



## Latvijas Republikas tiesībsargs

Baznīcas iela 25, Rīga, LV-1010, tālr.: 67686768, fakss: 67244074, e-pasts: tiesibsargs@tiesibsargs.lv, www.tiesibsargs.lv

Rīgā

2020.gada 12.novembrī Nr.6-6/30

*Par personas datu apstrādi  
ar tehniskiem līdzekļiem  
ceļu satiksmes jomā*

Tiesībsargs saņēma privātpersonas iesniegumu par personu datu apstrādi, kas tiek veikta kontrolējot transportlīdzekļus ar fotoradaru palīdzību.

Iesniedzējs norādīja, ka Iekšlietu ministrija varot konfigurēt fotoradarus nepārtrauktai transportlīdzekļu plūsmas fiksēšanai, saglabājot transportlīdzekļu numurzīmes datu bāzēs. Turklāt satiksmes dalībnieki par šādu rīcību nebūs informēti. Tādējādi tikšot apstrādāti autovadītāju un transportlīdzekļu dati arī gadījumos, kad personas to nav atļāvušas un nav izdarījušas likumpārkāpumu. Tādējādi tiks pārkāptas tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību, veicot nesankcionētu personas datu apstrādi, kā arī pārkāpta nevainīguma prezumpcija. Minētās darbības, iesniedzēja ieskatā, neatbilst tiesiskas valsts pamatprincipiem un konstitucionālām vērtībām. Tiesībsargs tika lūgts izvērtēt minēto darbību tiesiskumu, un uzlikt par pienākumu izbeigt prettiesisku ātruma pārkāpēju fiksēšanu un sodīšanu.

Lai vispusīgi izvērtētu minēto situāciju tiesībsargs pieprasīja informāciju no Iekšlietu ministrijas Informācijas centra, Valsts policijas un Ceļus satiksmes drošības direkcijas (turpmāk - CSDD). Izvērtējot iesniegumā norādīto un institūciju sniegto informāciju pēc *tiesībsarga iniciatīvas tika ierosināta pārbaudes lieta*, kuras ietvaros minētā informācija tika vērtēta nacionālo un starptautisko normatīvo aktu nosacījumā, kā arī Latvijas un Eiropas Cilvēktiesību tiesas (turpmāk - ECT) atziņu kontekstā. Ievērojot minēto, kā arī apstākli, ka tiesībsargs ikvienu gadījumu vērtē vienīgi cilvēktiesību un labas pārvaldības principu kontekstā, sniedzu šādu atzinumu.

Sākotnēji uzskatu par lietderīgu vērst uzmanību, ka no cilvēktiesību viedokļa raugoties, tiesības uz personas datu aizsardzību ir vērtējamas Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk - Satversme) 96.pantā nostiprināto tiesību uz privātās dzīves neaizskaramību kontekstā. Savukārt nevainīguma prezumpcija nostiprināta

Satversmes 92.panta otrajā teikumā. Turklāt īpatnības administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli paredz Ceļu satiksmes likuma (turpmāk – CSL) 43.<sup>6</sup> pants, kā arī Autoceļu lietošanas nodevas likuma (turpmāk – ALNL) 9.<sup>1</sup>pants. Savukārt atbildība par minēto likumu nosacījumu pārkāpumiem līdz 2020.gada 1.jūlijam, kad spēkā stājās Administratīvās atbildības likums, bija paredzēta Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (turpmāk – LAPK). Ņemot vērā to, ka tās ir dažādas pamattiesības un dažādi likumi, arī Jūsu iesniegumā minētā situācija vērtējama atsevišķi šo pantu kontekstā, ievērojot iesniegšanas brīdī spēkā esošo normatīvo aktu nosacījumus.

[1] Atbilstoši Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk – Konvencija) 6.panta otrajai daļai ikviens, kas tiek apsūdzēts kriminālnozieģumā, tiek uzskatīts par nevainīgu, kamēr viņa vaina netiek pierādīta saskaņā ar likumu. ECT ieskatā<sup>1</sup> nevainīguma prezumpcija tiek pārkāpta, *ja tiesas nolēmums vai publiskas personas izteikumi atspoguļos viedokli par personas vainu vēl pirms vaina tiek pierādīta saskaņā ar likumu*, un tikai spēkā stājies galīgais tiesas nolēmums, kurā atzīta personas vaina, izbeidz nevainīguma prezumpciju.

CSL 9.panta pirmā daļa paredz, ka Latvijas teritorijā ceļu satiksmē *atļauts izmantot reģistrētus transportlīdzekļus*, kuru konstrukcija un tehniskais stāvoklis atbilst Latvijā obligāti piemērojamo standartu un normatīvu prasībām, *attiecībā uz kuriem ir veikta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana un kuriem ir dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē*. Atbilstoši Ministru kabineta 2010.gada 30.novembra noteikumu Nr.1080 "Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi" 3.punktam, reģistrējot transportlīdzekļus, *CSDD veido valsts uzskaiti un nodrošina tās aktualizāciju. Valsts uzskaitē iekļauj katra transportlīdzekļa vai tā numurētā agregāta uzskaites tehniskos datus un datus par tā īpašnieku, turētāju un valdītāju*. Tādējādi, jau reģistrējot transportlīdzekli, valsts rīcībā tiek nodota un attiecīgajā datu bāzē saglabāta informācija par transportlīdzekļa īpašnieku.

Atbilstoši LAPK 214.panta pirmajai daļai *Valsts policija izskata un pieņem lēmumu administratīvo pārkāpumu lietās, t.sk., atbildība par kuriem paredzēta 149.<sup>8</sup>pantā (braukšanas ātruma neievērošana), 149.<sup>24</sup> pantā (piedalīšanās ceļu satiksmē, ja nav veikta tehniskā apskate vai bez obligātās apdrošināšanas) un 149.<sup>40</sup> pantā (autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumi)*.

Satversmes tiesa administratīvā pārkāpuma lietās, kurās tiek piemērots naudas sods un arests, pielīdzina krimināla rakstura lietām.<sup>2</sup> Tāpat Satversmes tiesa secināja<sup>3</sup>, ka sods, ko *piemēro par LAPK 149.<sup>8</sup> panta pirmajā līdz divdesmit ceturtajā daļā paredzētajiem administratīvajiem pārkāpumiem, ir pielīdzināms kriminālsodam* Konvencijas izpratnē un no Satversmes 92.panta izriet valsts

<sup>1</sup> ECT 2019.gada 14.marta spriedums lietā *Kangers pret Latviju*

<sup>2</sup> Satversmes tiesas 2002.gada 20.jūnija spriedums lietā Nr.2001-17-0106 6.1.p.

<sup>3</sup> Satversmes tiesas 2013.gada 28.marta spriedums lietā Nr.2012-15-01 13.2.2.p.

pieņēmums noteikt tādu šā soda piemērošanas procedūru, kas atbilst šajā pantā paredzētajam pamattiesību aizsardzības līmenim.

ALNL 9.<sup>1</sup> pants un CSL 43.<sup>6</sup> pants paredz īpašu kārtību, kādā tiek pieņemts lēmums administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Saskaņā ar ALNL 9.<sup>1</sup> panta otro daļu un CSL 43.<sup>6</sup> panta otro daļu Valsts policija *administratīvo sodu piemēro par pārkāpumu*, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli.

Satversmes tiesa ir atzinusi<sup>4</sup>, ka ne CSL normas, ne arī citi normatīvie akti neparedz nedz administratīvā soda uzlikšanu transportlīdzekļa īpašniekam, nedz arī prezumpciju, ka transportlīdzekļa īpašnieks bijis tā vadītājs automātiski fiksēta pārkāpuma izdarīšanas brīdī. No Satversmes 92.panta otrā teikuma vārdiem "saskaņā ar likumu" izriet princips *nullum crimen, nulla poena sine lege* (personu var atzīt par vainīgu un sodu var piemērot tikai par tādu personas rīcību, kas saskaņā ar likumu ir atzīta par sodāmu).<sup>5</sup> Tādējādi par nevainīguma prezumpcijas pārkāpumu *būtu uzskatāms Valsts policijas lēmums par administratīvā soda uzlikšanu vai citādu ierobežojumu noteikšana īpašniekam*, ja ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, nav fiksētas administratīvi sodāmas darbības. Tomēr ALNL 9.<sup>1</sup> pants un CSL 43.<sup>6</sup> pants neparedz soda uzlikšanu īpašniekam vai vadītājam, tikai tāpēc, ka transportlīdzeklis ir fiksēts tehniskiem līdzekļiem.

[2] Satversmes tiesa ir norādījusi<sup>6</sup>, ka taisnīga tiesa kā pienācīgs, tiesiskai valstij atbilstošs tiesas process aptver vairākus savstarpēji saistītus elementus, piemēram, tiesības uz pieeju tiesai, pušu līdztiesības principu, *tiesības tikt uzklausītam*, tiesības uz motivētu tiesas nolēmumu, tiesības uz pieņemtā nolēmuma pārsūdzību. Tās ir savstarpēji saistītas tiesības.

CSL 43.<sup>6</sup> panta piektās daļas 2.punkts paredz, ka sodu par tehniskiem līdzekļiem fiksētu pārkāpumu nepiemēro, ja īpašnieks norāda personu, kura pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadīja transportlīdzekli (norādot attiecīgo personu identificējošos datus), kā arī iesniedz šo faktu apliecinājošus pierādījumus. Tādējādi CSL paredz pieņēmumu uzklaut personu pirms lēmuma pieņemšanas par tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, fiksētajiem administratīvajiem pārkāpumiem.

Lai gan ALNL paredz līdzīgu CSL pārkāpumu fiksēšanas kārtību ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tomēr lēmuma pieņemšanas kārtība ALNL atšķiras. Līdz ar to ALNL nosacījumi vērtējami atsevišķi.

[2.1.] Saskaņā ar ALNL 3.pantu pieņēmums maksāt autoceļu lietošanas nodevu ir transportlīdzekļa īpašniekam, turētājam vai pārvadātājam. Atbilstoši ALNL 2.panta pirmajai daļai nodevu maksā par ALNL *1.pielikumā noteikto valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu* (izņemot to šķērsošanu

<sup>4</sup> Turpat - 15.3.p.

<sup>5</sup> Turpat - 15.5.p.

