ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA
RĪGAS TIESU NAMS

Lietas Nr. A420277015
Lietas arhīva Nr. A42-00625-16/15

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2016.gada 3.maijā

Administratīvā rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese A.Reitupe
ar tulci D.Drozdecku,

piedaloties pieteicējam /pers. A/, pieteicēja pilnvarotajai pārstāvei /pers. B/, kā arī Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras pilnvarotajai pārstāvei /pers. C/,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz /pers. A/ pieteikumu par Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras 2015.gada 20.jūlija lēmuma Nr.11?6/5093 atcelšanu.

Aprakstošā daļa

[1] Pieteicējam /pers. A/no 1993.gada 2.decembra piešķirta izdienas pensija kā lidotājam (*lietas 14.lapa*).

[2] Ar Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras (turpmāk – Aģentūra) Rīgas pilsētas Zemgales reģionālās nodaļas 2015.gada 29.maija lēmumu Nr.15/1213433 (*lietas 33.-34.lapa*) (turpmāk – sākotnējais lēmums) pieteicējam konstatēta valsts izdienas pensijas pārmaksa par periodu no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam 11 587,09 *euro* apmērā un pieprasīts atmaksāt minēto summu līdz 2015.gada 29.jūlijam.

[3] Izskatot pieteicēja apstrīdēšanas iesniegumu (*lietas 40.-41.lapa*), ar Aģentūras direktores 2015.gada 20.jūlija lēmumu Nr.11?6/5093 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums) (*lietas 42.-46.lapa*) sākotnējais lēmums atstāts negrozīts.

Pārsūdzētais lēmums pamatots ar šādiem argumentiem.

[3.1] Laika periodā no 2001.gada līdz 2015.gadam pieteicējam vairākkārt pārrēķināta izdienas pensija, pamatojoties uz pieteicēja darba devēja AS „/Nosaukums A/" izziņās norādīto, ka pieteicējs strādā par apkopes mehāniķi un ka minētais darbs nedod tiesības uz izdienas pensijas saņemšanu (*lietas 15., 21., 23., 28., 32.lapa*).

[3.2] Aģentūra, izvērtējot pieteicēja amata aprakstus (apkopes mehāniķa, profesijas kods „7231 01" un gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķa, profesijas kods „3115 43"), konstatēja, ka pieteicēja darbs abās profesijās ir saistīts ar lidmašīnu tehnisko apkopi. Minētais nozīmē, ka pieteicējs ir nodarbināts profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju atbilstoši Latvijas Republikas Ministru padomes 1992.gada 26.marta lēmumu Nr.104 „Par izdienas pensijām" (turpmāk – nolikums „Par izdienas pensijām") 2.1.3.punktam.

[4] Nepiekrītot pārsūdzētajam lēmumam, pieteicējs vērsās tiesā, pieteikumu (*lietas 4.-9.lapa*) pamatojot ar turpmāk minētajiem argumentiem.

[4.1] No 1998.gada 16.februāra pieteicējs strādā AS „/Nosaukums A/" Tehniskā nodrošinājuma departamentā uz darba līguma pamata par virszemes apkopes mehāniķi. Šo faktu apliecina 2003.gada 4.augusta un 2013.gada 15.maija amata apraksti (*lietas 16.-17. un 55.lapa*). Kopš 1993.gada Aģentūra veica izdienas pensijas pārrēķinus astoņas reizes.

Pēc Aģentūras pieprasījuma pieteicējs vairākkārt iesniedza AS „/Nosaukums A/" izziņas par pieteicēja amatu – apkopes mehāniķis (2011.gada 17.decembra izziņa Nr.188/2001 (*lietas 15.lapa*), 2012.gada 1.oktobra izziņa Nr.3-5.1.1/121001-3 (*lietas 21.lapa*), 2015.gada 24.februāra izziņa Nr.3-5.1.1/150224-1 (*lietas 23.lapa*), 2015.gada 7.aprīļa izziņa Nr.3-5.1.1/150407-1 (*lietas 53.lapa*) un 2015.gada 25.maija izziņa Nr. 3-5.1.1/150525-1 (*lietas 32.lapa*)). Izziņās ir iekļauta informācija, ka pieteicēja darbs nav saistīts ar lidmašīnas tehnisko apkalpošanu, līdz ar to šī specialitāte neattiecas uz to specialitāšu grupu, kas dot tiesības uz izdienas pensiju. Ar 2015.gada 12.jūnija izziņu Nr. 3-5.1.1/15061 1-1 (*lietas 38.lapa*) ir precizēts pirmreizējais 2013.gada 15.maija AS „/Nosaukums A/" dokuments (*lietas 55.lapa*) attiecībā uz profesijas kodu. Proti, saskaņā ar Profesiju klasifikatoru pieteicēja profesijas zemes apkopes mehāniķa kods „3115 43" ir labots uz kodu „7231 01" (transporta mehāniķis), jo kods „3115 43" attiecās uz citu profesiju, t.i. gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķis. Par šo faktu AS „/Nosaukums A/" 2015.gada 11.jūnijā informēja Valsts ieņēmumu dienestu.

