Lieta Nr.A42319606
143/AA43-0131-09/2

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2009.gada 26.janvārī

Administratīvā apgabaltiesa šādā sastāvā:
tiesas sēdes priekšsēdētāja U.Mihailova,
tiesneši Z.Kupce un E.Puriņš,

piedaloties pieteicējam *I.S.*, pieteicēja pārstāvjiem *K.O.* un *A.K.*, atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija" pārstāvim *J.V.*,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz *I.S.* pieteikumu par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētāja 2005.gada 30.decembra lēmuma Nr.S01/247-A atcelšanu, sakarā ar *I.S.* apelācijas sūdzību par Administratīvās rajona tiesas 2007.gada 15.oktobra spriedumu.

Aprakstošā daļa

[1] Ar valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija" (turpmāk – Autotransporta direkcija vai atbildētāja) valdes priekšsēdētāja 2005.gada 30.decembra lēmumu Nr.S01/247-A (turpmāk arī – Lēmums) tika atstāts negrozīts Autotransporta direkcijas Transporta uzraudzības dienesta vadītāja vietnieka 2005.gada 18.oktobra lēmums Nr.247, ar kuru *I.S.* par Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" 208.punkta prasību neievērošanu un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.^{33}panta astotajā daļā paredzēto pārkāpumu uzlikts naudas sods Ls 100 apmērā.

[2] Administratīvajā rajona tiesā 2007.gada 10.februārī saņemts *I.S.* pieteikums, kurā lūgts atcelt Lēmumu. Pieteikums pamatots ar turpmāk minētiem argumentiem.

[2.1] Saskaņā ar Administratīvā procesa likuma (turpmāk arī – APL) 9.pantu administratīvo aktu var pamatot ar faktiem, kuri ir nepieciešami lēmuma pieņemšanai, un no tiem izrietošiem objektīviem un racionāliem juridiskiem apsvērumiem. Pretēji norādītajam patvaļas aizlieguma principam, apstrīdētais administratīvais akts ir balstīts uz nepierādītiem pieņēmumiem vai pat tieši nepatiesu informāciju.

[2.2] Objektīvi nav konstatējams un sekojoši Autotransporta direkcija nav pierādījusi, ka pārkāpuma konstatēšanas pamatā esošais

svēršanas čeks Nr.00190 būtu izsniegts tieši saistībā ar pieteicēja transportlīdzekļa svēršanu. Čeks netika nodots autovadītājam. Svēršanu veikušas nezināmas personas un dokuments, jau pēc automašīnas vadītāja parakstīšanas, ir labots un papildināts. Pieteicējs uzskata, ka tālākā procesā ir lietota neobjektīva informācija.

[2.3] Administratīvajā lietā nav nekādu pierādījumu par to, ka svari būtu bijuši novietoti līmeniski. Apgalvojums, ka svaru kontrolieri pirms svēršanas ir novērtējuši virsmu, nevar kalpot par šādu pierādījumu.

[2.4] Veicot svēršanu ar divām svaru platformām pie nepietiekama trapu garuma svēršanas mērījumu kļūda ir neaprēķināmi liela. Pieteicējam nav saprotams, kādēļ uz šādu hipotētisku pieļāvumu pamata tiek izslēgta svaru nepareiza mērījuma iespējamība.

[3] Autotransporta direkcija Administratīvajā rajona tiesā iesniegtajā rakstiskajā paskaidrojumā pieteikumu neatzīst turpmāk norādīto iemeslu dēļ.

[3.1] Nav īsti skaidrs, kas Lēmumā tieši ir nepamatots, kāpēc pieteicējs uzskata, ka tas ir nepamatots. Ar svēršanas čeka mērījumu konkrētā gadījumā pilnībā pietiek, lai konstatētu pārkāpumu (ņemot vērā visus objektīvi nepieciešamos apstākļus).

[3.2] Pieteicējs norāda, ka atbildētājs nav pierādījis svēršanas čeka Nr.00190 atbilstību konstatētajam pārkāpumam. Pats pieteicējs nav pamatojis savas šaubas ar vērā ņemamiem faktiem. Čeka atbilstību konstatētajam pārkāpumam var noteikt pēc datuma un laika, kad notikusi svēršana. Svari nenodrošina iespēju automātiski izdrukāt transportlīdzekļa datus, tāpēc tos ieraksta ar roku un svēršanas čeku pievieno lietai. Čeks tiek izsniegts tikai informatīvos nolūkos. Pārbaudes aktā ir minētas amatpersonas, kas piedalījās pie automašīnas svēršanas, – Valsts policijas Galvenās Kriminālpolicijas pārvaldes Ekonomikas policijas pārvaldes amatpersonas *G.K.*, *I.V.*, Autotransporta direkcijas pārstāvis *E.H.* un Valsts ieņēmumu dienesta akcīzes preču pārvaldes pārstāvis *M.P.*. Pārbaudes aktā vienīgais, kas tika labots ir acīmredzama kļūda – *M.P.* sākotnēji tika ierakstīts *E.H.* vietā un *M.P.* vietā tika ierakstīts *M.J.*. Šāda kļūda lēmuma būtību neietekmē un nav pamata uzskatīt, ka ir lietota neobjektīva informācija.

