ECLI:LV:AT:2017:0912.A420632211.2.L

Lieta Nr. A420632211
SKA-300/2017
Administratīvo lietu departaments

Latvijas Republikas Augstākā tiesa
RĪCĪBAS SĒDES LĒMUMS
Rīgā 2017.gada 12.septembrī

Augstākās tiesas tiesnešu kolēģija šādā sastāvā:
tiesnese Vēsma Kakste,
tiesnese Dzintra Amerika,
tiesnesis Andris Guļāns,

rīcības sēdē izskatīja SIA „Woodison Terminal" kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 16.februāra spriedumu administratīvajā lietā, kas ierosināta pēc SIA „Woodison Terminal" pieteikuma par Valsts ieņēmumu dienesta 2011.gada 13.septembra lēmuma Nr. 22.4.6/62324 atcelšanu.

Aprakstošā daļa

[1] Pieteicēja SIA „Woodison Terminal", rīkojoties kā principāls, 2011.gada 5.janvārī uzsāka akcīzes preces (aviācijas turbīnu degviela) tranzīta procedūru. Muitas deklarācijā tika norādīts, ka preces svars ir 61 686 kg.

[2] Pārvadātājs SIA „LDz Cargo" pieņēma kravu dzelzceļa stacijā /Nosaukums A/ un nogādāja to saņēmēja muitas iestādē „/Nosaukums B/". 2011.gada 7.janvārī tika sastādīts komercakts, kurā norādīts, ka vagona cisternā ir 12 186 kg preces, t.i., konstatēts preču iztrūkums 49 500 kg.

[3] Ar Valsts ieņēmumu dienesta 2011.gada 13.septembra lēmumu Nr. 22.4.6/62324 pieteicējai noteikts pienākums samaksāt muitas nodokli, akcīzes nodokli un pievienotās vērtības nodokli.
Lēmums pamatots ar Padomes 1992.gada 12.oktobra Regulas (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (turpmāk – Muitas kodekss) 92.panta 1.punktu, saskaņā ar kuru ārējā tranzīta procedūra beidzas un tranzīta dokumentu turētāja pienākumi ir izpildīti, kad preces, uz kurām procedūra attiecas, un vajadzīgie dokumenti ir uzrādīti saņēmēja muitas iestādē saskaņā ar attiecīgās procedūras noteikumiem. Savukārt Muitas kodeksa 203.panta 1.punkts nosaka, ka muitas parāds rodas, nelikumīgi izvairoties pakļaut muitas kontrolei ar ievedmuitas nodokļiem apliekamās preces. Tā kā saskaņā ar Muitas kodeksa 96.panta 1.punktu Kopienas ārējā tranzīta procedūrā principāls ir atbildīgs par preču nogādāšanu neizmainītā veidā līdz galapunkta muitas iestādei, tad pieteicēja kā principāls, bet nevis pārvadātājs, atbild par to, ka preces netika uzrādītas saņēmēja muitas iestādē, kas kvalificējama kā nelikumīga preču izņemšana no tranzīta muitas procedūras (muitas kontroles). Ņemot vērā to, ka dienesta rīcībā nav dokumentu, kuri saskaņā ar Komisijas 1993.gada 2.jūlija Regulas (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi, (turpmāk – Muitas kodeksa īstenošanas regula) 366.panta 1. vai 2.punktu pierāda iztrūkstošās kravas uzrādīšanu saņēmēja muitas iestādē un tranzīta procedūras pabeigšanu bez neatbilstībām, tad saskaņā ar Muitas kodeksa īstenošanas regulas 341.pantu, kā arī Muitas kodeksa 4.panta 9.punktu un 203.panta 3.punktu, pieteicējai ir pienākums samaksāt muitas nodokļus un citus nodokļus par precēm, kurām piemērota tranzīta procedūra.

[4] Nepiekrītot dienesta lēmumam, pieteicēja iesniedza pieteikumu tiesā par tā atcelšanu. Ar Administratīvās rajona tiesas 2013.gada 20.marta spriedumu pieteikums daļēji apmierināts, atceļot lēmumu daļā par papildu samaksai budžetā noteikto pievienotās vērtības nodokli.

[5] Izskatījusi lietu apelācijas kārtībā sakarā ar dienesta apelācijas sūdzību, Administratīvā apgabaltiesa ar 2014.gada 25.jūlija spriedumu noraidīja pieteikumu daļā par papildu samaksai noteikto pievienotās vērtības nodokli.