[4.2] Pieteicējam ir šādi darba pienākumi: veikt automašīnu un dažādu agregātu tehnisko apkopi un remontu (vieglās un kravas automašīnu, vilcēju un pārvietojamos zemes strāvas ģeneratoru, utt.); strāvas pievada piegāde un ūdens sagāde līdz lidmašīnai; veikt gaisa kuģu mazgāšanu no ārpuses; ziemas periodā veikt gaisa kuģu pretapledošanas apstrādi no ārpuses; sagatavot visus nepieciešamos palīgmateriālus, smēres un šķidrumus, kas nepieciešami lidmašīnu tehniskās apkopes maiņai; angāra kārtības uzturēšana (slaucīšana, mazgāšana); veikt Tehniskā nodrošinājuma departamenta aprīkojuma remontu un periodisko apkopi (bagāžas rati, gaisa kompresors, gaisa sildītāji, celtniecības trepes, pārvietojamās kāpnes, utt.).

Apkopes mehāniķim ir šādas prasības: vēlama pieredze metināšanas, elektronikas un/vai elektriķa darbos; tehniskās angļu valodas zināšanas; spēja strādāt nakts maiņās; B un C kategorijas autovadītāja apliecība; iepriekšēja atslēdznieka pieredze tiek uzskatīta par priekšrocību; augsta atbildības sajūta

un spēja strādāt komandā (2015.gada 4.augusta AS „/Nosaukums A/" izziņa Nr.3?5.1.1/150804) (*lietas 47.lapa*).

Iepriekš minētais liecina, ka apkopes mehāniķi neveic lidmašīnas tehnisko apkopi, viņiem nav vajadzīgas speciālās pielaides un attiecīga specializācija. Līdz ar to apkopes mehāniķi vairāk nodrošina servisa pakalpojumus, nevis tiešo lidmašīnas tehnisko apkalpošanu.

[4.3] Saskaņā ar Profesijas klasifikatoru atsevišķās grupas strādnieki, proti transporta mehāniķis (profesijas kods „7231 01") – apkalpo, regulē un remontē automobiļu un citu transportlīdzekļu dzinējus un mehāniskos mezglus.

Lidmašīnas tehniskā apkope nozīmē uzturēt lidmašīnu lidojuma gatavības stāvoklī. Saskaņā ar Profesiju klasifikatoru to veic aviācijas nozarē nodarbinātie attiecīgie speciālisti, proti, inženiermehānikas speciālisti (profesijas kods „3115").

Gaisa kuģu tehniskās ekspluatācijas tehniķis mehāniķis – profesijas kods „7232", vadoties pēc spēkā esošajām reglamentējošajām instrukcijām, arī veic gaisa kuģu tehnisko apkopi, t.i., tehniski apkopj lidaparātus pirms lidojuma un rūpējas par to, lai tie varētu veikt drošus lidojumus, arī pilda darba uzdevumus, kas saistīti ar gaisa kuģu mehānisko iekārtu (piemēram, propelleru, dzinēju, to palīgsistēmu) lietošanu, uzraudzību un apkopi, atbild par gaisa kuģu ierīču, mehānisko iekārtu sagatavošanu darbam, kā arī to, lai darbā tiktu ievērotas darba drošības un apkārtējās vides aizsardzības prasības.

[4.4] Ņemot vērā minēto, secināms, ka apkopes mehāniķa darbs, profesijas kods „7231 01" (transporta mehāniķis), nedod tiesības uz izdienas pensiju.

