

Servitūta ceļš – kas jāievēro uzņēmējam?

Bieži vien, runājot par nekustamā īpašuma iegādi vai izmantošanu, tiek minēts termins “servitūts” vai “ceļa servitūts”. Kas ir servitūts? Kas jāievēro uzņēmējam saistībā ar servitūta ceļu?



Kas ir “servitūts”?

Termins “servitūts” ir radies jau romiešu tiesībās ar nozīmi – tiesības lietot svešu īpašumu. Arī Civillikuma (CL) 1130.pants nosaka, ka *servitūts ir tāda tiesība uz svešu lietu, ar kuru īpašuma tiesība uz to ir lietošanas ziņā aprobežota kādai noteiktai personai vai noteiktam zemes gabalam par labu.*

Pamatā servitūti tiek iedalīti divās grupās:

- servitūts, kas nodibināts par labu noteiktai personai, ir personālservitūts;
- servitūts, kas nodibināts par labu kādam noteiktam nekustamajam īpašumam tādējādi, ka to izlieto tā katreizējais īpašnieks, ir reālservitūts.

Atbilstoši CL 1141.pantam, ja personālservitūta priekšmets var būt visāda manta, tad reālservitūta pastāvēšanai noteikti vajadzīgi vismaz divi nekustamie īpašumi, no kuriem viens apgrūtināts otram par labu; pirmais ir saistītais jeb kalpojošais, otrais – tiesīgais jeb valdošais.

Saskaņā ar CL 1156.pantu ar ceļa servitūtu var piešķirt tiesību:

- uz kājceļu;
- uz lopu ceļu;
- uz braucamo ceļu.

Ja, nodibinot servitūtu, nekas nav teikts par ceļa platumu, tad kājceļam jābūt 1 metru platumam, bet lopu ceļam vai braucamajam ceļam – vismaz 4,5 metrus platumam.

Ceļa servitūts var būt gan personālservitūts, gan reālservitūts, kas izriet arī no CL 1142.panta, – *reālservitūtus var nodibināt arī tā, ka tie pieder tikai noteiktām personām. Tādi servitūti uzskatāmi par personālservitūtiem, un tiem piemērojami šo pēdējo noteikumi.*

Lai izvairītos no strīdiem par servitūta tiesībām, tas ierakstāms zemesgrāmatā, jo ar koroborācijas brīdi servitūts iegūst saistošu spēku arī attiecībā pret trešajām personām, piemēram, nākamajiem nekustamā īpašuma īpašniekiem.

Vēl jānorāda, ka visbiežāk servitūts tiek nodibināts ar pušu vienošanos vai tiesas spriedumu. Pušu vienošanās ir daudz elastīgāks un ātrāks risinājums, taču, ja īpašnieki nevar vai nevēlas vienoties, jautājumu par servitūta nepieciešamību izvērtēs tiesa. Taču tiesa servitūtu nodibinās tikai tad, ja tas būs nepieciešams piekļuvei valdošajam īpašumam, nevis ērtības apsvērumu diktēts. Piemēram, ja valdošajam īpašumam var piekļūt pa vairākiem ceļiem, maz ticams, ka tiesa nodibinās tieši valdošā īpašuma īpašnieka pieprasīto ērtāko ceļa servitūtu, – tiks vērtēti arī kalpojošā īpašuma īpašnieka tiesību ierobežojumi, viņa apsvērumi un cita piekļuves ceļa piedāvājums. **Ceļa servitūta nodibināšanas pamatā ir nepieciešamība, bet ne ērtības**, kā arī servitūtam pēc iespējas mazāk jāierobežo kalpojošā īpašuma īpašnieka tiesības un jārada iespējami mazāk traucējumu kalpojošā īpašuma izmantošanai.

Kas var izmantot servitūta ceļu?

Servitūta ceļu pamatā drīkst izmantot pats kalpojošā īpašuma īpašnieks (ceļa īpašnieks) un valdošā īpašuma īpašnieks (servitūta izlietotājs). Ja ceļa īpašniekam nav iebildumu, ceļu var izmantot arī citas trešās personas, vai arī viņām šādas tiesības var rasties, nodibinot jaunus ceļa servitūtus. Tomēr ceļa servitūta lietotāju loks vienmēr skatāms kopsakarībā ar ceļa uzturēšanas un remonta izmaksu segšanu. Ja par to rūpējas tikai valdošā īpašuma īpašnieks, tad gan šo ceļu neviens cits nedrīkstētu lietot.