[6] Savukārt Augstākā tiesa, izskatījusi lietu kasācijas kārtībā sakarā ar pieteicējas kasācijas sūdzību, ar 2015.gada 10.jūlija spriedumu Nr. SKA-267/2015 atcēla apgabaltiesas spriedumu.
Augstākā tiesa atzina, ka apgabaltiesa nav kļūdījusies secinājumā, ka gadījumā, ja tranzīta procedūrā tiek konstatēts preču iztrūkums, pievienotās vērtības nodoklis vispārīgi ir jāmaksā. Tomēr Augstākā tiesa nosprieda, ka tiesa lietā nav noskaidrojusi būtiskus apstākļus, proti – vai ir notikusi preču nelikumīga izņemšana, vai arī preču bojāeja vai neglābjams zudums. Tikai gadījumā, ja ir skaidrs, ka patiešām nav notikusi preču nelikumīga izņemšana un nepastāv risks, ka tās varētu būt integrētas ekonomiskajā apritē, tiesai būtu jāsecina, ka dienesta veiktā Muitas kodeksa 203.panta 1.punkta piemērošana ir bijusi nepamatota. Turklāt rajona tiesas spriedums tā spēkā esošajā daļā nerada prejudiciālu ietekmi to faktu noskaidrošanā, kas ir būtiski, izšķiroties par 203.panta 1.punkta vai 204.panta 1.punkta „a" apakšpunkta (kopā ar 206.panta 1.punktā ietverto izņēmumu) piemērošanu, jo arī rajona tiesa nav pievērsusies to apstākļu noskaidrošanai, kas ir būtiski šā strīdus jautājuma izšķiršanā.

[7] Izskatot lietu atkārtoti apelācijas kārtībā, ar Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 16.februāra spriedumu noraidīts pieteikums daļā par papildu samaksai budžetā noteikto pievienotās vērtības nodokli. Tiesas spriedums, ievērojot Augstākās tiesas spriedumā norādīto, pamatots ar turpmāk minētajiem argumentiem.

[7.1] No valsts AS „Latvijas dzelzceļš" sniegtās informācijas izriet, ka 2011.gada 7.janvārī plkst. 01.02, vilcienam braucot garām Lielvārdes dzelzceļa stacijai, tika pamanīta kravas sūce cisternai, kurā pārvadāta strīdus prece. Saņemot ziņojumu par kravas sūci no Lielvārdes dzelzceļa stacijas dežuranta, tika veikta vilciena sastāva apskate stacijā Skrīveri un konstatēta kravas sūce pilienu veidā no cisternas apakšējās noliešanas ierīces. Ar lokomotīves brigādes spēkiem 2011.gada 7.janvārī plkst. 01.30 kravas sūce tika novērsta, blīvāk nostiprinot apakšējās noliešanas iekārtas vāku un uzliekot avārijas spīles. Ņemot vērā kravas sūces raksturu – pilienveida – kā arī to, ka no brīža, kad tika pamanīta kravas sūce un līdz sūces novēršanas brīdim ir pagājušas 28 minūtes, pārvadātājs, neveicot kravas mērījumus, nosacīti pieņēma, ka minētajā laika posmā noplūdes rezultātā preču zudums nevarēja pārsniegt 100 kg. 2011.gada 7.janvārī plkst. 10.10 cisterna tika nogādāta līdz Rēzeknes stacijai ar neskartiem nosūtītāja kravas nodrošinājumiem. Rēzeknes stacijā kravas sūce netika konstatēta. Lietā ir iesniegts arī vispārējā parauga akts, kurā norādīts, ka 2011.gada 7.janvārī plkst. 10.10, pieņemot vilcienu, tika pieprasīts nomainīt blīvi, plkst. 10.20 tika noņemti neskartie muitas nodrošinājumi un par pieciem apgriezieniem pievilkts vārsts, plkst. 11.00 kravai uzlikti jauni muitas nodrošinājumi.

[7.2] Saskaņā ar Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk arī – inspekcija) sniegto informāciju sūce notikusi tāpēc, ka nebija blīvi aiztaisīts apakšējās noliešanas ierīces slēgmehānisms, kravas tecēšana no apakšējās noliešanas ierīces bijusi intensīva, nevis pilienu veidā. Tomēr priekšroka dodama valsts AS „Latvijas dzelzceļš" sniegtajai informācijai, ka sūce bija pilienveida, jo ziņas par noplūdi inspekcijai nosūtīja valsts AS „Latvijas dzelzceļš". Tas nozīmē, ka inspekcijas informācija par negadījumu ar bīstamo kravu sastādīta uz valsts AS „Latvijas dzelzceļš" sniegto ziņu pamata, un šajās ziņās konsekventi norādīts, ka sūce bija pilienveida.

