**Pašvaldības ceļš**

1. Pašvaldības ceļš ir publiska lieta, kas kalpo ne tikai tam, lai piekļūtu atsevišķiem īpašumiem, bet daudz plašākām interesēm: vietējās administratīvās teritorijas iedzīvotāju vajadzībām, valsts un pašvaldības interesēm. Apsverot, vai ir pamats atņemt jau esošam pašvaldības ceļam šāda ceļa statusu (jeb slēgt pašvaldības ceļu), ir jāņem vērā ne tikai personu, kuru īpašuma tiesības tiek ierobežotas, intereses, bet arī tas, vai ar ceļa slēgšanu netiks pārkāptas intereses, kuru dēļ pašvaldības ceļš šādu statusu ir ieguvis un ticis ietverts vietējā teritorijas plānojumā.
2. No Zemes pārvaldības likuma 8.panta pirmās un otrās daļas izriet priekšnoteikumi, kas konstatējami, lai atzītu, ka konkrētais ceļš ir pašvaldības ceļš (koplietošanas ceļš). Tādējādi, lai konstatētu, vai ceļš ir pašvaldības ceļš, ir jāizpildās konkrētiem kritērijiem: 1) likuma spēkā stāšanās dienā ceļš ir reģistrēts kā pašvaldības ceļš, 2) ceļš iekļauts pašvaldības bilancē. Savukārt, ja šiem kritērijiem atbilstošs ceļš ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, tas ir koplietošanas ceļš. Ceļš, kas atbilst iepriekš minētajiem kritērijiem, ir uzskatāms par pašvaldības ceļu, tas ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts un rada apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas.
3. Lai arī no Zemes pārvaldības likuma 8.panta ceturtās daļas izriet, ka koplietošanas ceļš kā inženierbūve jāreģistrē kadastra informācijas sistēmā. Taču ceļa statusu pašu par sevi nosaka šā likuma 8.panta pirmā un otrā daļa un ieraksta esība vai neesība kadastra informācijas sistēmā nav izšķiroša, lai konstatētu inženierbūves piederību.

**Latvijas Republikas Senāta
Administratīvo lietu departamenta
2023.gada 11.jūlija**

 **SPRIEDUMS
 Lieta Nr. A420298619, SKA-218/2023**

[ECLI:LV:AT:2023:0711.A420298619.10.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/510882.pdf)

Senāts šādā sastāvā: senatore referente Indra Meldere, senatori Ermīns Darapoļskis un Līvija Slica

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz [pers. A] pieteikumu par labvēlīga administratīvā akta izdošanu, ar kuru ceļam nekustamajos īpašumos [Nosaukums A] un [Nosaukums B] atceltu pašvaldības ceļa statusu, sakarā ar [pers. A] kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2021.gada 4.oktobra spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Pieteicējam [pers. A] pieder nekustamais īpašums [Nosaukums A] Smārdes pagastā un [Nosaukums B], Apšuciems, Engures pagastā, Engures novadā (pēc administratīvi teritoriālās reformas – Tukuma novadā). Pieteicēja nekustamos īpašumus šķērso pašvaldības ceļu sarakstā reģistrēts ceļš Nr. A-26 „Apšuciema šoseja-Svītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja”.

Pieteicējs vairākkārt vērsās Engures novada pašvaldībā ar iebildumiem pret pašvaldības ceļa statusa noteikšanu minētā ceļa posmam, kas atrodas pieteicēja nekustamajos īpašumos (turpmāk – strīdus ceļš), lūdzot to atcelt. Ar Engures novada domes 2019.gada 17.oktobra lēmumu (prot.Nr. 11 p. 24) (turpmāk – domes lēmums) pieteicēja lūgums noraidīts.

Pieteicējs vērsās Administratīvajā rajona tiesā.

[2] Administratīvā apgabaltiesa, izskatījusi lietu apelācijas kārtībā, ar 2021.gada 4.oktobra spriedumu pieteikumu noraidīja. Spriedums pamatots ar turpmāk minētajiem argumentiem.

[2.1] Ne likums „Par zemes reformu Latvijas Republikas lauku apvidos”, ne citi normatīvie akti nerisināja situāciju, kad lauku zemju īpašuma tiesisko attiecību pārkārtošanas rezultātā zeme zem pagasta ceļa, kas kalpo publiskai lietošanai, nonāca privātpersonas īpašumā. 2015.gada 1.janvārī stājās spēkā Zemes pārvaldības likums, kas citstarp pēc zemes reformas pabeigšanas regulē jautājumus par zemes izmantošanu un risina kļūdas, kas pieļautas zemes reformas laikā. Izskatāmās lietas faktiskie un tiesiskie apstākļi atbilst Zemes pārvaldības likuma 8.pantā paredzētajai situācijai. Ceļš „Apšuciema šoseja-Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja”, kura posms atrodas uz pieteicēja zemes, ir iekļauts pašvaldības bilancē un reģistrēts kā pašvaldības ceļš līdz Zemes pārvaldības likuma spēkā stāšanās dienai, atbilstoši teritorijas plānojumam ceļš „Apšuciema šoseja-Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa. Līdz ar to saskaņā ar Zemes pārvaldības likuma 8.panta otro daļu tas ir koplietošanas ceļš, kurš ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts, kas pieder pašvaldībai un rada īpašuma apgrūtinājumu pieteicēja zemes vienībai, uz kuras tas atrodas.

[2.2] Pieteicējs nepamatoti norāda, ka strīdus ceļa piederību pašvaldībai var pierādīt ar tā reģistrāciju Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā (turpmāk – kadastra informācijas sistēma) un zemesgrāmatā. Pašvaldības iesniegtais pierādījums – pašvaldības lēmums par pagasta ceļa iekļaušanu pašvaldības bilancē – norāda, ka pašvaldība var apliecināt strīdus inženierbūves pastāvēšanu pašvaldības bilancē, kas atbilstoši likuma „Par nekustamā īpašuma ierakstīšanu zemesgrāmatā” 36.panta pirmās daļas 6.punktam var kalpot par tiesisku pamatu būves reģistrēšanai zemesgrāmatā.