Kā jau minēts, arī vairāki valdošo īpašumu īpašnieki var lūgt nodibināt ceļa servitūtu uz vienu un to pašu ceļu, ja tiem nav citu iespēju piekļūt saviem īpašumiem un tie nevar vienoties ar ceļa īpašnieku. Proti, ir iespējama situācija, ka viens servitūta ceļš tiek izmantots vairāku valdošo īpašumu labā, ja nav cita veida, kā no šiem īpašumiem nokļūt uz valsts vai pašvaldības autoceļu.

Ja runājam par ceļa servitūtu kā personālservitūtu, tad jāņem vērā, ka no valdošā īpašuma īpašnieka puses to drīkst izmantot vienīgi tā persona, kurai par labu nodibināts personālservitūts. Taču līdzšinējā advokāta praksē nav gadījies redzēt ceļa servitūtu kā personālservitūtu, jo, formāli raugoties, tas var izvērsties neizdevīgi. Ja personālservitūts nodibināts par labu, piemēram, Jānim, tad Jānis var piekļūt savam īpašumam, bet viņa laulātā, bērni vai preču piegādātāji – nē. Tajā pašā laikā šādu situāciju nevar arī izslēgt – persona, kurai pieder zeme jūras krastā, var atļaut caur to doties uz jūru savam labajam kaimiņam, jo viņiem ir senas un draudzīgas attiecības, bet blakus esošā viesu nama iemītniekiem un citiem kaimiņiem nāksies izmantot tuvāko publisko piekļuvi jūrai.

Jebkurā gadījumā CL 1132.pants paredz – *ja rodas šaubas par servitūta apmēru, tas arvien pieņemams vismazākā apmērā*. Šī norma varētu tikt piemērota arī attiecībā uz to personu loku, kas ir tiesīgas lietot servitūta ceļu.

Savukārt CL 1137.pants paredz, ka servitūta faktiskā izlietošana var būt aprobežota izlietošanas veida ziņā. Piemēram, ja ceļa īpašnieks ir uzbūvējis ceļu, kas paredzēts vienīgi vieglo transportlīdzekļu kustībai, vai arī ceļš ir tik sliktā stāvoklī, ka kustība pa to ir jāierobežo, lai to vispār saglabātu, bet servitūta izlietotājam regulāri nepieciešams piekļūt savam īpašumam ar transportlīdzekļiem, kuru svars pārsniedz 7,5 tonnas, vai smago traktortehniku, tad šāda veida piekļuve varētu tikt legāli ierobežota vai pat liegta.

No CL 1160.panta izriet, ka, nodibinot ceļa servitūtu, tajā ietilpstošās tiesības var visādi aprobežot. Līdz ar to vai nu servitūta līguma sagatavošanas procesā, vai arī tiesvedības procesā ir nepieciešams norādīt uz visiem kalpojošā īpašuma ierobežojumiem, kas jāņem vērā, ceļa servitūtu nodibinot. Ja valdošā īpašuma īpašniekam tas ir nepieciešams, viņš pats var būvēt jaunu un viņa specifiskajām prasībām atbilstošu ceļu vai stiprināt un remontēt esošo, bet ne to vienkārši bojāt, izvirzot savas intereses augstāk par ceļa īpašnieka interesēm.

Vai drīkst aizliegt pārvietošanos?

Kalpojošās lietas īpašnieks nedrīkst servitūta izlietotājam likt ceļā nekādus šķēršļus – viņam jāļauj tam darīt viss, bez kā servitūta tiesību nebūtu iespējams sekmīgi izlietot, kaut arī tas nebūtu īstais servitūta priekšmets.

Tajā pašā laikā CL 1139.pants paredz, ka *katram, kam pieder servitūta tiesība, jāizlieto tā taisnprātīgi, saudzot pie tam pēc iespējas cita īpašuma tiesību*.