[7.3] Iztrūkuma gadījumā tranzīta procedūrā ir nepieciešams vērtēt tādus apstākļus kā preces noplūdes intensitāte, vieta, kur tā sākusies, un citus tamlīdzīgus apstākļus, kas cita starpā ļauj izdarīt objektīvu secinājumu par to, vai konstatētais iztrūkums ir atbilstošs norādītajiem apstākļiem sakarā ar sūci. Konstatētā sūce pati par sevi vēl neļauj izdarīt nepārprotamu secinājumu, ka ir izslēgta preces nonākšana Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē. Proti, šādu secinājumu vispirms liedz izdarīt ievērojamais preču iztrūkums – gandrīz 50 tonnas degvielas. Šāda degvielas daudzuma noplūde no vilciena nevarēja palikt nepamanīta. Sūci no cisternas pilienu veidā pamanīja Lielvārdes dzelzceļa stacijas darbinieks, kā rezultātā cisterna tika labota nākamajā stacijā Skrīveros. No Skrīveriem līdz Rēzeknei ir vēl virkne dzelzceļa staciju – Aizkraukle, Koknese, Alotene, Pļaviņas, Krustpils, Kūkas, Mežāre, Atašiene, Stirniene, Kūkas, Varakļāni, Viļāni, Sakstagals. Ja pieņem, ka Skrīveru stacijā veikto darbu rezultātā sūce tomēr netika novērsta un tā turpinājās, tad sūcei būtu jābūt pamanītai citās dzelzceļa stacijās. Turklāt, ja sūces nenovēršanas rezultātā degviela turpinātu noplūst, tad tam būtu jābūt konstatētam saņēmēja stacijā /Nosaukums D/. Tomēr no lietas materiāliem tas neizriet. Tieši pretēji, valsts AS „Latvijas dzelzceļš" apgabaltiesai sniegtajā vēstulē norādīts, ka Rēzeknes stacijā sūce netika konstatēta.

[7.4] Ņemot vērā to, ka no sūces konstatēšanas brīža līdz tās novēršanas brīdim bija pagājušas 28 minūtes, un to, ka sūce bija pilienveida, valsts AS „Latvijas dzelzceļš" vēstulē norādīts, ka sūces rezultātā ir izpilējuši apmēram 100 kg degvielas. Savukārt no brīža, kad atbilstoši lietas materiāliem Skrīveru stacijā tika novērsta noplūde, līdz brīdim, kad vilciens tika pieņemts Rēzeknes stacijā, pagāja astoņas stundas un 40 minūtes. Tādējādi, pat ja pieņem, ka Skrīveru stacijā sūce netika novērsta un tā turpinājās līdz Rēzeknes stacijai, ievērojot valsts AS „Latvijas dzelzceļš" veiktos aprēķinus, jāsecina, ka šajā ceļa posmā varēja noplūst nepilnas divas tonnas degvielas, bet ne gandrīz 50 tonnas.

[7.5] Pieteicēja izskatāmajā lietā vispār nav iesniegusi aprēķinus, tādējādi – tā kā lietā ir iesniegti tikai valsts AS „Latvijas dzelzceļš" veiktie aprēķini, savukārt pierādījumu vai arī paskaidrojumu, kas ļautu tos apšaubīt, lietā nav – ir pieļaujams ņemt vērā valsts AS „Latvijas dzelzceļš" aprēķinus.

[7.6] Komercaktā ir norādīts, ka darbu gaitā tika nomainīta blīve un tika piegriezts vārsts. Arī inspekcijas informācijā norādīts, ka sūce notikusi tāpēc, ka nebija blīvi aiztaisīts apakšējās noliešanas ierīces slēgmehānisms. Tomēr no šiem apstākļiem vien nav izdarāms neapšaubāms secinājums, ka tādējādi degvielas noplūde notika arī Rēzeknes stacijā, jo, pirmkārt, Skrīveru stacijā vārsts tika aiztaisīts blīvāk un papildus tam tika uzliktas avārijas spailes, otrkārt, Rēzeknes stacijā netika sastādīti jebkādi dokumenti, kuros būtu fiksēts, ka, pieņemot vilcienu, būtu konstatēta degvielas noplūde no attiecīgās cisternas. Komercaktā ir norādīts, ka attiecīgie remontdarbi, proti, blīves nomaiņa un vārsta ciešāka piegriešana notika nevis tāpēc, ka noplūda degviela, bet gan tāpēc, ka to pieprasīja attiecīgie darbinieki, ievērojot Skrīveru stacijā veiktos pagaidu remontdarbus. Līdz ar to, lai arī komercaktā ir norādīts, ka vārsts tika piegriezts par pieciem apgriezieniem (ar to acīmredzot domājot vārsta aizgriešanu jeb aizskrūvēšanu), tas automātiski nepierāda degvielas noplūdi Rēzeknes stacijā, kā arī ceļa posmā no Skrīveru līdz Rēzeknes stacijai. Minēto iemeslu dēļ nav apstiprinājumu pieteicējas pārstāvja viedoklim, ka attiecīgās cisternas apakšējās noliešanas iekārtas vārsts atvērās (atgriezās) vilciena kustības gaitā ceļa posmā no Skrīveru līdz Rēzeknes stacijai. Lietā šādu pierādījumu nav, savukārt sprieduma pamatošana ar pieņēmumiem ir nepieļaujama.