[2.3] Nav pamata strīdus ceļu atzīt par māju ceļu likuma „Par autoceļiem” izpratnē. Lietā nav pierādījumu, ka, zemes reformas laikā nododot īpašumā zemesgabalus [Nosaukums A], [Nosaukums C] un [Nosaukums D], kas tagad veido pieteicēja nekustamos īpašumus, privatizēts tika arī strīdus ceļš, kas atrodas minētajos zemesgabalos. Kā pieteicēja īpašuma tiesību apstiprinošs nav ņemams vērā fakts, ka 1996.gadā pieteicējs patvaļīgi pārbūvēja strīdus ceļa posmu, izmainot tā novietojumu.

[2.4] Privātpersonas īpašuma tiesību aizskāruma pieļaujamība izsvērta, likumdevējam pieņemot Zemes pārvaldības likuma 8.pantā ietverto regulējumu. Apgabaltiesa nesaskata kļūdas šajā vērtējumā.

[2.5] Pieteicēja argumenti, ka strīdus ceļa publiskā lietošana apdraud pieteicēja ģimenes, mājdzīvnieku veselību un dzīvību transportlīdzekļu ātrās pārvietošanās dēļ, attiecas uz ceļa satiksmes organizāciju. Pieteicējam ir tiesības vērsties pašvaldībā ar lūgumu izvietot attiecīgas ceļa zīmes un atteikuma gadījumā vērsties tiesā. Tāpat pieteicējs var vērsties tiesā, ja pašvaldības ceļa nepienācīgas uzturēšanas dēļ pieteicējam radušies zaudējumi. Taču pieteicēja iebildumi par nepilnībām pašvaldības darbā saistībā ar ceļa uzturēšanu vai ieguldījumu veikšanu nevar ietekmēt secinājumu par strīdus ceļa tiesisko statusu.

[3] Pieteicējs par Administratīvās apgabaltiesas spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību, norādot turpmāk minēto.

[3.1] Pieteicējam netika prasīta atļauja un viņš netika informēts par publiska statusa noteikšanu pieteicējam piederošajam strīdus ceļam.

[3.2] Strīdus ceļam noteiktais koplietošanas ceļa statuss būtiski ierobežo Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 105.pantā un Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas Pirmā protokola 1.pantā garantētās pieteicēja tiesības uz īpašumu.

[3.3] Tiesa nepareizi piemērojusi Zemes pārvaldības likuma 8.panta pirmo un otro daļu, no kā izriet vairāki kumulatīvi priekšnoteikumi, lai ceļam varētu noteikt koplietošanas ceļa statusu un to varētu kvalificēt kā privātpersonas zemes vienības apgrūtinājumu.

Pirmkārt, ceļam līdz Zemes pārvaldības likuma spēkā stāšanās dienai jābūt reģistrētam kā pašvaldības ceļam un iekļautam pašvaldības bilancē, reģistrētam pašvaldības ceļu un ielu reģistrā. Otrkārt, tam ir jābūt vienotai pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļai. Treškārt, atbilstoši zemesgrāmatas ierakstiem zemei zem ceļa jāpieder privātpersonai. Ceturtkārt, ceļam jābūt patstāvīgam nekustamā īpašuma objektam, kas pieder pašvaldībai. Visbeidzot ceļam kā pašvaldībai piederošai inženierbūvei jābūt reģistrētam kadastra informācijas sistēmā. Tas izriet no Ministru kabineta 2009.gada 15.septembra noteikumu Nr. 1052 „Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība”, kas bija spēkā jau pirms Zemes pārvaldības likuma spēkā stāšanās, un Ministru kabineta 2017.gada 27.jūnija noteikumu Nr. 361 „Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība” 1. un 2.punktā paredzētā, ka ceļu varēja reģistrēt kā pašvaldības ceļu, ja konstatē, ka tas ir pašvaldības īpašumā esoša satiksmei paredzēta kompleksa inženierbūve apdzīvotā vietā. Tas norādīts arī VSIA „Latvijas Valsts ceļi” 2021.gada 1.aprīļa vēstulē Nr. 1.1/4469.

[3.4] Tā kā strīdus ceļš kā inženierbūve nav ierakstīts kadastra informācijas sistēmā un nav neviena pierādījuma, ka šāda inženierbūve eksistē, ka to ir būvējusi pašvaldība un ka šī būve nodota ekspluatācijā, uzskatāms, ka nekustamie īpašumi nav apgrūtināti ar koplietošanas ceļu. Ja pašvaldība nevar pierādīt inženierbūves eksistenci, secināms, ka tāda būve neeksistē. Līdz ar to tiesa ir pārkāpusi principu, ka konkrēts īpašuma aprobežojums jāpierāda tam, kurš uz to atsaucas, savukārt īpašniekam nav pienākuma pierādīt sava īpašuma neaprobežotību. Pat ja uzskata, ka ceļa posms ir inženierbūve, šī būve atbilstoši Civillikuma 968.pantam pieder pieteicējam. Tā kā atbilstoši Civillikuma 1130.pantam ar servitūtiem iespējams apgrūtināt vienīgi privātpersonu nekustamos īpašumus, servitūta atzīmes, kas attiecas uz pieteicēja īpašumā ietilpstošo ceļu, pierāda, ka šis ceļš ir privāts.

[3.5] Tiesa nav ievērojusi Administratīvā procesa likuma 5.pantā nostiprināto privātpersonas tiesību ievērošanas principu un Administratīvā procesa likuma 150.pantu, jo noteikusi pieteicējam augstāku pierādīšanas standartu kā pašvaldībai, norādot, ka pieteicējam jāpierāda ceļa piederība.