Kā redzams, tiešu atbildi par servitūta ceļa lietotāju loku CL nesniedz, līdz ar to risinājums meklējams katrā situācijā individuāli, to cieši sasaistot ar jautājumu par servitūta ceļa uzturēšanas un remonta izmaksām, kā arī kalpojošā īpašuma īpašnieka interešu aizskāruma minimizēšanu.

Proti, ja servitūta ceļš izveidots gar kalpojošā īpašuma īpašnieka dzīvojamo māju un ceļu izmanto pats valdošā īpašuma īpašnieks, no rīta dodoties uz darbu un vakarā atgriežoties, šāds servitūta modelis ir dzīvotspējīgs, jo kalpojošā īpašuma īpašnieka tiesību ierobežojums ir samērīgs un saprātīgs.

Taču iedomāsimies to pašu situāciju, kurā šo valdošo īpašumu iegādājas preču vairumtirdzniecības uzņēmums ar miljoniem eiro apgrozījumu, – tad radīsies situācija, kurā caur kalpojošo nekustamo īpašumu sāksies intensīva transporta kustība un dzīvošana šajā mājā kļūs bīstama vai pat neiespējama. Šādā situācijā ir saskatāms pamats vēsturiskā servitūta grozīšanai vai atcelšanai tiesas ceļā, jo prezumējams, ka valdošā īpašuma īpašniekam savas komerciālās darbības nodrošināšanai ir jārod iespēja uzbūvēt citu ceļu, kas mazāk traucē kalpojošā īpašuma īpašniekam, vai arī kaut kādā veidā jākompensē kalpojošā nekustamā

Īpašuma īpašniekam tam sagādātās neērtības vai pat neiespējamība lietot savu īpašumu. Proti, ja uzņēmēja gada peļņa mērāma simtos tūkstošu eiro, tad nebūtu taisnīgi un samērīgi, ka šis uzņēmējs savai komercdarbībai bez atlīdzības vai par simbolisku samaksu lietotu agrāk būvētu ceļu, kura izveidošanas brīdī valdošais īpašums netika izmantots kā komercobjekts.

Likums nekad tieši neregulēs visas sadzīves situācijas, turklāt daļa CL pantu, kas regulē servitūta institūtu, ir saglabājušies nemainīgi jau ilgu laiku, un toreizējam likumdevējam pat sapņos nerādījās mūsdienu transportlīdzekļi un to daudzums. Līdz ar to arī **katra servitūta situācija ir skatāma no taisnīguma, saprātīgas loģikas un interešu līdzsvarotības aspekta**, bet ne tikai formāli “pēc likuma burtā”.

Jebkurā gadījumā šis jautājums ir diskutabls un katrā attiecīgā situācijā vērtējams individuāli. Taču primāri tas būtu risināms, slēdzot servitūta līgumu vai izskatot tiesā prasību par servitūta nodibināšanu, kā arī izvēloties īpašumu komerciāliem mērķiem, iegādāties tādu īpašumu, kas tieši saistīts ar valsts vai pašvaldības autoceļiem. Ja nu tomēr valdošais īpašums tiek izmantots kā komercobjekts un piekļuve tam iespējama tikai pa servitūta ceļu, šāda servitūta izmantošanas noteikumi varētu atšķirties no klasiskā jeb “sadzīves” ceļa servitūta, kurā valdošais īpašums netiek izmantots komerciāliem mērķiem. Nebūtu pamata uzskatīt, ka peļņas gūšanas mērķis komercobjektā dominē pār kalpojošā īpašuma īpašnieka tiesībām un interesēm ar iespējami mazāk traucējumiem lietot savu īpašumu.

Kuram ir pienākums kopt servitūta ceļu?

Saskaņā ar CL 1151.pantu, *ja servitūta izlietošanai vajadzīgs uzturēt un izlabot kalpojošo lietu, tad tas jādara servitūta izlietotājam.*

Tomēr katrā situācijā var būt savas nianšes. Piemēram, ja servitūta ceļu patiešām lieto tikai valdošā īpašuma īpašnieks un viņa klienti, tad ir tikai loģiski, ka viņš pats šo ceļu arī uztur un remontē ar saviem spēkiem un par saviem līdzekļiem. Nebūtu nedz saprātīgi, nedz taisnīgi šādā situācijā prasīt, lai servitūta ceļu uztur un kopj kalpojošā īpašuma īpašnieks. Tajā pašā laikā šī norma neliedz servitūta izlietotājam vienoties ar ceļa īpašnieku, ka par zināmu atlīdzību servitūta ceļu kops pats ceļa īpašnieks. Taču tā jau būs pušu savstarpēja vienošanās, ne likumisks pienākums.