[7.7] Nav pamatots pieteicējas viedoklis, ka, iespējams, kravas sūce ir notikusi arī laikā no 2011.gada 5.janvāra līdz 7.janvārim, jo lietā nav jebkādu pierādījumu, kas to apstiprinātu. Tāpēc, atzīstot, ka sūce notika arī minētajā laikā, tas būtu tikai un vienīgi pieņēmums. Turklāt nav iespējams, ka, vilcienam atrodoties dzelzceļa stacijā /Nosaukums A/, paliktu nepamanīta degvielas noplūde vairāku tonnu apmērā. No lietas materiāliem neizriet, ka pieteicēja, nododot strīdus preci tranzīta procedūrai 2011.gada 5.janvārī, būtu konstatējusi un izteikusi jebkādus iebildumus par attiecīgās cisternas tehnisko stāvokli un to, ka no tās noplūst degviela.

[7.8] Var piekrist dienesta viedoklim, ka gadījumā, ja sūces rezultātā zemes dzīlēs nonāktu degviela jeb bīstamā krava kopumā gandrīz 50 tonnu apmērā, tā būtu ekoloģiska katastrofa. Tomēr lietā šādi apstākļi nav konstatēti – tieši pretēji, inspekcijas sagatavotajā informācijā par negadījumu ar bīstamo kravu norādīts, ka kaitējums videi nav nodarīts.

[7.9] Kā pieņēmums ir vērtējams pieteicējas viedoklis, ka valsts AS „Latvijas dzelzceļš" ir ieinteresēta sniegt nepatiesas ziņas, lai kā pārvadātāja izvairītos no Dzelzceļa pārvadājumu likumā paredzētās atbildības, kā arī no atbildības par dabas piesārņojumu.

Lietā nav pierādījumu, kas norādītu uz valsts AS „Latvijas dzelzceļš" prettiesisku rīcību. Turklāt, ja pieņem, ka tranzīta procedūrā deklarēto preču iztrūkums ir radies tieši pārvadātāja rīcības rezultātā, tad paliek neatbildēts jautājums, kāpēc pieteicēja likumā noteiktajā kārtībā nav vērsusies pret pārvadātāju, it īpaši ievērojot, ka zuda 80 procenti no kopējā deklarētā preču daudzuma. Šā iemesla dēļ nav izšķirošas nozīmes, ka kopš tranzīta procedūras noslēgšanas ir pagājuši apmēram pieci gadi, līdz ar ko pieteicējai vairs neesot iespējas iesniegt atbilstošus pierādījumus par to, ka degviela noplūda zemes dzīlēs. Nav saskatāmi objektīvi šķēršļi, kas pieteicējai traucēja vērsties pret trešajām personām jau 2011.gada janvārī, kad tika konstatēts preču iztrūkums gandrīz 50 tonnu apmērā.

[7.10] Saskaņā ar Muitas kodeksa īstenošanas regulas 862.panta 1.punktu muitas iestādes pēc attiecīgās personas lūguma ņem vērā iztrūkstošos daudzumus, ja pierādīts, ka konstatētie zudumi radušies preču dabas, nevis minētās personas neuzmanības vai ļaunprātības dēļ. Pieteicēja muitas iestādei nebija lūgusi ņemt vērā kravas dabisko zudumu, – šādi argumenti nav ietverti arī apstrīdēšanas iesniegumā. Faktiski pieteicēja iestādei kā vienīgo kravas iztrūkuma pamatu norādīja kravas zudumu iespējamā cisternas tehniskā bojājuma rezultātā. Šādos apstākļos muitas iestādes pamatoti neņēma vērā iespējamos kravas dabiskos zudumus. Turklāt lietā konstatētie apstākļi norāda nevis uz zudumiem preču dabas, bet gan citu apstākļu dēļ.

[7.11] Lietā konstatētie fakti liecina par preču izņemšanu no muitas uzraudzības, kas ir pamats muitas parāda noteikšanai saskaņā ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu. Tā kā Muitas kodeksa 206.panta 1.punkta piemērošanas priekšnoteikums ir muitas parāda rašanās atbilstoši Muitas kodeksa 202.pantam un 204.panta 1.punkta „a" apakšpunktam, bet konkrētajā gadījumā muitas parāds ir radies atbilstoši Muitas kodeksa 203.panta 1.punktam, Muitas kodeksa 206.panta 1.punkts nav piemērojams.

