Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpēte

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"

Noslēguma ziņojums

KPMG Baltics SIA

2026. gada jūlijs

Šajā ziņojumā ir 260 lapas

© 2026 KPMG Baltics SIA, Latvijā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību un KPMG neatkarīgu dalībfirmu, kuras saistītas ar Apvienotajā Karalistē reģistrētu privātu garantiju sabiedrību "KPMG International Limited", globālās organizācijas dalībfirma. Visas tiesības aizsargātas.

Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Terminu un saīsinājumu skaidrojums

ALN	Autoceļu lietošanas nodeva
AN	Akcīzes nodoklis
ANPR	*Automatic number plate recognition* jeb automātiskā numura zīmju atpazīšana
C-ITS	*Cooperative intelligent transport systems* jeb kooperatīvās inteliģentās transporta sistēmas
CO_2	Oglekļa dioksīds
CSDD	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
DBFOM	*Design-Build-Finance-Operate-Maintain*; arī partnerības iepirkuma līgums
Direktīva 2019/520	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520
Direktīva	Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 24. februāra Direktīva (ES) 2022/362, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem
DSRC	*Dedicated short-range communications* jeb speciālie maza darbības attāluma sakari
EETS	Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas
EEZ	Eiropas Ekonomikas zona
EIB	Eiropas investīciju banka
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
EST	Eiropas Savienības Tiesa
FPDAL	Fizisko personu datu apstrādes likuma
GHz	Gigahercs
GNSS	*Global navigation satellite system* jeb globālā navigācijas satelītsistēma
GPRS	*General packet radio service* jeb vispārējais pakešu radiopakalpojums
GPS	*Global positioning system* jeb globālā pozicionēšanas sistēma
GSM	*Global system for mobile communications* jeb globālā mobilo sakaru sistēma
HGV	*Heavy goods vehicle* jeb smagais kravas transportlīdzeklis
IeM	Iekšlietu ministrija
IKT	Informācijas un komunikācijas tehnoloģijas
IS	Informācijas sistēma
Īstenošanas regula 2020/204	Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) 2020/204
kg	Kilograms
km	Kilometrs
KPMG	Izpildītājs, KPMG Baltics SIA
kW	Kilovats
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

LGV	*Light goods vehicle* jeb vieglais kravas transportlīdzeklis
LVC	Pasūtītājs, VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
MHz	Megahercs
MI	Mākslīgais intelekts
MK	Ministru kabinets
OBE	*On-board equipment* jeb transportlīdzekļu iekārtas
PPP	Publiskā un privātā partnerība
RFID	*Radio frequency identification* jeb radiofrekvences identifikācija
SaaS	*Software as a Service* jeb programmatūra kā pakalpojums
SEG	Siltumnīcefekta gāzu emisijas
Sistēma	Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēma
SLA	*Service Level Agreement* jeb pakalpojuma atbalsta līmeņa līgums
SM	Satiksmes ministrija
Stratēģija 2040	Valsts autoceļu attīstības stratēģija līdz 2040. gadam
t	Tonna
tkm	Tonnkilometrs
TEN	Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis
TEN-T	*Trans-European Transport Network* jeb Eiropas Transporta tīkls
V2X	*Vehicle-to-everything* jeb transportlīdzeklis-viss
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VDAR	Vispārīgās datu aizsardzības regulas
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VIRSIS	Valsts informācijas resursu, sistēmu un sadarbspējas informācijas sistēma
VP	Valsts policija
VR	Valsts robežsardze
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Saturs

Ievads
Darba uzdevums 10
Ierobežojumi 14

Kopsavilkums 16

Metodoloģija 31

1. Spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības, ieteikumi un īstenošanas termiņi 39
1.1. Direktīva 2022/362 39
1.1.1. Transportlīdzekļi, uz kuriem attiecināma autoceļu lietošanas nodeva 40
1.1.2. Iespējamās sekas, ja attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva netiek ieviesta 41
1.1.3. Direktīvas principu (prasību un ieteikumu) piemērošana Autoceļu lietošanas nodevas likumā 43
1.2. Direktīva 2019/520 49
1.3. Regula 2020/203 50
1.4. Regula 2020/204 51

2. Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu 53
2.1. Esošais autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama nodeva 53
2.2. Latvijas valsts autoceļu satiksmes plūsmas tendences 55
2.3. Salīdzinājums ar Eiropas labās prakses piemēriem 58
2.4. Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski 60

3. Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksts 65
3.1. Autoceļu lietošanas nodevas likmes un komponentes 65
3.2. Autoceļu lietošanas nodevas tendences 69
3.3. Autoceļu nozares finansējums 74
3.4. Autoceļu lietošanas nodevas sistēmas funkcijas un atbildības 76

4. Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums 83
4.1. Autoceļu lietošanas nodevas administrēšana 83

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

4.2. Nodevas samaksas uzraudzība un kontrole 85
4.3. Līdzšinējās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles efektivitāte 87
4.4. Nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums 90

5. Pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem 93

6. Principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēri 95
6.1. Labās prakses piemēru pārņemamības kritēriji un izvēle 95
6.2. Detalizēts pārskats par izvēlētajiem piemēriem 98

7. Dažādu uz nobrauktās distances balstītu autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskā un finansiālā analīze 103
7.1. Tehniskā analīze 103
7.2. Finansiālā analīze 104

8. Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskais izvērtējums 105
8.1. Izvērtētie Sistēmas veidi un parametri 105
8.2. Daudzkritēriju risku analīze 108
8.3. Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas 114
8.4. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri 118
8.4.1. Izmaksu scenārijs – attālumā balstīta nodeva atbilstoši Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam paredzētajām investīcijām, autoceļu uzturēšanas izmaksām un GNSS izmaksām 120
8.4.2. ES likmju scenārijs – attālumā balstīta nodeva atbilstoši ES vidējām likmēm 122
8.4.3. Esošās nodevas scenārijs – laikā balstīta nodeva atbilstoši indeksētām 2026. un 2027. gada likmēm 124
8.4.4. Maksimālo lietošanas maksu scenārijs – laikā balstīta nodeva atbilstoši Direktīvā noteiktajām maksimālajām likmēm 125
8.5. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas kopējie ienākumi 126
8.5.1. Potenciālo autoceļu lietošanas nodevas kopējo ienākumu aprēķina metodoloģija 126
8.5.2. Potenciālie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos 130
8.6. Sistēmas pārvaldības modelis 135
8.6.1. Centralizēts pārvaldības modelis 135
8.6.2. Decentralizēts pārvaldības modelis 137
8.6.3. Centralizēta un decentralizēta pārvaldības modeļa salīdzinājums 138

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8.7. Datu privātuma risinājumu rekomendācijas 139
8.7.1. Tiesiskais pamats datu apstrādei 140
8.7.2. Apstrādes nolūks 141
8.7.3. Apstrādājamo datu apjoms un kategorijas 143
8.7.4. Datu glabāšanas termiņi 145
8.7.5. Datu plūsmas un iesaistītās puses 145
8.7.6. Riski 147
8.7.7. Nosacījumi, ar kuriem ieviest Sistēmu 148
8.7.8. Secinājumi 149
8.8. Risinājumi situācijām, kad GNSS darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama ierīce 149
8.8.1. Nodevas priekšapmaksas veikšana portālā par konkrētu maršrutu 150
8.8.2. Kontroles kameru tīkls kā alternatīva GNSS traucējumu gadījumā 151
8.8.3. Automātiska trūkstošo posmu aizpildīšana 152
8.8.4. Mobilā lietotne kā alternatīva OBE ierīcei 152
8.9. Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskā izvērtējuma secinājumi 152

9. Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi 154
9.1. Ārvalstu Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas prakse 154
9.2. Latvijas apstākļiem piemērotākie Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi 162

10. Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģiju novērtējums 163
10.1. Iespējamo pārvaldības stratēģiju pārskats 163
10.1.1. Izstrāde 163
10.1.2. Licences iegāde 166
10.1.3. Licences abonēšana (*Software as a Service*) 168
10.1.4. Apskatīto pārvaldības stratēģiju būtisko kritēriju salīdzinājums 171
10.2. Pārvaldības aspekti 174
10.2.1. Licencēšana 174
10.2.2. Izvietošana 175
10.2.3. Pielāgojumu izstrāde 176
10.2.4. Atbalsts un uzturēšana 178
10.2.5. Mērogojamība 179
10.2.6. Drošības risku pārvaldība 179
10.2.7. Atkarība no piegādātājiem 180
10.2.8. Izmaksas 181
10.3. Daudzkritēriju risku novērtējums 183
10.3.1. Novērtējuma kritēriji 184