Taču, ja servitūta ceļu vienlaikus izmanto arī pats kalpojošā īpašuma īpašnieks, kā arī vēl citas personas, piemēram, citi vienā industriālajā teritorijā darbojošies uzņēmēji, tad visus ceļa uzturēšanas un labošanas darbus nebūtu pamata pieprasīt tikai no viena servitūta lietotāja. Šādā situācijā valdošā īpašuma īpašniekam visloģiskāk būtu segt kādu noteiktu daļu no ceļa uzturēšanas un remonta izdevumiem. Ja ceļu lieto divas vai trīs personas, nebūtu grūti šos izdevumus sadalīt. Taču, ja runa ir par ceļa servitūtu, kas nepieciešams piekļuvei komercobjektam vai pat vairākiem komercobjektiem, un to lieto ne tikai paši īpašnieki, bet arī to klienti un sadarbības partneri, proti, nenoteikts personu daudzums, tad aprēķins vairs nebūs tik vienkāršs.

Ir iespējams, ka viena valdošā īpašuma īpašnieks ceļu noslogo daudz vairāk nekā citi, vai, piemēram, pretstatā citiem ceļa lietotājiem, izmanto kravas automobiļus vai smago tehniku. Nereti šī situācija tiek risināta, nosakot attiecīgajā teritorijā iebraukšanas maksu, kas pēc tam tiek izmantota ceļa uzturēšanai un remontam. Tas patiesībā būtu visvienkāršākais un taisnīgākais risinājums – katrs ceļa faktiskais lietotājs iemaksā savu daļu ceļa uzturēšanas un remonta fondā, un nav nepieciešama nekāda sarežģīta uzskaitē un aprēķini. Principā varētu runāt par tā dēvētajiem “maksas ceļiem”, kas novērojami, piemēram, Polijā vai citur Eiropā. Taču arī Latvijā tas ir iespējams. Analogiju var atrast arī ar maksas autostāvvietām. Taču, ja visi ceļa lietotāji nevar vienoties par šādu saprātīgu izdevumu sadales principu, tad ar lielu iespējamību šis jautājums būs jālemj tiesai, izskatot servitūta ceļa īpašnieka prasību pret tiem ceļa lietotājiem, kas servitūta ceļu lieto, bet atsakās segt savu daļu no ceļa uzturēšanas un remonta izdevumiem.

Vai servitūta ceļš ir obligāts?

Kalpojošā īpašuma īpašniekam ir obligāts servitūts, kas uz viņa īpašumu nodibināts par labu valdošajam īpašumam (reālservitūts) vai tā īpašniekam (personālservitūts). Šeit gan jāatzīmē, ka zemesgrāmatā neierakstīts servitūts nebūs obligāts nākamajam kalpojošā īpašuma īpašniekam, jo viņš būs iegādājies neapgrūtinātu īpašumu.

Arī servitūta izlietotājam ceļa servitūts ir obligāts tādā ziņā, ka viņš kalpojošo īpašumu nedrīkst šķērsot jebkurā vietā, kur tas ērti, bet jāievēro tieši nodibinātais ceļa servitūts. Tajā pašā laikā, ja servitūta izlietotājs to ilgstoši neizmanto, bet tas būtiski traucē kalpojošā īpašuma izmantošanai, šāds servitūts varētu tikt dzēsts saskaņā ar CL 1135.pantu, kur noteikts, ka servitūtam jādod labums tā izlietotājam.

Tāpat obligāts raksturs ir zemesgrāmatā ierakstītam servitūtam, ja mainās īpašumu īpašnieki.