[5] Aģentūra tiesai iesniegtajā paskaidrojumā pieteikumu neatzīst un lūdz to noraidīt, pamatojoties uz pārsūdzētajā lēmumā norādīto argumentāciju.

[6] Tiesas sēdē pieteicējs uzturēja iesniegto pieteikumu, pamatojoties uz tajā norādītajiem argumentiem. Paskaidroja, ka strādā palīggrupā Tehniskā departamenta sastāvā, kura apkalpo tehniķus, atbild par tehniku, instrumentiem un iekārtām. Par lidmašīnu tehnisko stāvokli atbild tehniķi, kuri ir ieguvuši speciālu izglītību un saņēmuši attiecīgas licences, jo tikai ar attiecīgām licencēm ir tiesības strādāt ar lidmašīnām. Ar to nodarbojas Tehniskais sastāvs, kas ietilpst Tehniskā departamenta sastāvā – tehniķu daļa ir DT24, bet pieteicējs strādā DT23 – zemes apkopes daļā. Apkopes mehāniķu specialitātē galvenokārt strādā cilvēki, kuri nav saistīti ar aviāciju, pamatdarbs tiek veikts darbnīcās. Aviācijas tehniķim nepieciešama B un C kategorijas autovadītāja apliecība, lai varētu braukt ar lielajām automašīnām, piemēram, lai ziemas periodā varētu apstrādāt lidmašīnas ar speciālu pretapledošanas šķīdumu. Lūgts paskaidrot par amata pienākumiem, norāda, ka ziemas periodā apstrādā lidmašīnas, vasaras periodā tās mazgā. No rītiem tīra un uzkopj angārus un teritoriju. Darba pienākumi dažādi – saistīti gan ar iekārtu uzturēšanu, gan ar aprīkojuma (tehnisko galdu, trepju, u.c.) izgatavošanu tehniskajam sastāvam. Ir savas darbnīcas, kur izgatavo trepes, galdus un krēslus, ir arī interjera grupa, kurai ir šūšanas iekārtas, līdz ar to reizēm jāremontē šujmašīnas, santehnika un apgaismojums. Pieteicējs apkalpo tikai Tehnisko departamentu, kur ir tehniķi un inženieri. Parkā ir arī 12 vieglās automašīnas, kuras regulāri jāremontē, tāpat jāremontē speciālas iekārtas un tehnika (*lietas 115.-120.lapa*).

[7] Atbildētājas pilnvarotā pārstāve tiesas sēdē pieteikumu neatzina, pamatojoties uz pārsūdzētajā lēmumā un paskaidrojumā tiesai norādītiem motīviem, paskaidroja, ka aviācijas tehniķiem un mehāniķiem ir tiesības uz izdienas pensiju, ja viņi gaisa kuģa tehnisko apkopi pilnu darba dienu veic lidlaukā. Galvenais, kur tiek veikts darbs. Neatkarīgi no tā, kādus darbus veic mehāniķi, ja viņi to dara lidlaukā, tad viņiem ir tiesības uz izdienas pensiju. Amata aprakstā ir teikts, ka darbiniekiem ir jāstrādā galvenajā AS „/Nosaukums A/" birojā, starptautiskajā lidostā. Apkopes priekšmets ir gaisa kuģis, kas atrodas lidlaukā. Atsaucas uz likumu „Par aviāciju", proti, lidlauks ir noteikta zemes teritorija vai ūdens akvatorija. Pieteicējam ir arī noteikti pienākumi, ko veic lidlaukā – lidmašīnu mazgāšana, atledošana, tehniskā apkope (*lietas 115.-120.lapa*).

Motīvu daļa

[8] Vispusīgi un objektīvi izvērtējusi lietas materiālus, pārbaudījusi lietā esošos pierādījumus, uzklausījusi tiesas sēdē procesa dalībnieku paskaidrojumus, tiesa atzīst, ka pieteikums ir pamatots.

[9] Kā izriet no lietas materiāliem un par šiem apstākļiem lietā nav strīda, no 1993.gada 2.decembra pieteicējam ir piešķirta izdienas pensija kā lidotājam saskaņā ar nolikuma „Par izdienas pensijām" 2.1.1.apakšpunktu, kas noteic, ka tiesības uz izdienas pensiju ir lidotājiem un tiem pielīdzinātajiem darbiniekiem.

