

Teksts **Māris Ķirsons**

Ilustrācija **Adobe Stock**

Foto **Ritvars Skuja/Dienas Bizness**

Lauksaimnieku, mežsaimnieku, kā arī dažādu kravu pārvadātāju, uzņēmēju organizāciju iebildumus pret 2025. gada 3. decembrī Saeimā nobalsotajiem grozījumiem Autoceļu lietošanas nodevas likumā skatīs Saeimā atkārtoti, jo Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs tos neizsludināja, prasa otreizēju caurlūkošanu.

Skaudra situācija

“Paldies Valsts prezidentam, ka ļoti rūpīgi vēro notiekošo likumdošanā, turklāt aptverot visas sfēras. Saprotams, ka valsts budžetā trūkst līdzekļu un cīņa par finansējumu savam resoram ir paliekoša, taču ir prioritātes. Uzdāvināt lauksaimniekiem augstākas izmaksas, kaut viņi jau būtībā trešo gadu pēc kārtas atrodas ļoti sarežģītos apstākļos ne jau savas neizdarības, bet gan klimatisko apstākļu dēļ, nešķita likumsakarīgi,” kopējo situāciju analizē Latvijas Lauksaimniecības kooperatīvu asociācijas valdes priekšsēdētājs Rolands Feldmanis. Viņš savu sacīto skaidro ar to, ka, paaugstinot nodokļu slogu, tiks sadārdzināta Latvijas lauksaimniecības produkcija, tās pārvadājumi un līdz ar to arī to realizācijas cenas.

“Laikā, kad ir nepieciešama autonoma savas lauksaimniecības produkcijas ražošanas un patērētāji Latvijā vēlas iegādāties pašu zemē ražoto pārtiku lētāk, tas ir netālredzīgi, lai neteiktu skarbāk,” uz jautājumu par autoceļu nodevas paaugstināšanai izvēlēto brīdi atbild R. Feldmanis. Viņš uzsver, ka autoceļu tīkla lietošanas nodevas apmēra būtiska palielināšana ir sitiens vietējiem lauksaimniekiem. “Dīvaina situācija, kad augustā – septembrī teju visi politiskie spēki saprot, ka lauksaimniekiem 2025. gads ir trešais nelabvēlīgākais gads, tādēļ ir jāmeklē risinājumi, lai virkne zemnieku varētu turpināt pastāvēšanu, nevis runāt par kaut kādu strauju izaugsmi, bet valsts budžeta kontekstā jau tiek palielinātas produkcijas transportēšanas izmaksas,” tā R. Feldmanis. Viņš norāda, lauksaimnieki bieži vien tikai šķērso maģistrālos vai reģionālos ceļus, bet pārsvarā pārvietojas pa autoceļiem lauku apvidū, šo ceļu kvalitāte dažkārt pat sadragā lauksaimnieku autotehniku. Esot maldīgi uzskatīt, ka šīs nodevas paaugstināšana skar 100% vienādi ražotājus kā Latvijā, tā arī ievesto (importēto) preču ražotājus no ārvalstīm. 🌐



Pārvadājumu sadārdzinājums atspoguļosies cenās un konkurētspējā

Autoceļu lietošanas nodevas iecerētais pieaugums sadārdzinās kravu pārvadājumus, tas atsauksies arī uz preču un pakalpojumu cenām – radīs inflāciju, kā arī mazinās Latvijā strādājošo uzņēmumu konkurētspēju, tāpēc šīs likmes ir jāpārskata

“Ir pavisam citas izmaksas, ja pienu savāc ik dienu no zemniekiem un brauc pa tiem ceļiem, kādi tie ir, un pavisam cita situācija, ja fūre uz Latvijas veikalēm piegādā tos pašus piena produktus no ārvalstīm,” uzsver R. Feldmanis. Viņaprāt, Saeimai ir jāpārskata 3. decembra plenārsēdē akceptēto likmju apmēri, lai kravu pārvadājumus nesadārdzinātu vai lauksaimniekiem tos atceltu pavisam, jo darbība notiek ik dienu. “Jāskatās nevis šauri viena resora ietvaros, kur iegūt naudu, bet kopainā, kur rodas nauda, kā mūsu uzņēmējs, lauksaimnieks spēs nopelnīt,” tā R. Feldmanis.

Konkurētspējas cena

Paaugstinātās autoceļu lietošanas nodevas un ceļu apjoms, par kuriem attiecīgās nodevas jāmaksā, būtībā samazinās to ienākumu apjomu, kāds paliks pašu lauksaimnieku un mežsaimnieku maciņos.

