**Risks pazudušas neatmuitotas preces nonākšanai Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē ir pamats ievedmuitas maksājuma noteikšanai (Muitas kodeksa 203.panta 1.punkts)**

Muitas kodeksa 203.panta 1.punkts, kas noteic, ka ievedmuitas parāds rodas, nelikumīgi izņemot no muitas uzraudzības ar ievedmuitas nodokli apliekamās preces, ir piemērojams tādā gadījumā, ja neatmuitoto preču pazušana rada risku nonākt Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē. Tādējādi, ja vien netiek pienācīgi pierādīts, ka prece vai tās daļa ir gājusi bojā vai, neglābjami zudusi, ir pamats secinājumam, ka neatmuitoto preču pazušana rada risku nonākt ekonomiskajā apritē, un secīgi, ka prece no muitas uzraudzības ir izņemta nelikumīgi.

**Principāla kā galvenā atbildīgā atbildība par muitas parādu**

1. Galvenā atbildīgā atbildības mērķis ir nodrošināt rūpīgu un vienveidīgu noteikumu muitas parāda piedziņas jomā piemērošanu ar mērķi aizsargāt Kopienas un tās dalībvalstu finanšu intereses. Tādējādi pat gadījumos, kad galvenais atbildīgais nav vainojams tranzītpārvadājuma laikā pieļautā krāpšanā, kas faktiski ir ārpus principāla ietekmes sfēras, principāls ir atzīstams par parādnieku.

2.Muitas iestādei nav pienākuma noteikt solidāru atbildību pārvadātājam, kurš līdz ar principālu ir uzskatāms par atbildīgu par muitas parādu. No solidāras atbildības mehānisma rakstura izriet, ka iestādei ir tiesības, bet ne pienākums, noteikt pārvadātāja solidāru atbildību. Tas, ka muitas iestāde, pamatojoties uz šo solidāro atbildību, pārvadātājam neprasa muitas parāda samaksu, nekādā veidā neietekmē principāla tiesības pret pārvadātāju celt regresa prasību.

**Latvijas Republikas Augstākās tiesas**

**Administratīvo lietu departamenta**

**2018.gada 30.janvāra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. A420434513, SKA-30/2018**

ECLI:LV:AT:2018:0130.A420434513.2.S

Augstākā tiesa šādā sastāvā:

tiesnese Dzintra Amerika,

tiesnese Vēsma Kakste,

tiesnese Veronika Krūmiņa

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc valsts AS „Latvijas dzelzceļš” pieteikuma par Valsts ieņēmumu dienesta 2013.gada 24.maija lēmuma Nr. 22.7/L‑13402 atcelšanu, sakarā ar valsts AS „Latvijas dzelzceļš” kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2015.gada 27.oktobra spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Pieteicēja valsts AS „Latvijas dzelzceļš”, rīkojoties kā principāls, 2012.gada 13.septembrī uzsāka preces – 45 673 kg aviācijas degvielas – tranzīta muitas procedūru, kas saņēmēja muitas iestādē nogādāta ar 1059 kg iztrūkumu.

[2] Ar Valsts ieņēmumu dienesta 2013.gada 24.maija lēmumu Nr. 22.7/L-13402 atzīts, ka pieteicēja kā principāls ir atbildīga par tranzīta muitas procedūras pienācīgu izpildi, un, tā kā procedūra nav pareizi pabeigta, ir radies muitas parāds, par kura samaksu tā ir atbildīga. Sakarā ar minēto pieteicējai papildus nomaksai budžetā noteikts muitas nodoklis, pievienotās vērtības nodoklis, akcīzes nodoklis un nokavējuma nauda.

Lēmums pamatots ar Padomes 1992.gada 12.oktobra Regulas (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (turpmāk – Muitas kodekss) 203.panta 1.punktu, saskaņā ar kuru muitas parāds rodas, nelikumīgi izņemot no muitas uzraudzības ar ievedmuitas nodokli apliekamās preces. Lietā nav pamata piemērot Muitas kodeksa 206.panta 1.punktā noteikto izņēmumu, jo sūce dzelzceļa cisternā nav atzīstama ne par nepārvaramas varas apstākli, ne par neparedzamu apstākli, turklāt pieteicēja nav rīkojusies ar pienācīgu rūpību.

[3] Pieteicēja iesniedza pieteikumu administratīvajā tiesā. Ar Administratīvās rajona tiesas 2014.gada 16.jūnija spriedumu pieteikums noraidīts.

[4] Izskatījusi lietu apelācijas kārtībā, Administratīvā apgabaltiesa ar 2015.gada 27.oktobra spriedumu noraidīja pieteicējas pieteikumu. Tiesas spriedums pamatots ar turpmāk minēto.

