiālu 3. sēj. 151.–153. lp.*).

Satversmes tiesa nekonstatē, ka tiesiskās attiecības šajā jautājumā, kas saistīts ar nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumiem attiecībā uz tā īpašumā izvietoto infrastruktūru, kura nodrošina valsts un pašvaldību funkciju īstenošanu, kā arī sabiedrības vajadzību apmierināšanu, būtu noregulētas vienveidīgi un ka būtu izveidota saskaņota sistēma.

Gan Aizsargjoslu likuma 35. panta sestā daļa, gan Elektronisko sakaru likuma 18. panta ceturtā daļa norāda uz to, ka pastāv alternatīvas iespējas, kā rīkoties situācijās, kad nepieciešams objektus pārvietot. Tādējādi nevar uzskatīt, ka apstrīdētajā normā ietvertais pienākums, kas visos gadījumos liek pārvietošanas izmaksas segt nekustamā īpašuma īpašniekam, ir vienīgais un atbilstošākais šādu tiesisko attiecību risināšanas veids. Tādas alternatīvas kā, piemēram, apstrīdētajā normā paredzētā pienākuma pilnīga pārņemšana uz ceļa vai satiksmes objekta īpašnieku, valdītāju vai lietotāju vai izmaksu segšanas pienākuma daļēja pārņemšana, izvērtējot katras konkrētās situācijas apstākļus, vai iespēja vienoties par izmaksu segšanas sadali personas tiesības nenoliedzami ierobežotu mazāk. Arī tiesībsargs norāda, ka pastāv vismaz viens alternatīvs risinājums, kas radītu mazāku personas tiesību ierobežojumu un pirmšķietami neprasītu nesamērīgu ieguldījumu no valsts un sabiedrības, – iespēja pusēm vienoties par izmaksu sadalījumu (*sk. tiesībsarga viedokli lietas materiālu 3. sēj. 100. lp.*).

Kaut arī Satversmes tiesa konstatē, ka pastāv citi risinājumi, kuri indivīda pamattiesības ierobežotu mazāk, un viens no tiem jau paredzēts normatīvajos tiesību aktos – Aizsargjoslu likumā un Elektronisko sakaru likumā –, tā atzīst, ka minētie risinājumi jebkurā gadījumā varētu ietekmēt publisku funkciju veikšanai

nepieciešamo finanšu līdzekļu apmēru. Tātad to rezultātā varētu tikt ietekmēta sabiedriskā transporta pakalpojumu un citu sabiedrībai nozīmīgu funkciju veikšana, kā arī kopējā ceļu pieejamība un drošība uz ceļiem. Tādējādi nevar uzskatīt, ka citi risinājumi sasniegtu legītīmo mērķi tādā pašā kvalitātē kā apstrīdētajā normā ietvertais ierobežojums. Proti, pārvietošanas izmaksu segšanas modeļa maiņa nepalīdzētu novērst izdevumu rašanos valstij, pašvaldībai vai konkrētās funkcijas veikšanai izveidotai kapitālsabiedrībai. Vismaz daļa līdzekļu, kas saistīti ar publisku funkciju veikšanu, tāpat tiktu novirzīti tam, lai segtu izmaksas, kas rodas, pārvietojot ceļa vai satiksmes objektu nekustamā īpašuma īpašnieka pamatotas prasības rezultātā. Tādējādi šie citi risinājumi neveicinātu sabiedrības labklājības aizsardzību un to, ka netiek tērēti līdzekļi, kas nepieciešami publisku funkciju veikšanai.

Līdz ar to nepastāv citi līdzekļi, ar kuriem apstrīdētajā normā noteiktā pamattiesību ierobežojuma legītīmo mērķi varētu sasniegt tādā pašā kvalitātē.