[3.3] Svēršanas kļūdas pieļaušanu atbildētājs pamato ar 1990.gada 20.jūnija Padomes Direktīvu 90/384/EEK par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz neautomātiskiem svariem. Pārkāpuma konstatēšanā izmantotie svari tiek pārbaudīti un kalibrēti reizi pusgadā, un par kalibrēšanu atbildīgā institūcija Latvijas Nacionālais metroloģijas centrs pirms kalibrēšanas konstatē svaru precizitātes novirzes ārpus normas. Ja pieteicējam bija šaubas par svēršanas objektivitāti, tad tās vajadzēja izteikt pārkāpuma konstatēšanas brīdī, un lūgt pārsvērt automašīnu. Pārbaudes aktā nekādas šaubas par svaru pareizumu un procedūras ievērošanu netika izteiktas.

[3.4] Pieteicējs apgalvo, ka svariem jābūt novietotiem uz virsmas, kas ir paralēla iedomātai precīzi horizontālai svaru novietošanas līnijai, tomēr

dotajiem svariem šādas prasības nav un nevar būt, jo tie ir paredzēti lietošanai reglamentētajā sfērā pārkāpumu konstatēšanai uz ceļiem. Tāpēc šie svari ir izgatavoti pārnēsājami, nevis stacionāri. Praksē svari tiek uzstādīti saskaņā ar svaru ražotāja izdotu instrukciju. Pieteicējs nav pamatojis savus iebildumus ar faktiem par to, ka svaru novietojums pārkāpuma konstatēšanas laikā bija nepareizs, pārkāpuma konstatēšanas laikā pieteicējs nav izteicis iebildumus par svaru novietojuma pareizumu.

[3.5] Pieteicējs norāda, ka, veicot svēršanu ar divām svaru platformām, pie nepietiekama trapu garuma svēršanas mērījumu kļūda ir neaprēķināmi liela. Ja pieteicējs ar trapiem ir domājis koka izlīdzinošos paliktņus, kurus novieto pirms svariem un aiz tiem, ar nolūku panākt vienādu līmeni tuvu blakusesošajām transporta līdzekļa asīm, tad šo trapu garums ir tāds, kādu to prasa svaru ražotājs, lai izpildītu galveno trapu mērķi – panākt, lai blakusesošās (sapārotās) asis atrodas vienādā līmenī.

[4] Ar Administratīvās rajona tiesas 2007.gada 15.oktobra spriedumu *I.S.* pieteikums par Lēmuma atcelšanu noraidīts..

Tiesa atzina, ka, izvērtējot pierādījumus to savstarpējā kopsakarā, secināms, ka ar pārbaudes aktu, pieteicēja paskaidrojumiem, policijas darbinieka ziņojumu, svēršanas čeku un administratīvā pārkāpuma protokolu ir pierādīts, ka pieteicējs ir pārvadājis kravu bez noteiktā kārtībā izsniegtas atļaujas, pārsniedzot noteikto transportlīdzekļa (transportlīdzekļu sastāva) pieļaujamo faktisko masu vismaz par 4 tonnām. Līdz ar to pieteicējs ir izdarījis administratīvo pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta LAPK $149.^{33}$panta astotajā daļā.

[5] Par Administratīvās rajona tiesas 2007.gada 15.oktobra spriedumu pieteicējs iesniedza apelācijas sūdzību. Spriedumu uzskata par nepamatotu tālāk norādīto iemeslu dēļ.

[5.1] Pieteicējam izsniegtajā pārbaudes aktā atbildētājas pārstāvis nav parakstījies, kas nozīmē, ka, sastādot pārbaudes aktu, viņš nav bijis klāt un nav izdarījis mērījumu. Konkrēto mērījumu izdarīšana ir specifiska darbība, kas nav precīzi izdarāma personām, kuras ar šādu darbu nesaskaras ikdienā, kā rezultāta ir iespējama daudz lielāka svēršanas kļūme.

[5.2] Pārbaudes akts ir sastādīts ar kļūdām, neizskaidrojot personai viņa tiesības, svēršanu veicot personām, kuras nav apmācītas veikt šādas darbības, līdz ar to Pārbaudes aktam sekojošie dokumenti ir kļūdaini, neprecīzi un atceļami.

[5.3] Pieteicējs nav guvis apliecinājumu tam, ka konkrētajā svaru mērījumu reizē, konkrētie svari, ar konkrēto svaru numuri ir bijuši, atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai, verificēti un to pielietošana svaru mērījumiem ir likumīga.

[5.4] Instrukcija noteic, ka uzstādīšanai jāizvēlas līdzena vieta un jāpārliecinās, ka piebraukšanas un aizbraukšanas laukumi abās svaru pusēs arī ir līdzeni. Konkrētie apstākļi pārbaudes aktā nav norādīti.