[4.1] Muitas kodeksa 203.panta piemērošana ir pamatota, ja preču zudums radījis importēto preču iekļaušanas Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē risku. Konstatētais cisternas defekts pats par sevi vēl neļauj izdarīt nepārprotamu secinājumu, ka ir izslēgta preces nonākšana ekonomiskajā apritē. Šādu nepārprotamu secinājumu liedz izdarīt ievērojamais preču iztrūkuma apjoms (vairāk nekā viena tonna degvielas), salīdzinoši īsais laika posms, kurā varēja notikt degvielas noplūde pa cisternā konstatēto bojājumu, kopsakarā ar dokumentos norādīto par noplūdi 45 pilieni minūtē. Lietā konstatētie fakti liecina par preču izņemšanu no muitas uzraudzības, kas ir pamats muitas parāda noteikšanai saskaņā ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu.

[4.2] Nav konstatēts, ka pieteicēja muitas iestādei būtu lūgusi ņemt vērā kravas dabisko zudumu. Šādi argumenti nav ietverti arī apstrīdēšanas iesniegumā, tādēļ muitas iestādes pamatoti neņēma vērā iespējamos kravas dabiskos zudumus. Turklāt lietā konstatētie apstākļi norāda nevis uz zudumiem preču dabas, bet gan citu apstākļu dēļ.

[4.3] Lietā nav pierādījumu pieteicējas apgalvotajam, ka iztrūkums 1059 kg apmērā ir radies atšķirīgu mērījumu rezultātā. Pieteicēja nav iesniegusi pierādījumus tam, kādu mērījumu rezultātā ir noteikts sākotnējais preces svars 45 673 kg, līdz ar to nav pamata izdarīt jebkādus secinājumus par iespējamo rezultātu atšķirību ar komercaktā norādīto preces svaru 44 614 kg. Nav arī pamata ņemt vērā vispārējā parauga aktā Nr. 3782 norādīto par pieliešanas augstumu cisternā, jo vispārējā parauga akts atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 9.aprīļa noteikumu Nr. 148 „Komercakta un vispārējā parauga akta sastādīšanas noteikumi” 55.punktam neapliecina tādus apstākļus, kas saistīti ar kravas iztrūkumu. Šādu apstākļu apliecināšanai sastāda komercaktu, norādot arī kravas ieliešanas līmeņa augstumu, blīvumu un temperatūru atbilstoši šo noteikumu 49.7.apakšpunktam.

[4.4] Tā kā Muitas kodeksa 206.panta 1.punkta piemērošanas priekšnoteikums ir muitas parāda rašanās atbilstoši Muitas kodeksa 202.pantam un 204.panta 1.punkta „a” apakšpunktam, bet konkrētajā gadījumā muitas parāds ir radies atbilstoši Muitas kodeksa 203.panta 1.punktam, Muitas kodeksa 206.panta 1.punkts nav piemērojams un pieteicējas argumentiem par minētās normas piemērošanu nav nozīmes.

[4.5] Tiesību normas tieši noteic principālu kā galveno atbildīgo par tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu un preču nogādāšanu neskartā veidā līdz galapunkta muitas iestādei. Proti, atbilstoši Muitas kodeksa 96.panta 1.punktam Kopienas ārējā tranzīta procedūras izmantotājs ir atbildīgs par preču neskartu nogādāšanu galamērķa muitas iestādē noliktajā termiņā, pienācīgi izpildot muitas dienestu noteiktos identifikācijas nodrošināšanas pasākumus, un par Kopienas tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu. Turklāt Muitas kodeksa 96.panta 2.punkts neizslēdz 96.panta 1.punkta piemērošanu attiecībā uz pieteicēju kā galveno atbildīgo. Savukārt Muitas kodeksa īstenošanas regulas 199.pants noteic, ka, neskarot iespēju piemērot soda mērus, tiklīdz muitas iestādei ir iesniegta deklarētāja vai tā pārstāvja parakstīta deklarācija, tas saskaņā ar spēkā esošiem noteikumiem uzņemas atbildību par deklarācijā sniegto ziņu pareizību, pievienoto dokumentu autentiskumu un visu saistību pildīšanu attiecībā uz konkrētas procedūras piemērošanu konkrētām precēm.