<sup>6</sup> Satversmes tiesas 2010.gada 17.maija spriedums lietā Nr. 2009-93-01 8.3. p.

krustojumos un lietošanu apdzīvotās vietās). Tādējādi autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pienākums transportlīdzekļa reģistrētajam turētājam vai īpašniekam rodas vienīgi gadījumā, ja transportlīdzekļa kustībai paredzēts izmantot ALNL definētos autoceļus.

Atbilstoši CSL 25.panta trīs prim daļai transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums pārliecināties, vai ir samaksāti tie normatīvajos aktos noteiktie nodokļi vai nodevas, kas maksājami pirms dalības ceļu satiksmē. Transportlīdzekļa reģistrētais turētājs vai īpašnieks var būt transportlīdzekļa vadītājs. Vienlaikus pastāv iespēja, ka tās ir dažādas personas, t.i., vadītājs nav īpašnieks vai turētājs.

Lai gan nav iespējams izslēgt, ka transportlīdzekļa īpašnieks (t.sk., turētājs un pārvadātājs) kā darba devējs, var uzlikt dažādus pienākumus transportlīdzekļa vadītājam kā darba ņēmējam, tomēr *vienīgi transportlīdzekļa vadītājs var faktiski izlemt izmantot vai nē ALNL definētos autoceļus, ja viņam nav informācijas par nodevas samaksu vai zinot, ka nodeva nav samaksāta*. Proti, ALNL 1.pielikumā definētie autoceļi transportlīdzekļa kustībai var tikt izmantoti ar īpašnieka ziņu, kā arī bez tās.

2017.gada 1.janvārī stājās spēkā grozījumi LAPK 149.<sup>40</sup>pantā, kuri paredz atbildību par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumiem transportlīdzekļa vadītājam un pārvadātājam. Minēto grozījumu anotācijā<sup>7</sup> norādīts, ka “... *tiek palielināta soda likme transportlīdzekļa vadītājam, turklāt papildus transportlīdzekļa vadītājam paredzēts piemērot sodu arī pārvadātājam (līdzīgi kā tas ir par pārkāpumiem, kas saistīti ar tahogrāfa lietošanu (LAPK 149.<sup>38</sup>pants)). Sods vienlaikus tiks piemērots gan transportlīdzekļa vadītājam, gan pārvadātājam.*” Tādējādi likumdevējs pēc būtības ir nolēmis, ka par LAPK 149.<sup>40</sup>pantā paredzēto pārkāpumu ir atbildīgas divas personas - transportlīdzekļa vadītājs un īpašnieks.

Iepriekš jau tika konstatēts, ka transportlīdzekļa vadītājs un īpašnieks var būt viena un tā pati persona. Tomēr objektīvi nav iespējams, ka transportlīdzekli vienlaikus vada divas dažādas personas, tādējādi izdarot pārkāpumu, par kuru atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>40</sup>pantā. *Attiecīgi piemērojot sodu par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu divām dažādām personām, viena no viņām var tik sodīta, lai gan tās darbībās pēc būtības nav šī pārkāpuma sastāva.*

[2.2.] ALNL 9.<sup>1</sup>pants paredz kārtību, kad lēmums tiek pieņemts, pamatojoties uz tehniskiem līdzekļiem fiksētu pārkāpumu, neapturot transportlīdzekli. Atbilstoši ALNL 9.<sup>1</sup>panta pirmajai daļai *sodu piemēro transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā norādītajam transportlīdzekļa turētājam*. Tādējādi tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, fiksējot autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu, netiek iegūta informācija par transportlīdzekļa vadītāju, bet tiek prezumēts, ka pārkāpuma izdarītājs transportlīdzekļa īpašnieks vai reģistrētais lietotājs.

Atbilstoši ALNL 9.<sup>1</sup>panta ceturtajai daļai transportlīdzekļa īpašnieka uzklaušanās pienākums ir vienīgi gadījumā, ja pārkāpuma izdarīšanas brīdī

<sup>7</sup> <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/47C4B989677DA092C225804C00229527?OpenDocument>

transportlīdzeklis nav atradies valdījumā citas personas prettiesisku darbību dēļ. Tādējādi ALNL 9.<sup>1</sup>pants, ciktāl tas liedz iespēju transportlīdzekļa īpašniekam sniegt informāciju par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu, kas fiksēts tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pēc būtības uzskatāms par tiesību uz taisnīgu tiesu elementa - tiesību tikt uzklausītam - ierobežojumu.

[2.3.] Iepriekš jau tika konstatēts, ka transportlīdzekļa vadītājs, kurš vainojams tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, fiksētajā pārkāpumā, var nebūt transportlīdzekļa īpašnieks. Turklāt transportlīdzeklis vadītājam var tikt nodots tiesiskā valdījumā, bet viņa rīcība var būt patvarīga vai prettiesiska.

Saskaņā ar ALNL 1.pantu autoceļu lietošanas nodevas mērķis ir valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas un attīstības, kā arī videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana. Savukārt saskaņā ar LAPK 22.pantu administratīvā soda mērķis ir audzināt likuma ievērošanu personai, kura izdarījusi administratīvo pārkāpumu. Tādējādi, *piemērojot sodu par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu transportlīdzekļa īpašniekam, visdrīzāk tiks nodrošināts, ka visu reģistrēto kravas transportlīdzekļu īpašnieki maksā šo nodevu, neatkarīgi no tā, vai ALNL 1.pielikumā minētie ceļi tiek izmantoti vai nē.* Lai gan valstij ir plaša rīcības brīvība nodokļu un nodevu jomā, tomēr autoceļu lietošanas nodevas nomaksas pienākums personām, kuras attiecīgos autoceļus neizmanto, neatbilst ALNL mērķim un uzskatāms par nesamērīgu tiesību ierobežojumu. Turklāt gadījumos, kad transportlīdzekļa īpašnieks un vadītājs, kura pārkāpums tika fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ir dažādas personas, netiks sasniegts arī administratīvā soda mērķis, t.i., netiks sodīta pārkāpumu izdarījusi persona.

[2.4.] ECT atzinusi<sup>8</sup>, ka ceļu satiksmes jomā valstis var paredzēt fakta legālo prezumpciju un pat transportlīdzekļa īpašnieka stingro atbildību. Šāda rīcība ir attaisnojama, lai *paaugstinātu ceļu satiksmes drošības līmeni*, lai automātiski fiksētie ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi nepaliktu nesodīti un lai pārkāpumu izmeklēšana un sodīšana par tiem neradītu pārmērīgu slogu valsts iestādēm. Tomēr ALNL anotācijā norādīts<sup>9</sup>, ka autoceļu lietošanas *nodevas idejas pamatā ir infrastruktūras izmaksu segšanas princips.* Attiecīgi, lai gan autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pienākums ir attiecināms uz satiksmes jomu, tomēr tas nav tieši vērsts uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu.

Transportlīdzekļa īpašniekam vairumā gadījumu pastāv civiltiesiska iespēja atgūt administratīvā soda veidā samaksātos naudas līdzekļus no vainīgās personas. Tomēr LAPK 149.<sup>40</sup> panta sankcija pārvadātajam paredz ievērojamu naudas sodu no 300 vai 500 līdz 1000 euro, kas palielina varbūtību, ka vainīgā persona var censties izvairīties no minēto līdzekļu atlīdzināšanas transportlīdzekļa īpašniekam. Turklāt minēto līdzekļu piedziņa pēc būtības ir administratīva soda izpilde, t.i., publiskās pārvaldes funkcija, kura atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma

<sup>8</sup> ECT 2004.gada 19.oktobra lēmums lietā *Falk v. Netherlands*

<sup>9</sup> <http://titania.saeima.lv/LIVS/SaeimaLIVS.nsf/0/7E850B6C896F5A7CC22574EC0028A58A?OpenDocument>

41.pantam nav deleģējama privātpersonām. Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka ALNL 9.<sup>1</sup>pants, ciktāl tas liedz iespēju transportlīdzekļa īpašniekam sniegt informāciju par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pēc būtības paredz nesamērīgu tiesību uz taisnīgu tiesu elementa - tiesību tikt uzklautam - ierobežojumu.

[3] Satversmes 96.pants un Konvencijas 8.pants paredz personas tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību. ECT ir atzinusi, ka privātās un ģimenes dzīves jēdzieni ir plaši, uz tiem nav attiecināma izsmeļoša definīcija<sup>10</sup>. Savukārt Eiropas Savienības Pamattiesību harta (turpmāk - Harta) nošķir tiesības uz privātās un ģimenes dzīves neaizskaramību (7.p.) no personu datu aizsardzības (8.p.). Atbilstoši Hartas 8.panta 1.punktam ikvienai personai ir tiesības uz savu personas datu aizsardzību.

Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 27.aprīļa regulas (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (turpmāk – Regula) 4.panta 1.punktam “personas dati” ir jebkura informācija, kas attiecas uz identificētu vai identificējamu fizisku personu (“datu subjekts”); identificējama fiziska persona ir tāda, kuru var tieši vai netieši identificēt, jo īpaši atsaucoties uz identifikatoru, piemēram, minētās personas vārdu, uzvārdu, identifikācijas numuru, atrašanās vietas datiem, tiešsaistes identifikatoru vai vienu vai vairākiem minētajai fiziskajai personai raksturīgiem fiziskās, fizioloģiskās, ģenētiskās, garīgās, ekonomiskās, kultūras vai sociālās identitātes faktoriem.

Satversmes tiesa ir atzinusi<sup>11</sup>, ka iespējama situācija, kad administratīvo pārkāpumu izdara transportlīdzekļa vadītājs, kas tiesiski lieto transportlīdzekli, bet nav tā īpašnieks. Atbilstoši CSL 43.<sup>6</sup>panta otrās daļas nosacījumiem administratīvo sodu par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli, piemēro transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā norādītajam turētājam vai, ja turētājs nav norādīts vai transportlīdzeklis ir noņemts no uzskaites, — transportlīdzekļa īpašniekam (valdītājam). Savukārt CSL 43.<sup>6</sup>panta piektās daļas 2.punktā noteikts, ka administratīvo sodu par pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli nepiemēro, ja īpašnieks norāda personu, kura pārkāpuma izdarīšanas brīdī vadīja transportlīdzekli (norādot attiecīgo personu identificējošos datus), kā arī iesniedz šo faktu apliecināšus pierādījumus.