[5.5] Instrukcijā teikts, ka optimālo svēršanas precizitāti var sasniegt, ja svaru plāksnes ir novietotas vienādā līmenī seklā kanālā vai svēršanas vietā, ka svaru plākšņu virsma ir vienā augstumā ar apkārtējo ceļu. Papildus tam Instrukcijā minēts, ka iedobumam jāļauj transportam tuvoties un nobraukt no platformsvariem bez pagriezieniem, bremzēšanas un paātrinājuma. Šo iemeslu dēļ lielākas svēršanas precizitātes ir iegūstamas, kad transports tiek svērts kustēšanās laikā, it sevišķi, ja tas ir daudz asu transports.

[5.6] Konkrētajā gadījumā ir noticis tieši pretējais, jo, kā liecina svēršanas čeks, tad svēršana ir notikusi statikā, neievērojot Instrukcijā dotās rekomendācijas un neievērojot Administratīvā procesa likuma 8.pantu, kas nosaka, ka iestādei un liesai, piemērojot tiesību normas, jāsasniedz taisnīgākais un lietderīgākais rezultāts.

[5.7] Cita starpā, Instrukcija noteic šādus transporta uzraudzības dienesta pienākumus: svēršanas čeka izdrukāšana transportlīdzekļa vadītāja klātbūtnē; administratīvā protokola vai pārbaudes akta sastādīšana; svēršanas datu savākšana svēršanas laikā un svēršanas rezultātu apkopošana.

[5.8] Instrukcija nosaka arī šādus transporta uzraudzības dienesta darbinieku pienākumus, kas jāveic pie nosacījuma, ja pastāv iespēja tos veikt: svēršanas vietas, kur ir uzstādīti svari, fotografēšana, kā arī transporta līdzekļa, kas tiek svērts, fotografēšana tā, lai būtu redzama transportlīdzekļa valsts numura zīme: transportlīdzekļa atkārtota svēršana, ja to pieprasa transportlīdzekļa vadītājs un ja tas nerada draudus ceļu satiksmes drošībai, kā arī nav citu objektīvu iemeslu, kas neļauj atkārtot svēršanu. Šie nosacījumi nav ievēroti, kā rezultātā ir apšaubāms pat mērījums.

[5.9] Ņemot vērā, ka svēršanas kārtība noteikta iestādes iekšējā tiesību aktā, kas nav publicēts un tādējādi nevar būt zināms privātpersonai, iestādei bija pienākums izskaidrot transportlīdzekļa vadītājam tās tiesības, kas viņam ar Instrukciju piešķirtas. No lietas materiāliem nav konstatējams, ka iestādes darbinieki pārbaudes laikā būtu informējuši transportlīdzekļa vadītāju par viņa tiesībām prasīt transportlīdzekļa atkārtotu svēršanu, un vienīgi gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs noteikti un nepārprotami atteiktos šīs tiesības izmantot, iestādei būtu tiesības atkārtotu svēršanu neveikt.

No lietas materiāliem nav redzams, ka būtu pastāvējuši Instrukcijā norādītie apstākļi, kas nepieļāva atkārtotu svēršanu.

Līdz ar to iestādes rīcība, neveicot atkārtotu transportlīdzekļa svēršanu, ir atzīstama par būtisku procesuālu pārkāpumu, kas varēja ietekmēt lietas izskatīšanas rezultātu pēc būtības, jo liedza iegūt objektīvus un pārliecinošus pierādījumus tam, ka svēršanas procesā netika pieļauti procedūras pārkāpumi, uz kuriem norādījis pieteicējs.

[5.10] Ņemot vēra konstatēto, pieteicējs nav guvis apstiprinājumu tam, ka atbildētāja atbilstoši LAPK 244.panta prasībām ir vispusīgi, pilnīgi un

objektīvi izpētījusi visus lietas apstākļus un ir ieguvusi pierādījumus, kas liecinātu par pieteicēja vainu administratīvā pārkāpuma izdarīšanā.

[5.11] Pieteicējs norāda, ka tas vien, ka transportlīdzekļa vadītājs ir parakstījis pārbaudes aktu, neliecina viņa piekrišanai mērījumam.

[5.12] Sastādot pārbaudes aktu, iestāžu amatpersonas nav veicinājušas privātpersonu tiesību un tiesisko interešu aizsardzību, jo privātpersonai, sastādot pārbaudes aktu, nav izskaidrotas viņas tiesības, kā to paredz APL 14.[1]pants, kas noteic, ka iestāde un tiesa, pieņemot lēmumus, ievēro objektivitāti un dod procesa dalībniekiem pienācīgu iespēju izteikt savu viedokli un iesniegt pierādījumus.

