



Latvijas Republikas tiesībsargs

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

ATZINUMS
pārbaudes lietā Nr.2026-67-26AHA
Rīgā

24.09.2026.

Nr. 6-6/54

[Perosnai A]
[e-pasta adrese]

Par iespējamo diskrimināciju autoceļu lietošanas nodevas piemērošanā

Tiesībsarga birojā 2026. gada 10. septembrī saņemts Jūsu iesniegums (reģistrēts ar Nr.3010; turpmāk - iesniegums), kurā Jūs lūdzat izvērtēt, vai Autoceļu lietošanas nodevas likumā noteiktais regulējums ir diskriminējošs attiecībā pret personām ar invaliditāti, jo neparedz šai personu grupai atbrīvojumu no nodevas. Tāpat iesniegumā Jūs norādat, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem¹ (turpmāk – Direktīva (ES) 2022/362) pieprasa Eiropas Savienības dalībvalstīm samazināt vai atcelt autoceļu nodevas vai lietošanas maksas transportlīdzekļiem, kurus izmanto vai kuri pieder personām ar invaliditāti, un vairākās Eiropas Savienības valstīs personas ar invaliditāti pilnībā atbrīvotas no autoceļu lietošanas nodevas. Attiecīgi iesniegumā paužat viedokli, ka Latvijas iestādes, pārņemot Direktīvas (ES) 2022/362 normas nacionālajā regulējumā, nav izpildījušas Direktīvas (ES) 2022/362 prasības.

Ņemot vērā izvērtējamā jautājuma sasaisti ar Eiropas Savienības tiesību pamatprincipiem un nepieciešamību veikt papildus izvērtējumu, pamatojoties uz Tiesībsarga likuma 24. panta otro daļu tika ierosināta pārbaudes lieta Nr.2026-67-26AHA.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris) [ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un \(ES\) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem](#).

I Faktiskie apstākļi

[1] No iesnieguma satura izriet, ka Jums ir piešķirta otrā invaliditātes grupa (kustību traucējumi). Jūsu īpašumā ir kravas automašīna Renault Master, kuru izmantojat personiskām vajadzībām. 2026.gada 7.augustā Jūs saņēmāt informāciju no Valsts policijas par soda piemērošanu administratīvā pārkāpuma lietā saistībā ar nenomaksātu autoceļu lietošanas nodevu, pārvietojoties ar Jums piederošo kravas automašīnu 5 km posmā [..].

[2] No iesnieguma neizriet, ka iesnieguma mērķis ir apstrīdēt piemēroto sodu administratīvā pārkāpuma lietā. No publiski pieejamās informācijas secināms, ka automašīna Renault Master neatkarīgi no tās konfigurācijas veida pirmšķietami atrodas Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2.panta pirmās daļas tvērumā, savukārt administratīvā pārkāpumā lietā norādītais ceļa posms, kuru Jūs izmantojāt, atbilstoši ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1.pielikuma 30.punktam ir valsts galveno un reģionālo autoceļu posms, par kuru lietošanu maksājama nodeva.

[3] Sekojoši iesniegumā netiek apstrīdēts esošā regulējuma pārkāpuma konstatēšanas fakts, bet gan pats Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredzētais regulējums, jo tas neparedz atbrīvojumus no autoceļu lietošanas nodevas gadījumos, kad šīs nodevas objektu (kravas automašīnu) izmanto vai tas pieder personai ar invaliditāti.

[4] Šajā saistībā iesniegums atsaucas uz Direktīvas (ES) 2022/362), proti, tās 16.apsvērumu, kas paredz, ka "Iespēja izmantot ceļus, uz kuriem attiecas ceļu lietošanas maksas, piemēram, autoceļus, tuneļus vai tiltus, tā vietā, lai noslogotu vietējos ceļus, var būt svarīga personām ar invaliditāti. Lai personām ar invaliditāti bez papildu administratīvā sloga ļautu izmantot ceļus, uz kuriem attiecas ceļu lietošanas maksas, dalībvalstīm būtu jāļauj atbrīvot transportlīdzekļus, kas pieder personām ar invaliditāti, no pienākuma maksāt ceļa nodevu vai lietošanas maksu." un 7.panta devītās daļas c) punktu, kas paredz, ka "Dalībvalstis var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām (...) jebkuru transportlīdzekli, kuru izmanto vai kurš pieder personai ar invaliditāti", uzskatot, ka šāda atbrīvojuma neesamība Latvijā personām ar invaliditāti pirmšķietami pārkāpj Direktīvas (ES) 2022/362) prasības, kā arī atzīmējot, ka citās Eiropas Savienības dalībvalstīs šāds atbrīvojums personām ar invaliditāti ir paredzēts.