No 1998.gada 16.februāra pieteicējs strādā AS „/Nosaukums A/" Tehniskā nodrošinājuma departamentā par virszemes apkopes mehāniķi (*lietas 13.lapa*).

Aģentūra 2015.gada martā konstatēja, ka pieteicēja darbs ir saistīts ar lidmašīnu tehnisko apkopi, un secināja, ka pieteicējs ir nodarbināts profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju atbilstoši nolikuma „Par izdienas pensijām" 2.1.3.apakšpunktam, proti, aviācijas tehniķis (mehāniķis).

Tādējādi lietā noskaidrojams, vai ir pamatots Aģentūras secinājums par to, ka pieteicējs ir nodarbināts profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju, līdz ar to pieteicējam izveidojusies valsts izdienas pensijas pārmaksa par periodu no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam 11 587,09 *euro* apmērā.

Ņemot vērā minēto, lietā primāri izšķirams strīds par to, vai pieteicējs laika periodā no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam bijis nodarbināts profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju.

[10] Saskaņā ar nolikuma „Par izdienas pensijām" 2.1.3.apakšpunktu tiesības uz izdienas pensiju ir šādiem aviācijas darbiniekiem (neatkarīgi no uzņēmuma, iestādes un organizācijas resorpakļautības): inženiertehniskajiem darbiniekiem, kuri ir aviācijas tehniķi (mehāniķi, motoristi), meistari, inženieri, to cehu, maiņu, iecirkņu, dienestu un grupu priekšnieki, kuri apkalpo gaisa kuģus un citus lidaparātus. Šiem darbiniekiem ir tiesības uz izdienas pensiju, ja viņi gaisa kuģu tehnisko apkopi pilnu darbadienu veic lidlaukā (izņemot šo darbu veikšanu speciāli iekārtotās telpās ārpus lidlauka), aviācijas uzņēmumos, apvienībās, izmēģinājumu (kontrolizmēģinājumu) lidojumu vienībās, zinātniskās pētniecības un sporta aviācijas organizācijās, kā arī lidotāju un mācību lidojumu vienībās aviācijas mācību iestādēs. Šo personu nodarbinātība amatos, kuri dod tiesības saņemt izdienas pensiju, jāpamato ar attiecīgās iestādes, organizācijas vai uzņēmuma izdotajām izziņām.

No minētās normas tostarp izriet, ka tiesības uz izdienas pensiju ir inženiertehniskajiem darbiniekiem, kuri apkalpo gaisa kuģus un citus lidaparātus, ja viņi gaisa kuģu tehnisko apkopi pilnu darbadienu veic lidlaukā, izņemot šo darbu veikšanu speciāli iekārtotās telpās ārpus lidlauka, un šo nodarbinātību pamato attiecīgā uzņēmuma izdotās izziņas.

[11] Izvērtējot to, vai pieteicēja amats atbilst inženiertehniskajam darbiniekam, kurš apkalpo gaisa kuģus, veicot gaisa kuģu tehnisko apkopi pilnu darbadienu lidlaukā, tiesa konstatē turpmāk minēto.

[11.1] Pieteicēja amata pienākumi laika periodā no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam noteikti AS „/Nosaukums A/" 2013.gada 15.maija apkopes mehāniķa amata aprakstā, kas apstiprināts ar AS „/Nosaukums A/" VVP Personāla vadības un Operatīvās vadības direktora

2013.gada 15.maija rīkojumu Nr.3-3.1.1.-74/2013 (profesijas kods „7231 01" un „3115 43" (*lietas 24.-25., 55.lapa*)).

AS „/Nosaukums A/" 2012.gada 1.oktobra izziņā Nr.3-5.1.1/121001-3 (*lietas 21.lapa*) apliecina, ka pieteicējs strādā AS „/Nosaukums A/" par apkopes mehāniķi no 1997.gada 2.jūnija.

2015.gada 11.jūnija AS „/Nosaukums A/" izziņā (*lietas 38.lapa*) norādīts, ka apkopes mehāniķa profesijas klasifikatora kods ir „7231 01" (transporta mehāniķis) un iepriekš tika nekorekti paziņots profesijas klasifikatora kods „3115 43" (gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķis), kas ir labots, informējot Valsts ieņēmumu dienestu 2015.gada 11.jūnijā.