[7.12] Muitas kodeksa 96.panta 1.punkts noteic, ka Kopienas ārējā tranzīta procedūras izmantotājs ir galvenais atbildīgais. Viņš ir atbildīgs par

preču neskartu nogādāšanu galamērķa muitas iestādē noliktajā termiņā, pienācīgi izpildot muitas dienestu noteiktos identifikācijas nodrošināšanas pasākumus („a" apakšpunkts) un par Kopienas tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu („b" apakšpunkts). Atbilstoši kodeksa 96.panta 2.punktam neatkarīgi no 1.punktā minētajiem galvenā atbildīgā pienākumiem preču pārvadātājam vai saņēmējam, kurš pieņem preces un zina, ka preces tiek pārvietotas Kopienas tranzītā, tāpat ir pienākums preces neskartas nogādāt saņēmēja muitas iestādē noliktajā termiņā, pienācīgi izpildot muitas dienestu noteiktos identifikācijas nodrošināšanas pasākumus. Savukārt Muitas kodeksa īstenošanas regulas 199.pants noteic, ka, neskarot iespēju piemērot soda mērus, tiklīdz muitas iestādei ir iesniegta deklarētāja vai tā pārstāvja parakstīta deklarācija, tas saskaņā ar spēkā esošiem noteikumiem uzņemas atbildību par deklarācijā sniegto ziņu pareizību, pievienoto dokumentu autentiskumu un visu saistību pildīšanu attiecībā uz konkrētas procedūras piemērošanu konkrētām precēm.

Tātad tiesību normas tieši noteic principālu kā galveno atbildīgo par tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu un preču nogādāšanu neskartā veidā līdz galapunkta muitas iestādei. Arī Eiropas Savienības Tiesa atzinusi, ka galvenais atbildīgais kā Kopienas ārējā tranzīta procedūras izmantotājs ir muitas parāda, kas radies šīs procedūras noteikumu neievērošanas dēļ, parādnieks. Šādas galvenā atbildīgā atbildības mērķis ir nodrošināt rūpīgu un vienveidīgu noteikumu muitas parāda piedziņas jomā piemērošanu ar mērķi aizsargāt Kopienas un tās dalībvalstu finanšu intereses. Turklāt tiesa šajā lietā norādījusi, ka tas fakts, ka galvenais atbildīgais ir darbojies labā ticībā un ka Kopienas ārējā tranzīta procedūras pārkāpums ir radies krāpšanas, kurā tas nav piedalījies, rezultātā, tāpat nevar pārkāpt samērīguma principu. Ja tas tā būtu, galvenais atbildīgais vairs nebūtu tik ļoti ieinteresēts nodrošināt atbilstošu tranzītpārvadājumu norisi. Tādējādi pat gadījumos, kad galvenais atbildīgais nav vainojams tranzīta procedūras laikā pieļautā krāpšanā, kas faktiski ir ārpus principāla ietekmes sfēras, principāls ir atzīstams par parādnieku.

Tā kā izskatāmajā gadījumā principāls ir pieteicēja, tieši pieteicēja ir atbildīga par tranzīta procedūras noteikumu izpildi un attiecīgi par muitas parāda samaksu. Turklāt šādu secinājumu nemaina arī tas, ka pieteicēja nav atbildīga par vagona tehnisko stāvokli, jo, ja reiz pieteicēja kā principāls uzņēmusies attiecīgo pienākumu izpildi konkrētās muitas procedūras ietvaros, pieteicējai ir jāuzņemas arī atbildība par šo pienākumu neizpildi.

[7.13] Ja tiek konstatēts, ka ir notikusi nelikumīga preču izņemšana no muitas uzraudzības, tas noved pie muitas parāda rašanās, pat ja netiek noskaidrota konkrētu personu saistība ar preču nelikumīgu izņemšanu. Tādējādi dienests pamatoti atbildību par muitas parāda rašanos ir noteicis tieši pieteicējai. Pieteicējas norādītās Dzelzceļa pārvadājumu likuma normas par pretējo neliecina, turklāt tajās vispār netiek regulēts jautājums par to, kuram ir pienākums maksāt muitas parādu tranzīta procedūras neizpildes gadījumā. Šos jautājumu regulē Muitas kodeksa normas, atbilstoši kurām par atbildīgo ir atzīstama pieteicēja.

[7.14] Vērtējot principāla pienākumu uzņemties nodokļu samaksas saistības tranzīta procedūras pārkāpuma gadījumā, nav nozīmes apstāklim, ka nav konstatējams muitas nodrošinājumu bojājums. No Muitas kodeksa 92.panta un Muitas kodeksa īstenošanas regulas 356.panta neizriet, ka plombas bojājuma neesībai būtu kāda nozīme gadījumos, kad principāls nevar iesniegt dokumentus, kas apliecina tranzīta procedūras pabeigšanas pareizību.