II Tiesiskais regulējums

[5] Eiropas Savienības tiesībās direktīvām ir īpaša loma un nozīme. Direktīvas ir viens no sekundārajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem un to tiesisko statusu un piemērojamību nosaka

Līgums par Eiropas Savienības darbību² (turpmāk – LESD). Saskaņā ar LESD 288.pantu direktīvas ir saistošas tām dalībvalstīm, kurām tās adresētas, tās uzliek saistības attiecībā uz sasniedzamo rezultātu, taču attiecībā uz konkrētā rezultāta sasniegšanas veidu, direktīvas ļauj dalībvalstu iestādēm noteikt to īstenošanas formas un metodes. Proti, direktīvas uzliek dalībvalstīm pienākumu sasniegt konkrētu identificējamu rezultātu noteiktā direktīvā paredzētajā laika termiņā, bet atstāj dalībvalstīm rīcības brīvību pašām izvēlēties, kādi līdzekļi un pasākumi ir piemērotākie šo mērķu un rezultātu sasniegšanai, ņemot vērā konkrētās dalībvalsts nacionālās tiesību sistēmas uzbūvi un īpatnības.

[6] Direktīvas (ES) 2022/362 piemērošanas tvērums ir noteikts šīs direktīvas 1.pantā. Proti, tā attiecas uz transportlīdzekļu nodokļiem, ko uzliek smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kā arī transportlīdzekļiem uzliktajām autoceļu nodevām un lietošanas maksām. Tādējādi, Direktīvas (ES) 2022/362 tvērums ir plašāks par autoceļu lietošanas nodevas administrēšanu, jo šī direktīva attiecas uz nodokļiem un nodevām, kas tiek uzlikti saistībā ar ceļu infrastruktūras lietošanu kopumā.

[7] Atbilstoši Eiropas Savienības oficiālajā tiesību aktu vietnē [EUR-Lex publiskotajai informācijai](#) par Direktīvas (ES) 2022/362 transponēšanu Latvijas Republikā, Direktīvas (ES) 2022/362 prasības ir pārņemtas piecos tiesību aktos – Autopārvadājumu likumā, Ceļu satiksmes likumā, Autoceļu lietošanas nodevas likumā (ar grozījumiem), Publiskās un privātās partnerības likumā un Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā.

III Vērtējums

[8] Iesnieguma izvērtēšanā būtiski ir apskatīt ne tikai Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredzēto regulējumu, bet apskatīt Direktīvas (ES) 2022/362 transponēšanu kopumā, tai skaitā, ņemot vērā direktīvu kā sekundāro tiesību aktu vietu Eiropas Savienības tiesību sistēmā.

[9] Attiecībā uz iesniegumā īpaši atzīmēto Direktīvas (ES) 2022/362 16.apsvērumu, ir jāatzīmē, ka “apsvērumu sadaļa”, kas tiek iekļauta direktīvu ievaddaļās, nesatur dalībvalstīm juridiski saistošas normas, bet šīs sadaļas mērķis ir palīdzēt pareizi saprast un iztulkot normas, kas ir iekļautas pamattekstā.

[10] Savukārt attiecībā uz Direktīvas (ES) 2022/362 pamattekstu, konkrēti 7.panta devītās daļas c) punktu un no tā izrietošajām prasībām, ir atzīmējams, ka normas teksts ir formulēts tādā veidā,

² [Līguma par Eiropas Savienības darbību konsolidētā versija.](#)

ka tas neuzliek dalībvalstīm imperatīvu pienākumu pilnībā vai daļēji atbrīvot transportlīdzekļus, kas pieder personām ar invaliditāti, no pienākuma maksāt ceļa nodevu, lietošanas maksu vai citus ar ceļu infrastruktūru saistītos nodokļus vai nodevas, bet atstāj šāda atbrīvojuma paredzēšanu dalībvalstu ieskatā. Uz šādu Direktīvas (ES) 2022/362 7.panta devītās daļas c) punkta satura interpretāciju norāda arī pašas normas teksts, piemērojot tam gramatisko interpretācijas metodi - proti, "dalībvalstis var" salīdzinājumā ar citiem citviet Direktīvas (ES) 2022/362 tekstā izmantotajiem formulējumiem, kas ir izteikti imperatīvā veidā, piemēram, "dalībvalstis nosaka"³, "dalībvalstis precizē"⁴, "dalībvalstis veic"⁵ u.c.