[3.6] Tiesa nepareizi iztulkojusi likuma „Par autoceļiem” 3.panta otro daļu. Tiesa norādīja, ka strīdus ceļš nevar būt māju ceļš, jo tas savieno citus augstāka līmeņa ceļus. Vienlaikus tiesa konstatējusi, ka pieteicējam pieder tikai daļa no ceļa. Tā kā ceļa posms nesavieno augstāka līmeņa ceļus, tad tas var būt māju ceļš likuma „Par autoceļiem” izpratnē. Turklāt likuma „Par autoceļiem” 3.panta otrā daļa nav pietiekams pamats tiesību uz īpašumu ierobežošanai.

[3.7] Pieteicējs ir piešķīris ceļa servitūta tiesības visiem īpašumiem, kuriem nevar piekļūt citādi, kā tikai pa strīdus ceļu. Tādējādi sabiedrības interešu ievērošana jau ir nodrošināta. Līdz ar to leģitīmo mērķi – sabiedrības interešu nodrošināšana – bija iespējams sasniegt ar saudzējošākiem līdzekļiem. Publisku statusu ceļam drīkst piešķirt tikai tad, ja tas absolūti nepieciešams nenoteiktam personu lokam. Ja ceļš nepieciešams konkrētām personām, šis jautājums risināms ar servitūta institūta palīdzību.

[3.8] Pieteicējs vēlas remontēt un labiekārtot strīdus ceļu, ko nevar īstenot ceļam noteiktā publiskā statusa dēļ. Savukārt pašvaldība skaidri paudusi viedokli, ka ceļu neremontēs naudas trūkuma dēļ. Ceļš sadala pieteicējam piederošo īpašumu divās daļās. Pašvaldība vairākkārt atteikusi ceļa zīmes „Dzīvojamā zona” uzstādīšanu. Tā kā atļautais pārvietošanās ātrums ir 90 km/h, pieteicēja ģimenes locekļu, ciemiņu, kā arī mājdzīvnieku veselība un dzīvība ir apdraudēta.

**Motīvu daļa**

[4] Lietā ir strīds, vai ceļa „Apšuciema šoseja-Svītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” posmam, kas šķērso pieteicējam piederošos nekustamos īpašumus, ir pamats atcelt pašvaldības ceļa statusu.

[5] Ceļu un ielu būvniecība, rekonstruēšana un uzturēšana saskaņā ar likuma „Par pašvaldībām” 15.panta pirmās daļas 2.punktu (redakcijā, kāda bija spēkā domes lēmuma pieņemšanas brīdī) ir viena no pašvaldības autonomajām funkcijām. Likuma „Par pašvaldībām” 77.panta pirmajā daļā noteikts, ka pašvaldības īpašums ir nodalīts no valsts īpašuma un citu tiesību subjektu īpašuma. Pašvaldības pārvalda, lieto savu īpašumu un rīkojas ar to likumā noteiktajā kārtībā. Saskaņā ar šā panta otro daļu pašvaldības īpašums izmantojams attiecīgās administratīvās teritorijas iedzīvotāju vajadzību apmierināšanai, gan nododot to publiskā lietošanā (ceļi, ielas, laukumi, parki), gan veidojot iestādes un pašvaldības kapitālsabiedrības, kas nodrošina iedzīvotāju tiesības un sniedz tiem nepieciešamos pakalpojumus (pārvaldes iestādes, sociālās un veselības aprūpes, izglītības, kultūras, sporta un citas iestādes).

Šādu pašvaldības autonomo funkciju un rīcību ar pašvaldības mantu iedzīvotāju interesēs paredz arī pašreiz spēkā esošā Pašvaldību likuma 4.panta pirmās daļas 3.punkts un 73.pants.

No minētā izriet, ka pašvaldības ceļu būvniecībai, uzturēšanai un rekonstruēšanai jānotiek vietējās administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēs, pašvaldība ar šo īpašumu var rīkoties likumā noteiktā kārtībā.

[6] Senāts jau 2007.gada 14.maija spriedumā lietā Nr. SKA-193/2007 ir vērtējis, kādā kārtībā būtu iespējama pašvaldības ceļa slēgšana. Tā kā tiesiskais regulējums šajā jautājumā pēc būtības nav mainījies, tad ir izmantojama tiesību normu interpretācija, kas norādīta minētajā Senāta spriedumā.

Likuma „Par autoceļiem” (redakcijā, kāda bija spēkā domes lēmuma pieņemšanas brīdī) normas regulē autoceļu lietošanu, pārvaldi, aizsardzību un attīstību. Likuma „Par autoceļiem” 3.panta pirmā daļa noteic, ka visi Latvijas autoceļi pēc to nozīmes iedalāmi valsts autoceļos, pašvaldību ceļos, komersantu ceļos un māju ceļos. Saskaņā ar likuma 4.pantu pašvaldību ceļi un to zemes ir attiecīgo pašvaldību īpašums.

Likuma „Par autoceļiem” 5.pants savukārt noteic autoceļu lietošanas tiesības. No minētā panta izriet, ka pašvaldības autoceļu, ja vien nav noteikts aizliegums, ir atļauts lietot jebkuram. Saskaņā ar šo pantu aizliegumu vai ierobežojumu var noteikt tikai uz laiku, sakarā ar konkrētiem apstākļiem, kuru dēļ ceļa lietošana nav pieļaujama ceļa, klimatisko vai citu bīstamu apstākļu dēļ. Līdzīgs regulējums attiecībā uz ceļa pārvaldītāja tiesībām slēgt satiksmi ir ietverts Ceļu satiksmes likuma 8.pantā. Pašvaldības autoceļa galīgas slēgšanas iespēja šajos likumos nav reglamentēta.