[5.13] Saskaņā ar APL normām indivīdam nav jāpierāda sava vaina, bet gan tas jādara iestādei. Lai piemērotu sodu par administratīvo pārkāpumu, jābūt pierādītai personas vainai. Arī saskaņā ar administratīvā procesa principu *in dubio pro civis* (visas šaubas par labu cilvēkam) pierādīšanas nastai jāgulstas pēc iespējas uz amatpersonu, un šaubu gadījumā risinājumam jābūt par labu indivīdam. Publiskajās tiesībās visas šaubas tulkojamas par labu indivīdam.

[5.14] Papildus minētajam tiesa nepareizi ir piemērojusi materiālo tiesību normu LAPK 149.[33]panta astoto daļu. Interpretējot LAPK 149.[33]panta astoto daļu saskaņā ar teleoloģisko interpretācijas metodi, jāsecina, ka tā norāda, ka konkrētajā administratīvā pārkāpuma sastāvā ir nepieciešams tikai viens subjekts.

[6] Tiesas sēdē pieteicējs un viņa pārstāvji apelācijas sūdzību uzturēja, pamatojoties uz tajā norādītajiem argumentiem.

Atbildētājas pārstāvis apelācijas sūdzību neatzina, pamatojoties uz rakstveida paskaidrojumos norādītajiem motīviem.

Tiesas sēdē tika nopratināti liecinieki *S.V.*, *G.K.* un *E.H.*.

Motīvu daļa

[7] Pārbaudījusi lietas materiālus un noklausījusies administratīvā procesa dalībnieku paskaidrojumus, Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka apelācijas sūdzība ir nepamatota un pieteikums ir noraidāms.

[8] Atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 29.jūnija noteikumu Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi" (turpmāk – Ceļu satiksmes noteikumi) 208.punktam, ja kravas automobiļu, kuru pilna masa pārsniedz 3,5 t, autobusu un to piekabju, kā arī transportlīdzekļu sastāvu gabarīti ar kravu vai bez tās, ar noņemamo aprīkojumu (piemēram, iekrāvēju) vai bez tā, faktiskā masa vai ass slodze pārsniedz šo noteikumu 3.pielikumā noteiktos lielumus, atļauja braukšanai pa ceļiem jāsaņem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

2005.gada 23.septembrī ar pārbaudes aktu (lietas 25.lapa) (turpmāk – Pārbaudes akts) konstatēts, ka tika veikta automašīnas masas un slodzes uz

asīm kontrole, kuras laikā izdrukāts čeks Nr.00190 (lietas 26.lapa), uzrādīta automašīnas kopējā masa 56,74 tonnas, svars pārsniegts par 4,74 tonnām.

2005.gada 28.septembrī Ekonomikas policijas pārvaldes 5.nodaļas vecākais inspektors sastādīja administratīvo protokolu (lietas 21. un 22.lapa), kurā konstatēts, ka pieteicējs 2005.gada 23.septembrī veica priedes baļķu kravas pārvadāšanu ar automašīnu, valsts numura zīme PATA AB 16/J 9119, ar kravas un automašīnas kopējo svaru 56,74 tonnas.

Lēmumā atzīts, ka pieteicējs ir pārsniedzis atļauto faktisko masu (faktiskā masa 56,74 tonnas, atskaitot pieļaujamo kļūdu 80 kg uz asi) par 4,26 tonnām un ir saucams pie administratīvās atbildības par LAPK 149.^{33}panta astotajā daļā paredzēto pārkāpumu.

[9] Saskaņā ar LAPK 149.^{33}panta astoto daļu persona ir saucama pie administratīvās atbildības par kravas pārvadāšanu bez noteiktā kārtībā izsniegtas atļaujas, pārsniedzot noteikto transportlīdzekļa (transportlīdzekļu sastāva) pieļaujamo faktisko masu no 2 līdz 4 tonnām vai ass slodzi no 0,5 tonnām līdz 1 tonnai.

Administratīvā apgabaltiesa konstatē, ka minētā norma paredz atbildību par masas pārsniegšanu līdz 4 tonnām. Administratīvā pārkāpuma lietā konstatēta masas pārsniegšana par 4,26 tonnām un par šādu pārkāpumu būtu piemērojama tā paša panta devītā daļa (pārkāpums, par kuru bija sastādīts administratīvā pārkāpuma protokols). Tomēr, ņemot vērā, ka pieteicējs saukts pie administratīvās atbildības par LAPK paredzētu vieglāku pārkāpumu, apgabaltiesa nekonstatē pieteicēja tiesību aizskārumu.

[10] LAPK 149.^{33}panta astotā daļa paredz, ka naudas sodu uzliek transportlīdzekļa vadītājam, kravas pārvadātājam vai nosūtītājam – fiziskajai personai – no simt piecdesmit līdz trīssimt latiem, bet kravas pārvadātājam vai nosūtītājam – juridiskajai personai – no tūkstoš piecsimt līdz trim tūkstošiem latu.

Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments 2008.gada 15.maija spriedumā lietā NrSKA-163/2008 atzinis, ka [..] konstatējot LAPK 149.^{33}panta desmitajā daļā paredzēto pārkāpumu, pie administratīvās atbildības ir saucams gan transportlīdzekļa vadītājs, gan pārvadātājs vai nosūtītājs. [..] Pirmkārt, lai gan tiesību norma ir viena un tā pati, tās ietvaros var tikt izdarīti vairāki pārkāpumi, ko nosaka normā minēto subjektu darbības raksturs. Fiziskā persona – transportlīdzekļa vadītājs – kravas pārvadāšanā veic atšķirīgas darbības no tām, kuras veic juridiskā persona – kravas nosūtītājs vai pārvadātājs. Tāpēc arī nevar uzskatīt, ka, ja ir saukts viens no šiem subjektiem pie administratīvās atbildības, tad nevar saukt otru. Jo katrs no viņiem ir izdarījis savstarpēji atšķirīgas darbības, kuras abas ir sodāmas saskaņā ar LAPK 149.^{33}panta desmito daļu. Otrkārt, vienlaicīga fiziskās un juridiskās personas atbildība ir paredzēta ne vien LAPK, bet arī Krimināllikumā. Kopš 2005.gada 5.maija grozījumiem Krimināllikums ir

papildināts ar VIII[1] nodaļu, saskaņā ar kuru juridiskajām personām var piemērot piespiedu ietekmēšanas līdzekļus. Grozījumu likumprojekta anotācijā norādīts, ka juridiskā persona ir sodāma vienlaikus ar fizisko personu. Anotācijā arī uzsvērts, ka tādējādi netiek pārkāpts dubultās sodīšanas nepieļaujamības princips, jo, vienlaikus sodot fizisko personu kā nodarījuma tiešo izdarītāju un arī juridisko personu, tiek sodīti divi dažādi subjekti. Šo nostāju atspoguļo arī Kriminālprocesa likuma 25.panta septītā daļa.

Līdz ar to Administratīvā apgabaltiesa noraida pieteicēja apelācijas sūdzībā norādītos iebildumus, ka konkrētajā administratīvā pārkāpuma sastāvā ir nepieciešams tikai viens subjekts un nav pieļaujama vairākkārtēja sodīšana par vienu un to pašu nodarījumu.

[11] Pieteicējs apelācijas sūdzībā izteicis iebildumus, ka Pārbaudes akts ir sastādīts ar kļūdām, svēršanu veicot personām, kuras nav apmācītas veikt šādas darbības.

[11.1] No lietas materiāliem Administratīvā apgabaltiesa secina, ka atbildētājas rīcībā esošo Pārbaudes akta eksemplāru (kopija lietas 25.lapā) ir parakstījušas visas aktā norādītās amatpersonas, savukārt pieteicēja rīcībā esošajā Pārbaudes akta eksemplārā (lietas 72.lapa) nav Autotransporta direkcijas pārstāvja paraksta.

Pamatojoties uz minēto apstākli, pieteicējs izdarīja secinājumu, ka viņa vadītās automašīnas svēršanu nav veicis Autotransporta direkcijas pārstāvis.

[11.2] Administratīvās apgabaltiesas tiesas sēdē tika nopratināti liecinieki *S.V.*, *G.K.* un *E.H.*.

Gan *S.V.*, gan *G.K.* liecināja, ka viņi kā Ekonomikas policijas pārstāvji uzraudzīja svēršanas procesu, sastādīja Pārbaudes aktu un administratīvā pārkāpuma protokolu, tomēr konkrētās automašīnas svēršanas darbības neveica.

E.H. tiesas sēdē nevarēja atcerēties konkrētās lietas faktiskos apstākļus, tomēr norādīja, ka, viņam piedaloties automašīnu svēršanā, svēršanu vienmēr veicis Autotransporta direkcijas pārstāvis un konkrētā gadījumā to visdrīzāk veicis viņš.

Tā kā pieteicējs Administratīvās apgabaltiesas tiesas sēdē nevarēja precīzi paskaidrot, kuras amatpersonas ir veikušas viņa vadītās automašīnas svēršanu un ka to noteikti nav veicis Autotransporta direkcijas pārstāvis, apgabaltiesai nav pamata apšaubīt liecinieku liecības un paskaidrojumus, un apgabaltiesa atzīst, ka automašīnas svēršanu ir veicis Autotransporta direkcijas pārstāvis. Tiesa noraida pieteicēja iebildumus, ka svēršanu veikušas personas, kuras nav apmācītas veikt šādas darbības.

[11.3] Attiecībā uz to, ka pieteicējam ir izsniegts pārbaudes akta eksemplārs, kurā nav norādīti visu pārbaudē piedalījušos personu paraksti, un pārējās amatpersonas ir parakstījušas tikai administratīvā pārkāpuma lietai pievienoto Pārbaudes akta eksemplāru, Administratīvā apgabaltiesa norāda, ka tas nav atzīstams par būtisku procesuālu pārkāpumu – tādu, kas varēja

ietekmēt administratīvā akta saturu vai rezultātu –, jo Ekonomikas policijas darbinieki ar parakstu ir apstiprinājuši faktu, ka izdrukātais čeks Nr.00190 attiecas uz pieteicēja vadīto automašīnu.