“Brīvas preču kustības apstākļos paaugstinātās pārvadājumu izmaksas nāksies segt pašiem lauksaimniekiem, mežsaimniekiem, jo tirgus cenu viņi ietekmēt nespēs, – tas nozīmēs vēl mazāku ienākumu apjomu, un daudziem būs jautājums par tālāko saimniecisko darbību, jo īpaši, ja iepriekšējos gados uzkrātās peļņas apjoms jau būs patērēts klimata radīto seku pārvarēšanai – izdzīvošanai,” tā R. Feldmanis. Viņš atgādina, ka 2026. gadā lauksaimniekiem jārēķinās, ka ak-



Situācijā, kad 2025. gads bija trešais klimatiski nelabvēlīgākais, sadārdzināt kravu pārvadājumus lauksaimniekiem un mājražotājiem, līdztekus palielinot akcīzes nodokli dīzeļdegvielai un vēl liekot maksāt CO₂ nodokli par minerālmēsliem, ir strupceļš, jo tādējādi tiek torpedēta konkurētspēja,

Rolands Feldmanis,

Latvijas Lauksaimniecības kooperatīvu asociācijas valdes priekšsēdētājs.

cīzes nodoklis dīzeļdegvielai būs 70,05 eiro par 1000 litriem, kamēr 2025. gadā tas bija 66,08 eiro, bet 2024. gadā – 62,1 eiro, turklāt īsti nav zināms, cik liels būs jāmaksā CO₂ nodoklis par minerālmēslu tonnu.

“Faktiski ar nodokļu likmju palielināšanu un ieviešanu tiek pazemināta lauksaimnieku konkurētspēja, kā arī mazāku vai mazāk efektīvu saimniecību nostādīšana kraujas priekšā, kas atkal nozīmē citus negatīvos blakusefektus – mazāku apdzīvotību laukos. Vai patiešām neredzam kopainu?” tā R. Feldmanis. Viņaprāt, nodokļu likmju paaugstināšana ir iespējama tikai situācijā, kad ir pieaugusi darba ražība, bet attiecībā par autoceļu lietošanas nodevas paaugstināšanu tikai tad, ja šie ceļi ir izbraucami 365 dienas gadā, tie ir droši gan tajā brīdī, kad gaisa temperatūra ir minūtos vai ap nulli, gan pavasaros un rudenos, kad lietavas ietekmē ceļu kravnesību un drošu braukšanu.

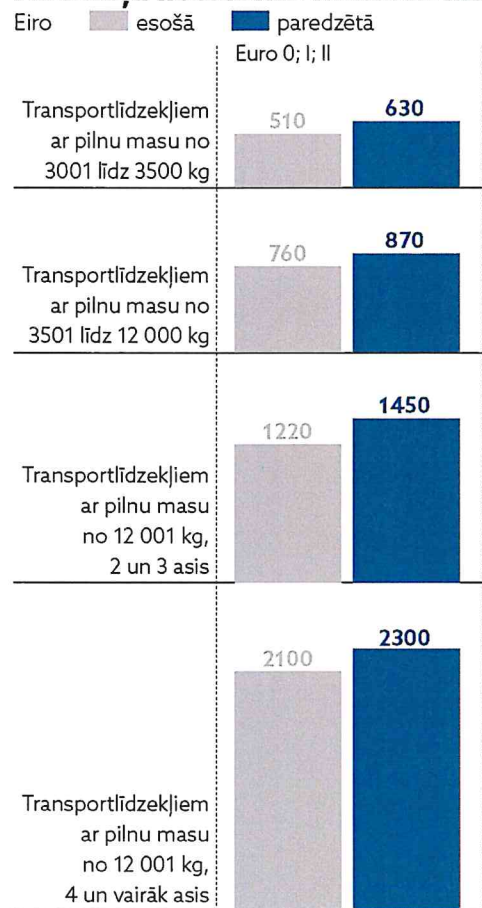
Izmaksu pieauguma slazds

Latgales ražojošo lauksaimnieku apvienības valdes priekšsēdētājs Aivars Bernāns autoceļu lietošanas nodevas paaugstinājumu vērtē ļoti negatīvi, jo tās apmēra pieaugums atkarībā no dzinēja ir pietiekami būtisks un neesot izprotams, ko ar šādu rīcību vēlas panākt.

“Šāds autoceļu lietošanas nodevas palielinājums negatīvi ietekmēs tautsaimniecību, jo īpaši reģionos, tostarp tas būs kārtējais spiediens uz inflāciju, jo loģistikas izmaksas augs, tas jāietver produkta pārdošanas cenā patērētājiem,” skaidro A. Bernāns. Viņš atzīst, ka ražošanas izmaksu sadārdzinājums nebūt nerada labvēlīgāku situāciju ne patērētājiem, ne ražotājiem, vienlaikus tiek samazināta reģionu ražotāju konkurētspēja.