[11] Ievērojot iepriekš minēto, proti, Direktīvas (ES) 2022/362 mērķi, tekstā ietvertā dalībvalstīm adresētā aicinājuma gramatisko formulējumu un interpretāciju, kā arī dalībvalstīm ar LESD 288.pantu piešķirto rīcības brīvību direktīvu ieviešanā, secināms, ka, ieviešot Direktīvu (ES) 2022/362, Latvija ir rīkojusies tai atvēlētās rīcības brīvības ietvaros un no direktīvas normām neizriet obligāta vai imperatīva prasība noteikt nacionālajā regulējumā pilnu vai daļēju atbrīvojumu no autoceļu lietošanas nodevas piemērošanas transportlīdzekļiem, kuri pieder vai kurus izmanto personas ar invaliditāti.

[12] Tai pašā laikā ir jāatzīmē, ka Autoceļu lietošanas nodevas likums nav vienīgais tiesību akts, ar kuru tika pārņemta Direktīva (ES) 2022/362 (skat. 7.rindkopu iepriekš). Šajā sakarā īpaši jāizceļ Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likuma normas. Proti, saskaņā ar šī likuma 6.panta pirmās daļas 1.punktu no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa nomaksas var atbrīvot vienu M1 vai N1 kategorijas automobili, motociklu, triciklu vai kvadriciklu, kurš ir reģistrēts personai ar invaliditāti īpašumā, turējumā vai valdījumā. Tādējādi secināms, ka Latvija ir izvēlējusies noteikt atsevišķus ceļa infrastruktūru lietošanas maksas atbrīvojumus un atvieglojumus, kā to dalībvalstīm rekomendē Direktīvas (ES) 2022/362 7.panta devītās daļas c) punkts, un šie atbrīvojumi attiecas uz transportlīdzekļa ekspluatāciju, nevis autoceļu lietošanu.

[13] Tāpat iesniegumā ir norādīts, ka vairākās Eiropas Savienības dalībvalstīs personas ar invaliditāti ir atbrīvotas no autoceļu lietošanas nodevas. Šī informācija apstiprina iepriekš atzīmēto valstu plašo rīcības brīvību direktīvu kā sekundāro Eiropas Savienības tiesību aktu transponēšanā nacionālajās

³ Direktīvas (ES) 2022/362 7a.panta otrā daļa.

⁴ Direktīvas (ES) 2022/362 7da.panta otrā daļa.

⁵ Direktīvas (ES) 2022/362 7ga.panta pirmā daļa.

tiesību sistēmās, jo Latvijas gadījumā valsts ir izvēlējusies paredzēt atbrīvojumus no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, citās valstīs atbrīvojumi ir sasaistīti ar autoceļu lietošanas nodevām. Savukārt, piemēram, Igaunijas Republikas regulējums neparedz personām ar invaliditāti atbrīvojumu no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa,⁶ un neparedz arī atvieglojumus vai atbrīvojumus no autoceļu lietošanas nodevām.

[14] Šādas atšķirības dalībvalstu pieejās pirmšķietami varētu būt saistāmas ar to, ka transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un autoceļu lietošanas nodevas mērķis primāri ir veicināt efektīvāku un videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi un ekspluatēšanu. Savukārt atvieglojumi, atbrīvojumi un atbalsts dažādām sociālajām grupām, tai skaitā, personām ar invaliditāti, var tikt noteikti citos normatīvajos aktos, piemēram, paredzot iespēju saņemt invalīdu stāvvietu izmantošanas karti, valsts sociālo pabalstu transporta izdevumu kompensēšanai personām ar invaliditāti, kurām ir apgrūtināta pārvietošanās, valsts atbalstu personai ar invaliditāti tās izmantotā transportlīdzekļa pielāgošanai u.c. Valsts atbalstu transportlīdzekļa pielāgošanai administrē Sociālās integrācijas valsts aģentūra, pamatojoties uz Veselības un darbspēju ekspertīzes komisijas izziņu, kurā detalizēti tiek izvērtēts katras personas individuālais gadījums un ar piešķirto invaliditāti objektīvi saistīto transportlīdzekļa pielāgojumu nepieciešamība. Atzīmējams, ka šajā gadījumā pielāgojamā transportlīdzekļa veidu nosaka Veselības un darbspēju ekspertīzes komisija, nevis pati persona.