[12] Pieteicējs apelācijas sūdzībā izteicis iebildumus, ka Pārbaudes akts ir sastādīts ar kļūdām, neizskaidrojot viņam tiesības.

Administratīvā apgabaltiesa uzskata, ka apstāklis, ka pieteicējam, iespējams, netika izskaidrotas viņa tiesības lūgt veikt atkārtotu automašīnas svēršanu, nevarēja būtiski aizskart pieteicēja tiesības.

Apgabaltiesa konstatē, ka normatīvie akti Autotransporta direkcijai neuzliek pienākumu pēc personu pieprasījuma obligāti veikt atkārtotu svēršanu. Bez tam, ņemot vērā, ka pieteicējs norādīja un arī no viņa sūdzības par administratīvā akta apstrīdēšanu izriet, ka viņam nebija precīzi zināms, kādas tiesību normas, tai skaitā Instrukcijas prasības, Autotransporta direkcijas amatpersonas pārkāpa, veicot svēršanu, Administratīvā apgabaltiesa uzskata, ka pieteicējs, arī lūdzot veikt atkārtotu automašīnas svēršanu, nevarētu norādīt uz konkrētiem pārkāpumiem, kas būtu pamats svēršanu veikt atkārtoti.

[13] Saskaņā ar APL 1.panta sesto daļu Instrukcija kā iekšējais normatīvais akts ir tiesību akts, kuru publisko tiesību subjekts izdevis ar mērķi noteikt savas vai sev padotas institūcijas iekšējās darbības kārtību vai izskaidrot kāda ārējā normatīvā akta piemērošanas kārtību savā darbības jomā (instrukcija, ieteikumi, nolikums u.c.). Atbilstoši APL 16.panta pirmajai daļai iekšējais normatīvais akts ir saistošs tam publisko tiesību subjektam, kas šo aktu izdevis, kā arī šim publisko tiesību subjekta institūcijām. Privātpersonām iekšējais normatīvais akts nav saistošs.

Apgabaltiesas ieskatā Instrukcijas kā iekšējā normatīvā akta mērķis ir nodrošināt, lai Autotransporta direkcijas darbinieki, veicot CSN paredzēto slodžu pārsniegšanas kontroli, vienveidīgi organizētu un veiktu transportlīdzekļu svēršanu procesu, tādējādi tiktu nodrošināta vienveidīga prakse šajos gadījumos.

[14] Pieteicējs pieteikumā un apelācijas sūdzībā norāda uz šādiem Instrukcijas prasību pārkāpumiem:

[14.1] pieteicējs nav guvis apliecinājumu tam, ka konkrētajā svaru mērījumu reizē konkrētie svari ar konkrēto svaru numuri ir bijuši atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai, verificēti un to pielietošana svaru mērījumiem ir likumīga;

[14.2] Instrukcija nosaka, ka uzstādīšanai jāizvēlas līdzena vieta un jāpārliecinās, ka piebraukšanas un aizbraukšanas laukumi abās svaru pusēs arī ir līdzeni. Konkrētie apstākļi pārbaudes aktā nav norādīti;

[14.3] Instrukcijā teikts, ka optimālo svēršanas precizitāti var sasniegt, ja svaru plāksnes ir novietotas vienādā līmenī seklā kanālā vai svēršanas vietā tā, ka svaru plākšņu virsma ir vienā augstumā ar apkārtējo

ceļu. Papildus tam Instrukcijā minēts, ka iedobumam jāļauj transportam tuvoties un nobraukt no platformsvariem bez pagriezieniem, bremzēšanas un paātrinājuma. Šo iemeslu dēļ lielākas svēršanas precizitātes ir iegūstamas, kad transports tiek svērts kustēšanās laikā, it sevišķi, ja tas ir daudz asu transports. Svēršana ir notikusi statikā, neievērojot Instrukcijā dotās rekomendācijas;

[14.4] Instrukcija nosaka arī šādus transporta uzraudzības dienesta darbinieku pienākumus, kas jāveic pie nosacījuma, ja pastāv iespēja tos veikt: svēršanas vietas, kur ir uzstādīti svari, fotografēšana, kā arī transporta līdzekļa, kas tiek svērts, fotografēšana tā, lai būtu redzams transportlīdzekļa valsts numura zīme.

[15] Attiecībā uz svaru atbilstību normatīvo aktu prasībām Administratīvā apgabaltiesa konstatē turpmāk minēto.

Atbildētājas pārstāvis tiesā iesniedza verificēšanas sertifikātus (lietas 119. – 122.lapa) un pavadvēstulē norādīja, ka sertifikāti 2005.gada septembrī attiecās uz visiem Autotransporta direkcijas rīcībā esošajiem FW-LCF-10 svariem.