Iepriekš jau tika konstatēts, ka ALNL 9.<sup>1</sup>pants paredz līdzīgu datu apstrādes un lēmuma pieņemšanas kārtību. Tādejādi CSL un ALNL kārtībā, ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tiek iegūta informācija, kas ļauj vienīgi

<sup>10</sup> ECT 2008.gada 14.februāra spriedums lietā *Hadri-Vionnet v. Swiss*

<sup>11</sup> Satversmes tiesas 2013.gada 28.marta spriedums lietā Nr.2012-15-01 14.2..p.

*pastarpināti iegūt datus par transportlīdzekļa vadītāju, t.i., netieši identificēt personu.*

[3.1.] Regulas 4.panta 2.punkts paredz, ka “apstrāde” ir jebkura ar personas datiem vai personas datu kopumiem veikta darbība vai darbību kopums, ko veic ar vai bez automatizētiem līdzekļiem, piemēram, vākšana, reģistrācija, organizēšana, strukturēšana, glabāšana, pielāgošana vai pārveidošana, atgūšana, aplūkošana, izmantošana, izpaušana, nosūtīt, izplatīt vai citādi darīt tos pieejamus, saskaņošana vai kombinēšana, ierobežošana, dzēšana vai iznīcināšana. Arī likuma “Par fizisko personu datu apstrādi kriminālprocesā un administratīvā pārkāpuma procesā” 1.panta 11.punktā noteikts, ka *personas datu apstrāde ir jebkura ar personas datiem veikta darbība neatkarīgi no personas datu apstrādes veida.* Tādējādi *darbības ar datiem*, kas ļauj arī netieši identificēt personu, un personas datu atrašanās Transportlīdzekļu vadītāju reģistrā ir vērtējama kā personas datu apstrāde Regulas izpratnē. Tomēr atbilstoši CSL 43.<sup>6</sup> un 43.<sup>7</sup>panta nosacījumiem turpmākās darbības ar datiem, kuri iegūti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pieļaujamas *vienīgi gadījumā, ja tiek konstatēts Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums.*

[3.2.] Atbilstoši ALNL 8.panta piektajai daļai informāciju, kas saņemta no tehniskajiem līdzekļiem, nodod apstrādei CSDD, kura to apstrādā transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā, sagatavo protokola—lēmuma projektu un nosūta to Valsts policijai izvērtēšanai un lēmuma par administratīvā soda piemērošanu pieņemšanai, bet pēc minētā Valsts policijas lēmuma pieņemšanas protokolu—lēmumu nosūta personai, kā arī veic atsevišķas LAPK noteiktās darbības, kas saistītas ar uzlikto naudas sodu izpildi. Tādējādi autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpums tiek konstatēts vienīgi salīdzinot tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, iegūtos datus ar CSDD reģistra datiem par nodevas samaksu. Lai ar tehniskiem līdzekļiem konstatētu administratīvos pārkāpumus par kuriem atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>24</sup> pantā (piedalīšanās ceļu satiksmē, ja nav veikta tehniskā apskate vai bez obligātās apdrošināšanas) ir nepieciešams veikt datu pārbaudi CSDD reģistros. Tādējādi tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzeklī, administratīvie pārkāpumi, par kuriem atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>24</sup> un 149.<sup>40</sup> pantā var tikt konstatēti *vienīgi pēc datu, kuri ļauj netieši identificēt personu, apstrādes.*

### *Ierobežojums*

[4] ECT ir vērtējusi datu aizsardzības un saziņas pārtveršanas jautājumus<sup>12</sup>, dažādām uzraudzības formām<sup>13</sup> un aizsardzību pret personas datu uzglabāšanu, ko veic valsts iestādes.<sup>14</sup> ECT skaidrojusi, ka Konvencijas 8.pants ne tikai nosaka valstīm par pienākumu atturēties no jebkādam darbībām, kas var pārkāpt šīs Konvencijas tiesības, bet, ka zināmos apstākļos tām ir arī *pozitīvs pienākums aktīvi*

<sup>12</sup> ECT 2007.gada 3.aprīļa spriedums lietā *Copland v. UK*

<sup>13</sup> ECT 2010.gada 2.septembra spriedums lietā *Uzun v. Germany*

<sup>14</sup> ECT 2008.gada 4.decembra spriedums lietā *S. and Marper v. UK*

*nodrošināt privātās un ģimenes dzīves faktisku neaizskaramību.*<sup>15</sup> Tādējādi valsts darbības ar datiem, kuri ļauj arī netieši identificēt personu, vērtējamas tiesību uz privātās dzīves ierobežojuma kontekstā.

Satversmes 116.pants paredz, ka personas tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību var ierobežot likumā paredzētajos gadījumos, lai aizsargātu citu cilvēku tiesības, demokrātisko valsts iekārtu, sabiedrības drošību, labklājību un tikumību. Arī Konvencijas 8.panta otrajā daļā noteikts, ka institūcijas nedrīkst traucēt nevienam baudīt šīs tiesības, *izņemot gadījumos, kas paredzēti likumā un ir nepieciešami demokrātiskā sabiedrībā, lai aizstāvētu valsts drošības, sabiedriskās kārtības vai valsts labklājības intereses, lai nepieļautu nekārtības vai noziegumus, lai aizsargātu veselību vai morāli, vai lai aizstāvētu citu tiesības un brīvības.* Tādējādi Satversme un Konvencija nosaka kritērijus, kuriem jāatbilst tiesību uz privātās dzīves neaizskaramību ierobežojumam.

CSL 43.<sup>7</sup>panta otrā daļa paredz, ka Valsts policija piemēro administratīvos sodus par pārkāpumiem, kas fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), neapturot transportlīdzekli. Savukārt CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā apstrādā to informāciju, kas par attiecīgo pārkāpumu saņemta no tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas), sagatavo CSL 43.<sup>6</sup>panta sestajā daļā minētā protokola–lēmuma projektu un nosūta to Valsts policijai. Līdzīgu pienākumu sadali starp Valsts policiju un CSDD paredz arī ALNL 8.pants. Tādējādi netiešu personas datu apstrādi, kas iegūti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzeklī, veic divas institūcijas - Valsts policija un CSDD. Minēto institūciju funkcijas un uzdevumi, kā arī darbību reglamentējošie normatīvie akti atšķiras.

[4.1.] CSL 4.panta ceturtnā daļa paredz, ka Valsts policija saskaņā ar likumu "Par policiju" nodrošina kārtību uz ceļiem, regulē transportlīdzekļu un gājēju kustību, veic satiksmes uzraudzību, kontrolē ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Savukārt ALNL 8.panta pirmajā daļā noteikts, ka Valsts policija veic autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroli.

Atbilstoši likuma "Par policiju" 12.panta 2.punktam policijas darbiniekam, pildot viņam uzliktos pienākumus atbilstoši dienesta kompetencei, *ir tiesības pārbaudīt personām, kuras tiek turētas aizdomās par likumpārkāpumu izdarīšanu, personību apliecinājošos dokumentus, kā arī citus dokumentus, kas nepieciešami to tiesību normu ievērošanas pārbaudei,* kuru izpildes kontrole un uzraudzība uzdots policijai. Minētā panta 4.punkts paredz arī policijas darbinieka tiesības sastādīt protokolus par administratīvajiem pārkāpumiem un *citus likumā noteiktos pasākumus administratīvo pārkāpumu lietvedības nodrošināšanai,* kā arī piemērot viņiem administratīvos sodus.

Valsts policijas tiesības nevar pastāvēt atrauti no pienākuma novērst un *pārtraukt administratīvos pārkāpumus, noskaidrot vainīgos,* savas kompetences ietvaros sastādīt protokolus, izskatīt lietas par šiem pārkāpumiem vai arī nodot tās

<sup>15</sup> ECT 2008.gada 2.decembra spriedums lietā *K.U. v. Finland*



izskatīšanai pēc pakļautības, kā arī regulēt transportlīdzekļu un gājēju kustību, *veikt satiksmes un satiksmes līdzekļu uzraudzību*, kas noteikts likuma “Par policiju” 10.panta 6. un 11.punktā. Ņemot vērā to, ka droša ceļu satiksme un nodokļu samaksa ir sabiedrības interesēs kopumā, secināms, ka Valsts policijas darbības, veicot ceļu satiksmes dalībnieku uzraudzību un transportlīdzekļa vadītāja datu apstrādi, *pārkāpuma gadījumā, ir noteiktas ar likumu un tām ir leģitīms mērķis*.

[4.2.] CSDD kā pārzinis veic personas datu apstrādi saskaņā ar Regulu, Fizisko personu datu apstrādes likumu, CSL, Jūras kodeksu, kā arī citiem Latvijā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.<sup>16</sup> CSL 4.panta piektajā daļā noteikts, ka *CSDD reģistrē transportlīdzekļus*, piešķir un anulē transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un izsniedz transportlīdzekļu vadītāju apliecības, *nodrošina un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru*. Atbilstoši ALNL 5.panta pirmajai daļai CSDD veic autoceļu lietošanas nodevas administrēšanu. Nodevas administrēšana ietver visas darbības, kas saistītas ar nodevas piemērošanu. *Nodevas iekasēšana ietver visas darbības, kas saistītas ar nodevas maksājuma pieņemšanu no nodevas maksātāja un ieskaitīšanu valsts pamatbudžeta ieņēmumu kontā*. Tomēr ALNL neparedz CSDD pienākumu vai tiesības veikt nodevas samaksas kontroli ar tehniskiem līdzekļiem neapturot transportlīdzekli.

Saskaņā ar VAS CSDD statūtu 4.punktu tās (CSDD) darbības mērķis ir uzturēt un attīstīt kvalitatīvu un juridiski pamatotu valsts attīstībai un drošībai svarīgu pakalpojumu kompleksu (sistēmu) transportlīdzekļu uzskaites un tehniskās kontroles, transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas, iekšējo ūdeņu kuģošanas līdzekļu uzskaites un vadītāju kvalifikācijas jomās, nodrošinot valsts un sabiedrības interešu īstenošanu satiksmes nozarē, ar to novēršot tirgus nepilnības.