No AS „/Nosaukums A/" 2013.gada 15.maija apkopes mehāniķa amata apraksta izriet, ka apkopes mehāniķim gan saskaņā ar profesiju kodu „7231 01" (transporta mehāniķis), gan saskaņā ar profesiju kodu „3115 43" (gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķis), ir izvirzītas šādas prasības: B un C kategorijas autovadītāja apliecība, labas latviešu un angļu valodas zināšanas, lidmašīnas atledošanas apmācības (nodrošina airBaltic), vēlama pieredze metināšanas, elektronikas un elektriķa darbos.

Saskaņā ar minēto amata aprakstu apkopes mehāniķim šādi pienākumi: veicot darbu airBaltic Tehniskajā departamentā, veikt lidmašīnas ārpuses tīrīšanu; veikt lidmašīnas atledošanu; veikt lokšņu metāla remontu, kā arī nelielus krāsošanas darbus; veikt visa Tehniskā nodrošinājuma departamenta aprīkojuma remontu un periodisku tehnisko apkopi, kā arī jauna aprīkojuma izgatavošanu (savas kompetences ietvaros); sagatavot visus nepieciešamos palīgmateriālus, smēres un šķidrumus, kas nepieciešami lidmašīnu tehniskās apkopes maiņai; veikt angāra uzkopšanu pirms nākamās maiņas ierašanās; veikt tehnisko mašīnu remontu (kompetences ietvaros), tehnisko apkopi un tīrīšanu; sniegt palīdzību lidmašīnas tehniķiem; veikt tehnisko apkopi pēc augstākajiem standartiem, kas tiek lietoti lidmašīnu tehniskās apkopes nolūkam. Pēc tehniskās apkopes atjaunot un tīrīt visus agregātus. Ja agregāts iziet no ierindas vai neatbilst standartiem, par to nekavējoties ziņot Ražošanas zemes apkopes vadītājam.

Analoģiski apkopes mehāniķa amata pienākumi norādīti 2003.gada 4.augusta pieteicēja darba aprakstā (*lietas 16.-17.lapa*).

2015.gada 11.jūnija AS „/Nosaukums A/" izziņā (*lietas 38.lapa*) norādīts, ka pieteicējam kā apkopes mehāniķim ir šādi pienākumi: lidmašīnu mazgāšana no ārpuses, pretapledošanas apstrāde no ārpuses ziemas laikā, aprīkojumu uzturēšana darba kārtībā un tā remonts (pacēlēji, kāpnes, sildītāji u.tml.), automašīnu tehniskā apkope un remonts, strāvas pievada piegāde un ūdens sagāde līdz lidmašīnai, angāra kārtības uzturēšana (slaucīšana, mazgāšana).

Izvērtējot pieteicēja amata aprakstu, secināms, ka tieši uz lidmašīnu apkalpošanu ir attiecināmi tādi pieteicēja amata pienākumi kā lidmašīnu mazgāšana un pretapledošanas apstrāde. Līdz ar to lietā jānoskaidro, vai lidmašīnu mazgāšana un pretapledošanas apstrāde ir kvalificējama kā gaisa kuģu tehniskā apkope.

[11.2] Saskaņā ar Eiropas Savienības regulas 2014.gada 26.novembra (ES) Nr.1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (turpmāk – Regula Nr.1321/2014) 2.panta „h" apakšpunktu gaisa kuģu tehniskā apkope ir gaisa kuģa vai tā sastāvdaļas ikviens kapitālais remonts, remonts, apskate, nomaiņa, izmaiņa vai defektu novēršana, izņemot pirmslidojuma pārbaudi, vai minēto darbību kombinācija.