[15] Visbeidzot, attiecībā uz to, vai esošais Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredzētais regulējums ir diskriminējošs pret personām ar invaliditāti, vēršam uzmanību uz sekojošo. Saskaņā ar Satversmes 91.pantu "Visi cilvēki Latvijā ir vienlīdzīgi likuma un tiesas priekšā. Cilvēka tiesības tiek īstenotas bez jebkādas diskriminācijas." Satversmes 91.panta otrajā teikumā ir ietverts diskriminācijas aizlieguma princips, kura mērķis ir novērst iespēju, ka demokrātiskā un tiesiskā valstī, pamatojoties uz kādu nepieļaujamu kritēriju, tiktu ierobežotas personas pamattiesības. Konkrēti nepieļaujamie diskriminācijas kritēriji Satversmes 91.panta otrajā teikumā nav uzskaitīti – tie normas tvērumā ir "jāielasa", izmantojot Latvijas tiesību sistēmu un starptautiskās cilvēktiesības.

[16] Citiem vārdiem sakot, diskriminācija ir situācija, kurā cilvēki bez objektīva un saprātīga pamata piedzīvo atšķirīgu attieksmi, jo pieder kādai konkrētai personu grupai, kuru raksturo noteikts diskriminācijas kritērijs - visbiežāk diskriminācija ir saistīta ar dzimumu, rasi vai etnisko izcelsmi, invaliditāti, vecumu vai reliģiju, un tās rezultātā cilvēks tiek atstumts vai izslēgts, un viņam tiek

⁶ [Motor Vehicle Tax Act](#) (01.01.2025), § 15. Exemption from motor vehicle tax.

liegtas tiesības.⁷ Lielākajā daļā gadījumu diskriminācijas kritēriji ir tādi, kas pēc savas būtības ir pastāvīgi un ir objektīvi nemainīgi, proti, tie raksturo un piemīt personai noteiktā vai visā tās dzīves posmā, un nav brīvi maināmi pēc personas izvēles.

[17] Ņemot vērā iesniegumā ietvertos apsvērumus, secināms, ka iesniegumā aprakstītās situācijas pamatā ir nevis personas invaliditāte, bet gan personas izmantotais transportlīdzekļa veids. Proti, tiesiskais regulējums (atšķirīga attieksme) attiecībā uz personu grupu, kuru raksturo tāda grupas vienojošā pazīme jeb kritērijs kā "invaliditāte" šīs grupas ietvaros neatšķirsies attiecībā uz pašu pazīmi (invaliditāti), bet gan atkarībā no tā, vai personas ar invaliditāti īpašumā, turējumā vai valdījumā esošais transportlīdzeklis ir kravas automobilis, vieglais automobilis, vai cits Ceļu satiksmes likumā definētais transportlīdzekļa veids. Savukārt tāds kritērijs kā "transportlīdzekļa veids" nav ielasāms starp Satversmes 91.panta otrajā teikumā aizsargātajiem nepieļaujamajiem kritērijiem. Tāpat jāatzīmē, ka autoceļu lietošanas nodevas piemērošanai ir jākonstatē pats kravas automobiļa izmantošanas fakts, nevis šī transportlīdzekļa izmantošanas mērķis, jo ne Direktīva (ES) 2022/362, ne Autoceļu lietošanas nodevas likums nepieprasa, lai konkrētais kravas transportlīdzeklis tiktu izmantots komerciāliem mērķiem, nevis personiskām vajadzībām.

Secinājumi

Pārbaudes lietā izvērtētais regulējums neapstiprina, ka Latvija, pārņemot Direktīvu (ES) 2022/362 un neparedzot personu ar invaliditāti īpašumā vai lietošanā esošu kravas automobiļu atbrīvojumus no autoceļu lietošanas nodevas, nav ievērojusi no Eiropas Savienības tiesībām izrietošās prasības, savukārt Satversmes 91.panta otrajā teikumā paredzētā diskriminācijas aizlieguma principa tvērums nav attiecināms uz tādu kritēriju kā "transportlīdzekļa veids" vai "transportlīdzekļa lietošana vai atrašanās īpašumā", neatkarīgi no šī transportlīdzekļa izmantošanas mērķa (privāts vai komerciāls) vai pārvietošanās maršruta.

Ar šo atzinumu pārbaudes lieta Nr.2026-67-26AHA tiek pabeigta, nekonstatējot pārkāpumu.

Ar cieņu
tiesībsardze

Karina Palkova

⁷ Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VIII nodaļa. Cilvēka pamattiesības, Rīga, Latvijas Vēstnesis. 98.lpp.