

Kas svarīgāks servitūtu lietās - business vai privātā dzīve?



Servitūta institūts ir ļoti sena tiesību norma, tomēr vēl aizvien bieži notiek tiesvedības par ceļa servitūta nodibināšanu, jo dažādās situācijās ne katram nekustamajam īpašumam ir tieša piekļuve valsts vai pašvaldību ceļiem un nereti aktualizējas jautājums par ceļa servitūtu.

Diemžēl ne vienmēr to izdodas nodibināt ar visu iesaistīto īpašumu īpašnieku vienošanos. Reizēm panākt šādu vienošanos aktīvais īpašnieks pat nemēģina un uzreiz vēršas tiesā. Bieži situāciju sarežģī arī tas, ka ceļa servitūts ir nepieciešams vairākiem valdošajiem īpašumiem vai tas šķērso vairākus kalpojošos īpašumus. Tāpat būtisks ir ceļa servitūta nodibināšanas iemesls – piekļuve mazdārziņam, privātmājai vai loģistikas noliktavu kompleksam.

Īsumā:

- Ceļa servitūtu tiesa nodibina, ja tas ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu piekļūšanu valdošajam īpašumam un tā apsaimniekošanu. Nav nosakāmi tādi servitūti, kuru mērķis ir nodrošināt pēc iespējas ērtāku valdošā īpašuma izmantošanu.
- Tiesai vienmēr ir jāpārlicinās par to, vai valdošajam īpašumam nepastāv cita piekļuves iespēja.
- Pat ja tiesa atzīst servitūta nepieciešamību, tas nenožīmē, ka ceļa servitūts nodibināms tieši tādā veidā, kā to pieprasa valdošā īpašuma īpašnieks.

- Ar ceļa servitūtu valdošā īpašuma īpašniekam tiek nodrošināta iespēja piekļūt īpašumam, nepieciešamības gadījumā pašam uzbūvējot savām vajadzībām atbilstošu ceļu.

Saskaņā ar [Civillikuma 1130. pantu](#) “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”.

Savukārt [Civillikuma 1141. pantā](#) noteikts: “Katra reālservitūta pastāvēšanai vajadzīgi divi nekustami īpašumi, no kuriem viens apgrūtināts otram par labu; pirmais ir saistītais jeb kalpojošais, otrais tiesīgais jeb valdošais.”

Strīda priekšmets – ceļa servitūts

Visbiežāk praksē nākas saskarties ar [Civillikuma 1156. pantā](#) minēto ceļa servitūtu, ar kuru tiek piešķirta tiesība uz braucamo ceļu.

Ceļa servitūta attiecībās valdošais īpašums ir tas, par labu kuram servitūts tiek nodibināts, savukārt kalpojošais īpašums būs tas, uz kura atrodas šis ceļš uz valdošo īpašumu.

Servitūts – ērtība vai absolūta nepieciešamība?

Kā jau tas daudzkārt norādīts gan daudzās citās publikācijās, gan judikatūrā un doktrīnā, no [Civillikuma 1139. panta](#) izriet atziņa, ka “ceļa servitūtu tiesa nodibina tikai tad, ja šāds servitūts ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu piekļūšanu valdošajam īpašumam un tā apsaimniekošanu, bet nav nosakāmi servitūti, kuru mērķis ir nodrošināt pēc iespējas ērtāku valdošā īpašuma izmantošanu”¹. Turklāt “servitūts nav nodibināms valdošā nekustamā īpašuma īpašnieka ērtības labad”². Vēl no Civillikuma 1139. panta izriet norāde, ka servitūta tiesība – arī prasot servitūta nodibināšanu – ir jāizlieto “taisnprātīgi, saudzot pie tam pēc iespējas cita īpašuma tiesību”. Arī tiesu praksē sastopamas šādas atziņas: “Tādējādi likums pieļauj īpašuma aprobežošanu, noteiktā kārtībā paredzot īpašniekam piederošo lietošanas tiesību ierobežojumu, taču šāda aprobežošana pieļaujama tikai izņēmuma kārtā un pēc iespējas saudzīgi.”³

Taču praksē ir gadījumi, ka šis it kā “absolūti nepieciešamais” servitūta ceļš ved gar kalpojošā īpašuma īpašnieka namdurvīm, proti, atrodas tuvu dzīvojamajām ēkām vai citādi traucē vai apdraud īpašnieka privāto dzīvi un vides kvalitāti. Piemēram, ja īpašniekam ģimenē ir mazi bērni, tad servitūta ceļš, pa kuru pārvietojas kravas auto vai lauksaimniecības tehnika, būs ne tikai skaļš, piesārņojošs un traucējošs, bet arī bīstams bērniem.