LAPK 9.pants, Civillikuma 2347.pants, kā arī Satversmes tiesa<sup>17</sup> atzīst transportlīdzekli par paaugstinātas bīstamības avotu. Turklāt transportlīdzekļu un vadītāju reģistrs nodrošina iespēju noskaidrot vainīgo ne vien iestādēm ceļu satiksmes noteikuma pārkāpuma gadījumā vai notiekot satiksmes negadījumam, bet arī privātpersonām, ja transportlīdzekļa vadītājs, nodarot kaitējumu, ir pametis notikuma vietu. Tādējādi CSDD pilnvaras, *veikt personas datu apstrādi transportlīdzekļu un vadītāju reģistros*, ir noteiktas ar likumu un tām ir leģitīms mērķis.

[4.3.] Iepriekš jau tika konstatēts, ka personas datu apstrāde, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un nodevu iekasēšanu, ir uzskatāms par leģitīmu mērķi Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežojumam. Tomēr minētais mērķis ir plaši interpretējams. Līdz ar to pamattiesību ierobežojums vērtējams arī saistībā ar tieši fotoradaru ieviešanas un darbības mērķi.

2011.gada 1.janvārī stājās spēkā grozījumi CSL, kas paredzēja iespēju pārkāpumu fiksēt tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Minēto grozījumu anotācijā<sup>18</sup> norādīts, ka ar Ministru kabineta 2007.gada 13.aprīļa

<sup>16</sup> <https://www.csdd.lv/personas-datu-apstrade/privatuma-politika>

<sup>17</sup> Satversmes tiesas 2013.gada 28.marta spriedums lietā Nr.2012-15-01 15.4..p.

<sup>18</sup> <http://titania.saeima.lv/LIVS/SaeimaLIVS.nsf/0/8049752D32672B8CC225773B0044D4BB?OpenDocument>

rīkojumu Nr.209 apstiprināta Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013.gadam. Minētās programmas 4.3.4.punkta 3.apakšpunktā, kā viens no risinājumiem ceļu satiksmes dalībnieku kontroles pilnveidošanai ir *noteikts automātisko ātruma pārkāpumu fiksējošo iekārtu ieviešana.*

Programmas mērķis bija panākt, ka līdz 2013.gadam ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits salīdzinājumā ar 2001.gadu samazinātos par 70%. *Izvērtējot notikušo ceļu satiksmes negadījumu apstākļus, konstatēts, ka vismaz 40% gadījumu negadījuma iemesls ir bijis tiešā vai netiešā veidā saistīts ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu.* Saskaņā ar statistikas datiem 2009.gadā konstatēts 98531 (2008.gadā - 107993) atļautā braukšanas ātruma pārkāpums. Valsts policija ir apzinājusi virkni vietu un ceļa posmu, kur *sistemātiski tiek pārkāpts atļautais braukšanas ātrums un notiek ceļu satiksmes negadījumi ar smagām sekām,* tomēr veikt ceļu satiksmes uzraudzību, izmantojot policijas darbiniekus, nav iespējams dažādu apstākļu dēļ.

Ministru kabineta 2007.gada 13.aprīļa rīkojuma Nr.209 “Ceļu satiksmes drošības programmas 2007.-2013.gadam” kopsavilkuma 3.uzdevumā norādīts mērķis - *transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ievērošanas nodrošināšana,* lai līdz 2010.gadam samazinātu atļautā braukšanas ātruma neievērošanas dēļ bojā gājušo skaitu.<sup>19</sup> Tādējādi *likumdevējs ir definējis fotoradaru darbības, kā arī personas datu apstrādes mērķus, t.i., droša braukšanas ātruma ievērošanas nodrošināšana un ceļu satiksmes negadījumos cietušo personu skaita samazināšana.*

Satversmes tiesa ir norādījusi<sup>20</sup>, ka pasākumi, kurus valsts veic, lai *novērstu ātruma ierobežojuma pārkāpumus,* ir vērsti uz citu cilvēku tiesību –tiesību uz dzīvību un tiesību uz veselību, kā arī īpašuma tiesību – aizsardzību. Tādējādi pēc būtības arī personas datu apstrāde, lai novērstu braukšana ātruma pārkāpumus, atzīstamas par samērīgu un atbilstošu Satversmes 116.panta definētajiem mērķiem.

[5] Lai skaidrotu sabiedrībai OCTA un tehniskās apskates savlaicīgas veikšanas nepieciešamību, kā arī mazinātu to autovadītāju skaitu, kas neiegādājas OCTA vai neveic transportlīdzekļa tehnisko apskati, laika posmā no 2019.gada 14.oktobra līdz 11.novembrim Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (LTAB), sadarbībā ar CSDD un Valsts policiju īstenoja sociālu kampaņu. *Kampaņas laikā vairāki fotoradari visā Latvijā veica OCTA un tehniskās apskates kontroli ārpuskārtas režīmā – t.i. neatkarīgi no transportlīdzekļu braukšanas ātruma. Paredzams, ka kampaņas laikā apkopotā statistika un izdarītie secinājumi ļaus nākotnē pilnveidot metodes autovadītāju informēšanai par OCTA un tehniskās apskates nepieciešamību, kā arī cīnīties ar pārkāpējiem.*<sup>21</sup>

Valsts policijai tika pieprasīta informācija par minētās kampaņas ietvaros iegūto datu izmantošanu. Minēto lūgumu Valsts policija pāradresēja CSDD, kura informēja<sup>22</sup>, ka *no fotoradariem iegūtā informācija tiek izmantota, t.i. apstrādāta*

<sup>19</sup> <https://likumi.lv/ta/id/155901-par-celu-satiksmes-drosibas-programmu-2007-2013-gadam>

<sup>20</sup> Satversmes tiesas 2013.gada 28.marta spriedums lietā Nr.2012-15-01 18.2..p.

<sup>21</sup> <https://www.tvnet.lv/6801879/fotoradari-pastiprinati-kontroles-octa-un-tehniskas-apskates-derigumu>

<sup>22</sup> CSDD 2020.gada 29.jūnija atbilde (reģistrēta ar Nr.397)

saskaņā CSL 43.<sup>6</sup> un 43.<sup>7</sup> pantā noteikto par īpatnībām administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, kā arī izpildot Deleģējuma līgumu. CSDD no fotoradariem saņemto informāciju, apstrādā transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā, sagatavojot protokola – lēmuma projektu un nosūtot to Valsts policijai izvērtēšanai un lēmuma par administratīvā soda piemērošanu pieņemšanai, kā arī, pēc Valsts policijas lēmuma pieņemšanas, protokolu–lēmumu nosūtot tā adresātam. Tādējādi neatkarīgi minētajā sociālajā kampaņā proklamētā netiešo personas datu apstrādes mērķa, tās ietvaros iegūtie dati pēc būtības tika izmantoti, lai izvērtētu administratīvā pārkāpuma sastāva esību transportlīdzekļu vadītāju rīcībā. No minētā var secināt, ka CSDD un Valsts policijas ieskatā netiešo personas datu apstrādi ir pieļaujams veikt arī mērķiem, kuri nav sākotnēji publiski definēti.

[6] Grozījumi CSL 43.<sup>6</sup> pantā, kurš reglamentē īpatnības administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tika izdarīti 21.11.2013., 10.12.2015., 27.04.2017. un 25.04.2019. Tomēr minēto grozījumu anotācijās nav informācijas par likumdevēja nodomu *mainīt fotoradaru darbības mērķi, t.i., tehniskiem līdzekļiem veikt ne vien braukšanas ātruma kontroli, bet arī izmantot tos citu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu konstatēšanai.*

2019.gada 13.aprīlī stājās spēkā grozījumi ALNL. Ar minētajiem grozījumiem ALNL tika papildināts ar 9.<sup>1</sup> pantu, kurš paredz īpatnības administratīvo pārkāpumu lietās attiecībā uz pārkāpumiem, kuri fiksēti ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli. Minēto grozījumu anotācijā<sup>23</sup> norādīts, ka “Lai turpmāk nodrošinātu nodevas iekasēšanu pilnā apmērā, likumprojekts “Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā” paredz ieviest autoceļu nodevas samaksas kontroles automatizētu sistēmu (neapturot transportlīdzekli). Uz valsts galvenajiem autoceļiem tiks uzstādītas iekārtas, ar kuru palīdzību varēs veikt nodevas apmaksas kontroli. Transportlīdzekļiem, par kuriem nebūs veikta autoceļu nodevas apmaksa, tiks sastādīts administratīvo pārkāpumu protokols. *Šādas sistēmas ieviešana sekmēs nodevas iekasēšanu un nodevas ieņēmumu plāna izpildi.*” Tomēr arī ALNL grozījumu anotācijās nav informācijas par likumdevēja apsvērumiem paplašināt vai mainīt fotoradaru darbības mērķi, t.i., ar tehniskiem līdzekļiem veikt ne vien braukšanas ātruma kontroli, bet arī izmantot tos citu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu konstatēšanai. Tādējādi, pieņemot ANLN, likumdevējs ir definējis jaunu personas datu apstrādes mērķi, ko veic ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, nodokļu iekasēšanas jomā. Savukārt CSL formulējums pieļauj, ka tehniskie līdzekļi (fotoradari), kuri tika ieviesti braukšanas ātruma uz ceļiem kontrolei, tiek izmantoti sākotnēji neparedzētiem mērķiem.