[4.6] Fakts, ka galvenais atbildīgais ir darbojies labā ticībā un ka Kopienas ārējās tranzīta procedūras pārkāpums ir radies krāpšanas, kurā tas nav piedalījies, rezultātā, tāpat nevar pārkāpt samērīguma principu. Ja tas tā būtu, galvenais atbildīgais vairs nebūtu tik ļoti ieinteresēts nodrošināt atbilstošu tranzītpārvadājumu norisi. Tādējādi pat gadījumos, kad galvenais atbildīgais nav vainojams tranzīta procedūras laikā pieļautā krāpšanā, kas faktiski ir ārpus principāla ietekmes sfēras, principāls ir atzīstams par parādnieku. Tā kā izskatāmajā gadījumā principāls ir pieteicēja, līdz ar to tieši pieteicēja ir atbildīga par tranzīta procedūras noteikumu izpildi un attiecīgi par muitas parāda samaksu. Šādu secinājumu nemaina arī tas, ka pieteicēja nav atbildīga par vagona tehnisko stāvokli, jo, ja reiz pieteicēja kā principāls uzņēmusies attiecīgo pienākumu izpildi konkrētās muitas procedūras ietvaros, pieteicējai ir jāuzņemas arī atbildība par šo pienākumu neizpildi.

[4.7] Muitas kodeksa 203.panta 2.punkts noteic, ka muitas parāds rodas brīdī, kad preces tiek izņemtas no muitas uzraudzības. Kā izriet no sākotnējā lēmumā norādītā, muitas iestāde preces izņemšanu no muitas uzraudzības konstatēja 2012.gada 21.septembrī, kad reģistrēts pārbaudes akts Nr. 515. Attiecīgi nokavējuma nauda aprēķināma no minētā datuma.

[5] Pieteicēja par apgabaltiesas spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību, kas pamatota ar turpmāk minētajiem argumentiem.

[5.1] Tiesa pārkāpusi Administratīvā procesa likuma 247.panta otro daļu, jo spriedums pamatots ar faktiskajiem apstākļiem un pierādījumiem no citas administratīvās lietas. Proti, tiesa nokavējuma naudas aprēķinu pamatojusi ar pārbaudes aktu Nr. 515, kas atrodas administratīvajā lietā Nr. A420408713, un kuram ar izskatāmo lietu nav nekāda sakara. Tiesa pieļāvusi būtisku un rupju procesuālo pārkāpumu, jo nav saprotams, kuras administratīvās lietas faktiskos apstākļus un pierādījumus tiesa vispār ir vērtējusi, taisot spriedumu.

[5.2] Tiesa kļūdaini piemērojusi Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu, jo tiesa nav konstatējusi nelikumīgu preču izņemšanu no muitas procedūras. „Nelikumīgi” ir obligāta pazīme, lai rastos ievedmuitas parāds, taču tiesa to nav konstatējusi, un arī šāds izvērtējums spriedumā izpaliek. To, ka „nelikumīgi” ir būtiska nozīme, kas tiesai jāizvērtē, apstiprina arī tiesu prakse, piemēram, Augstākās tiesas 2015.gada 10.jūlija spriedums lietā Nr. SKA-267/2015.

[5.3] Tiesa prasa no pieteicējas neiespējamo – pierādīt negatīvu faktu, jo, tiesas ieskatā, pieteicēja nav pierādījusi, ka prece ir neglābjami zudusi un nevarētu būt nonākusi ekonomiskajā apritē. Dienestam bija jāpierāda, ka iztrūkstošā kravas daļa kaut kādā veidā tika pretlikumīgi izņemta no muitas uzraudzības, turklāt ņemams vērā fakts, ka nav uzsākts neviens kriminālprocess par iespējamu kravas zādzību, tostarp pats muitas dienests nav ziņojis par iespējamu prettiesisku rīcību. Tiesa nonākusi pie kļūdaina rezultāta, jo tiek pieļauts nepamatots muitas parāda uzrēķins par precēm, kas nav integrētas ekonomiskajā apritē.

[5.4] Tiesa nav piemērojusi Muitas kodeksa 96.panta 2.punktu, jo tiesa nav vērtējusi pārvadātāja atbildību, kuram ir tieši tādi paši pienākumi un atbildība kā principālam. Tiesai bija jākonstatē, ka saskaņā ar šādu pamatojumu par parādnieku ir jāatzīst arī pārvadātājs. Pastāvot identiskiem apstākļiem, dienests par parādnieku ir atzinis tikai pieteicēju, nevis arī pārvadātāju, tādējādi ir pārkāpts vienlīdzības princips, civiltiesiskās apgrozības un stabilitātes princips.

[5.5] Tiesa kļūdaini piemērojusi Muitas kodeksa 203.panta trešo daļu, jo par parādniekiem bija jānosaka kravas īpašnieks, pieteicēja un pārvadātājs. Muitas kodeksā nav nevienas normas, kas nosaka, ka muitas parādu amatpersonas ir tiesīgas piedzīt tikai no principāla. Nevērtējot pārējo tranzīta procedūras norisē iesaistīto personu atbildību, pieteicējai tiek liegtas iespējas piedzīt regresa kārtībā zaudējumus no personām, kas ir atbildīgas par tā rašanos, jo zaudējumu piedziņas priekšnoteikums ir personas prettiesiska rīcība.