[7.15] Dienesta lēmumā konstatēts, ka muitas amatpersona neuzmanības dēļ 2011.gada 9.janvārī noslēdza tranzīta muitas deklarāciju, kas arī bija pamats papildu nodokļu aprēķinam. Tiesiskās paļāvības princips neizslēdz pēcmuitošanas pārbaužu veikšanu un papildu nodokļu uzrēķinus saistībā ar Muitas kodeksā paredzētajiem maksājumiem (Muitas kodeksa 220.pants). Savukārt attiecībā uz Latvijas normatīvajiem aktiem nodokļu jomā piemērojama likuma „Par nodokļiem un nodevām" 23.panta pirmā daļa, kas tiesiskās paļāvības labad ierobežo papildu nodokļu uzrēķinu – proti, tas ir pieļaujams tikai trīs gadu laikā pēc normatīvajos aktos noteiktā nodokļu maksāšanas termiņa beigām, kā arī nav pieļaujams, ja iepriekš jau ticis veikts audits (revīzija) attiecībā uz konkrēto nodokli un konkrēto periodu. Šādi apstākļi lietā nav konstatējami.

Muitas amatpersonas kļūda nevarēja būt nekādā cēloņsakarībā ar pieļauto preces iztrūkumu, jo tika pieļauta tikai jau notikuša pārkāpuma konstatēšanā. Tādējādi muitas amatpersonu rīcība nekādā veidā nav ietekmējusi pašu pārkāpuma rašanos ar to, ka personas varētu būt rīkojušās atbilstoši muitas amatpersonu norādījumiem vai skaidrojumiem. Līdz ar to tiesiskās paļāvības princips nevar būt pamats neveikt papildu nodokļu uzrēķinu, ja pēc muitas procedūras noslēgšanas tomēr tiek konstatēti pārkāpumi tās norisē.

[8] Pieteicēja iesniegusi kasācijas sūdzību par tiesas spriedumu. Sūdzība pamatota ar to, ka tiesa pārkāpusi Administratīvā procesa likuma 247.panta otro daļu un 154.panta pirmo daļu, jo tiesa nav vispusīgi un pilnīgi pārbaudījusi un novērtējusi lietā esošos pierādījumus, kas novedis pie nepareizas lietas izspriešanas. Tā vietā, lai piemērotu Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu, tiesai bija jāpiemēro Muitas kodeksa 204.panta 1.punkta „a" apakšpunkts un 206.panta 1.punkts, atbilstoši kuriem muitas parāds nerodas, ja muitas procedūras neizpildīšana notikusi preču bojāejas vai neglābjama zuduma rezultātā preču faktiskā rakstura, neparedzamu apstākļu vai nepārvaramas varas dēļ. Tiesas izdarīto pārkāpumu raksturo turpmāk minētie apstākļi.

[8.1] Nav izprotams, kā no sūces izlijusī prece varētu nonākt ekonomiskajā apritē, tāpēc nepamatota un neloģiska ir tiesas norāde, ka konstatētā sūce pati par sevi neļauj izdarīt nepārprotamu secinājumu, ka ir izslēgta preces nonākšana ekonomiskajā apritē.

[8.2] Tiesa nav ņēmusi vērā, ka Skrīveru stacijā sūce tika konstatēta un novērsta plkst. 01.30, savukārt Rēzeknes stacijā cisterna tika nogādāta plkst. 10.10, no kā secināms, ka cisterna tika pārvadāta nakts laikā (ziemas periodā), līdz ar ko sūci varēja arī nepamanīt citās stacijās.

[8.3] Tiesa nav ņēmusi vērā, ka Skrīveru stacijā konstatētais 100 kg iztrūkums tika noteikts nosacīti, neveicot kravas mērījumus, turklāt arī atbilstoši Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas sniegtajai informācijai kravas tecēšana no sūces bija intensīva, nevis pilienu veidā. Šādos apstākļos tiesas secinājums par iespējamo preces iztrūkumu divu tonnu apmērā posmā no Skrīveru līdz Rēzeknes stacijai ir bez jebkāda pamatojuma, kurš izdarīts, vadoties no pārvadātāja pieņēmumiem par preču iztrūkuma apjomu. Tikpat labi preces iztrūkums šajā posmā varēja būt arī 49 500 kg.

[8.4] Pieteicējai nav iespējams iesniegt aprēķinus, jo tai ir zināms vien cisternā iepildītās preces daudzums un gala stacijā ar neskartiem muitas nodrošinājumiem nogādātās kravas daudzums, uz kā pamata ir noteikts arī preces iztrūkums.

[8.5] Cisternas noliešanas iekārtas vārsta pagriešana par pieciem apgriezieniem nozīmē to, ka noliešanas iekārta nebija hermētiski noslēgta, līdz ar ko likumsakarīgi varēja notikt degvielas noplūde lielā apjomā, kas visticamāk arī noticis.