Tomēr, laikam ejot, var manīties gan nekustamo īpašumu lietošanas mērķi, gan konfigurācija vai to īpašnieku plāni attiecībā uz īpašumiem, līdz ar to servitūts var tikt grozīts (piemēram, kalpojošais īpašums tiek apbūvēts, un servitūta ceļš līdz ar to jāpārceļ) vai pat atcelts, ja vispār zūd šāda nepieciešamība (piemēram, valdošā īpašuma īpašnieks iegādājas kalpojošo īpašumu un šos īpašumus apvieno, vai arī tiek izbūvēts jauns pašvaldības ceļš, kas nodrošina tiešu piekļuvi valdošajam īpašumam). Juridiski neskaidrs gan ir process, kā grozīt vai dzēst ar tiesas spriedumu nodibinātu ceļa servitūtu, taču esmu pārliecināts, ka arī šis jautājums ir atrisināms.

Citi būtiski apsvērumi

Tiesu praksē ir nostiprinājusies atziņa, ka ne vienmēr ir vajadzīgs tieši ceļa servitūts. Senāts vairākos spriedumos ir norādījis, ka piekļuve valdošajam īpašumam var tikt nodrošināta arī ar citu civiltiesisku darījumu, piemēram, uz

nomas līguma pamata. Kā jau minēts iepriekš, tiesas ceļā servitūts tiks nodibināts tikai tad, ja pieprasītais servitūta ceļš ir vienīgā (saprātīgā nozīmē) piekļuve valdošajam īpašumam. Ja šādas piekļuves ir vairākas, tad tiesa prasību par servitūta nodibināšanu vai nu noraidīs, vai arī nodibinās servitūtu, kas var neatbilst prasītāja lūgtajam ērtākajam ceļam, bet ir mazāk traucējošs kalpojošajam īpašumam (ja kalpojošā īpašuma īpašnieks šādu iespēju piedāvās). Jāņem vērā, ka saskaņā ar CL 1036.pantu servitūts būtībā ir izņēmums no vispārējiem īpašuma tiesību principiem, proti, īpašums dod īpašniekam vienam pašam pilnīgas varas tiesību par lietu, ciktāl šī tiesība nav pakļauta sevišķi noteiktiem aprobežojumiem.

Tāpat vienmēr apsverams ir jautājums par izdevumiem un izmaksām saistībā ar ceļa servitūta nodibināšanu un lietošanu. Kā jau minēts iepriekš, ir iespējams privātpersonas ceļiem noteikt maksas ceļa statusu, un nav saskatāms pilnīgi nekāds tiesisks pamats tikai bezatlīdzības servitūtu nodibināšanai, tajā skaitā tiesas ceļā. Ja aplūkojam iepriekš minēto situāciju, kurā valdošais īpašums tiek izmantots komerciāliem mērķiem un ceļa servitūtu izmanto servitūta izlietotāja klienti, būtu tikai loģiski un saprātīgi, ka kalpojošā īpašuma īpašnieks par to saņemtu saprātīgu un samērīgu atlīdzību – kāds gan viņam būtu iemesls bezatlīdzības kārtībā veicināt valdošā īpašuma īpašnieka komercdarbību, pašam no tā ciešot ievērojamas neērtības?

Visbeidzot jānorāda, ka ceļa servitūts var tikt nodibināts arī uz vēl neesošu ceļu, proti, uz vietu, kur šis ceļš varētu tikt uzbūvēts. Ja vēsturiskais ceļš šķērso kalpojošo īpašumu tieši gar dzīvojamās mājas namdurvīm, bet valdošajā īpašumā ierīkota traktortehnikas remontdarbnīca, kā servitūta ceļš traktortehnikas kustībai var tikt noteikta cita kalpojošā īpašuma daļa, piemēram, gar tā robežu, un pats ceļš tad būs jāuzbūvē servitūta izlietotājam.

Jāuzsver, ka servitūta institūta piemērošanā, tāpat kā citās tiesiskajās attiecībās, nedrīkstētu vadīties tikai no "likuma burtā" – gan valdošā, gan kalpojošā īpašuma īpašnieku ieguvumiem un ierobežojumiem jābūt līdzsvarā. Tiesību ierobežojumi piemērojami tikai tad, ja tie ir patiešām nepieciešami, un tiem jābūt saprātīgiem, samērīgiem un taisnīgiem, turklāt katra servitūta situācija jāvērtē individuāli.

<https://ibizness.lv/raksti/uznemuma-vadiba/juridiski-padomi/biz-new-servitut-a-cels-kas-jaievero-uznemejam/28992>