[5.6] Tiesa nav piemērojusi Muitas kodeksa 213.pantu, saskaņā ar kuru – ja par viena muitas parāda samaksu atbild vairākas personas, tās par šo parādu atbild solidāri un atsevišķi.

Lai nodrošinātu Latvijas Republikas tranzīta koridora efektīvu pastāvēšanu, pieteicēja sniedz galvojumu Latvijas Republikai par trešajām personām piederošām kravām, kas tiek sūtītas tranzītā caur Latviju. Situācijā, kurā ne dienests, ne arī tiesa nav noskaidrojusi galveno parādnieku, Latvijas Republika piedzen no tai pilnībā piederošas kapitālsabiedrības ievedmuitas parādu, par kuru primāri ir jāatbild citām personām vai galvenajam parādniekam.

[5.7] Tiesa nav piemērojusi Muitas kodeksa 94. un 195.pantu, kas paredz, ka principāls sniedz galvojumu, lai nodrošinātu muitas parāda vai citu maksājumu samaksu, kuri var rasties sakarā ar precēm, un to, ka galvinieks rakstveidā uzņemas saistību solidāri ar parādnieku un atsevišķi samaksāt nodrošināto maksājamo muitas parāda summu. Saskaņā ar Civillikuma 1692.pantu galvojums ir ar līgumu uzņemts pienākums atbildēt kreditoram par trešās personas parādu, neatsvabinot tomēr pēdējo no viņas parāda.

Pieteicēja vienmēr ir persona, kas atbild par trešās personas parādu, tomēr Latvijas Republikā sistēmiski netiek noskaidroti galvenie parādnieki, lai veiktu piedziņu no šīm personām, kas ir attiecīgās kravas īpašnieki, patiesie labuma guvēji vai pārvadātāji. Nepastāvot galvenajai saistībai, izbeidzas arī blakus saistība. Blakus saistība un principāla saistība kā blakus saistība var turpināt pastāvēt tikai gadījumos, kad nav iespējams noskaidrot galveno parādnieku.

[5.8] Tiesa kļūdaini piemērojusi Administratīvā procesa likuma 150.panta pirmo daļu, jo uz pieņēmuma pamata atzinusi, ka cisternas defekts pats par sevi vēl neizslēdz iespēju precei nonākt ekonomiskajā apritē. Dienests nav pierādījis, ka defekta rezultātā izlijusī krava ir nonākusi ekonomiskajā apritē. Savukārt pieteicēja ir iesniegusi pieļaujamus un attiecināmus pierādījumus – vispārējā parauga aktu un komercaktu –, kas apliecina kravas zudumus. Šajos pierādījumos nav iekļautas ziņas par iespējamas zādzības faktu vai kravas iespējamu izmantošanu. Kļūdaini piemērojot minēto normu, tiesa prettiesiski negatīva fakta pierādīšanas pienākumu uzlikusi pieteicējai.

[5.9] Tiesa kļūdaini piemērojusi Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmo daļu, un, novērtējot pierādījumus, nav balstījusies uz loģikas likumiem un taisnības principiem. Proti, neviens no pierādījumiem neliecina, ka izlijusī kravas daļa būtu prettiesiski laista ekonomiskajā apritē. Turklāt kravas dabiskie zudumi ir objektīvs, reāli pastāvošs un normatīvajos aktos paredzēts iemesls kravas iztrūkumam, kaut arī iepriekš uz šo iemeslu netika norādīts. No sprieduma izriet, ka dabiskie zudumi tiesiskajā realitātē ir „transformējušies” par nelikumīgu preču izņemšanu, pamatojoties uz ko prettiesiski tiek piedzīti no pieteicējas naudas līdzekļi.

[5.10] Pieteicēja lūdz izskatīt lietu mutvārdu procesā.

**Motīvu daļa**

[6] Pieteicēja kasācijas sūdzībā izteikusi lūgumu izskatīt lietu mutvārdu procesā.

Kā tas izriet no Administratīvā procesa likuma 339.panta pirmās daļas, lietu kasācijas instancē parasti izskata rakstveida procesā. Tas nozīmē, ka procesa dalībniekam, lūdzot lietu izskatīt mutvārdu procesā, šāds lūgums ir jāmotivē. Pieteicēja savu lūgumu nekādi nav motivējusi, līdz ar to Augstākajai tiesai nav objektīvas iespējas izvērtēt tā pamatotību. Tajā pašā laikā Augstākā tiesa nesaskata nepieciešamību lietu izskatīt mutvārdu procesā, tā kā lietā risināmi vienīgi tiesību jautājumi, kas turklāt vairs neprasa papildu paskaidrojumus vai informācijas iegūšanu. Ievērojot minēto, lieta tiek izskatīta rakstveida procesā.