[8.6] Pieteicējai nav iespējams iesniegt pierādījumus par kravas iztrūkumu iemesliem tieši dienesta rīcības dēļ, jo muitas amatpersona tranzīta procedūru noslēdza ar apmierinošiem kontroles rezultātiem, bet pēc tam šo it kā kļūdu konstatēja pēc vairāk kā trīs mēnešiem. Šādos apstākļos tieši dienestam bija pienākums pierādīt, ka iztrūkstošā prece ir nonākusi ekonomiskajā apritē, nevis uzlikt pieteicējai pienākumu pierādīt pretējo, ko pēc trīs mēnešiem vairs nebija iespējams izdarīt.

[8.7] Tiesas spriedums ir balstīts vienīgi uz pieņēmumiem – kas ir un kas nav iespējams un ticams, turklāt katrs pierādījums lietā tiek vērtēts atsevišķi un pieteicējai par sliktu, nevis vērtējot tos savstarpējā kopsakarā.

[8.8] Spriedums nesatur argumentāciju tam, kā būtu varējis rasties preces iztrūkums apstākļos, kad cisterna tika nogādāta Rēzeknes stacijā ar neskartiem nosūtītāja kravas nodrošinājumiem, tajā pašā laikā noraidot pierādījumus par preces transportēšanas laikā konstatēto sūci un cisternas defektiem. Izvērtējot to, vai ir izslēgta preces nonākšana ekonomiskajā apritē, šim apstāklim ir pati būtiskākā nozīme.

[9] Dienests kasācijas sūdzību uzskata par nepamatotu, norādot, ka lietā konstatētie fakti liecina par preču izņemšanu no muitas uzraudzības, kas ir pamats muitas parāda noteikšanai saskaņā ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu.

Motīvu daļa

[10] Tiesnešu kolēģijai nav šaubu par tiesas sprieduma tiesiskumu, un tās nerada arī kasācijas sūdzības argumenti. Tāpat lietai nav nozīmes judikatūras veidošanā, tāpēc atbilstoši Administratīvā procesa likuma 338.[1]panta otrās daļas 2.punktam ir pamats atteikt kasācijas tiesvedības ierosināšanu.

[11] Pieteicējas arguments, ka pieteicējai nav iespējams iesniegt pierādījumus par kravas iztrūkuma iemesliem tādēļ, ka muitas amatpersona tranzīta procedūru noslēdza ar apmierinošiem kontroles rezultātiem, bet pēc tam kļūdu konstatēja pēc vairāk kā trīs mēnešiem, nav pietiekami paskaidrots, lai to varētu izvērtēt. Proti, pieteicēja nenorāda, kā muitas procedūras noslēgšana ietekmē pieteicējas iespēju iesniegt ziņas par apstākļiem, par kuriem pieteicējai kā principālam jābūt skaidrībai un atbildībai. Tāpat nekādā veidā nav pamatots arguments, ka, tā kā muitas procedūra sākotnēji tika noslēgta, tieši dienestam ir pienākums pierādīt, turklāt kādā veidā iztrūkstošā prece nonākusi ekonomiskajā apritē.

[12] Pieteicējas kasācijas sūdzībā minētie iebildumi ir balstīti uz pieteicējas atšķirīgo viedokli no tiesas izdarītā vērtējuma, un norādes par tiesas piešautajiem normatīvo aktu pārkāpumiem ir vispārīgas. Taču pieteicējas atšķirīgais viedoklis nevar būt par pamatu secinājumam, ka tiesa nebūtu pilnīgi, vispusīgi un objektīvi izvērtējusi lietā esošos pierādījumus.

Tiesas veiktais apstākļu novērtējums balstās lietā esošajos pierādījumos. Tiesas argumentācija ir pietiekami skaidri izklāstīta, saistīta ar aplūkotajiem pierādījumiem, un tās secinājumi ir loģiski. Proti, tiesa ir detalizēti vērtējusi tādus apstākļus, kā preces noplūdes intensitāte, vieta, kur tā ir tikusi konstatēta, veiktās darbības saistībā ar to, kā arī citus apstākļus, kas tiesai kopumā ļāva izdarīt objektīvu secinājumu, ka konstatētais preces iztrūkums gandrīz 50 tonnu apmērā nav atbilstošs norādītajiem apstākļiem sakarā ar sūci no cisternas apakšējās noliešanas ierīces. Tiesa arī ir argumentējusi, kādēļ ņēmusi vērā ziņas par 100 kg noplūdi. Nav pamatots pieteicējas arguments, ka, pārvadājot kravu nakts laikā, sūci varēja nepamanīt citās dzelzceļa stacijās, jo, piemēram, Skrīveru stacijā sūce tika konstatēta tieši nakts laikā, t.i., plkst. 01.30. Tāpat tiesa nav izdarījusi neloģisku secinājumu, ka noplūdes rezultātā zemē iztecējusī degviela varētu nonākt ekonomiskajā apritē.