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

10.3.2. Metodoloģija 185
10.3.3. Risku novērtējums 187
10.4. Risku analīze 197
10.4.1. Risku kategoriju analīze 197
10.4.2. Risku ar ļoti augstu novērtējumu analīze 198
10.5. Secinājumi 202

11. Sistēmas izveides ieviešanas stratēģijai piemērojamais atbalsta regulējums un tā prasības 203

12. Sistēmas ieviešanas stratēģija 206
12.1. Sistēmas ieviešanas laika grafiks 206
12.2. Normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamība 210

13. Pārejas stratēģija 218
13.1. Sistēmas ieviešana transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu 218
13.1.1. Sistēmas ieviešanas transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, sākuma punkts 219
13.1.2. Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma izvērtējums 221
13.1.3. Laikā balstītas nodevas risinājuma izvērtējums 224
13.1.4. Attālumā balstītas nodevas un laikā balstītas nodevas risinājumu salīdzinājums 225
13.1.5. Ieteicamā pārejas stratēģija 226
13.1.6. Potenciālās nodevas likmes un ieņēmumi, ieviešot Sistēmu visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu 236
13.2. Autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, tvēruma paplašināšana 242
13.3. Risinājumi situācijām, kad GNSS darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama ierīce 246
13.3.1. Nodevas priekšapmaksas veikšana portālā par konkrētu maršrutu 246
13.3.2. Kontroles kameru tīkls kā alternatīva GNSS traucējumu gadījumā 247
13.3.3. Automātiska trūkstošo posmu aizpildīšana 248
13.3.4. Mobilā lietotne kā alternatīva OBE ierīcei 248

14. Esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma un to pārvaldības izvērtējums 249
14.1. Esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi 249

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

14.2. Esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāte un tās paplašināšanas iespējas 251
14.3. Papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamība 252

15. Normatīvā regulējuma grozījumu priekšlikumi 255
15.1. Vispārīga informācija 255
15.1.1. Par nodevām 255
15.2. Par iesniegto likumprojektu 256
15.2.1. Infrastruktūras nodeva 256
15.2.2. Maksas par gaisa piesārņojumu 257
15.2.3. LVC kompetence 258
15.3. Secinājumi par normatīvā regulējuma grozījumiem saistībā ar Direktīvas prasību pārņemšanu 259

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Ievads

Noslēguma ziņojums (turpmāk – Ziņojums) sagatavots, balstoties uz 2025. gada 13. martā noslēgto līgumu (turpmāk – Līgums) starp VSIA "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk – LVC, Pasūtītājs) un KPMG Baltics SIA (turpmāk – KPMG, Izpildītājs), par Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpēti (turpmāk – Projekts).

Pašlaik Latvijā autoceļu lietošanas nodeva tiek maksāta atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likumam par noteiktu valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu ar kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3 000 kilogramiem, un kravas transportlīdzekļu sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3 500 kilogramiem. Autoceļu lietošanas nodevu maksā atkarībā no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa un no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva asu skaita par laiku, kurā paredzēts lietot autoceļus saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikuma noteiktajām likmēm.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 24. februāra Direktīvā (ES) 2022/362, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (turpmāk — Direktīva), cita starpā, noteikts, ka visi lielas noslodzes transportlīdzekļi būtiski ietekmē ceļa infrastruktūru un veicina gaisa piesārņojumu, savukārt mazas noslodzes transportlīdzekļi rada lielāko daļu no emisijām un satiksmes sastrēgumiem. Vienlaikus Direktīvā noteikts, ka vienlīdzīgas attieksmes un godīgas konkurences vārdā būtu jānodrošina, lai transportlīdzekļi, uz kuriem līdz šim neattiecās Direktīvā norādītā sistēma, kas attiecināma uz autoceļu nodevām un lietošanas maksu, tiktu iekļauti minētajā sistēmā. Tādējādi Direktīvas mērķis ir veicināt atbildīgu ceļu lietošanas principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā".