[7] Muitas parāds pieteicējai noteikts saskaņā ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu, kas paredz, ka ievedmuitas parāds rodas, nelikumīgi izņemot no muitas uzraudzības ar ievedmuitas nodokli apliekamās preces. Taču pieteicēja argumentē, ka lietā nav konstatēta preču nelikumīga izņemšana no muitas uzraudzības.

Šajā saistībā jāatzīmē, ka saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktā ietverto jēdzienu „preču nelikumīga izņemšana no muitas uzraudzības” ir saprotamas visas darbības un bezdarbība, kuru rezultātā kaut vai tikai īslaicīgi tiek traucēta kompetentās muitas iestādes piekļuve muitas uzraudzībā esošajām precēm un šā kodeksa 37.panta 1.punktā paredzētās pārbaudes veikšana. Tādējādi preču izņemšana no muitas uzraudzības Muitas kodeksa 203.panta 1.punkta izpratnē ir jebkāda muitas uzraudzībai pakļautu preču izņemšana – kuru nav atļāvusi kompetenta muitas iestāde – no noteiktās uzglabāšanas vietas, neatkarīgi no tā, vai tā notikusi ar nodomu vai bez tā, piemēram, zādzības gadījumā. Preču, kurām ir piemērota Kopienas ārējā tranzīta procedūra, daļas pazušana principā var veidot to nelikumīgu izņemšanu no muitas uzraudzības minētā kodeksa 203.panta 1.punkta izpratnē, jo šādā gadījumā muitas iestādes faktiski tiek kavētas piekļūt šai preču daļai un veikt šā paša kodeksa 37.panta 1.punktā paredzētās kontroles. Tomēr Muitas kodeksa 203.panta 1.punkta piemērošana ir pamatota, ja preču pazušana rada risku, ka šīs preces, nebūdamas atmuitotas, nonāks Savienības ekonomiskajā apritē. Taču šāds risks nerodas, ja preces pazūd to bojāejas vai neglābjama zuduma rezultātā, proti, preces vairs nepastāv vai ir kļuvušas nevienam nederīgas turpmākai izmantošanai. Eiropas Savienības Tiesa norādījusi, ka Muitas kodeksa 203.panta 1.punkts nav piemērojams gadījumā, ja pienācīgi pierādītas preču daļas bojāejas un neglābjama zuduma dēļ galamērķa muitas iestādē netika uzrādīts viss tādas preces daudzums, kurai piemērota Kopienas ārējā tranzīta procedūra (*Eiropas Savienības Tiesas 2017.gada 18.maija spriedums lietā „Latvijas dzelzceļš”, C‑154/16, ECLI:EU:C:2017:392, 41.–42., 47.–50.punkts*).

No Eiropas Savienības Tiesas apsvērumiem secināms, ka Muitas kodeksa 203.panta 1.punkts, kas noteic, ka ievedmuitas parāds rodas, nelikumīgi izņemot no muitas uzraudzības ar ievedmuitas nodokli apliekamās preces, ir piemērojams tādā gadījumā, ja neatmuitoto preču pazušana rada risku nonākt Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē. Tādējādi, ja vien netiek pienācīgi pierādīts, ka prece vai tās daļa ir gājusi bojā vai neglābjami zudusi, ir pamats secinājumam, ka neatmuitoto preču pazušana rada risku nonākt ekonomiskajā apritē, un secīgi, ka prece no muitas uzraudzības ir izņemta nelikumīgi.

Augstākā tiesa, pārbaudot spriedumu, konstatē, ka tiesa ir pārliecinājusies par to, vai preču pazušana rada risku to nonākšanai Eiropas Savienības ekonomiskajā apritē, šīs pārbaudes ietvaros noskaidrojot arī to, vai prece nav pazudusi tās bojāejas vai neglābjama zuduma rezultātā, kādēļ tā vairs nevar nonākt ekonomiskajā apritē.

Tiesa minēto pārbaudi ir veikusi, novērtējot lietā esošos pierādījumus – vagona tehniskā stāvokļa aktu, aktu, ar kuru konstatē degvielas noplūdi, un komercaktu, ar kuru konstatē faktisko cisternas piepildījumu. No šiem pierādījumiem tiesa konstatējusi iespējamo preces zuduma cēloni – cisternas defektu. Tajā pašā laikā tiesa arī norādījusi, ka lietā esošie pierādījumi neattaisno preču zudumu tikai cisternas defekta dēļ, ņemot vērā iztrūkuma apjomu, salīdzinoši īso laika posmu, kurā varēja notikt degvielas noplūde pa cisternā konstatēto bojājumu, kā arī pierādījumos fiksēto noplūdes intensitāti.