23. Izvērtējot pamattiesību ierobežojuma atbilstību samērīguma principam, jāpārlicinās arī par to, vai nelabvēlīgās sekas, kas personai rodas tās pamattiesību ierobežojuma rezultātā, nav lielākas par labumu, ko no šā ierobežojuma gūst sabiedrība kopumā. Proti, ir jānoskaidro lietā līdzsvarojamās intereses un tas, kurai no šīm interesēm un tiesībām būtu piešķirama prioritāte (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2010. gada 7. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-01-01 15. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēja norāda, ka apstrīdētā norma nesamērīgi ierobežo nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt, personai jau tā nākoties respektēt apstākli, ka tās īpašumā atrodas ceļa vai satiksmes objekts, un, lemjot par sava nekustamā īpašuma attīstību, rēķināties ar šo objektu, un šī nasta uz personu gultos pat tad, ja apstrīdētās normas nebūtu. Otrkārt, tādas papildu nastas uzlikšana, kas izpaužas finansiāla sloga veidā, nevarot tikt uzskatīta par taisnīgu risinājumu, jo tādējādi uz personas pleciem tiekot pārlikts pienākums nodrošināt sabiedrībai nozīmīgu pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo infrastruktūru. Treškārt, apstrīdētajā normā ietverto un līdzīgu papildu ierobežojumu noteikšana pati par sevi nevarot būt vērsta tikai uz to, lai attiecīgā objekta ekspluatācija ļautu ietaupīt valsts vai pašvaldības budžeta līdzekļus un tiktu nodrošināta tāda publiska uzdevuma izpilde, kura finansēšana pēc būtības ir publiskās personas pienākums. Šāda ierobežojuma noteikšanai vajadzētu būt

saistītai ar citu mērķu sasniegšanu, bet tādi konkrētajā situācijā neesot konstatējami.

Turpretim, pēc Saeimas ieskata, nebūtu pieļaujams tas, ka ceļa vai satiksmes objekta īpašniekam, valdītājam vai lietotājam jebkurā mirklī būtu jāparedz attiecīga apmēra finanšu līdzekļi jau ierīkotas un veiksmīgi funkcionējošas infrastruktūras pārbūvei, īpaši ņemot vērā to, ka objekta pārvietošanas nepieciešamība izriet tieši no nekustamā īpašuma īpašnieka vēlmes veikt izmaiņas savā nekustamajā īpašumā.

23.1. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka īpašumam ir raksturīga sociālā funkcija, kuras mērķis ir panākt taisnīgu līdzsvaru starp sabiedrības interesēm un indivīda pamattiesībām (*sk. Satversmes tiesas 2014. gada 7. jūlija sprieduma lietā Nr. 2013-17-01 20. punktu*). Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa savā judikatūrā ir norādījusi uz īpašuma sociālo funkciju. Proti, tā skaidrojusi, ka īpašums, arī privātpersonai piederošs, pilda sociālo funkciju, kurai, ņemot vērā konkrētos apstākļus, ir jāpievērš uzmanība, kad tiek vērtēts tas, vai ir sasniegts taisnīgs līdzsvars starp sabiedrības interesēm un indivīda pamattiesībām (*sk. Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2011. gada 29. marta sprieduma lietā „Potomska and Potomski v. Poland”, pieteikums Nr. 33949/05, 67. punktu*).

Jau no citām tiesību normām, tai skaitā Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta pirmās, otrās un trešās daļas, izriet nekustamā īpašuma īpašniekam saistoši pienākumi, piemēram, pienākums ceļa vai satiksmes objektu nebojāt, patvaļīgi nenoņemt un nepārveidot. Ar apstrīdēto normu papildus šiem pienākumiem ir radīts pienākums segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas. Tādējādi nekustamais īpašums – arī bez apstrīdētās normas – jau pilda noteiktu sociālo funkciju, proti, kalpo tādu objektu izvietojumam, kas ir nozīmīgi ceļu infrastruktūrai un sabiedrībai nozīmīgu funkciju veikšanai vai pakalpojumu sniegšanai. Apstrīdētā norma nosaka finansiāla rakstura pienākumu, kas personai ir jāpilda, ja tā vēlas rīkoties ar savu nekustamo īpašumu tādā veidā, kas var ietekmēt ceļa vai satiksmes objekta turpmāko ekspluatāciju. Tomēr minētais pienākums rodas tikai tad, ja persona, rīkojoties ar savu nekustamo īpašumu, nonāk tādā situācijā, kad tiek skarti jau funkcionējoši ceļa vai satiksmes objekti, proti, tikai tad, ja tiek izjaukta pastāvošā situācija un nekustamā īpašuma īpašnieks izlemj konkrētā veidā rīkoties ar savu nekustamo īpašumu, kurš citstarp pilda savu sociālo funkciju un kalpo noteiktu sabiedrībai nepieciešamu funkciju veikšanai vai pakalpojumu sniegšanai.