“Pašlaik vienas tonnas produkcijas nogāde līdz Rīgas ostai izmaksā 20 līdz 25 eiro, bet, paaugstinot autoceļu lietošanas nodevas, jārēķinās ar vēl lielākām izmaksām, kas nozīmē zemāku peļņu,

Autoceļu lietošanas nodevas likr



Avots: LKKS pēc likumi.lv un Saeimas materiāliem

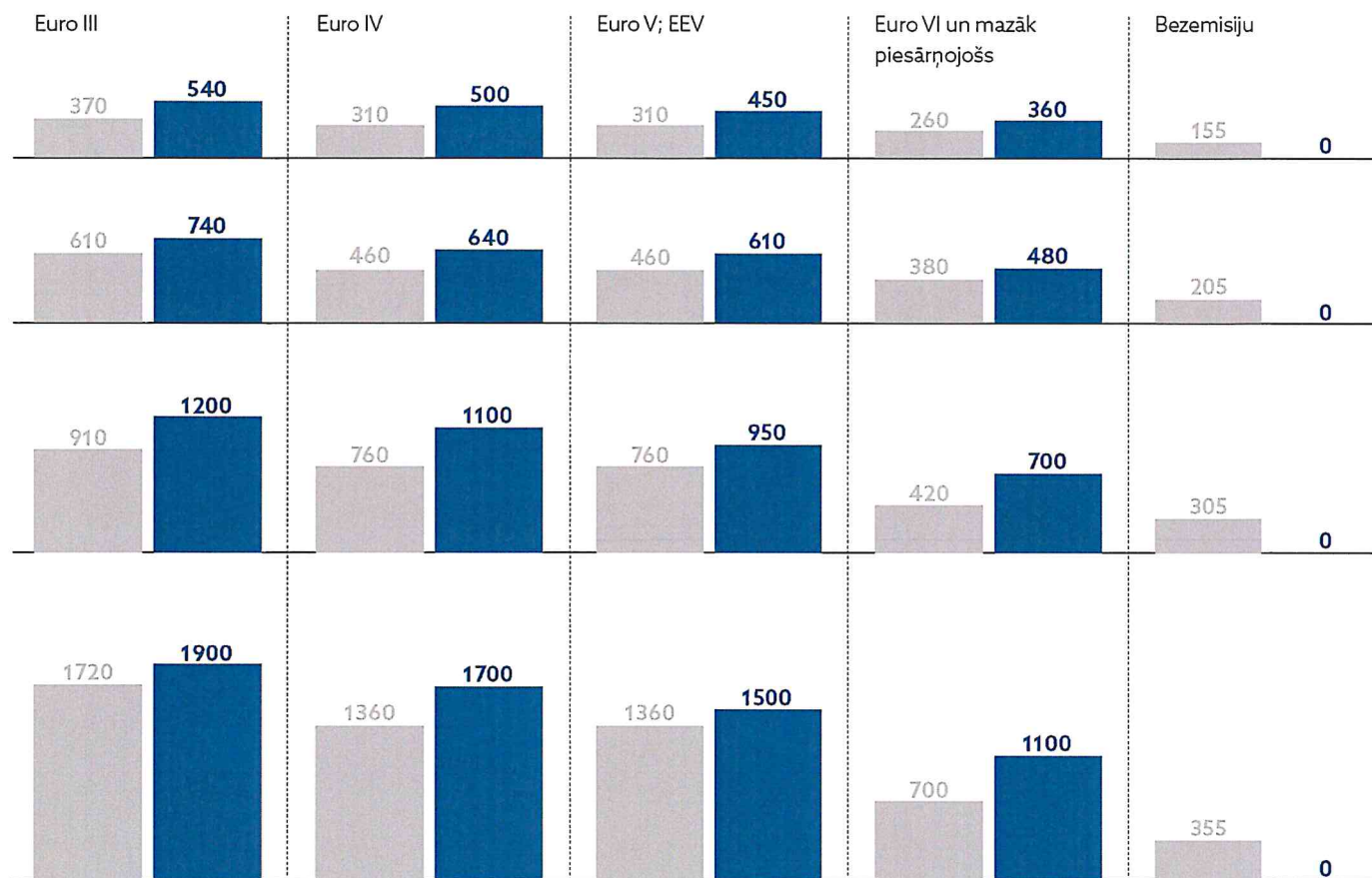
bet izmaksas jau tā kopš 2020. gada Covid-19 pandēmijas laika, kam sekoja ģeopolitiskās situācijas saasināšanās, ir pieaugušas,” tā A. Bernāns.

Mazajiem ražotājiem sāpīgi

Lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvās sabiedrības *Provinces produkti* valdes locekle un Mežsaimniecības pakalpojumu kooperatīvās sabiedrības *Mūsu mežs* vadītāja Aneta Rulle secina, ka pārvadājumu sadārdzināšana vislielāko sietu rada tieši mājražotājiem, kuri savus produktus ved ar šiem nelielajiem auto.