Līdz ar to šādā gadījumā tiesai vienmēr ir jāpārlicinās, vai tomēr nepastāv cita piekļuves iespēja valdošajam īpašumam. Piemēram, ja vēsturiskais ceļš ved caur

kalpojošā īpašuma pagalmu, bet valdošā īpašuma īpašniekam ceļš nepieciešams lauksaimniecības tehnikas vai kravas transportlīdzekļu vajadzībām, tad varbūt servitūta ceļš jānodibina nevis vēsturiskā ceļa vietā, bet gan tālāk no mājām, piemēram, pa kalpojošā nekustamā īpašuma robežu. Iespējams, šādā situācijā servitūta ceļš nodibināms vispār uz citiem kalpojošiem īpašumiem, it sevišķi, ja citos īpašumos tas jau tiek izmantots komerciāliem vai saimnieciskiem mērķiem, kaut arī šādā gadījumā tas ir garāks. Kā jau minēts, servitūts nav nodibināms valdošā nekustamā īpašuma ērtības labad, turklāt prezumējams, ka īpašnieks, kam servitūta ceļš nepieciešams komerciāliem nolūkiem, var atļauties nepieciešamos izdevumus gan garāka ceļa izmantošanai, gan arī šī ceļa iekārtošanai. Proti, pat ja tiesa atzīst servitūta nepieciešamību, tas nebūt nenozīmē, ka ceļa servitūts būtu nodibināms tieši tādā veidā, kā to pieprasa valdošā īpašuma īpašnieks. Servitūta tiesības izmantotājam ir jāizvēlas kalpojošā īpašuma īpašniekam pēc iespējas saudzīgāks piekļuves ceļa risinājums.

Jāņem vērā, ka servitūta ceļš ne vienmēr ir kāds no ceļiem likuma [“Par autoceļiem” 3. panta](#) izpratnē, proti, valsts autoceļš, pašvaldības ceļš, komersanta ceļš vai māju ceļš. Bieži vien servitūta ceļš ir tikai laukā iebrauktas rises vai kāda meža stiga. Tas nav pretrunā likumam, jo ceļa servitūta priekšmets var būt arī “vienkārši zemes josla, pa kuru iespējama gājēju, mājlopu vai transportlīdzekļu kustība”[4](#). Proti, nodibinot ceļa servitūtu, valdošā īpašuma īpašniekam tiek nodrošināta iespēja piekļūt īpašumam, nepieciešamības gadījumā pašam uzbūvējot savām vajadzībām atbilstošu ceļu.

“Milzis” kaimiņos?

Īpaši būtiski ir atrast saudzīgu risinājumu, kad saskaras komersanta un privātpersonas intereses. Lai pareizi izprastu šādu situāciju, izmantosim, iespējams, pārspīlētu piemēru: pie nekustamā īpašuma A var piekļūt, vienīgi šķērsojot nekustamo īpašumu B. Pār nekustamo īpašumu B ved vienkāršs māju ceļš, kas vēsturiski izmantots piekļuvei īpašumam A, jo abos zemes gabalos atradās dzīvojamās mājas. Taču tagad zemes gabalu A iegādājies transporta pārvadājumu komersants, kurš zemes gabalā plāno izvietot smagā autotransporta stāvvietas un remontdarbnīcas. Tā kā nekustamā īpašuma B īpašnieks iebilst, ka pa vēsturisko ceļu gar tā māju sāk pārvietoties neierobežots daudzums smago transportlīdzekļu, īpašuma A īpašnieks vēršas tiesā, lūdzot nodibināt ceļa servitūtu uz vēsturisko ceļu. Savukārt īpašuma B īpašnieks, kurš šādam servitūta ceļa izvietojumam nepiekrīt, cita starpā var iesniegt tiesā alternatīvu piekļuves ceļa plānu, pamatoti skaidrojot tiesai, kāpēc prasītāja lūgtais ceļa servitūts to nepamatoti ierobežos un apgrūtinās. Viens no šādiem argumentiem varētu būt tieši kalpojošā īpašuma īpašnieka un viņa ģimenes privātās dzīves un vides kvalitātes būtisks aizskārums vai pat kaitējums.