Ievērojot minētos apsvērumus, proti, to, ka ar lietā esošajiem pierādījumiem nav pienācīgi pierādīts preces zudums, tiesai bija pamats izdarīt secinājumu, ka nav izslēgta preču nonākšana saimnieciskajā apgrozībā jeb, citiem vārdiem, pastāv šāds risks, kas savukārt ir pamats piemērot Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu.

[8] Pieteicēja norāda, ka tiesa secinājumu par to, ka cisternas defekts pats par sevi vēl neizslēdz iespēju precei nonākt ekonomiskajā apritē, izdarījusi uz pieņēmumu pamata. Pieteicēja arī norāda, ka dienestam bija jāpierāda, ka prece ir nelikumīgi izņemta no muitas uzraudzības, un neviens no lietā esošajiem pierādījumiem par to neliecina. Savukārt no pieteicējas nevar prasīt pierādīt negatīvu faktu, ka prece nav nonākusi ekonomiskajā apritē.

Augstākā tiesa vērš uzmanību uz iepriekš minētajiem Eiropas Savienības Tiesas apsvērumiem, no kuriem izriet, ka tiesa secinājumu par to, ka pastāv risks neatmuitotas preces nonākšanai ekonomiskajā apritē, var izdarīt, novērtējot tos pierādījumus, kas varētu liecināt par preces bojāeju vai neglābjamu zudumu. Ja ar šiem pierādījumiem pienācīgi netiek pierādīta preces bojāeja vai zudums, tad tiesai ir pamats izdarīt iepriekš minēto secinājumu.

Ievērojot to, ka konkrētajā gadījumā tiesa savus galīgos secinājumus izdarījusi, pamatojoties uz pierādījumu par iespējamo preču zudumu novērtējumu, nevar piekrist pieteicējas apgalvojumam, ka tiesa savus secinājumus ir izdarījusi uz pieņēmumu pamata.

Iepriekš minēto apsvērumu dēļ ir noraidāmi arī pārējie pieteicējas argumenti par nepieciešamību iegūt pierādījumus, kas apliecinātu nelikumīgu preču izņemšanu no muitas uzraudzības, kā arī arguments, ka no pieteicējas tiek prasīts pierādīt negatīvu faktu.

[9] Lai noteiktu muitas parādu saskaņā ar Muitas kodeksa 203.panta 1.punktu, nav nozīmes pieteicējas argumentam, ka saistībā ar iespējamu kravas zādzību nav uzsākts neviens kriminālprocess. Būtiski ir tas, ka neatmuitotās preces neskartā veidā nav nogādātas līdz saņēmēja muitas iestādei, radot risku to nonākšanai ekonomiskajā apritē. Arī Eiropas Savienības Tiesa ir uzsvērusi, ka galvenā atbildīgā atbildības mērķis ir nodrošināt rūpīgu un vienveidīgu noteikumu muitas parāda piedziņas jomā piemērošanu ar mērķi aizsargāt Kopienas un tās dalībvalstu finanšu intereses (*sal.* *Eiropas Savienības Tiesas 2008.gada 3.aprīļa spriedums lietā „Militzer & Münch”, C-230/06, ECLI:EU:C:2008:186, 48.punkts*)*.* Tādējādi pat gadījumos, kad galvenais atbildīgais nav vainojams tranzītpārvadājuma laikā pieļautā krāpšanā, kas faktiski ir ārpus principāla ietekmes sfēras, principāls ir atzīstams par parādnieku. Tā kā izskatāmajā gadījumā principāls ir pieteicēja, tieši pieteicēja ir atbildīga par tranzīta muitas procedūras noteikumu izpildi un attiecīgi par muitas parāda samaksu. Uz minēto ir norādījusi arī apgabaltiesa, pievienojoties pirmās instances tiesas spriedumā ietvertajai motivācijai.

[10] Komisijas 1993.gada 2.jūlija regulas Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi, 862.panta 1.punkts paredz, ka, piemērojot Muitas kodeksa 206.pantu, muitas iestādes pēc attiecīgās persona lūguma ņem vērā iztrūkstošus daudzumus, ja tiek pierādīts, ka konstatētie zudumi radušies preču dabas, nevis minētās personas neuzmanības vai ļaunprātības dēļ.

No minētās tiesību normas izriet, ka pašai pieteicējai, argumentējot iespējamos preču zuduma iemeslus, bija jālūdz ņemt vērā zudumus, kas veidojušies preču dabas dēļ, iesniedzot atbilstošus pierādījumus.

Tādējādi tiesa, atsaucoties uz minēto tiesību normu, pamatoti ir pārliecinājusies par to, vai pieteicēja ir lūgusi ņemt vērā šādus zudumus.