Paplašinot ar tehniskiem līdzekļiem reģistrējamo pārkāpumu loku, vienlaikus palielinās arī apstrādājamo personu datu apjoms. *Attiecīgi tiek paplašināts arī to gadījumu skaits, kad tehniskiem līdzekļiem, neapturot*

<sup>23</sup><http://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/EFA5D0177B75654EC22583B60035CBA1?OpenDocument>

*transportlīdzekli, tiks veikta personas datu apstrāde un Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežošana.*

[7] Atļautā braukšanas ātruma pārkāpšana (LAPK 149.<sup>8</sup>p.) vai piedalīšanās ceļu satiksmē ar transportlīdzekli, kuram nav veikta tehniska apskate (LAPK 149.<sup>24</sup>p.1.d.) rada reālus draudus ne vien pašam vadītājam, bet arī citiem satiksmes dalībniekiem un sabiedrībai kopumā. *Attiecīgi šajos gadījumos pārkāpēja personas datu netieša apstrāde tiek veikta, lai aizsargātu ceļu satiksmes dalībniekus un sabiedrības drošību kopumā.*

Piedalīšanās ceļu satiksmē, ja transportlīdzeklī nav iegādāta obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise (LAPK 149.<sup>24</sup>p. 2.d.) vai samaksāta autoceļu lietošanas nodeva (LAPK 149.<sup>40</sup>p.), būtu pārsteidzīgi uzskatīt par darbību, kura tieši apdraud ceļu satiksmi vai sabiedrības drošību. Proti, saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 2.pantu obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise aizsargā vienīgi *ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu intereses.*

Savukārt regulējums, kas paredz kāda nodokļa maksāšanu, ir jāvērtē kā ierobežojums, kas noteikts nodokļu tiesiskajās attiecībās, lai nodrošinātu valsts budžeta un pašvaldību budžetu veidošanu<sup>24</sup>. Nodokļi tiek noteikti, lai nodrošinātu sabiedrības labklājību<sup>25</sup>. Jebkurš nodoklis nodrošina ieņēmumus valsts budžetā, kuri tālāk var tikt izlietoti sabiedrības labklājības aizsardzībai. Attiecīgi nodokļa maksāšanas pienākumam ir leģitīms mērķis – sabiedrības labklājības nodrošināšana. Tādējādi personu datu apstrādes, kura tiek veikta ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, lai konstatētu administratīvos pārkāpumus par kuriem atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>24</sup>panta otrajā daļā vai LAPK 149.<sup>40</sup>pantā, *mērķis pēc būtības ir citu cilvēku tiesības un labklājība.* Lai gan minētie datu apstrādes un personas pamattiesību ierobežošanas mērķi atbilst Satversmes 116.pantā definētajiem, tomēr tie atšķiras no mērķiem, kuru sasniegšanai minētās tehniskās iekārtas sākotnēji tika paredzētas. Attiecīgi minētais apstāklis vērtējams atsevišķi.

[8] Valsts policija norāda<sup>26</sup>, ka kompetentā iestāde satiksmes uzraudzības jomā, fiksējot pārkāpumus ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, veic likumīgu datu apstrādi tiem mērķiem, kas noteikti likuma “Par fizisko personu datu apstrādi kriminālprocesā un administratīvā pārkāpuma procesā” 2.pantā, proti, *lai novērstu, izmeklētu un atklātu administratīvos pārkāpumus ceļu satiksmē, kā arī piemērotu un izpildītu administratīvos sodus.* Minētā likuma 4.panta otrā daļa *pieļauj arī personas datu apstrādi sākotnēji neparedzētā nolūkā, ja personas datu apstrāde tiek veikta šā likuma 2.pantā minētajos nolūkos, ir nepieciešama ārējos normatīvajos aktos noteikto uzdevumu izpildei un ir samērīga ar sākotnēji neparedzēto nolūku.* Tādējādi Valsts policijas ieskatā personas datu apstrāde

<sup>24</sup> Satversmes tiesas 2007.gada 8.jūnija sprieduma lietā Nr.2007-01-01 22. p.

<sup>25</sup> Satversmes tiesas 2010.gada 6.decembra sprieduma lietā Nr.2010-25-01 9. p.

<sup>26</sup> Valsts policijas 2020.gada 19.jūnija vēstule Nr. 20/3/3/1-313599

primāri ir vērsta uz administratīvo pārkāpumu ceļu satiksmē novēršanu un izmeklēšanu, un datu apstrādes mērķu maiņa ir iespējama.

Fizisko personu datu apstrādes likums (FPDAL) 34.pants paredz, ka datu apstrāde sākotnēji neparedzētiem mērķiem krimināltiesību jomā ir pieļaujama saskaņā ar normatīvajiem aktiem, ar kuriem tiek ieviesta Policijas direktīva<sup>27</sup>, *lai datus izmantotu administratīvajā vai civilajā tiesvedībā, kā arī ar likumu pilnvarotu valsts institūciju amatpersonu darbībā, ja tā ir saistīta ar noziedzīgu nodarījumu novēršanu, atklāšanu, izmeklēšanu vai kriminālvajāšanu, kriminālsodu izpildi, procesu par noziedzīgi iegūtu mantu, medicīniska rakstura un audzinoša rakstura piespiedu līdzekļiem vai piespiedu ietekmēšanas līdzekļiem juridiskajām personām vai spēkā esošu nolēmumu jaunas izskatīšanas norisi un izpildi, lai novērstu tūlītēju būtisku sabiedriskās drošības apdraudējumu*, un, ja datu subjekts devis piekrišanu datu apstrādei. Pamatojoties uz Policijas direktīvu Latvijā tika pieņemts un izsludināts likums “Par fizisko personu datu apstrādi kriminālprocesā un administratīvā pārkāpuma procesā”.

Policijas direktīvas 1.pantā noteikts, ka tajā paredzēti noteikumi attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem, vai izpildītu kriminālsodus, tostarp, *lai pasargātu no draudiem sabiedriskajai drošībai un tos novērstu*. Atbilstoši Policijas direktīvas 9.panta pirmajai daļai personas datus, ko kompetentās iestādes vāc minētajos nolūkos, *neapstrādā citos nolūkos, izņemot, ja šāda apstrāde ir atļauta Savienības vai dalībvalsts tiesībās*. Gadījumos, kad personas datus apstrādā šādos citos nolūkos, piemēro Regulu (ES) 2016/679, ja vien šādu apstrādi neveic darbībā, kura neietilpst Savienības tiesību darbības jomā. Savukārt Policijas direktīvas 4.panta otrajā daļā noteikts, ka *datu apstrāde citos nolūkos, kas nav tie paši kādos dati tika vākti, ir atļauta ciktāl pārzinim šādos nolūkos apstrāde ir atļauta, vajadzīga un samērīga ar saskaņā ar Savienības un dalībvalsts tiesībām*. Tādējādi Policijas direktīva attiecināma uz gadījumiem, kad tiesībsargājošās iestādes ierobežo personas tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību, t.sk., veicot netiešu personas datu apstrādi, lai pasargātu sabiedrības drošību. Tomēr *Policijas direktīva pieļauj iespēju mainīt personas datu apstrādes nolūkus, ja tas ir atļauts, vajadzīgs un samērīgs*. Turklāt šādos gadījumos piemēro Regulas nosacījumus.

[9] Iepriekš tika konstatēts, ka tehniskiem līdzekļiem neapturot transportlīdzekli netiešā datu apstrāde, atļautā braukšanas ātruma pārkāpšanas (LAPK 149.<sup>8</sup> p.) un piedalīšanās ceļu satiksmē ar transportlīdzekli, kuram nav veikta tehniska apskate (LAPK 149.<sup>24</sup> p. 1.d.) gadījumā, tiek veikta, lai aizsargātu sabiedrības drošību kopumā. Savukārt, ja transportlīdzeklī nav iegādāta obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise (LAPK 149.<sup>24</sup> p. 2.d.) vai samaksāta autoceļu lietošanas nodeva (LAPK 149.<sup>40</sup> p.), personas datu apstrāde tiek veikta, lai

<sup>27</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 27.aprīļa direktīva (ES) 2016/680 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Padomes pamatlēmumu 2008/977/T

aizsargātu citu personu tiesības un labklājību. Tādējādi mērķa/nolūka maiņas kontekstā vērtējami vienīgi netiešā personas datu apstrāde saistībā ar tehniskiem līdzekļiem neapturot transportlīdzeklī fiksētajiem administratīvajiem pārkāpumiem atbildība par kuriem paredzēta LAPK 149.<sup>24</sup> panta otrajā daļā un LAPK 149.<sup>40</sup> pantā. Turklāt, ievērojot Policijas direktīvas un likuma “Par fizisko personu datu apstrādi kriminālprocesā un administratīvā pārkāpuma procesā” nosacījumus, uz personas datu apstrādi minēto administratīvo pārkāpumu kontekstā attiecināmas Regulas prasības.

[10] Policijas direktīvas 13.panta pirmās daļas “c” punkts paredz pārziņa pienākumu darīt pieejamu informāciju subjektam par personas datu apstrādes nolūku. Regulas 13.panta pirmās daļas “c” punktā noteikts, ka pārzinis personas datu iegūšanas laikā datu subjektam sniedz informāciju par apstrādes nolūkiem, kam paredzēti personas dati, kā arī apstrādes juridisko pamatu. Tādējādi Regula un Policijas direktīva paredz pārziņa, *datu apstrādes nolūka maiņas gadījumā, pienākumu informēt par to datu subjektu*. Attiecīgi apskatāmajā gadījumā, lemjot mainīt mērķus, kuriem tiks izmantota ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, iegūtā informācija, kura ļauj netieši identificēt personu, pārzinim radās pienākums informēt.

Demokrātiskā sabiedrībā ir svarīgi, lai sabiedrība tiktu informēta par tiesību ierobežojumiem atbilstošā veidā. Regula un Policijas direktīva ļauj valstīm rīcības brīvību, noteikt veidu kādā tiks sniegta informācija par datu apstrādes mērķiem (nolūkiem). Individuāla, ikviena transportlīdzekļa īpašnieka informēšana par datu apstrādes mērķa maiņu būtu uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu valsts līdzekļu izlietojumu. Tomēr nav noliedzama iespēja atbildīgām institūcijām publiski informēt iedzīvotājus, t.sk., transportlīdzekļa vadītājus, par paredzamo tehnisko līdzekļu, neapturot transportlīdzekli, darbības personas datu apstrādes jomā mērķu/nolūku maiņu. Attiecīgi nepieciešamas noskaidrot atbildīgo institūciju, un tās veiktas darbības, lai informētu par ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, iegūto personas datu apstrādes mērķu (nolūku maiņu).

[10.1.] CSL 43.<sup>7</sup>panta otrā daļa paredz, ka Valsts policija ar CSDD var noslēgt deleģēšanas līgumu, kurā paredz, ka CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju valsts *reģistrā apstrādā to informāciju, kas par attiecīgo pārkāpumu saņemta no tehniskiem līdzekļiem (fotoiekārtas vai videoiekārtas)*. Atbilstoši publiski pieejamā Valsts policijas un CSDD 2016.gada 5.decembrī noslēgtā Deleģēšanas līguma 12.4.punktam *Valsts policijas pienākums iesniegt CSDD informāciju par konkrētā fotoradara braukšanas ātruma fiksēšanas robežu*. Ja ir nepieciešamas izmaiņas fotoradara braukšanas ātruma fiksēšanai, policija iesniedz informāciju par attiecīgo fotoradaru. Minētā līguma 14. un 15.punkts nosaka CSDD tiesības un pienākumus, tomēr to skaitā nav paredzētas tiesības lemt par fotoradaru iegūto datu apstrādes mērķiem vai to maiņu. Savukārt 18.punktā noteikts, ka *Valsts policija ir atbildīga par fotoradaru darbībai nepieciešamas informācijas savlaicīgu nodrošināšanu*. Arī ALNL 8.panta pirmā daļa paredz, ka nodevas samaksas kontroli veic Valsts policija.