23.2. Apstrīdētā norma par priekšnoteikumu pienākumam segt pārvietošanas izmaksas paredz pamatotu nekustamā īpašuma īpašnieka prasību pārvietot ceļa vai satiksmes objektu. Minētā prasība var rasties dažādos gadījumos. Apstrīdētās normas kontekstā ir svarīgi konstatēt, kāda iemesla dēļ ceļa vai satiksmes objekts tiek pārvietots. Jau tika secināts, ka var būt tāda pamatota prasība, kas izriet no nekustamā īpašuma īpašnieka subjektīvajām vēlmēm, un tāda pamatota prasība, kas radusies objektīvas nepieciešamības dēļ. Izšķiršanās par to, vai prasība par ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu ir pamatota un vai tā ir balstīta nekustamā īpašuma īpašnieka subjektīvajās vēlmēs vai objektīvā nepieciešamībā, jebkurā gadījumā ir tiesību normas piemērotāja ziņā.

Satversmes tiesa secina, ka gadījumos, kad nepastāv objektīva nepieciešamība ceļa vai satiksmes objektu pārvietot, bet pārvietošana ir saistīta tikai ar nekustamā īpašuma īpašnieka subjektīvajām vēlmēm, potenciālo izdevumu finansēšana nekustamā īpašuma īpašniekam vēlamajā apmērā uz visas sabiedrības rēķina nebūtu pieļaujama. Piemēram, ja nekustamā īpašuma īpašnieks vēlas panākt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu tikai tādēļ, lai celtu sava nekustamā īpašuma vērtību vai baudītu kādas citas īpašas priekšrocības, tad šādā situācijā tam pašam būtu jāuzņemas pārvietošanas izmaksu segšana, jo tās ir atkarīgas no paša nekustamā īpašnieka iniciatīvas, proti, ieviest pārmaiņas savā nekustamajā īpašumā.

Tomēr ne vienmēr ceļa vai satiksmes objekta pārvietošana un attiecīgi arī izdevumi būs atkarīgi tieši no nekustamā īpašuma īpašnieka iniciatīvas. Kaut gan tehniski pirmais šo procesu vienmēr uzsāks nekustamā īpašuma īpašnieks, mēdz būt arī tādas situācijas, kad nekustamā īpašuma īpašniekam nav nekādu iespēju rīkoties citādā veidā, lai izpildītu normatīvo aktu prasības un turklāt vēl neskartu ceļa vai satiksmes objektu. Šāda situācija ir konstatējama tad, kad pamatota prasība par ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu ir balstīta objektīvā nepieciešamībā un nav atkarīga no nekustamā īpašuma īpašnieka subjektīvajām vēlmēm. Kā piemēru tam var minēt gadījumu, kad nekustamajā īpašumā esošā būve laika gaitā ir zaudējusi tās sākotnējās fizikālās īpašības un rezultātā var sabrukt, var tikt atzīta par graustu vai citu objektīvu iemeslu dēļ ir nepieciešams veikt noteikta veida darbības, piemēram, tādas kā būves nojaukšana, pārbūve, restaurācija vai atjaunošana. Likuma „Par nekustamā īpašuma nodokli” 3. panta 1.⁴ daļa paredz regulējumu, kas mudina nekustamā īpašuma īpašnieku veikt noteiktas darbības, lai uzlabotu sava īpašuma stāvokli. Šī norma noteic, ka vidi degradējošu, sagruvušu vai cilvēku drošību apdraudošu būvi apliek ar nekustamā īpašuma nodokļa likmi