Pareizs ir arī tiesas secinājums, ka lietā konstatētie apstākļi nenorāda uz zudumiem preču dabas dēļ. Proti, strīdus notikumu laikā preču dabiskos zudumus praksē noteica saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 30.augusta noteikumiem Nr. 662 „Akcīzes preču aprites kārtība” (sk. Ministru kabineta 2015.gada 24.februāra noteikumu Nr. 104 „Kārtība, kādā atsevišķām muitas uzraudzībā esošajām nefasētajām šķidrajām precēm piemēro dabisko zudumu apmērus” anotāciju). Savukārt šo noteikumu 135.1.apakšpunkts definē degvielas dabisko zudumu jēdzienu, proti, degvielas dabiskie zudumi (degvielas masas samazināšanās, degvielas kvalitātei saglabājoties atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas nosaka degvielas kvalitātes prasības) ir zudumi, kuri izriet no degvielas fizikāli ķīmiskajām īpašībām un meteoroloģisko faktoru iedarbības. Degvielas dabiskā zuduma norma ir neatgriezeniski degvielas zudumi, kas ir fizikālo procesu tiešas sekas, kā arī ar tehnoloģisko iekārtu izmantošanu saistītie zudumi (piemēram, iztvaikojumi no visu veidu tvertnēm, sūkņu un aizbīdņu blīvslēgiem).

Kā redzams, izskatāmās lietas faktiskie apstākļi neatbilst iepriekš minētajai degvielas dabisko zudumu jēdziena būtībai.

[11] Saskaņā ar Muitas kodeksa 92.pantu ārējā tranzīta procedūra beidzas un tranzīta dokumentu turētāja pienākumi ir izpildīti, kad preces un vajadzīgie dokumenti ir uzrādīti galamērķa muitas iestādē. Proti, muitas procedūru izbeidz, ja muitas dienesti, pamatojoties uz pieejamo datu salīdzinājumu, konstatē, ka procedūra ir beigusies pareizi. Savukārt Muitas kodeksa 96.panta 1.punkts paredz, ka Kopienas ārējā tranzīta procedūras izmantotājs ir galvenais atbildīgais par *preču neskartu* nogādāšanu galamērķa muitas iestādē noliktajā termiņā, kā arī par tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu. Tādējādi kravas saturam ir jāatbilst pavaddokumentos norādītajam. Attiecīgi pamatots ir apgabaltiesas sprieduma 16.punktā izdarītais secinājums, ka pieteicēja kā principāls ir galvenā atbildīgā persona par tranzīta procedūras noteikumu ievērošanu un par preču nogādāšanu *neskartā veidā* līdz galapunkta muitas iestādei. Minēto secinājumu apstiprinājusi arī Eiropas Savienības Tiesa, atzīstot, ka principāls ir atbildīgs par muitas parāda samaksu attiecībā uz precēm, kurām piemērota Kopienas ārējā tranzīta procedūra, pat tad, ja pārvadātājs nav ievērojis tam šā kodeksa 96.panta 2.punktā noteiktos pienākumus – it īpaši – pienākumu noteiktajā termiņā šīs preces neskartas nogādāt galamērķa muitas iestādē (*sal.* *Eiropas Savienības Tiesas 2017.gada 18.maija sprieduma lietā „Latvijas dzelzceļš”, C-154/16, ECLI:EU:C:2017:392, 79., 82.punkts*).

Tā kā daļa no pieteicējas deklarētajām precēm nav uzrādītas galapunkta muitas iestādē (t.i., preces nav nogādātas neskartā veidā), radot risku to nonākšanai Eiropas Savienības tirgū, tiesa pareizi spriedumā atzinusi, ka pieteicēja nav izpildījusi savus principāla pienākumus, un saskaņā ar Muitas kodeksa 203.pantu ir atbildīga par muitas parāda samaksu.

[12] Tiesa pareizi atzinusi, ka pieteicēja kā principāls ir atbildīga par muitas parāda samaksu. Muitas iestādei nav pienākuma noteikt solidāru atbildību pārvadātājam, kurš līdz ar principālu ir uzskatāms par atbildīgu par muitas parādu. No solidāras atbildības mehānisma rakstura izriet, ka iestādei ir tiesības, bet ne pienākums, noteikt pārvadātāja solidāru atbildību. Tas, ka muitas iestāde, pamatojoties uz šo solidāro atbildību, pārvadātājam neprasa muitas parāda samaksu, nekādā veidā neietekmē principāla tiesības pret pārvadātāju celt regresa prasību (*Eiropas Savienības Tiesas 2017.gada 18.maija spriedums lietā „Latvijas dzelzceļš”, C-154/16, ECLI:EU:C:2017:392, 89.–91.punkts*).