Kārtību, kādā veicama civilās aviācijas gaisa kuģu būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķu gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģu tehniskā apkope (remonts) reglamentē Ministru kabineta 2006.gada 15.augusta noteikumi Nr.661 „Kārtība, kādā veicama civilās aviācijas gaisa kuģu būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķu gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģu tehniskā apkope (remonts)" (turpmāk – noteikumi Nr.661). Minēto noteikumu 25. un 26.punkts noteic, ka gaisa kuģa tehniskā apkope ir darbi, kurus veic gaisa kuģim tā ekspluatācijas procesā, lai uzturētu gaisa kuģa pastāvīgu derīgumu lidojumiem. Gaisa kuģa tehniskā apkope ietver: gaisa kuģa plānoto tehnisko apkopi; darbus, kurus veic, lai izpildītu gaisa kuģa izgatavotāja, projektētāja un projektētāja valsts izdotos lidotspējas norādījumus; gaisa kuģa remontu un kapitālo remontu; gaisa kuģa pārbūvi (modifikācijas); gaisa kuģa defektu un bojājumu novēršanu. Saskaņā ar minēto noteikumu 31.punktu gaisa kuģa tehnisko apkopi veic un tehniskās apkopes protokolu paraksta personas, kuras ir atbilstoši sertificētas vai saņēmušas speciālu Civilās aviācijas aģentūras izsniegtu atļauju.

Ministru kabineta 2010.gada 18.maija noteikumi Nr.461 „Noteikumi par Profesiju klasifikatoru, profesijai atbilstošiem pamatuzdevumiem un kvalifikācijas pamatprasībām un Profesiju klasifikatora lietošanas un aktualizēšanas kārtību" 1.pielikuma „Profesiju klasifikators" (turpmāk – Profesiju klasifikators) 1223.punkts noteic, ka gaisa kuģu mehāniķu un remontatslēdznieku iekļautās profesijas profesionālās darbības pamatuzdevumi, t.sk. gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķa pamatuzdevumi (Profesiju klasifikatora 1224.2.apakšpunkts), ir apkalpot, remontēt gaisa kuģu mehāniskos mezglus, apkalpot un remontēt gaisa kuģu dzinējus, reaktīvos dzinējus un gāzes turbīnu dzinējus.

No minētajām tiesību normām izriet, ka gaisa kuģa tehniskā apkope ir tādi darbi, kas ir daļa no gaisa kuģu ekspluatācijas un saistīti ar gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanu. Savukārt tādi papildus pakalpojumu veidi kā gaisa kuģu mazgāšana un pretapledojuma apstrāde (kā arī smēru, šķidrumu un gāzu sagatavošana un pieliešana, krāsošanas darbi un aprīkojuma (agregātu, tehnisko mašīnu, lokšņu metāla, palīgmateriālu)), kas nepieciešams, lai nodrošinātu gaisa kuģu tehnisko apkopi, remontdarbi un tehniskās apkopes, netiek uzskatīti par gaisa kuģu tehnisko apkopi. Tādējādi mehānisko transportlīdzekļu mehāniķa amats – profesijas kods „7231 01" un ar to saistītie darba pienākumi atbilst tām darbībām, kas saistītas ar virszemes apkalpošanu un nevar tikt uzskatīta par gaisa kuģu tehnisko apkopi.

[11.3] Saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 11.decembra noteikumu Nr.842 „Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra" nolikums" 2.punktu Civilās aviācijas aģentūras (turpmāk – Civilās aviācijas aģentūra) darbības mērķis ir īstenot valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības jomā, veicot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību. Saskaņā ar minētā nolikuma 4.punktu, lai īstenotu noteiktās funkcijas, Civilās aviācijas aģentūrai tostrap ir šādi uzdevumi: sertificēt un uzraudzīt gaisa kuģu ekspluatantus un vispārējās nozīmes aviāciju; sertificēt un uzraudzīt personas un uzņēmumus, kas iesaistīti gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanā, gaisa kuģu tehniskajā apkopē, ražošanā un ekspluatācijā.

Ievērojot minēto un pamatojoties Administratīvā procesa likuma 30.panta trešo daļu, tiesa lietā pieaicināja Civilās aviācijas aģentūru, lai tā savas kompetences ietvaros sniegtu atzinumu par to, vai pieteicēja amata apraksts atbilst transporta mehāniķa vai gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķa amata aprakstam.