Atbildētājas pārstāvis nevarēja norādīt, ar kuru no sertificētajiem svariem konkrētā gadījumā veikta svēršana. Arī liecinieks *E.H.* tiesas sēdē nevarēja norādīt, ar kuriem svariem tika veikta svēršana. Bez tam liecinieks minēja apstākli, ka svēršana parasti tika veikta ar noteiktu svaru komplektu un ka pēc iesniegtajiem sertifikātiem nav iespējams izdarīt secinājumus par konkrēto svaru mērīšanas diapazonu.

No lietas materiāliem Administratīvā apgabaltiesa secina, ka lietas izskatīšanas laikā tiesai nav iespējas pārbaudīt lietas faktiskos apstākļus, konkrēti, ar kuriem svariem tika veikta svēršana. Tomēr, ņemot vērā, ka atbildētājas rīcībā ir uz 2005.gada 23.septembri derīgi svaru verificēšanas sertifikāti, apgabaltiesai nerodas šaubas par atbildētājas sniegto ziņu patiesumu, un tiesa pieņem par patiesu atbildētājas apgalvojumu, ka kāds no lietas materiāliem pievienotajiem sertifikātiem ir izdots svariem, ar kuriem 2005.gada 23.septembrī tika veikta pieteicēja vadītā transportlīdzekļa svēršana. Līdz ar to apgabaltiesa atzīst, ka svari, ar kuriem tika veikta svēršana, ir verificēti normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

[16] Instrukcijas Ievada daļas ceturtā rindkopā (Instrukcijas 4.lapa, lietas 46.lapa) norādīts, ka svaru plāksnēm jābūt novietotām uz gludas ceļa virmas vai uzstādītām iepriekš sagatavotos seklos kanālos vai svēršanas vietā.

Instrukcijas daļas „Freeweigh sistēmas instalācijas un lietošanas metodes” otrajā rindkopā paredzēts, ka uzstādīšanai ir jāizvēlas līdzena vieta un jāpārliecinās, ka piebraukšanas un aizbraukšanas laukumi abās svaru pusēs ir līdzeni un taisni.

No minētās daļas sestās rindkopas, kas paredz, ka jāpārbauda, vai svaru plāksnes guļ līdzeni un nešūpojas pa diagonāli, Administratīvā apgabaltiesa

secina, ka nosacījums svaru plāksnes novietošanai uz gludas ceļa virmas ir paredzēts, lai novērstu tās šūpošanos.

Pieteicējs nevarēja sniegt precīzu informāciju, kādi bija svēršanas faktiskie apstākļi. Atbildētāja vispār nesniedza informāciju, kā noritēja svēršana un kā izskatījās svēršanas vieta.

Apgabaltiesas tiesas sēdē liecinieks *S.V.* norādīja, ka svēršana notika uz Rīgas – Daugavpils šosejas „apļa" pie Pļaviņām, svēršanas vietu izvēlējās svērēji, svari tika novietoti vietā, kur ir taisnais ceļa posms, jo Pļaviņu „apļa" diametrs ir apmēram 60 metri, pieteicēja transportlīdzeklis uz svariem uzbrauca taisni, pēc kārtas tika svērti vairāki transportlīdzekļi.

No lietas materiāliem apgabaltiesa konstatē, ka pieteicēja vadītā transportlīdzekļa svēršana notika uz Rīgas – Daugavpils autoceļa krustojumā, kurā jābrauc pa loku. Līdz ar to apgabaltiesas ieskatā svaru plākšņu novietošanas vieta nevarēja būt tik negluda, lai svaru plāksnes šūpotos pa diagonāli un lai to novietošana būtu pretrunā ar Instrukcijas prasībām attiecībā uz līdzenas vietas izvēli.

[17] No Instrukcijas Administratīvā apgabaltiesa secina, ka tā paredz atšķirīgas prasības svaru uzstādīšanai un svēršanas metodēm. Ņemot vērā, ka pieteicēja vadītās automašīnas svēršana nenotika ar stacionāri uzstādītiem svariem, uz to nevar attiecināt prasības, kas ir izvirzītas svēršanai ar bedrē iebūvētiem svariem un segumā iebūvētiem svariem (Instrukcijas 9.lapa, lietas 51.lapa) un uz kurām ir atsaucies pieteicējs.

[18] Instrukcijas daļas „Virsmas nelīdzenuma ietekme uz svēršanas precizitāti" otrajā rindkopā norādīts, ka neprecizitātes svēršanā var samazināt, nodrošinot, ka svēršanas atrašanās vieta ir plakana un līdzena, svaru plāksnes ir novietotas iedobumā vai nostiprinātas uz virsmas kopā ar rampām un papildu plāksnēm.

Pieteicējs noliedz, ka svēršanā ir izmantotas rampas vai papildu plāksnes. Lietas materiāliem nav pievienotas fotogrāfijas, akti, paskaidrojumi, kas norādītu uz to izmantošanu. Liecinieki tiesas sēdē par šīm procesa detaļām liecināt nevarēja. Tādējādi no lietas materiāliem Administratīvā apgabaltiesa nevar konstatēt faktiskos apstākļus attiecībā uz rampu izmantošanu svēršanas procesā.