[13] Pieteicēja iebildusi pret to, ka spriedums pamatots ar faktiskajiem apstākļiem un pierādījumiem no citas administratīvās lietas, t.i., tiesa nokavējuma naudas aprēķinu pamatojusi ar 2012.gada 21.septembra pārbaudes aktu Nr. 515, kas neattiecas uz izskatāmo gadījumu. Tādējādi minētais radot šaubas par spriedumu kopumā, jo nav saprotams, kuras administratīvās lietas faktiskos apstākļus tiesa ir vērtējusi.

Augstākā tiesa konstatē, ka tiesa atzinusi par pamatotu dienesta veikto nokavējuma naudas aprēķinu. Tiesa atsaukusies uz Muitas kodeksa 203.panta 2.punktu, saskaņā ar kuru muitas parāds rodas brīdī, kad preces tiek izņemtas no muitas uzraudzības, un norādījusi uz pierādījumu, kas apliecina preces izņemšanas no muitas uzraudzības brīdi – 2012.gada 21.septembri, proti, uz 2012.gada 21.septembra pārbaudes aktu Nr. 515, uz kuru savā lēmumā ir atsaucies arī dienests.

Augstākā tiesa piekrīt pieteicējai, ka tiesa dienesta lēmuma tiesiskuma pārbaudes ietvaros nosakot brīdi, kad preces ir izņemtas no muitas uzraudzības, ir balstījusies uz tādiem pierādījumiem, kuri neatrodas lietā, turklāt ņēmusi vērā arī tādus faktus, kas, spriežot pēc notikumu hronoloģijas šajā lietā, neattiecas uz izskatāmo lietu. Šādos apstākļos atzīstams, ka tiesa ir pieļāvusi Administratīvā procesa likuma 247.panta otrās daļas, kas paredz, ka tiesa spriedumu pamato ar apstākļiem, kuri nodibināti ar pierādījumiem lietā, pārkāpumu.

Tālāk pārbaudāms, vai šāds procesuālo tiesību normu pārkāpums ir novedis pie lietas nepareizas izspriešanas.

 Atbilstoši Dzelzceļa pārvadājumu likuma 69.pantam apstākļi, kas var būt par pamatu pārvadātāja, kravas nosūtītāja, kravas saņēmēja un pasažiera atbildībai dzelzceļa pārvadājumos, apliecināmi ar komercaktu vai vispārējā parauga aktu.

Sprieduma 13.1.apakšpunktā tiesa konstatējusi, ka 2012.gada 14.septembrī sastādīti vispārējā parauga akti Nr. 3777 un Nr. 3782, bet 2012.gada 17.septembrī – komercakts Nr. 079456/159. Savukārt sprieduma 13.2.apakšpunktā tiesa atzinusi, ka laikā no 2012.gada 13.septembra, kad krava nodota tranzīta procedūrā un tās svars atbilstoši dokumentiem ir bijis 45 673 kg, līdz 2012.gada 14.septembrim, kad ir konstatēts bojājums un krava pārlieta citā cisternā, ir radies kravas iztrūkums 1059 kg.

No iepriekš minētā var secināt, ka preču iztūkums norādītajā apmērā ir noteikts 2012.gada 17.septembrī, kad, piedaloties muitas pārstāvim, veikts mērījums pārlietai cisternai, par ko arī attiecīgi ir sastādīts komercakts (*lietas 94.lapa*). Savukārt 2012.gada 18.septembrī krava izvesta tālāk uz Krieviju (*lietas 73.lapa*).

Tātad no minētā izriet, ka faktiski preces izņemšana no muitas uzraudzības ir notikusi pirms 2012.gada 21.septembra, kas savukārt nozīmē, ka nokavējuma naudas aprēķins būtu uzsākams ātrāk, nekā noteikts dienesta lēmumā un nekā to akceptējusi tiesa. Līdz ar to ir pieļauta tāda kļūda, kas pieteicējai radījusi labvēlīgākas sekas. Ievērojot to, ka nepastāv tādas nelabvēlīgas tiesiskās sekas (papildu maksājumu uzrēķins), kas radušās tieši pieļautās kļūdas rezultātā, tiesai nebūtu pamata lemt par lēmuma atcelšanu. Šādos apstākļos tiesai būtu jānonāk pie secinājuma, ka pieteikums ir noraidāms.

Ievērojot to, ka tiesas pieļautā kļūda nevarēja novest pie lietas nepareizas izspriešanas, sprieduma atcelšanai nav pamata.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 348.panta pirmās daļas 1.punktu un 351.pantu, Augstākā tiesa

**nosprieda**

atstāt negrozītu Administratīvās apgabaltiesas 2015.gada 27.oktobra spriedumu, bet valsts AS „Latvijas dzelzceļš” kasācijas sūdzību noraidīt.

Spriedums nav pārsūdzams.