Civilās aviācijas aģentūra 2016.gada 31.marta atzinumā Nr.01-8/334 (*lietas 107.-108.lapa*) (turpmāk – Atzinums) konstatēja, ka pieteicēja 2013.gada 15.maija amata aprakstos un 2003.gada 4.augusta darba aprakstā noteiktie amata pienākumi neatbilst nevienai Profesiju klasifikatorā ietvertai profesijai gaisa kuģu tehniskās apkopes jomā, t.sk. gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķis, profesijas kods „7232 02" (Profesiju klasifikatora 1224.2.apakšpunkts), gaisa kuģu tehniskās ekspluatācijas mehānikas tehniķis, profesijas kods „3115 44" (Profesiju klasifikatora 495.44.apakšpunkts), gaisa kuģu tehniskās ekspluatācijas avionikas tehniķis – profesijas kods „3115 45" (Profesiju klasifikatora 495.45.apakšpunkts), gaisa kuģu tehniskās apkopes avionikas inženieris, profesijas kods „2152 08" (Profesiju klasifikatora 190.8.apakšpunkts) un gaisa kuģu tehniskās apkopes mehānikas inženieris, profesijas kods „2144 44" (Profesiju klasifikatora 172.44.apakšpunkts).

Izvērtējot Atzinumu, tiesa atzīst, ka Atzinums ir motivēts un pamatots, tas ir sniegts iestādes kompetences robežās, izdarītie secinājumi loģiski izriet no konstatējumiem un nenonāk pretrunā ar citiem lietā ticami noskaidrotajiem faktiem. Tiesa atzīst Civilās aviācijas aģentūras secinājumus par pamatotiem un nekonstatē pamatu tos apšaubīt.

[11.4] Izvērtējot pieteicēja amata aprakstu kopsakarā ar iepriekš minētajām tiesību normām un Atzinumu, tiesa atzīst, ka izskatāmajā gadījumā nav

konstatējami nolikuma „Par izdienas pensijām" 2.1.3.apakšpunktā paredzētie priekšnosacījumi, proti, pieteicēja amats neatbilst inženiertehniskajam darbiniekam, ko apliecina AS „/Nosaukums A/" 2013.gada 15.maija apkopes mehāniķa amata aprakstā apkopes mehāniķim izvirzītās prasības, amata pienākumi, kā arī atbilstoša sertifikāta neesamība, tāpat pieteicēja pienākumi neaptver gaisa kuģu tehnisko apkopi atbilstoši tiesību normās un AS „/Nosaukums A/" 2013.gada 15.maija amata aprakstā noteiktajam.

Ievērojot minēto, nav konstatējams, ka pieteicēja darbs būtu saistīts ar lidmašīnu tehnisko apkopi, līdz ar to Aģentūra nepamatoti secināja, ka pieteicējs ir nodarbināts profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju atbilstoši nolikuma „Par izdienas pensijām" 2.1.3.apakšpunktam, proti, aviācijas tehniķis (mehāniķis).

[12] Apkopojot visu iepriekš konstatēto, tiesa atzīst, ka Aģentūra nepamatoti konstatēja pieteicējam valsts izdienas pensijas pārmaksu par periodu no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam 11 587,09 *euro* apmērā un pieprasīja atmaksāt minēto summu, tādēļ pārsūdzētais lēmums ir atceļams un līdz ar pārsūdzētā lēmuma atcelšanu atjaunojas iepriekšējā situācija.

[13] Saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 126.panta pirmo daļu, ja pieteikums pilnībā vai daļēji apmierināts, tiesa piespriež no atbildētāja par labu pieteicējam viņa samaksāto valsts nodevu.

Pieteicējs samaksājis valsts nodevu 28,46 *euro* par pieteikumu par lietas ierosināšanu tiesā (*lietas 10.lapa*). Tā kā pieteikums ir apmierināms, no atbildētājas par labu pieteicējam piespriežama samaksātā valsts nodeva.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 126.panta pirmo daļu un 253.panta pirmo daļu, Administratīvā rajona tiesa

nosprieda

a p m pilnībā /pers*e* A/ pie*t*eikumi*u*. *n ā t*

A t ar tā pieņemšanas *d*ienu *V*alsts sociālās apdrošināšanas aģentūras 2015.gada 20.jūlija lēmumu Nr.11?6/5093.

U z pienā*k*umu *L*atvija*k* Repub*l*ikai atlīdzināt /pers. A/ valsts nodevu 28,46 *euro* apmērā.

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no sprieduma sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.

Tiesnese A.Reitupe