Likuma „Par autoceļiem” 11.pantā noteikts, ka autoceļu attīstību plāno Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, ievērojot ekonomiskās, ekoloģiskās un sociālās attīstības tendences, valsts un pašvaldību intereses. Autoceļu projektus izstrādā un saskaņo būvnoteikumos un būvnormatīvos paredzētajā kārtībā. 25.pants sīkāk noteic, ka autoceļu projektēšana un būvniecība notiek saskaņā ar ceļu tīkla attīstības shēmām, kuras izstrādā un apstiprina Satiksmes ministrija. Minētās normas (to tiešais teksts) ir vērstas uz jaunu autoceļu būvniecību, plānojot tos kontekstā ar citām valsts attīstības tendencēm, taču no normām var izdarīt plašāku secinājumu, ka autoceļu daudzumam un esamībai noteiktās vietās, tātad arī ceļu likvidēšanai, vajadzētu būt skatāmam saistībā ar citām valsts attīstības tendencēm, valsts un pašvaldības interesēm (*Senāta 2007.gada 14.maija sprieduma lietā Nr.*[*SKA-193/2007*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/8802.pdf) *14. un 15.punkts*).

Ceļu ierīkošana vai slēgšana ir skatāma saistībā ar teritorijas plānošanas tiesisko regulējumu, uz ko norāda arī iepriekš minētās likuma „Par autoceļiem” normas. Teritorijas plānošana ir pašvaldības būtiska autonomijas izpausme, kas prasa kompleksu pašvaldības teritorijas attīstības apsvēršanu, noskaidrojot un saskaņojot dažādas sabiedrības intereses. Turklāt tas ietver arī politisku apsvērumu izdarīšanu pašvaldības teritorijas turpmākās attīstības jautājumos. Infrastruktūras izveidošana ir viens no būtiskajiem jebkuras teritorijas attīstības faktoriem. Tai skaitā, ceļa esamība vai neesamība konkrētā teritorijā, turklāt arī noteiktas nozīmes un izmantošanas veida ceļa esamība nesaraujami ir saistīta ar šīs teritorijas izmantošanas iespējām. Tas redzams arī no likuma „Par autoceļiem” 11.panta, kur autoceļu plānošanas jomā īpaši noteikta valsts kā attīstības plānotājas un interešu saskaņotājas loma (*turpat, 16.-18.punkts*).

Minētajā lietā Senāts ir arī atzinis, ka pašvaldības teritorijas plānojumi (arī to grozījumi), kas tiek pieņemti teritorijas plānošanas procesā, atbilstoši Teritorijas plānošanas likuma 7.panta sestās daļas 2.punktam (pašreiz – Teritorijas attīstības plānošanas likuma 25.panta pirmā daļa) ir pašvaldības saistošie noteikumi, tas ir, ārējie normatīvie akti. Ievērojot iepriekš minēto, vispārīgi teritorijas plānojums ir priekšnoteikums individuālam lēmumam. Citiem vārdiem, individuāls lēmums jeb administratīvais akts par publiska ceļa faktisku ierīkošanu vai slēgšanu var tikt izdots uz attiecīgās teritorijas plānojuma jeb šāda normatīvā akta pamata. Tādējādi, lai mainītu publisko ceļu izvietojumu, būtu veicams teritorijas plānošanas process, kurā jebkurai personai ir tiesības izteikt savus priekšlikumus un iebildumus un sagaidīt, ka tās viedoklis tiek izvērtēts, noskaidrojot iesaistītās intereses un to nozīmību. Ceļa izveidošana vai likvidēšana vispirms tiek paredzēta normatīvajā aktā – pašvaldības saistošajos noteikumos, bet uz tā pamata var tikt pieņemts lēmums par konkrētā ceļa ierīkošanu vai likvidēšanu. Vienlaikus Senāts ir atzinis, ka iespējami izņēmuma gadījumi, proti, individuāla lēmuma par publiska ceļa ierīkošanu vai slēgšanu pieņemšana bez teritorijas plānojuma vai pretēji tam. Šāda individuāla lēmuma pieņemšanas nepieciešamība var izrietēt no augstāka juridiskā spēka tiesību normām, jo īpaši – Satversmē garantētajām pamattiesībām. Ja individuāla lēmuma nepieņemšanas gadījumā tiktu pārkāptas (tostarp nesamērīgi ierobežotas), piemēram, personu tiesības uz veselību, dzīvību, privātās dzīves neaizskaramību, īpašumu, pašvaldībai būtu pienākums izdot šādu individuālu lēmumu (administratīvo aktu) (*turpat, 23. un 26.punkts, Senāta 2011.gada 1.jūlija sprieduma lietā Nr.*[*SKA-216/2011*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/23567.pdf) *10.punkts*).

[7] Ievērojot minēto, Senāts vērš pieteicēja uzmanību, ka pašvaldības ceļš nekalpo tikai tam, lai piekļūtu atsevišķiem īpašumiem. Tādēļ pieteicēja kasācijas sūdzībā norādītais arguments, ka sabiedrības intereses tiek nodrošinātas ar servitūtu piešķiršanu visiem tiem īpašumiem, kuriem citādi nevar piekļūt, pats par sevi neapstiprina, ka pašvaldības ceļa statuss strīdus ceļam būtu atceļams. Pašvaldības ceļš ir publiska lieta, kas kalpo daudz plašākām interesēm: vietējās administratīvās teritorijas iedzīvotāju vajadzībām, valsts un pašvaldības interesēm.