[10.2.] 2019.gada 26.februārī Satiksmes ministrija informēja, ka valdība lemj par Autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontroli uz Latvijas ceļiem.<sup>28</sup> 2019.gada 12.aprīlī stājās spēkā grozījumi ALNL, kas paredzēja iespēju veikt Autoceļu lietošanas nodevas kontroli tehniskiem līdzekļiem. CSDD<sup>29</sup> un Satiksmes ministrijas<sup>30</sup> mājaslapās atrodams *2019.gada 18.jūnija paziņojums*, kurā norādīts, ka, *lai uzlabotu autoceļu lietošanas nodevas jeb vinjetes samaksas kontroli, sākušas darboties iekārtas, kas vinjetes nemaksātājus fiksēs automatizēti, proti, pārkāpumus fiksēs ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli*. Vienīgi 2019.gada 12.novembrī (t.i., septiņus mēnešus pēc grozījumu ALNL spēkā stāšanās) Valsts policija ir *atgādinājusi*, ka kopš šī gada vasaras uz valsts autoceļiem darbojas tehniskie līdzekļi, kas automātiski fiksē vinjetes nemaksātājus. Tādējādi pārkāpumi tiek reģistrēti, neapturot transportlīdzekli.<sup>31</sup> Savukārt informācija, ka ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tiks kontrolēta arī obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas polises iegāde transportlīdzeklim un informācija par veikto tehnisko apskati nav atrodama ne CSDD, ne Valsts policijas, ne Iekšlietu ministrijas (kā politikas plānošanas iestādes) mājaslapā. Tādējādi *atbildīgā institūcija nav izpildījusi Regulā un Policijas direktīvā paredzēto datu subjekta informēšanas pienākumu*.

[11] Satversmes tiesa ir atzinusi<sup>32</sup>, ka likumdošanas procesam ne vien jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām formālajām prasībām, bet arī jāveicina personu uzticēšanās valstij un tiesībām. No tiesiskas valsts principa tiek atvasināts labas likumdošanas princips, kas citstarp dod iespēju saprast, kāpēc likumdevējs noteicis konkrētu pamattiesību ierobežojumu un kādu apsvērumu dēļ šāds ierobežojums demokrātiskā tiesiskā valstī ir pieļaujams. Labas likumdošanas princips dod pārliecību par to, ka attiecīgais jautājums ir demokrātiski apspriests. Tieši šāda likumdošanas procesa īstenošana radītu pārliecību, ka likumdošana netiekot pielāgota konkrētam gadījumam un atsevišķu grupu interesēm. Attiecīgi *institūcijas rīcība, lemjot par tehniskiem līdzekļiem iegūto datu apstrādes nolūka maiņu, bet pienācīgā kārtā neinformējot par to sabiedrību, ir pretrunā iepriekš minētajiem tiesiskas valsts pamatprincipiem, kā arī acīmredzami neveicina uzticēšanos valstij*.

[12] Mūsdienas tehnisko līdzekļu izmantošana tiesībsargājošo institūciju darbībā ir plaši izplatīta. Nav šaubu, ka tehniskie līdzekļi atvieglo un padara efektīvāku sabiedriskās kārtības nodrošināšanu publiskas vietās. Tomēr no cilvēktiesību viedokļa piesardzīgi vērtējams tehnisko līdzekļu izmantošanas mērķu maiņa. Tā piemēram, videonovērošana tika ieviesta ar mērķi sekmēt sabiedriskās kārtības uzraudzīšanu publiskās vietās. Tomēr vairākās valstīs (piemēram,

<sup>28</sup> <https://mk.gov.lv/lv/aktualitates/valdiba-lemj-par-autocelu-lietosanas-nodevas-samaksas-kontroli-uz-latvijas-celjiem>

<sup>29</sup> <https://www.csdd.lv/jaunumi/vinjetes-nemaksatajus-fiksēs-automatizetas-iekartas>

<sup>30</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/vinjetes-nemaksatajus-fiksēs-automatizetas-iekartas-0>

<sup>31</sup> <http://www.vp.gov.lv/?relid=16783>

<sup>32</sup> Satversmes tiesas 2019. gada 6. marta spriedums lietā Nr. 2018-11-01 18.p.

Krievija, Ķīna, ASV, Apvienotā Karaliste) minētās videonovērošanas sistēmās tiek ieviesta arī sejas atpazīšanas tehnoloģija (Facial recognition technology - FRT).

FRT ietver plašu masveida uzraudzību, materiālu vākšanu, glabāšanu, analīzi vai citu izmantošanu un sensitīvu personas datu (biometrisku datu) vākšanu *bez individuālām pamatotām aizdomām par noziedzīgām pārkāpumiem - kas nozīmē neizšķirtu masveida uzraudzību*. Amnesty International uzskata, ka neizšķirta masveida novērošana nekad nav proporcionāla iejaukšanās tiesībās uz privātumu, vārda brīvību, biedrošanās brīvību un mierīgas pulcēšanās brīvību.<sup>33</sup> Pētnieki norāda uz FRT darbību konfidencialitātes kontekstā, t.i., sistēma reģistrē attēlus bez datu subjekta aktīvas piekrišanas, t.sk., personu, kuras nekad nav bijušas apsūdzētas vai notiesātas.<sup>34</sup> Savukārt Apvienotajā Karalistē Līdztiesības un cilvēktiesību komisija ir aicinājusi apturēt automatiskās sejas atpazīšanas (AFR) un prediktīvo algoritmu izmantošanu policijas darbā Anglijā un Velsā, jo tie nevar izpildīt pienākumu ievērot konfidencialitāti atbilstoši ar Starptautiskajā paktā par Pilsoniskās un politiskās tiesībām noteiktajam.<sup>35</sup> *Tādējādi, lai gan nolūki, kuriem sākotnēji tika ieviesta publisko vietu videonovērošana, tika uzskatītas par samērīgu personas pamattiesību ierobežojumu, tad ieviešot jaunas tehnoloģijas, kas ļauj izmantot esošās sistēmas citiem mērķiem, var diametrāli mainīt arī vērtējums par ierobežojuma pieļaujamību*. Minētie secinājumi būtu attiecināmi arī uz tehnisko līdzekļu darbības jomu, kurā netiešā personas datu apstrāde tiek veikta neapturot transportlīdzekļi.

[13] Satversmes tiesa, vērtējot pamattiesību ierobežojuma samērīgumu, analizē:

- 1) vai izraudzītie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai;
- 2) vai nav saudzējošāku līdzekļu šā mērķa sasniegšanai;
- 3) vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par indivīda tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto zaudējumu.

Ja, izvērtējot tiesību normu, tiek atzīts, ka tā neatbilst kaut vienam no šiem kritērijiem, tad tā neatbilst arī samērīguma principam un ir prettiesiska.<sup>36</sup>

Datu valsts inspekcijas direktores J.Macukas ieskatā<sup>37</sup> nolūka norobežošanas princips paredz, ka *personas dati tiek vākti konkrētos, skaidros un leģitīmos nolūkos un to turpmāku apstrādi neveic ar minētajiem nolūkiem nesavietojamā veidā*. Personas dati var tikt izmantoti tikai tiem nolūkiem, kuru sasniegšanai tie ir savākti sākotnēji.

<sup>33</sup>Amnesty International Calls for Ban on the Use of Facial Recognition Technology for Mass Surveillance, <https://www.amnesty.org/en/latest/research/2020/06/amnesty-international-calls-for-ban-on-the-use-of-facial-recognition-technology-for-mass-surveillance/>

<sup>34</sup>Henriette Ruhrmann, "Protecting Human Rights in Policy Strategies for Facial Recognition Technology in Law Enforcement", [https://citrispolitylab.org/wp-content/uploads/2019/09/Facing-the-Future\\_Ruhrmann\\_CITRIS-Policy-Lab.pdf](https://citrispolitylab.org/wp-content/uploads/2019/09/Facing-the-Future_Ruhrmann_CITRIS-Policy-Lab.pdf)

<sup>35</sup> Facial recognition technology and predictive policing algorithms out-pacing the law, <https://equalityhumanrights.com/en/our-work/news/facial-recognition-technology-and-predictive-policing-algorithms-out-pacing-law>

<sup>36</sup> Satversmes tiesas 2012.gada 20.aprīļa sprieduma lietā Nr.2011-16-01 12.p.

<sup>37</sup> Jekaterina Macuka, "Lietotne "Apturi Covid" un personas datu aizsardzība", <https://juristavards.lv/doc/276870-lietotne-apturi-covid-un-personas-datu-aizsardziba/>



Regulas preambulas 4.apsvērumā norādīts, ka personas datu apstrāde būtu jāveido tā, lai tā kalpotu cilvēkam. *Tiesības uz personas datu aizsardzību nav absolūta prerogātīva*, tās ir jāņem vērā saistībā ar to funkciju sabiedrībā un jālīdzsvaro ar citām pamattiesībām saskaņā ar proporcionalitātes principu.

Iepriekš jau tika konstatēts, ka ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, veicamās personu datu apstrādes mērķi ir dažādi. Proti, atļautā braukšanas ātruma pārkāpšanas un piedalīšanās ceļu satiksmē, ja nav veikta tehniskā apskate gadījumā, datu apstrādes mērķis ir sabiedrības drošība. Savukārt autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpuma un piedalīšanās ceļu satiksmē bez obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas gadījumā datu apstrāde tiek veikta ar mērķi aizsargāt sabiedrības labklājību un citu personu tiesības uz atlīdzinājumu.

Tehniskie līdzekļi darbojas automātiski un *apstrādei ir pakļauti visu īpašnieku dati, kuru transportlīdzekļi nonāk radaru darbības zonā, t.i., datu apstrāde netiks veikta selektīvi*. Turklāt datu apstrāde tiks veikta neatkarīgi no tā vai personas darbībās ir vai nav administratīvā pārkāpuma sastāva pazīmes. Braukšanas ātruma kontrole un attiecīgi arī sabiedrības drošība bija sākotnējais fotoradaru ieviešanas mērķis, kura tiesiskumu jau ir vērtējusi Satversmes tiesa.

Transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē, kuram noteiktajā termiņā nav veikta valsts tehniskā apskate, acīmredzami nesekmē satiksmes un sabiedrības drošību kopumā. Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Informācijas centra sniegtajiem datiem 2018.gadā tika konstatēti 7514 gadījumi, kad transportlīdzeklis piedalījās ceļu satiksmē bez tehniskās apskates, bet 2019.gadā – 8232 gadījumi. Tādējādi vidēji 4%<sup>38</sup> no transportlīdzekļiem, kuri piedalījās ceļu satiksmē, tehniskais stāvoklis netika savlaicīgi vai pienācīgā kārtā pārbaudīts. Tādējādi radot potenciālus draudus pašiem transportlīdzekļa vadītājiem, citiem satiksmes dalībniekiem un sabiedrības drošībai. Līdz ar to netiešā datu apstrāde, ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, lai konstatētu administratīvo pārkāpumu par kuru atbildība paredzēta LAPK 149.<sup>24</sup>panta pirmajā daļā (nav veikta tehniskā apskate), *nav uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežojumu. Tomēr arī sabiedrības drošības interesēs tehnisko līdzekļu izmantošanas nolūku brīva paplašināšana, neinformējot par to sabiedrību, no cilvēktiesību viedokļa vērtējama negatīvi*.

Transportlīdzekļu vadītāju netiešā datu apstrāde sabiedrības labklājības un citu cilvēku interesēs nav pretrunā Satversmes 116.pantā definētajiem mērķiem. Tomēr šie mērķi netika sākotnēji definēti. Līdz ar to samērīguma kontekstā plašāk izvērtējama ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, veiktā personas datu apstrāde sākotnēji neparedzētiem mērķiem, t.i., OCTA un vinjetes gadījumos.

[13.1.] Latvijas Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja apkopotā informācija liecina, ka kopējais *neapdrošināto transportlīdzekļu skaits 2017.gadā uz Latvijas ceļiem bija ap 1,5%*.<sup>39</sup> Saskaņā ar CSDD mājaslapā pieejamo

<sup>38</sup> Saskaņā ar IeM IC datiem 2018.gadā tika konstatēti 196713 administratīvie pārkāpumi ceļu satiksmes jomā, 2019.gadā - 213 497, <https://www.ic.iem.gov.lv/lv/administrativie-parkapumi>

<sup>39</sup> <https://www.ltab.lv/kampanas/ja-tev-nav-octa-nebrauc/>

informāciju<sup>40</sup> uz 2020.gada 1.janvāri Latvijā tehniskā kārtībā bija 835593 transportlīdzekļi, no kuriem apdrošināti bija 97,4%. Savukārt 2020.gada maijā, jūnijā, jūlijā un augustā šādu transportlīdzekļu bija attiecīgi 99,9%, 101%, 101,6% un 102%.

No minētā var secināt, ka vismaz 97% transportlīdzekļu piedalās ceļu satiksmē ar derīgu obligātās apdrošināšanas polisi. Attiecīgi šo transportlīdzekļu īpašnieku netieša datu apstrādes rezultātā administratīvā pārkāpuma lietvedība uzsākta netiek. Turklāt šāds apdrošināts transportlīdzeklis radaru darbības zonā var nonākt atkārtoti, piemēram, dienas laikā, kā netieša personas datu apstrāde tiks veikta vairākkārt.

Atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) likuma 2.pantam, šī likuma mērķis ir *aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu intereses* un reglamentēt tiesiskās attiecības starp transportlīdzekļu īpašniekiem, tiesīgajiem lietotājiem un apdrošinātājiem sakarā ar transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu. Savukārt minētā likuma 18.panta pirmajā daļā noteikto, ka *Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs izmaksā atlīdzību no Garantijas fonda*, ja zaudējumus nodarījis transportlīdzeklis, kura īpašnieks savu civiltiesisko atbildību nav apdrošinājis. Attiecīgi *ceļu satiksmes negadījumā cietušo personu intereses saņemt atlīdzinājumu nav tieši atkarīgas no tā, vai vainojamā persona ir slēgusi transportlīdzekļa obligāto civiltiesisko apdrošināšanu*.

OCTA likuma 41.panta otrās daļas 1.punkts paredz Garantijas fonda uzturētāja tiesības iesniegt regresa prasību pret ceļu satiksmes negadījumā vainojamo, ja viņam nav apdrošināta īpašnieka civiltiesiskā atbildība. Ņemot vērā minēto, kā arī apzinoties, ka *vismaz 97% transportlīdzekļu vadītāju datu apstrāde, ar mērķi aizsargāt citu personu tiesības uz atlīdzinājumu, uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu tiesību uz privātās dzīves ierobežojumu*. Minētais secinājums nav attiecināms uz gadījumiem, kad personas datu apstrāde tiek uzsākta pēc tam, kad ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, vadītāja darbībā ir konstatēts administratīvais (atļautā braukšanas ātruma) pārkāpums.

## Vinjete

[13.2.] Satversmes tiesa ar nodokļa maksāšanas pienākumu saistītas tiesību normas vērtē kā īpašuma tiesību ierobežojumu. Nodokļa maksāšanas pienākums vienmēr nozīmē īpašuma tiesību ierobežošanu, jo nodokļa piemērošanas rezultātā samazinās pieteikuma iesniedzēja gūtie ienākumi.<sup>41</sup> Nodokļu tiesību normām jābūt ne tikai tiesiski nevainojamām<sup>42</sup>, bet arī ekonomiski pamatotām, un nodokļu

<sup>40</sup>“CSDD reģistrēto, satiksmē pieļauto (tehniskā kārtībā) un apdrošināto transportlīdzekļu skaita dinamika” <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

<sup>41</sup> Satversmes tiesas 2015.gada 25.marta sprieduma lietā Nr.2014-11-0103 15.p.

<sup>42</sup>Satversmes tiesas tiesneša Jāņa Neimaņa priekšlasījums par nodokļu tiesību normu konstitucionalitātes pārbaudes apjomu divpusējās tikšanās laikā ar Slovēnijas Konstitucionālās tiesas tiesnešiem Slovēnijā, Ljublanā [https://www.satv.tiesa.gov.lv/runas-un-raksti/satversmes-tiesas-tiesnesa-jana-neimana-priekslasijums-par-nodoklu-tiesibu-normu-konstitucionalitates-parbaudes-apjomu-divpusejas-tiksanas-laika-ar-slovenijas-konstitucionalas-tiesas-tiesnesiem-sloven/#\\_ftn18](https://www.satv.tiesa.gov.lv/runas-un-raksti/satversmes-tiesas-tiesnesa-jana-neimana-priekslasijums-par-nodoklu-tiesibu-normu-konstitucionalitates-parbaudes-apjomu-divpusejas-tiksanas-laika-ar-slovenijas-konstitucionalas-tiesas-tiesnesiem-sloven/#_ftn18)

regulējumam jābūt pamatotam ar objektīviem un racionāliem apsvērumiem.<sup>43</sup> Tomēr tiesību interpretācijas ceļā nevar pārbaudīt, vai likumdevēja lietotie līdzekļi atbilst ekonomikas zinātnē atzītajam, t.i., vai likumdevēja izraudzītie līdzekļi ir ekonomiski pamatoti. Ievērojot minētos priekšnosacījumus vērtējams datu apstrādes samērīgums gadījumos, kad ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, tiek uzraudzīta Autoceļu lietošanas nodevas samaksa.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas publiskoto informāciju no 2019.gada 1.jūnija līdz 2020.gada 31.maijam, pilotprojekta ietvaros sadarbojoties VAS Latvijas Valsts ceļi, Valsts policijai un CSSD, tika konstatēts, ka 12 mēnešu laikā kopš autoceļa lietošanas samaksas kontroles pilotprojekta ieviešanas valsts autoceļu tīklā, nodevas nemaksātāju skaits konkrētajos posmos ir samazinājies par 60% jeb no 1530 nemaksātājiem 2019.gada jūnijā līdz 590 nemaksātājiem 2020.gada maijā. Pilotprojekta gaitā Valsts policija ir izrakstījusi 4126 protokolus par kopējo summu 2 063 500 eiro.<sup>44</sup> Tādējādi personas datu apstrāde ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, vērtējama kontekstā ar valsts budžeta ieņēmumu pieaugumu, nodevas nemaksātāju un administratīvi sodīto personu skaita izmaiņām.

[13.2.1.] Likuma "Par valsts budžetu" 2. pielikumā tiek atspoguļoti plānotie valsts budžeta ieņēmumi attiecīgajā gadā. Tā 2017.gadā ieņēmumi no Autoceļu lietošanas nodevas 27 787 166 eiro, 2018.gadā - 32 565 000 eiro, 2019.gadā - 32 565 000 eiro un 2020.gadā - 32 565 000 eiro. Saskaņā ar Valsts ieņēmuma dienesta mājaslapā pieejamiem datiem Autoceļu lietošanas nodeva 2017. gada 12 mēnešos tika iekasēta 89,8%<sup>45</sup> apmērā no plānotā, 2018.gadā - 82,7%<sup>46</sup>, 2019.gadā - 85,6%<sup>47</sup>. Tādējādi, vidēji trīs gadu griezumā Autoceļu lietošanas nodeva tika iekasēta 86,3% apmērā no valsts budžetā plānotā. Tomēr *reāli budžetā iemaksātais nodevas apjoms ir pastāvīgi audzis*: 2017.gadā - 24 942,43 eiro, 2018.gadā - 26 946,66 eiro, 2019.gadā - 27 881,25 eiro.

ALNL 9.<sup>1</sup>pants stājās spēkā 2019.gada 13.aprīlī. Līdz ar to vērtējami arī dati par Autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu izpildi gada pirmajos trijos mēnešos. Valsts ieņēmuma dienesta kopsavilkumā par budžeta ieņēmumu daļas izpildi 2017.gada pirmajos 3 mēnešos norādīts, ka Autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumi izpildīti par 103,3% (perioda plāns), un 22,3% (gada plāns), 2018.gadā - 84,1% (20,9%), 2019.gadā - 88,9% (21,1%), 2020.gadā - 92,4% (22,3%). Attiecīgi, veicot *Autoceļu lietošanas nodevas kontroli ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ievērojamas ieņēmumu pieauguma izmaiņas nav novērojamas*.