Atšķirīga tiesu prakse

Pēdējā laikā raksta autors savā praksē ir saskāries ar vairākiem līdzīgiem gadījumiem. Proti, valdošo īpašumu īpašnieki – komersanti – kā vienu no saviem argumentiem ir minējuši tieši to, ka viņi veic komercdarbību, tādējādi ieguldot Latvijas tautsaimniecībā, un aicina kalpojošā īpašuma īpašnieka – cilvēka – tiesības uz privāto dzīvi, klusumu, mieru un vides kvalitāti sava īpašuma teritorijā pakārtot komersantu darbības mērķiem.

Vienā no šiem gadījumiem ceļa servitūts ir ticis nodibināts tādā veidā, ka tas iespējami mazāk ierobežo kalpojošo īpašumu, proti, tiesa atzina, ka pieklūt valdošajam īpašumam var pa citu, kaut arī ievērojami garāku ceļu. Lūk, spilgts citāts no šī sprieduma: “Atbildētājas [...] piedāvātajā variantā provizorisks ceļš izveidots pa vairāku nekustamo īpašumu robežām vai tuvu tām. Turklāt šajos nekustamajos īpašumos tikai vienā atrodas ģimenes mājoklis, bet atlikušajos trijos ir lauksaimniecībā izmantojamā zeme. Ja jāsalīdzina stipri garāks ceļš, kas iet gar lauksaimniecībā izmantojamās zemes gabaliem, un ceļš, kas iet gar mājas pagalmu (skat. sprieduma 14.3. punktu), kas garuma ziņā ir īsāks, tad tiesa atzīst, ka pēdējais nepārprotami būs traucējošāks un nedrošāks. Līdz ar to atzīstams, ka prasītājas pieprasītā servitūta ceļa novietojums pārmērīgi ierobežo atbildētājas [...] tiesības uz mājokļa neaizskaramību un privāto dzīvi.” Šāds spriedums ir stājies spēkā, un viensētas iedzīvotāju ierastā dzīves vide ir tikusi saglabāta. Savukārt komersanta smagie transportlīdzekļi, kā jau ierasts, turpina braukt pa citu, iepriekš jau izmantotu ceļu, kaut arī ērtāk tiem būtu braukt caur atbildētājas pagalmu.

Savukārt citās līdzīgās lietās tiesvedība vēl nav beigusies, tādēļ to apstākļus komentēt nebūtu korekti. Vienīgais, ko varētu teikt, ir tas, ka citu tiesu viedoklis ne vienmēr sakrīt ar iepriekš citēto atziņu.

No minētā redzams, ka tiesas pieeja salīdzināmās situācijās var būt pat krasi atšķirīga, un tas vēlreiz apstiprina raksta autora pārliecību, ka katrā lietā ļoti būtiskas ir tieši dažādas nianse – gan faktoloģiskas, gan juridiskas – vai, kā mēdz teikt: “Velns slēpjas detaļās!”

[1](#) G. Višņakova, K. Balodis. Civillikuma komentāri. Lietas; Valdījums; Tiesības uz svešu lietu. Rīga: Mans īpašums, 1998, 67. lpp.; Tiesu prakses apkopojums lietās, kas izriet no servitūtu tiesībām, apstiprināts ar Senāta Civillietu departamenta tiesnešu un Civillietu tiesu palātas tiesnešu kopsēdes 22.12.2006. lēmumu, Senāta 12.08.2009. spriedums lietā Nr. SKC-192, 8. punkts, 09.10.2013. spriedums lietā Nr. SKC-458/2013, 11. punkts u. c.

[2](#) Turpat.

3 Vidzemes apgabaltiesas 2023. gada 4. oktobra spriedums lietā Nr. C71136521, 10.3. apakšpunkts. Pieejams: <https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/522750.pdf>.

4 G. Višņakova, K. Balodis. Civillikuma komentāri. Lietas; Valdījums; Tiesības uz svešu lietu. Rīga: Mans īpašums, 1998, 85. un 86. lpp.; Tiesu prakses apkopojums lietās, kas izriet no servitūtu tiesībām, apstiprināts ar Senāta Civillietu departamenta tiesnešu un Civillietu tiesu palātas tiesnešu kopsēdes 22.12.2006. lēmumu, secinājumu 20. punkts.

<https://lvportals.lv/viedokli/379399-kas-svarigaks-servitutu-lietas-bizness-vai-priva-ta-dzive-2025>