triju procentu apmērā, ja to noteikusi pašvaldība savos saistošajos noteikumos. Būvniecības likuma 9. pants noteic, ka būve ir ekspluatējama atbilstoši tās lietošanas veidam, turklāt tā, lai nodrošinātu tās atbilstību šādām būtiskām prasībām: mehāniskā stiprība un stabilitāte, ugunsdrošība, vides aizsardzība un higiēna, tai skaitā nekaitīgums, lietošanas drošība un vides pieejamība, akustika (aizsardzība pret trokšņiem), energoefektivitāte, ilgtspējīga dabas resursu izmantošana. Konstatējot būves bīstamību, būvvalde vai Būvniecības valsts kontroles birojs saskaņā ar Būvniecības likuma 21. panta septītās daļas 2. punktu var uzdot konstatēto bīstamību novērst, bet, piemēram, saskaņā ar tā paša likuma 21. panta septītās daļas 3. punktu var pieņemt lēmumu, ka būves ekspluatācija ir aizliegta līdz bīstamības novēršanai. Par šā aizlieguma pārkāpumu var iestāties kriminālatbildība saskaņā ar Krimināllikuma 239.¹ pantu. Tāpat, konstatējot ekspluatācijā pieņemtās būves nedrošumu, kompetentā institūcija saskaņā ar Būvniecības likuma 21. panta astoto daļu var pieņemt lēmumu par administratīvā soda noteikšanu. Tādējādi no citiem normatīvajiem aktiem var izrietēt nekustamā īpašuma īpašnieka pienākums rīkoties ar savu īpašumu tā, lai neapdraudētu citus un viņam pašam neiestātos juridiska atbildība, un tādā veidā izvairīties no viņam nelabvēlīgām sekām.

Ierīkojot vai izbūvējot ceļa vai satiksmes objektu, ir izdarīta izvēle par labu konkrētam tehniskajam risinājumam. Tomēr ceļa vai satiksmes objekta īpašniekam, valdītājam vai lietotājam arī ir jāreķinās ar apstākļu maiņu, piemēram, ar to, ka tuvumā esošās būves nav mūžīgas un var nolietoties. Šādā situācijā nav pamatoti imperatīvi, bez iespējām vienoties par citu risinājumu, visu atbildību par to izmaksu segšanu, kuras rodas ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas rezultātā, uzlikt nekustamā īpašuma īpašniekam, uz kuru jau tā gulstas citi ar konkrēto objektu saistīti pienākumi. Tas var novest pie tādas situācijas, ka personai, lai tā izpildītu normatīvo aktu prasības, kas attiecas uz tās īpašumu, būtu jāuzņemas papildu finansiālais slogs visas sabiedrības vai kādas citas personas vietā.

Tāpat ir iespējami vēl arī citi gadījumi un situācijas, kad nekustamā īpašuma īpašniekam objektīvi nepieciešams veikt izmaiņas savā nekustamajā īpašumā un tādēļ ir nepieciešams pārvietot ceļa vai satiksmes objektu.

Apstrīdētā norma ne tikai liedz vērtēt iemeslu, kāpēc nekustamā īpašuma īpašnieks ir izvirzījis pamatotu prasību par ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu, bet neļauj vērtēt arī citus apstākļus. Apstrīdētajā normā ietvertais pienākums segt ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas gulstas uz ikvienu nekustamā īpašuma īpašnieku neatkarīgi no tā, vai konkrētais īpašnieks ir fiziskā vai juridiskā

persona, neatkarīgi no šīs personas finansiālā stāvokļa, nekustamā īpašuma veida un citiem apstākļiem. Apstrīdētā norma neļauj ņemt vērā arī pārvietošanas izmaksu apmēru. Turklāt apstrīdētā norma neparedz nekādus kritērijus vai limitus nekustamā īpašuma īpašnieka pienākumam segt izdevumus, kas saistīti ar ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu (*sk. Dr. iur. Jāņa Rozenfelda viedokli lietas materiālu 3. sēj. 88. lp.*). Ceļa vai satiksmes objekti, kas citstarp saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu, var būt dažādi, un tātad arī to pārvietošanas izmaksas var krasi atšķirties. Apstrīdētajā normā ietvertā ierobežojuma nesamērīgumu vēl jo vairāk raksturo situācijas, kad nekustamā īpašuma īpašniekam nav finansiālo līdzekļu, kas nepieciešami, lai segtu pārvietošanas izmaksas. Tādā gadījumā nekustamā īpašuma īpašniekam vēl jo vairāk tiek liegtas tiesības rīkoties ar savu nekustamo īpašumu pilnvērtīgi un pēc saviem ieskatiem.