Apgabaltiesa ir noskaidrojusi un atzinusi, ka strīdus ceļš nav māju ceļš atbilstoši likuma „Par autoceļiem” 3.pantam, kas noteic: māju ceļš nesavieno citus augstāka līmeņa ceļus. Ceļš „Apšuciema šoseja-Svītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” savieno divus augstāka līmeņa valsts vietējos ceļus – V1449 Valgums-Klapkalnciems un V1448 Milzkalne-Cērkste-Apšuciems. Tādējādi ir saskatāma konkrētā ceļa atbilstība plašākas sabiedrības vajadzību nodrošināšanai, un attiecīgi nepamatots ir pieteicēja arguments, ka strīdus ceļš nesavieno divus augstāka līmeņa ceļus. Pieteicējs neņem vērā, ka ceļa posms, kas atrodas uz pieteicēja īpašumiem, ir daļa no ceļa „Apšuciema šoseja-Svītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” un uz to nevar raudzīties atrauti no kopējā ceļa.

Līdz ar to, apsverot, vai ir pamats atņemt jau esošam pašvaldības ceļam šāda ceļa statusu (jeb slēgt pašvaldības ceļu), ir jāņem vērā ne tikai personu, kuru īpašuma tiesības tiek ierobežotas, intereses, bet arī tas, vai ar ceļa slēgšanu netiks pārkāptas intereses, kuru dēļ pašvaldības ceļš šādu statusu ir ieguvis un ticis ietverts vietējā teritorijas plānojumā.

[8] Pieteicējs kasācijas sūdzībā norādījis, ka apgabaltiesa nav pareizi interpretējusi tiesību normas, kas attiecas uz strīdus ceļa piederību. Pieteicējs uzskata, ka strīdus ceļam būtu atceļams pašvaldības ceļa statuss, jo ceļš pieder pieteicējam, nevis pašvaldībai.

[9] Zemes pārvaldības likuma 8.pantā (tā pamatredakcijā) bija noteikts: ja līdz šā likuma spēkā stāšanās dienai autoceļš reģistrēts kā pašvaldības vai valsts ceļš un iekļauts pašvaldības vai valsts bilancē, bet zeme zem ceļa zemesgrāmatā ierakstīta uz citas personas vārda, šī persona nedrīkst liegt pārvietošanos pa pašvaldības vai valsts ceļu. Valsts vai pašvaldība atbilstoši budžeta iespējām, bet ne vēlāk kā piecu gadu laikā no šā likuma spēkā stāšanās dienas vienojas ar zemes īpašnieku par zemes zem ceļa atsavināšanu un atsavina to saskaņā ar normatīvajiem aktiem par sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanu.

Redakcijā, kāda ir spēkā kopš 2018.gada 25.oktobra, Zemes pārvaldības likuma 8.pants noteic: ja līdz šā likuma spēkā stāšanās dienai autoceļš reģistrēts kā pašvaldības vai valsts ceļš un iekļauts pašvaldības vai valsts bilancē, bet zeme zem ceļa zemesgrāmatā ierakstīta uz privātpersonas vārda, šī persona nedrīkst liegt pārvietošanos pa pašvaldības vai valsts ceļu (panta pirmā daļa). Ja šā panta pirmajā daļā minētais autoceļš reģistrēts pašvaldības ceļu un ielu reģistrā un ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, tas ir koplietošanas ceļš vai iela. Koplietošanas ceļš vai iela ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts, kas pieder pašvaldībai un rada īpašuma apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas (panta otrā daļa).

Tādējādi, lai konstatētu, vai ceļš ir pašvaldības ceļš, ir jāizpildās šādiem kritērijiem: 1) likuma spēkā stāšanās dienā ceļš ir reģistrēts kā pašvaldības ceļš, 2) ceļš iekļauts pašvaldības bilancē. Savukārt, ja šiem kritērijiem atbilstošs ceļš ir vienota pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa, tas ir koplietošanas ceļš. Ceļš, kas atbilst iepriekš minētajiem kritērijiem, ir uzskatāms par pašvaldības ceļu, tas ir patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts un rada apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas.

No apgabaltiesas sprieduma redzams, ka tiesa ir pārbaudījusi, vai iepriekš minētās likumā noteiktās prasības ir izpildītas. Proti, apgabaltiesa ir konstatējusi, ka no lietā esošās Tukuma rajona Smārdes pagasta kartes un Smārdes pagasta ierīcības projekta redzams, ka strīdus ceļš ir pastāvējis vēl pirms zemes reformas ietvaros Smārdes pagastā tika pieņemti lēmumi par zemes privatizāciju, tostarp Smārdes pagasta padomes 1994.gada 13.jūlija lēmums par [Nosaukums A] māju zemes piešķiršanu pieteicējam īpašumā par samaksu. Ar Smārdes pagasta padomes 1998.gada 18.marta lēmumu ceļš „Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” 4,7 km garumā kā pagasta ceļš un pamatlīdzeklis tika uzņemts pašvaldības bilancē, un kopš 2001.gada 1.novembra ceļš „Apšuciema šoseja-Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” ir reģistrēts Smārdes pagasta pašvaldības autoceļu un ielu reģistrā. Līdz ar pašvaldības ceļu un ielu saraksta aktualizāciju 2018.gadā ceļš „Apšuciema šoseja-Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” atbilst pašvaldības B grupas ceļam. Ceļš „Apšuciema šoseja-Mazsvītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” kā pagasta ceļš bija iekļauts Smārdes pagasta teritorijas plānojumā 2006.–2018.gadam, šobrīd spēkā esošajā Engures novada teritorijas plānojumā 2013.–2025.gadam tas iekļauts kā pašvaldības ceļš. Atbilstoši teritorijas plānojumam ceļš ir vienotā pašvaldības ceļu tīkla sastāvdaļa.