Saskaņā ar CSDD publiskotajiem gada pārskatiem<sup>48</sup> Autoceļu lietošanas nodevas administrēšanas izdevumi līdz 2019.gadam mazinājās (2017.gadā - 516 091 eiro, 2018.gadā - 452 251 eiro, 2019.gadā - 391 196 eiro). Savukārt

<sup>43</sup> Satversmes tiesas 2011.gada 20.maija sprieduma lietā Nr.2010-70-01 9. p.

<sup>44</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/pilotprojekta-laika-vairak-neka-uz-pusi-samazinajies-autocelu-lietosanas-nodevas-nemaksataju-skaits>

<sup>45</sup> [https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/ienemumi\\_12\\_2017\\_publicacijai.pdf](https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/ienemumi_12_2017_publicacijai.pdf)

<sup>46</sup> <https://www.vid.gov.lv/lv/kopsavilkums-par-budzeta-ienemumu-dalas-izpildi-2018gada-12-menesos>

<sup>47</sup> <https://www.vid.gov.lv/lv/kopsavilkums-par-budzeta-ienemumu-dalas-izpildi-2019gada-12-menesos>

<sup>48</sup> <https://www.csdd.lv/finanses/2020-gada-finansu-parskati>

2020.gada 2 ceturksnī<sup>49</sup> tie ir pārsnieguši Autoceļu lietošanas nodevas administrēšanas izdevumus attiecīgajā laika periodā 2019.gadā. *Tādējādi Autoceļu lietošanas nodevas kontrole ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ir palielinājusi arī izdevumus par minētās informācijas apstrādi.* Turklāt no Satiksmes ministrijas publicētās informācijas<sup>50</sup> var secināt, ka projekta ietvaros izdevumi par Autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanu bija lielāki nekā iekasētā nodevas pieaugums (iekasējums palielinājās par 930 000 eiro, bet izdevumi bija 996 260 eiro). Minētā informācija nerada pārliecību, ka *personas datu apstrāde ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, būtu ievērojami ietekmējusi valsts budžeta ieņēmumu sadaļas izpildi daļā par Autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanu un sabiedrības labklājību kopumā.*

[13.2.2.] No 2015.gada sākuma līdz 26.martam no autoceļu lietošanas nodevu jeb vinješu pārdošanas valsts budžetā iekasēti 3,528 miljoni eiro. Attiecīgajā laikā pārdotas 230 200 vinjetes, bet *noformēti 327 protokoli* par to neesamību.<sup>51</sup> 2016.gada 27.septembrī Ministru kabinetā tika izskatīts informatīvais ziņojums „Par autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumu palielināšanu”<sup>52</sup>, kurā atsaucoties uz Valsts policijas datiem norādīts, ka *aptuveni 16% gadījumu* Autoceļu lietošanas nodeva nav samaksāta normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas VAS “Latvijas Valsts ceļi” no 2017.gada 14.decembra līdz 2018.gada 15.jūnijam realizēja autoceļu nodevas samaksas kontroles pilotprojektu, lai noskaidrot, cik liela daļa nodevas maksātāju nav veikuši nodevas samaksu, kā arī samaksu ir veikuši vai veikuši neatbilstošā apmērā. Pārbaudot transportlīdzekļus tika konstatēts, ka *16% transportlīdzekļu*, nav veikta nodevas samaksa par valsts galveno un reģionālo autoceļu lietošanu. Tādējādi valsts budžetā *netiek iekasēti vidēji 340 000 euro mēnesī jeb 4,08 miljoni euro gadā.*<sup>53</sup>

Iekšlietu ministrijas Informācijas centra mājaslapā pieejami pārskati par sastādītajiem administratīvajiem protokoliem<sup>54</sup>. Atbilstoši minētajiem pārskatiem 2017.gadā tika konstatēti 371 395 administratīvie pārkāpumi, no tiem 236 921 ceļu satiksmes jomā, t.i., LAPK 149.<sup>3</sup>p. - 149.<sup>41</sup>p., 2018.gadā - 336 998 (196 713), 2019.gadā – 362 759 (213 497). Saskaņā ar Informācijas centra sniegto informāciju 2018.gadā tika sastādīti 1914 protokoli par administratīvajiem pārkāpumiem atbildība par kuriem noteikta LAPK 149.<sup>40</sup>pantā, bet 2019.gadā – 2324. Tādējādi gan 2018.gadā, gan 2019.gadā 58% no konstatētajiem administratīviem pārkāpumiem tika izdarīti ceļu satiksmes jomā. No tiem 2018.gadā - 0,97% un 2019.gadā - 1% no pārkāpumiem bija saistīti ar Autoceļu lietošanas nodevas

<sup>49</sup> [https://www.csdd.lv/doc/lielie/2020\\_gada\\_2\\_ceturksna\\_parskats.pdf](https://www.csdd.lv/doc/lielie/2020_gada_2_ceturksna_parskats.pdf)

<sup>50</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/pilotprojekta-laika-vairak-neka-uz-pusi-samazinajies-autocelu-lietosanas-nodevas-nemaksataju-skaitis>

<sup>51</sup> “Šogad no vinješu pārdošanas iekasēti 3,5 miljoni; noformēti 327 protokoli”, <https://www.delfi.lv/news/national/criminal/sogad-no-vinjesu-pardosanas-iekaseti-3-5-miljoni-noformeti-327-protokoli.d?id=45752946>

<sup>52</sup> <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40398964&mode=mk&date=2016-09-27>

<sup>53</sup> <https://mk.gov.lv/lv/aktualitates/valdiba-lemj-par-autocelu-lietosanas-nodevas-samaksas-kontroli-uz-latvijas-cekliem>

<sup>54</sup> <https://www.ic.iem.gov.lv/lv/administrativie-parkapumi>

samaksu. *Tādējādi par Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumiem sodīto personu skaita izmaiņas nerada pārliecību par būtiskām vai ievērojamām sabiedrības labklājības izmaiņām, veicot visu vadītāju datu apstrādi tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli.*

Satversmes tiesa ir atzinusi, ka valstij, nosakot un realizējot savu nodokļu politiku, ir plaša rīcības brīvība.<sup>55</sup> Vērtējot nodokļu tiesību jomā noteikta pamattiesību ierobežojuma samērīgumu, ir jāņem vērā, ka šajā jomā likumdevējam *nevar izvirzīt tādus pašus nosacījumus kā, piemēram, pilsonisko vai politisko tiesību aizsardzības un nodrošināšanas jomā.* Sabiedrības labklājības nodrošināšanas nolūkā personai ir konstitucionāls pienākums maksāt pienācīgā kārtībā noteiktos nodokļus.<sup>56</sup>

Tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas gadījumā, iestādes pēc būtības darbojas valstī noteikto nodokļu kontroles jomā. ALNL 1.pielikums nosaka 17 valsts galveno un reģionālo autoceļu posmus, par kuru lietošanu maksājama nodeva. Minētās nodevas dienas likme ir no 6 - 12 eiro, bet maksāšanas pienākums ir vienīgi par transportlīdzekļiem, kuru pilna masa pārsniedz 3001 kg. Turklāt par Autoceļu nodevas samaksas kontroli tehniskiem līdzekļiem un attiecīgi arī vadītāju datu netiešu apstrādi, tika izziņots publiski. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, secināms, ka transportlīdzekļu vadītāju datu apstrāde ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ar mērķi kontrolēt Autoceļu lietošanas nodevas samaksu, nav uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežojumu.

Apkopojot iepriekš minēto, konstatēju:

- 1) ALNL 9.<sup>1</sup>pants, ciktāl tas liedz iespēju transportlīdzekļa īpašniekam sniegt informāciju par autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pārkāpumu, kas fiksēts ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, pēc būtības, uzskatāms par tiesību uz taisnīgu tiesu elementa - tiesību tikt uzklautam – ierobežojumu;
- 2) pieņemot ALNL, likumdevējs ir definējis jaunu personas datu apstrādes un tehnisko līdzekļu (fotoradaru) darbības mērķi - nodokļu samaksas kontrole, kas tiek veikta, neapturot transportlīdzekli;
- 3) CSL redakcija pieļauj, ka tehniskie līdzekļi (fotoradari), kuri tika ieviesti braukšanas ātruma uz ceļiem kontrolei, tiek izmantoti sākotnēji neparedzētiem mērķiem;
- 4) atbildīgā institūcija nav izpildījusi Regulā un Policijas direktīvā paredzēto datu subjekta pienākumu informēt par tehniskiem līdzekļiem veicamās vadītāju datu apstrādes mērķa/nolūka maiņu;
- 5) datu apstrāde, ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, lai konstatētu administratīvo pārkāpumu par kuru atbildība paredzēta LAPK

<sup>55</sup> Satversmes tiesas 2011.gada 20.maija sprieduma lietā Nr.2010-70-01 9.p.

<sup>56</sup> Satversmes tiesas 2011.gada 13.aprīļa sprieduma lietā Nr.2010-59-01 9.p.

149.<sup>24</sup>panta pirmajā daļā (nav veikta tehniskā apskate), nav uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežojumu. Tomēr arī sabiedrības drošības interesēs tehnisko līdzekļu izmantošanas nolūku brīva paplašināšana, neinformējot par to sabiedrību, no cilvēktiesību viedokļa vērtējama negatīvi;

- 6) vismaz 97% transportlīdzekļu vadītāju datu apstrāde, ar mērķi aizsargāt citu personu tiesības uz atlīdzinājumu (OCTA), uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu tiesību uz privātās dzīves ierobežojumu;
- 7) transportlīdzekļu vadītāju datu apstrāde ar tehniskiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, ar mērķi kontrolēt Autoceļu lietošanas nodevas samaksu, nav uzskatāma par acīmredzami nesamērīgu Satversmes 96.pantā garantēto tiesību ierobežojumu.

Ar šo atzinumu pārbaudes lietu pabeidzu.

Par atzinumā konstatēto informēšu atbildīgās institūcijas, kā arī tās tiks aicinātas veikt nepieciešamās darbības konstatēto trūkumu novēršanai.

Tiesībsargs

J.Jansons