Tāpat nav pamatots Saeimas apsvērumš par to, ka finansiāla rakstura pienākuma uzlikšana valstij vai pašvaldībai nebūtu pieļaujama, jo šādas situācijas rodas tādēļ, ka persona nespēj uzturēt savu īpašumu pienācīgā stāvoklī (*sk. Saeimas atbildes rakstu lietas materiālu 1. sēj. 72. lp.*). Lai gan saskaņā ar Būvniecības likuma 21. panta ceturto daļu būves īpašnieks nodrošina būves un tās elementu uzturēšanu ekspluatācijas laikā, lai tā atbilstu Būvniecības likuma 9. pantā noteiktajām prasībām, nevar uzskatīt, ka visos gadījumos būves īpašnieks būs tas, kas novedis būvi tādā stāvoklī, ka to nepieciešams, piemēram, nojaukt, pārbūvēt, restaurēt vai atjaunot. Ir iespējamās vairākas situācijas, kad būves īpašnieks nebūt nav tas, kura darbība vai bezdarbība ir novedusi pie tā, ka būve vairs nav tādā tehniskajā kārtībā, lai atbilstu normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Piemēram, nekustamais īpašums var būt mantots, būve var būt bojāta tādu apstākļu rezultātā, kurus nekustamā īpašuma īpašnieks nevarēja paredzēt un ietekmēt, – šai sakarā par piemēru var minēt vētras radītus postījumus. Tāpat objektīva nepieciešamība var rasties arī tad, ja pats ceļa vai satiksmes objekts ir atstājis tādu ietekmi uz blakus esošo būvi, ka ir jāveic noteiktas darbības, lai radušos situāciju izlabotu.

Objektīva nepieciešamība pārvietot ceļa vai satiksmes objektu var būt radusies arī nekustamā īpašuma īpašnieka nolaidīgas rīcības rezultātā, ja viņš nav izturējies pret savu īpašumu ar pienācīgu rūpību vai ir apzināti novedis to tādā stāvoklī, kas prasa noteiktas izmaiņas. Tomēr pie samērīgāka un taisnīguma principam vairāk atbilstoša risinājuma nevar nonākt, uz visām ar apstrīdēto normu

aptvertajām situācijām attiecinot vienādu tiesisko regulējumu par pārvietošanas izmaksu segšanu.

Likumdevējs, apstrīdētajā normā ietverot imperatīvu pienākumu un neparedzot iespēju izvērtēt katru konkrēto faktisko situāciju, bet uz visiem gadījumiem attiecinot vienu tiesisko regulējumu, atbilstoši kuram visas ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanas izmaksas sedz tikai konkrētā nekustamā īpašuma īpašnieks, nav līdzsvarojis nekustamā īpašuma īpašnieka un sabiedrības intereses. Ar šādu tiesisko regulējumu nevar tikt sasniegts katrā konkrētajā gadījumā taisnīgākais rezultāts. Proti, netiek sasniegts demokrātiskas tiesiskas valsts tiesiskās sistēmas galvenais mērķis – taisnīgums (*sal. sk. Satversmes tiesas 2020. gada 12. marta sprieduma lietā Nr. 2019-11-01 14. punktu*). Turklāt, kā atzinusi Satversmes tiesa, taisnīgums neietver tikai vienas ieinteresētās puses interešu pilnīgu apmierināšanu. Ir nepieciešams panākt taisnīgumu gan attiecībā uz katru indivīdu, gan attiecībā uz sabiedrību kopumā (*sk. Satversmes tiesas 2003. gada 25. marta sprieduma lietā Nr. 2002-12-01 secinājumu daļas 1. punktu*). Pienākumi, kas personai uzlikti sabiedrības interešu nodrošināšanas labad, ir jāsadala līdzīgi starp šo personu un sabiedrību. Tomēr apstrīdētā norma to nenodrošina, jo neparedz individuālu situācijas izvērtējumu.

Apstrīdētā norma neļauj ņemt vērā dažādos apstākļus, bet paredz imperatīvu pienākumu visos gadījumos, kad nekustamā īpašuma īpašnieks izvirza pamatotu prasību par ceļa vai satiksmes objekta pārvietošanu. Tādējādi nelabvēlīgās sekas, kas personai rodas apstrīdētajā normā noteiktā tiesību ierobežojuma dēļ, ir lielākas par labumu, ko no šā ierobežojuma gūst sabiedrība kopumā.

Līdz ar to apstrīdētā norma, ciktāl tā neparedz individuālu izvērtējumu gadījumos, kad pastāv objektīva nepieciešamība pārvietot ceļa vai satiksmes objektu, neatbilst Satversmes 105. panta pirmajiem trim teikumiem.