Tādējādi strīdus ceļš kā pašvaldības ceļš ir reģistrēts jau pirms Zemes pārvaldības likuma spēkā stāšanās 2015.gadā. Līdz ar to apgabaltiesa ir konstatējusi visus no Zemes pārvaldības likuma 8.panta pirmās un otrās daļas izrietošos priekšnoteikumus, lai būtu pamats atzīt, ka strīdus ceļš ir pašvaldības ceļš (koplietošanas ceļš). Attiecīgi, kā tas iepriekš jau norādīts, tas ir pašvaldībai piederošs patstāvīgs nekustamā īpašuma objekts un rada apgrūtinājumu zemes vienībai, uz kuras tas atrodas.

[10] Pieteicējs izvirzījis papildu kritēriju, ka ceļam kā pašvaldībai piederošai inženierbūvei jābūt reģistrētam kadastra informācijas sistēmā. Ja pašvaldība inženierbūves eksistenci nevar pierādīt, secināms, ka tāda būve neeksistē.

Atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 8.panta ceturtajai daļai koplietošanas ceļu vai ielu reģistrē kadastra informācijas sistēmā normatīvajos aktos par kadastra objektu reģistrāciju un kadastra datu aktualizāciju noteiktajā kārtībā.

No minētās tiesību normas izriet, ka koplietošanas ceļš kā inženierbūve jāreģistrē kadastra informācijas sistēmā. Taču ceļa statusu pašu par sevi, kā tas iepriekš norādīts, nosaka šā likuma 8.panta pirmā un otrā daļa. Tas izriet arī no Zemes pārvaldības likuma grozījumu izstrādes materiālos (2018.gada 27.septembra grozījumi, kas stājās spēkā 2018.gada 25.oktobrī) attiecībā par grozījumiem likuma 8.pantā norādītā, uz ko savā spriedumā atsaukusies arī apgabaltiesa (*sprieduma 15.punkts un tajā norādītā atsauce uz* [*priekšlikumiem*](https://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/3C77070DA0C51873C22582FA003A212D?OpenDocument) *12.Saeimas likumprojekta Nr. 1079/Lp12 „Grozījumi Zemes pārvaldības likumā“ 3.lasījumam*). Proti, ar Zemes pārvaldības likuma 8.pantu ir noregulēta situācija, kāda ir radusies zemes reformas laikā, kad, atjaunojot īpašuma tiesības uz zemi vai piešķirot zemes īpašuma tiesības par samaksu, uz šīs zemes jau faktiski ir atradies pašvaldībai piederošs ceļš, bet zeme piešķirta personai. Līdz ar to pakāpeniski šī situācija ir sakārtojama, tostarp ceļš ir jāreģistrē kadastra informācijas sistēmā. Tomēr tas, ka pagaidām strīdus ceļš nav reģistrēts kadastra informācijas sistēmā kā pašvaldības ceļš pretēji pieteicēja uzskatam nenozīmē, ka pašvaldības ceļš kā inženierbūve neeksistē un tas nav atzīstams par koplietošanas ceļu, bet gan privātpersonai piederošu ceļu.

Senāts atzīst par pamatotu apgabaltiesas norādīto, ka likumdevējs nav paredzējis, ka tieši ieraksta esība vai neesība kadastra informācijas sistēmā būtu izšķiroša, lai konstatētu inženierbūves piederību. Apgabaltiesa pamatoti norādījusi, ka atbilstoši Nekustamā īpašuma valsts kadastra likuma 2.pantam likuma mērķis ir nodrošināt sabiedrību ar aktuālu kadastra informāciju par visiem valsts teritorijā esošajiem nekustamajiem īpašumiem, to objektiem, zemes vienības daļām un to īpašniekiem, tiesiskajiem valdītājiem, lietotājiem, nomniekiem. Atbilstoši minētā likuma 8.pantam aktuālo kadastra informāciju izmanto: 1) jauna nekustamā īpašuma veidošanai, nekustamā īpašuma objekta, zemes vienības daļas noteikšanai, kadastrālajai vērtēšanai; 2) īpašuma tiesību nostiprināšanai zemesgrāmatā; 3) nekustamā īpašuma attīstības un apsaimniekošanas plānošanai; 4) nekustamā īpašuma nodokļa administrēšanai; 5) ekonomiskās attīstības, teritoriju un vides aizsardzības plānošanai, zemes ierīcības darbu veikšanai, valsts statistiskās informācijas sagatavošanai; 6) citu informācijas sistēmu darbības nodrošināšanai. No minētā secināms, ka, lai arī likuma mērķis kopumā ir nodrošināt pieejamu aktuālo informāciju gan par nekustamā īpašuma objekta tehniskajiem datiem, gan šī objekta piederību un lietotāju, likumdevējs ir paredzējis konkrētas jomas, kurās kadastrā fiksētajām ziņām ir noteicošā pierādījuma spēks. Piemēram, kadastra informācijas sistēmā nostiprinātā informācija kalpo, lai pašvaldība varētu veikt nekustamā īpašuma nodokļa administrēšanu. Tas nozīmē, ka nekustamā īpašuma nodokļa apmērs un tā maksāšanas pienākums būs pakārtots tam, kādi dati ir reģistrēti kadastrā. Tomēr no minētā neizriet, ka attiecīgo datu fiksēšanas kadastra informācijas sistēmā mērķis būtu vērsts uz to, lai trešajām personām būtu pieejama informācija par to, kura persona ir atzīstama par konkrētās inženierbūves īpašnieku, kuras attiecīgā būvniecība varētu skart (*sal. Senāta 2017.gada 10.aprīļa lēmuma lietā Nr.*[*SKA-838/2017*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/376363.pdf) *19.punkts*). Arī citā lietā Senāts norādījis, ka pašvaldības ceļa kā inženierbūves reģistrācija kadastra informācijas sistēmā vien atspoguļo faktiski dabā esošo situāciju un nekādā veidā nemaina ziņas par pieteicēja īpašumā esošo zemes vienību, tostarp platību, ko aizņem servitūta ceļš (*sal**. Senāta 2017.gada 10.aprīļa rīcības sēdes lēmuma lietā Nr. SKA-257/2017 6.punkts*).