Turklāt principā tiesa ir atzinusi, ka konkrētajos apstākļos jebkurā gadījumā, t.i., pat ņemot vērā ilgāku laika posmu kā konstatēts, nav iespējama gandrīz 50 tonnu degvielas noplūde. Nekādā veidā nevar piekrist pieteicējai, ka no apstākļa par sūci kā tāda un tā, ka cisternai tikuši konstatēti neskarti kravas nodrošinājumi, var secināt, ka noplūde patiešām notikusi (bijusi iespējama) šādā apmērā. Tāds secinājums tiešām nav loģisks, jo noplūde nerodas no tā, ka nodrošinājums ir neskarts. Noplūdes apmēru var noteikt vienīgi noplūdes intensitāte un ilgums. Pieteicēja nav bijusi ierobežota iesniegt aprēķinus vismaz par to, cik degvielas iespējams noplūst pie attiecīgas noplūdes intensitātes konkrētā laikā, kā arī konkrētajiem apstākļiem, kas ļauj konstatēt preces bojāeju. Savukārt pieteicēja lietā ir izteikusi vienīgi pieņēmumus gan par noplūdes intensitāti, gan apjomu, gan AS „Latvijas dzelzceļš" ieinteresētību u.c. apstākļiem. Savukārt, ja preces bojāeja nav iespējama attiecīgā apmērā, nav iespējams cits secinājums, kā par riska tai nonākt ekonomiskajā apritē esību. Dienestam nav pienākuma pierādīt, tieši kādā veidā nonākšana ekonomiskajā apritē notikusi.

[13] Kā norādījusi Eiropas Savienības Tiesa, Muitas kodeksa 203.panta 1.punkta piemērošana ir pamatota, ja preču pazušana **rada risku, ka šīs preces, nebūdamas atmuitotas, nonāks Savienības ekonomiskajā apritē**. Minētā tiesību norma ir jāinterpretē tādējādi, ka tā nav piemērojama gadījumā, kad viss preces daudzums netiek uzrādīts **pienācīgi pierādītas preču daļas bojāejas un neglābjama zuduma** dēļ. Savukārt Muitas kodeksa 206.panta 1.punktu un 204.panta 1.punkta „a" apakšpunkta piemērošanas gadījumā **personai ir jāpierāda**, ka tādu pienākumu nepildīšana, ko uzliek muitas procedūras piemērošana ir notikusi preču bojāejas vai neglābjama zuduma rezultātā preču faktiskā rakstura, neparedzamu apstākļu vai nepārvaramas varas dēļ. Tā ietvaros ir vērtējams gan objektīvais elements – neparasti un ārpus ieinteresētās personas ietekmes esoši apstākļi –, gan subjektīvais elements – personas pienākums vērsties pret neparasta notikuma sekām un bez pārmērīgām pūlēm veikt atbilstošus pasākumus. „Nepārvaramas varas" un „neparedzamu apstākļu" jēdziens ir interpretējams šauri, savukārt noplūde neatbilstoši noslēgtas noliešanas ierīces dēļ nav uzskatāma par neparastu un ārpus attiecīgās personas ietekmes esošu apstākli, bet drīzāk par tās darbības jomā parasti sagaidāmas rūpības neievērošanas sekām (*Eiropas Savienības Tiesas 2017.gada 18.maija sprieduma lietā Nr. C-154/16 48., 50., 61., 63.punkts*). Ievērojot, ka atbilstoši Muitas kodeksa 96.panta 1.punktam un 204.panta 1.punktam principāls ir atbildīgs par to, lai preces neskartas tiktu nogādātas galamērķa muitas iestādē, un par muitas parāda samaksu, pieteicējai nav pietiekami atsaukties vienīgi uz preces noplūdes faktu kā tādu. Turklāt principāla atbildība nav atkarīga no tā labticības un no tā, vai kopienas ārējā tranzīta procedūras pārkāpums izriet no notikuma, kuru tas nevar ietekmēt (*turpat, 77.punkts*).

[14] Ievērojot minēto, tiesnešu kolēģija tiesas spriedumā nekonstatē pieteicējas norādīto normu pārkāpumus.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 129.[1]panta otrās daļas 4.punktu (*redakcijā, kura bija spēkā līdz 2017.gada 28.februārim*), 338.panta otro daļu un 338.[1]panta otrās daļas 2.punktu, tiesnešu kolēģija

nolēma:

atteikt ierosināt kasācijas tiesvedību sakarā ar SIA „Woodison Terminal" kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2016.gada 16.februāra spriedumu;

atmaksāt SIA „Woodison Terminal" pusi no drošības naudas – 35,57 *euro*.

Lēmums nav pārsūdzams.

Tiesnese V. Kakste

Tiesnese Dz. Amerika

Tiesnesis A. Guļāns