24. Saskaņā ar Satversmes tiesas likuma 32. panta trešo daļu tiesību norma, kuru Satversmes tiesa atzinusi par neatbilstošu augstāka juridiska spēka tiesību normai, uzskatāma par spēkā neesošu no sprieduma publicēšanas dienas, ja tiesa nav noteikusi citādi. Kā to nosaka Satversmes tiesas likuma 31. panta 11. punkts, Satversmes tiesa var spriedumā norādīt brīdi, ar kuru zaudē spēku apstrīdētā tiesību norma, kas atzīta par neatbilstošu augstāka juridiska spēka tiesību normai.

Satversmes tiesa ir atzinusi: lemjot par brīdi, ar kuru apstrīdētā norma zaudē spēku, lietās, kas ierosinātas pēc tiesas pieteikuma, Satversmes tiesai citstarp jāizvērtē, kāda ietekme uz attiecīgo lietu būs tās spriedumam (*sk., piemēram, Satversmes tiesas 2019. gada 5. decembra sprieduma lietā Nr. 2019-01-01 25. punktu*). Vienlaikus Satversmes tiesai jāgādā par to, lai situācija, kāda varētu veidoties no brīža, kad apstrīdētā norma zaudē spēku, neradītu jaunus Satversmē noteikto pamattiesību aizskārumus, kā arī nenodarītu būtisku kaitējumu valsts vai sabiedrības interesēm (*sk. Satversmes tiesas 2020. gada 2. novembra sprieduma lietā Nr. 2020-14-01 14. punktu*).

Pieteikuma iesniedzēja ir lūgusi atzīt apstrīdēto normu par spēkā neesošu no brīža, kad pieteicējai tās izskatīšanā esošajā administratīvajā lietā radās pamattiesību aizskārumi, proti, no brīža, kad apstrīdētā norma tai tika piemērota.

Apstrīdētās normas atzīšana par spēkā neesošu no personas pamattiesību aizskāruma rašanās brīža attiecībā uz pieteicēju minētajā administratīvajā lietā ir vienīgā iespēja aizsargāt tās pamattiesības, proti, atrisināt tiesisko strīdu un panākt Satversmei atbilstošu tiesisko risinājumu. Līdz ar to apstrīdētā norma attiecībā uz pieteicēju minētajā administratīvajā lietā atzīstama par spēkā neesošu no tās pamattiesību aizskāruma rašanās brīža. Tiesa, izskatot administratīvo lietu Nr. A420194117, lemj par atbilstošāko veidu, kādā konkrētajā situācijā atrisināms jautājums par to izdevumu segšanu, kuri saistīti ar ceļu inženierbūves pārvietošanu.

Lai aizsargātu arī citu salīdzināmā situācijā esošu personu tiesības, nepieciešams noteikt, ka apstrīdētā norma attiecībā uz personām, kuras jau uzsākušas savu pamattiesību aizsardzību ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem, zaudē spēku no šo personu pamattiesību aizskāruma rašanās brīža.

Līdz brīdim, kad likumdevējs būs pieņēmis tādu risinājumu, kas nodrošina ceļa vai satiksmes objektu pārvietošanas izmaksu segšanas modeļa atbilstību samērīguma principam, gan iestādēs, gan tiesās ir tieši piemērojami Satversmes 105. panta pirmie trīs teikumi, kā arī šajā spriedumā ietvertās atziņas, nodrošinot taisnīguma un samērīguma principiem atbilstošu risinājumu (*sal. sk. Satversmes tiesas 2021. gada 6. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2020-31-01 23.3. punktu*).

Nolēmumu daļa

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

nosprieda:

1. Atzīt Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta trešo daļu, ciktāl tā neparedz individuālu izvērtējumu gadījumos, kad pastāv objektīva nepieciešamība pārvietot ceļu inženierbūvi vai satiksmes organizācijas tehnisko līdzekli, par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 105. panta pirmajam, otrajam un trešajam teikumam.

2. Attiecībā uz pieteicēju administratīvajā lietā Nr. A420194117 un citām personām, kuras uzsākušas savu pamattiesību aizsardzību ar vispārējiem tiesību aizsardzības līdzekļiem, gadījumos, kad pastāv šā sprieduma nolēmumu daļas 1. punktā paredzētie nosacījumi, atzīt Ceļu satiksmes likuma 7.¹ panta trešo daļu par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 105. panta pirmajam, otrajam un trešajam teikumam un spēkā neesošu no šo personu pamattiesību aizskāruma rašanās brīža.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā publicēšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētāja

Sanita Osipova