Tādējādi pieteicēja arguments, ka ceļam papildus Zemes pārvaldības likuma 8.panta pirmajā un otrajā daļā noteiktajam jābūt reģistrētam arī kadastra informācijas sistēmā, lai to atzītu par pašvaldībai piederošu ceļu, nav pamatots.

[11] Pieteicējs arī norādījis, ka īpašuma aprobežojums jāpierāda tam, kas norāda uz šāda aprobežojuma esību. Šaubu gadījumā uzskatāms, ka īpašums ir neaprobežots.

Šajā sakarā pieteicējs pamatoti ir norādījis, ka atbilstoši Civillikuma 1036.pantam īpašums dod īpašniekam vienam pašam pilnīgas varas tiesību par lietu, ciktāl šī tiesība nav pakļauta sevišķi noteiktiem aprobežojumiem. Vienlaikus Civillikuma 928.pantā noteikts: kaut gan īpašums var kā pēc privātas gribas, tā arī pēc likuma būt dažādi aprobežots, tomēr visi šādi aprobežojumi iztulkojami to šaurākā nozīmē, un šaubu gadījumā arvien pieņemams, ka īpašums ir neaprobežots. Pieteicējs arī atsaucies uz Senāta norādīto, ka konkrēts īpašuma aprobežojums (tā esamība un saturs) jāpierāda tam, kurš uz to atsaucas. Savukārt īpašniekam nav pienākuma pierādīt sava īpašuma neaprobežotību, kā arī to, ka viņš ar savu rīcību būtu pārkāpis īpašuma robežas vai aprobežojumus. Tādējādi Civillikuma 928.pants paredz izņēmumu no Civilprocesa likuma 93.panta pirmajā daļā ietvertā principa atbilstoši kuram, katrai pusei jāpierāda tie fakti, uz kuriem tie atsaucas kā savu prasījumu vai iebildumu pamatu (*Senāta 2016.gada 3.novembra sprieduma lietā Nr.*[*SKC-255/2016*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/287086.pdf) *11.punkts ar atsauci uz Grūtups A., Kalniņš E. Civillikuma komentāri. Trešā daļa. Lietu tiesības. Īpašums. Otrais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2002, 25., 26.lpp*.).

Tomēr Senāts jau iepriekš norādīja, ka atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 8.panta pirmajai un otrajai daļai pašvaldībai piederošs ceļš ir zemes, uz kuras tas atrodas, apgrūtinājums. Zemes īpašnieks nav tiesīgs liegt pārvietoties pa šādu ceļu ikvienam, kas to vēlas. Tādējādi pieteicēja īpašuma tiesību aprobežojums ir noteiks ar likumu. Apgabaltiesa ir konstatējusi, ka lietā ir pierādīts, ka ceļš, kas šķērso pieteicējam piederošo īpašumu, pieder pašvaldībai. Līdz ar to pretēji pieteicēja norādītajam lietā nav šaubu par to, ka pieteicēja īpašums ir aprobežots (apgrūtināts) un objekts, kas apgrūtina pieteicēja īpašumu, pieder pašvaldībai.

Senāts atzīst, ka pieteicējs arī nepamatoti uzskata, ka ceļš kā inženierbūve, kas atrodas uz pieteicēja zemes, ir uzskatāms par pieteicēja īpašumu tādēļ, ka tas izriet no zemes un ēkas, kas uz zemes atrodas, vienotības principa (Civillikuma 968.pants). Minētais pieteicēja arguments iezīmē tieši to problēmu, kāda ir risināta ar Zemes pārvaldības likuma pieņemšanu un grozījumiem šā likuma 8.pantā, tostarp likvidēt dalītā īpašuma pastāvēšanu. Šajā sakarā apgabaltiesa spriedumā ir atsaukusies uz šā likumprojekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā), kur aprakstītas izveidojušās problēmas un normatīvā regulējuma nepieciešamība (*11.Saeimas likumprojekta Nr. 978/Lp11 „Zemes pārvaldības likums”* [*anotācija*](https://titania.saeima.lv/LIVS11/SaeimaLIVS11.nsf/0/F69D8CF2240CD7AEC2257C1B004B0C43?OpenDocument)), kā arī uz Zemes pārvaldības likuma grozījumu izstrādes materiāliem (*2018.gada 27.septembra grozījumi, kas stājās spēkā 2018.gada 25.oktobrī*) attiecībā par grozījumiem likuma 8.pantā ([*Priekšlikumi*](https://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/3C77070DA0C51873C22582FA003A212D?OpenDocument) *12.Saeimas likumprojekta Nr. 1079/Lp12 „Grozījumi Zemes pārvaldības likumā“ 3.lasījumam*). Vienlaikus Senāts vērš pieteicēja uzmanību, ka Zemes pārvaldības likuma 8.pantā arī noteikts, kādā veidā paredzēts nodrošināt zemes un būves vienotības principu. Proti, šā panta septītajā daļā noteikts, ka valsts vai pašvaldība atbilstoši budžeta iespējām vienojas ar zemes īpašnieku par zemes zem ceļa vai ielas atsavināšanu un atsavina to saskaņā ar normatīvajiem aktiem par sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanu.

Ievērojot minēto, arī kasācijas sūdzības argumenti, kas pamatoti ar Civillikuma normām, neapstiprina, ka strīdus ceļš nepieder pašvaldībai, bet gan pieteicējam.

[12] Pieteicējs ir norādījis argumentus, kas attiecas uz strīdus ceļa reģistrācijas procesu, tostarp uz strīdus ceļa iekļaušanu teritorijas plānojumā: pieteicējs netika informēts par publiska statusa noteikšanu pieteicējam piederošajam strīdus ceļam, nav neviena pierādījuma, ka strīdus ceļš kā inženierbūve eksistē, ka to ir būvējusi pašvaldība un ka šī būve nodota ekspluatācijā.