“Latvijas iedzīvotāji salīdzinoši kūtri izvēlas vietējos produktus tikai tāpēc, ka to cenas ir jau tāpat salīdzinoši augstas, un, ja tagad vēl paaugstina cenas, tad potenciālo pircēju loks tikai sašaurināsies,” tā A. Rulle. Viņa atzīst, ka šādā situācijā ir tikai divi risinājumi – augstākas cenas vai arī vēl zemāka peļņa, vai pat preču realizācija par cenu, kura knapi sedz izmaksas vai pat ir zem pašizmaksas. “Teguvēji no šādas situācijas var būt tikai lieli mazumtirdzniecības tīkli ar

nes gadā



importētajiem produktiem,” tā A. Rulle. Viņsprāt, ir paradoksāli, ka, no vienas puses, valsts ar saviem lēmumiem sadārdzina, bet, no otras puses, iegulda naudu mārketinga pasākumos, lai mazie ražotāji spētu realizēt vairāk.

“Mežsaimniecībā mežu īpašnieki par apaļkoksnis pārvaldījumiem maksās vairāk, un tas nozīmē, ka viņu makā paliks mazāk naudas, jo tirgus cenas Latvijas mežu īpašnieki ietekmēt nevar,” tā uz jautājumu par pārvaldījumu sadārdzinājuma efektu mežu īpašniekiem atbild A. Rulle.

Bezemisiju auto utopija

R. Feldmanis vērs uzmanību, ka no 2030. gada Eiropas Savienība ir iecerējusi autoceļu nodevas reformu, kura paredz citu pieeju – jo vairāk brauc, jo vairāk maksā, kam līdztekus būtu tādi pieskaitāmie faktori kā transportlīdzekļa tips, emisiju apjoms.

“Latvijas kravas autotransports ir viens no lielākajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju avotiem, taču pāreja uz bezemisiju kravas auto pašreizējos aps-

tākļos ir teju vai neiespējamā misija, jo, pirmkārt, šādi auto maksā dārgāk nekā pašreizējie, kuri izmanto dīzeļdegvielu, otrkārt, bateriju kravas auto ir ievērojami smagāki, un tas nozīmē, ka vai nu jāsamazina pārvaldāmās kravas svars, vai jāatļauj braukt pa ceļiem ar smagākiem kravas auto, bet vai attiecīgie ceļi ir tam paredzēti, ir labs jautājums, un, treškārt, šādu kravas auto ekspluatācijai ir vajadzīga attiecīga infrastruktūra (uzlādes, uzpildes vietas),” norāda R. Feldmanis. Viņš atgādina, ka daļa kravas auto īpašnieku dzīvo no rokas mutē, nevis peldas naudā, un tiem nav pat iespēju pāriet uz bezemisiju kravas auto.

“Un atkal ieguvējas būs lielās ārvalstu kompānijas, kam ir lielāks resurss, tās ar mēroga ekonomiku ilgtermiņā izkonkurēs pašmāju uzņēmumus,” prognozē R. Feldmanis. Tieši tāpēc, viņaprāt, pastāv risks, ka kravas auto dekarbonizācija savā ziņā varētu veicināt šīs nozares turpmāku konsolidāciju, konkurences mazināšanos un pārvaldījumu izmaksu pamatīgu pieaugumu, kad to būs pārņēmuši daži spēlētāji, līdzīgi kā tas vē-

rojams mazumtirdzniecībā, kur vietējie spēlētāji ir tikai fonā.

“Vai šie negatīvie blakusfaktori ir identificēti, aprēķināta to ietekme? Un tad varam izrēķināt, cik veiklā maksās piens, olas, sviests, biezpiens, kartupeļi, burkāni, un vai vienkāršie ļaudis tos vispār varēs atļauties iegādāties, vai strādājošo cilvēku algas būs tādas, kas ļaus šo izmaksu sitienu absorbēt? Tuvāko piecu – septiņu gadu laikā tas nav iespējams, tā ir utopija, tāpēc politiķiem nevajadzētu dzīties pakal mītiskam mērķim, ko var atļauties tikai pasaulē bagātākās valstis un kuru Latvijā vienkārši šobrīd nav iespējams ne sasniegt, ne arī tajā dzīvot,” tā R. Feldmanis. Viņš uzsver, ka publicētie Pasaules Bankas dati Latvijas biznesa presē (*Dienas Bizness* 6.01.2026.) norāda, ka jau šobrīd Latvijā siltumnīcgāzu emisijas apjoms uz vienu iedzīvotāju ir 3,48 tonnas, vidēji Eiropā – 5,6 tonnas, Lietuvā – 4,6, Igaunijā – 8,4. “Vai mēs esam gatavi atteikties no savas ražošanas? Ja tā, tad kāds ir valdības plāns pelnīt vairāk?” retoriski vaicā R. Feldmanis. 🤖