Tā kā svēršana tika veikta diennakts tumšajā laikā, plkst.01:10, apgabaltiesa atzīst par attaisnojošu, ka svēršanas vieta netika fiksēta, to fotografējot. Bet, ņemot vērā lietā noskaidrojamos apstākļus, tiesa secina, ka administratīvā pārkāpuma lietā bija nepieciešams ar pierādījumiem fiksēt arī citus svēršanas procesā būtiskus faktus, piemēram, svēršanas vietas segumu, izmantotos svēršanas palīglīdzekļus (ir fiksēta tikai apkārtējās vides temperatūra).

[19] Instrukcijas 1.pielikumā (Instrukcijas 23.lapa, lietas 65.lapa) norādīts: precizitāte kalibrējot (katrai plāksnei) – displejā uzrādītie nolasījumi ar novirzi ± 20 kg no patiesās slodzes diapazonā no 50 līdz 10000 kg.

Lēmumā norādīts, ka iestāde piemērojusi pieļaujamo kļūdu 80 kg uz asi.

Apgabaltiesa secina, ka, nosakot pieļaujamo kļūdu atbilstoši Instrukcijai (t.i., arī ražotāja noteiktajai svaru specifikācijai), tā būtu 40 kg uz asi (20 kg katrai plāksnei). Savukārt atbildētāja ir noteikusi divas reizes lielāku pieļaujamo kļūdu – 80 kg. Tādējādi apgabaltiesas ieskatā, palielinot kļūdas amplitūdu, atbildētāja ir ņēmusi vērā iespējamās neprecizitātes saistībā ar iespējamo virsmas nelīdzenuma ietekmi.

[20] Administratīvā apgabaltiesa konstatē, ka Instrukcija atbilst Eiropas Kopienas Padomes 1990.gada 20.jūnija Direktīvai 90/384/EEK par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz neautomātiskiem svariem un ka Instrukcijā norādītā maksimāli pieļaujamā rezultātu parādīšanas kļūda nepārsniedz direktīvas 4.sadaļā neautomātiskajiem IV precizitātes kategorijas svariem norādīto pieļaujamo kļūdu.

Bez tam apgabaltiesa konstatē, ka, arī piemērojot minētajā direktīvā noteikto svaru maksimāli pieļaujamo kļūdu lietošanā – 3 procenti (divreiz tik liela kā 3.tabulā noteiktā lielākā kļūda), pieteicēja vadītās automašīnas svars sasniegtu LAPK 149.^{33}panta astotajā daļā paredzēto svara pārsniegumu – 3,04 tonnas (4,74 – (3% no 56,74)).

[21] Pamatojoties uz minēto, Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka pieteicēja vadītās automašīnas svēršanas procesā nav pieļauti tādi pārkāpumi, kas tiesai liktu šaubīties par svēršanas procesa un iegūto rezultātu tiesiskumu.

[22] Pieteicējs administratīvā pārkāpuma protokolā norādīja, ka „nepiekrīt mitruma dēļ".

Administratīvās apgabaltiesas ieskatā, kaut gan, lai ievērotu svaru, kokmateriāli transportlīdzeklī tiek krauti līdz noteiktai atzīmei atkarībā no koku sugas, ņemot vērā iepriekš veiktos aprēķinus, kravas svars tiek noteikts uz acumēru. Pārvadātājam (vadītājam) jebkurā gadījumā jārēķinās arī ar iespējamo kļūdu, t.i., dažādu faktoru ietekmē, piemēram, papildu mitruma dēļ kravas faktiskā masa var būt ievērojami lielāka, nekā aprēķināts un norādīts pavaddokumentos.

[23] Izvērtējot lietā esošos pierādījumus to kopsakarā, Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka lietā ir pierādīts, ka pieteicēja vadītās automašīnas svars pārsniedza noteikto transportlīdzekļa pieļaujamo faktisko masu robežās no 2 līdz 4 tonnām.

[24] Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.[33]panta astotajā daļā paredzēta sankcija – transportlīdzekļa vadītājam no simt līdz simt piecdesmit latiem.

No lietas materiāliem izriet, ka pieteicējam ir piemērots sankcijā paredzētais minimālais sods. Līdz ar to Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka pieteicējam sods ir piemērots samērīgi un tiesiski.

[25] Pamatojoties uz minēto, Administratīvā apgabaltiesa atzīst, ka Lēmums ir tiesisks un pamatots.

[26] Administratīvā apgabaltiesa uzskata, ka pirmās instances tiesas spriedums ir pareizs un tiesisks.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 286.[11]panta otrās daļas 3.punktu un ceturto daļu un 286.[14]pantu, Administratīvā apgabaltiesa

nosprieda:

Noraidīt *I.S.* pieteikumu par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētāja 2005.gada 30.decembra lēmuma Nr.S01/247-A atcelšanu.

Spriedums nav pārsūdzams un stājas spēkā tā sastādīšanas dienā.

Tiesas sēdes priekšsēdētāja U.Mihailova

Tiesneši Z.Kupce

E.Puriņš