Senāts vērš uzmanību, ka šajā lietā ir pārbaudāms tas, vai ir pamats pašvaldības ceļa statusa atcelšanai, vispirms pārbaudot, vai ceļam ir ticis noteikts pašvaldības ceļa statuss un vai tas pieder pašvaldībai. Apgabaltiesa to ir darījusi un citastarp konstatējusi, ka strīdus ceļš kā pašvaldības ceļš ir iekļauts vietējā teritorijas plānojumā, teritorijas plānojuma izstrādes laikā ir notikusi sabiedriskā apspriede.

Senāts jau iepriekš norādījis, ka teritorijas plānošanas procesā jebkurai personai ir tiesības izteikt savus priekšlikumus un iebildumus un sagaidīt, ka tās viedoklis tiek izvērtēts, noskaidrojot iesaistītās intereses un to nozīmību. Individuāla lēmuma par publiska ceļa slēgšanu pieņemšana pretēji teritorijas plānojumam ir izņēmuma gadījums (*Senāta 2007.gada 14.maija sprieduma lietā Nr.*[*SKA-193/2007*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/8802.pdf) *23., 26.punkts, Senāta 2011.gada 1.jūlija sprieduma lietā Nr.*[*SKA-216/2011*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/23567.pdf) *10.punkts*).

[13] Var piekrist pieteicējam, ka pašvaldības ceļš kā pieteicēja īpašuma apgrūtinājums ierobežo Satversmes 105.pantā noteiktās pieteicēja tiesības uz īpašumu. Tomēr nav pamata apgalvot, ka ir notikusi pieteicējam piederoša īpašuma piespiedu atsavināšana jeb, kā pieteicējs norāda, „konfiskācija”.

Attiecībā uz šo ierobežojumu apgabaltiesa ir atzinusi, ka ierobežojums ir noteikts ar likumu (Zemes pārvaldības likuma 8.pants), ka šādam ierobežojumam ir leģitīms mērķis – sakārtot pašvaldības ceļu infrastruktūru un nodrošināt piekļuves iespējas nekustamajiem īpašumiem, kas ir ne tikai šo nekustamo īpašumu īpašnieku, bet visas sabiedrības interesēs. Noteiktie ierobežojumi uzskatāmi par piemērotiem leģitīmā mērķa sasniegšanai, jo tie nodrošina sabiedrības iespēju netraucēti lietot pašvaldības ceļu un pašvaldībai to apsaimniekot. Nav konstatējams, ka leģitīmo mērķi būtu iespējams sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, jo ceļa servitūtu nodibināšana nav uzskatāma par līdzvērtīgu risinājumu leģitīmā mērķa sasniegšanai visas sabiedrības interesēs.

Kā to apgabaltiesa pamatoti norādījusi, strīdus ceļa iekļaušana teritorijas plānojumā apstiprina pašvaldības skaidri paustu lēmumu to kā publisku lietu izmantot savu autonomo funkciju īstenošanai. Ceļš „Apšuciema šoseja-Svītes-Rotkaļi-Klapkalnciema šoseja” savieno divus augstāka līmeņa valsts vietējos ceļus – V1449 Valgums-Klapkalnciems un V1448 Milzkalne-Cērkste-Apšuciems, līdz ar to minētais ceļš kalpo sabiedrības vajadzībām. No pieteicēja sagaidāmi pamatoti argumenti, kuru dēļ būtu atzīstams, ka pieteicēja tiesības uz sava īpašuma netraucētu izmantošanu šobrīd būtu īpaši aizsargājamas iepretim attiecīgās administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm.

Pieteicējs norādījis, ka ceļš apdraud pieteicēja ģimenes locekļu, ciemiņu, kā arī mājdzīvnieku veselību un dzīvību, jo atļautais pārvietošanās ātrums pa to ir 90 km/h un tas sadala pieteicējam piederošo īpašumu divās daļās. Tomēr apgabaltiesa pamatoti norādīja, ka tie ir jautājumi, kas ir risināmi ar pašvaldību par ceļa zīmju uzstādīšanu un pats par sevi nevar būt par pamatu pašvaldības ceļa statusa atcelšanai. Tāpat pašvaldības ceļa statusa atcelšana nevar būt kā risinājums ceļa nepienācīgai uzturēšanai. No Pašvaldību likuma 4.panta pirmās daļas 3.punkta un likuma „Par autoceļiem” 12.panta otrās daļas izriet pašvaldības pienākums gādāt par tās ceļu uzturēšanu. Līdz ar to tieši pašvaldības pienākums ir labiekārtot un remontēt tai piederošos ceļus, lai tie turpinātu kalpot sabiedrības vajadzībām.

No minētā secināms, ka labums, kā dēļ strīdus ceļam ir noteikts publiska ceļa statuss, ir lielāks par pieteicēja tiesību aizskārumu, jo pastāv līdzekļi, kā novērst apdraudējumu pieteicēja un citu cilvēku tiesībām uz veselību un dzīvību. Turklāt likumdevējs ir arī paredzējis, ka ilgtermiņā pašvaldībai ir pienākums zemi zem koplietošanas ceļa atsavināt par atlīdzību, tādējādi novēršot dalītā īpašuma pastāvēšanu.

[14] Ievērojot iepriekš minēto, Senāts atzīst, ka pieteicēja kasācijas sūdzība nav pamatota.

**Rezolutīvā daļa**

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

**nosprieda**

atstāt negrozītu Administratīvās apgabaltiesas 2021.gada 4.oktobra spriedumu, bet [pers. A] kasācijas sūdzību noraidīt.

Spriedums nav pārsūdzams.