Direktīvā noteikts, ka no 2030. gada 25. marta dalībvalstis Eiropas transporta pamattīkla lietošanas maksas (par laiku jeb, tā saucamās, "vinjetes") lielas noslodzes transportlīdzekļiem (>3,5 tonnām) nepiemēro. Balstoties uz pašreizējo situāciju Latvijā un Autoceļu lietošanas nodevas likumā noteikto, Direktīvā izvirzītās prasības nozīmē nepieciešamību veikt izmaiņas Latvijas autoceļu nodevas iekasēšanas pieejā un **ieviest attālumā balstītu autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmu** (turpmāk – Sistēma). Ņemot vērā 2020. gadā veikto pētījumu "Pētījums par ilgtspējīgu mobilitāti REFORM/SC2020/063" (turpmāk – Nodevas Pētījums) un tajā secināto par aktuālo praksi autoceļu nodevas iekasēšanā ES, t.sk. izmantotās tehnoloģijas un to izmaksas, sistēmas ieviešanas pamatojumu iespējams veidot, aktualizējot Nodevas Pētījuma saturu.

Projekta mērķis ir veikt attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpēti, izvērtējot sistēmu alternatīvas un sniedzot ieteikumus atbilstošākās sistēmas ieviešanai.

Projekta rezultātā izstrādājami šādi nodevumi:

1. Pirmais starpziņojums, kā ietvaros identificēts spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības un aktualizēts Nodevas Pētījums, tādējādi sniedzot informāciju

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

turpmākai attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpētei.

2. Otrais starpziņojums, kas sniedz detalizētu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības tehniski-ekonomisko izvērtējumu, nosakot Latvijas apstākļiem piemērotāko sistēmas veidu, kā arī finansēšanas un uzturēšanas modeli, priekšlikumus satiksmes uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma attīstībai un normatīvā regulējuma grozījumiem.

3. **Noslēguma ziņojums, kurā tiks apkopoti pirmā un otrā starpziņojuma rezultāti.**

Tādējādi šajā Ziņojumā aprakstīts spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības, aktualizēts Nodevas Pētījums, Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskais izvērtējums, Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi, Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības iespējamo stratēģiju novērtējums, Sistēmas izveides ieviešanas stratēģijai piemērojamais atbalsta regulējums un tā prasības, Sistēmas ieviešanas stratēģija, pārejas stratēģija, esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma un to pārvaldības izvērtējums un normatīvā regulējuma grozījumu priekšlikumi.

Darba uzdevums

Projekta ietvaros veikti sekojošie darba uzdevumi:

1. Direktīvas un citu identificēto gan ES, gan nacionālo normatīvo aktu un vadlīniju, kas saistīti ar autoceļu nodevu un transportlīdzekļu lietotāju samaksātajiem nodokļiem, kā arī ilgtspējīgu politiku, tostarp "lietotājs un piesārņotājs maksā" principu piemērošanu, analīze, identificējot spēkā esošo regulējumu, tostarp kādas prasības un ieteikumi tajā izvirzīti un kādos termiņos prasības īstenojamas (1. Spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības, ieteikumi un īstenošanas termiņi);

2. Nodevas Pētījumā identificētā izvērtējums, atjaunošana un papildināšana, kā ietvaros veikti šādi apakšuzdevumi:

   2.1. Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu (2. Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu);

   2.2. Nodevas Pētījumā (1.2. sadaļā) aprakstītās pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem (5. Pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem);

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

2.3. Nodevas Pētījumā (1.4. sadaļā) aprakstīto principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēru aktualizācija (6. Principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēri);

2.4. Nodevas Pētījumā (1.5. sadaļā) aprakstīto dažādo uz nobrauktās distances balstīto autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskās un finansiālās analīzes aktualizācija (7. Dažādu uz nobrauktās distances balstītu autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskā un finansiālā analīze);

2.5. Nodevas Pētījumā (1.6. sadaļā) Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksta aktualizācija (3. Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksts);

2.6. Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums (4. Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums).

3. Lai noteiktu Latvijas apstākļiem piemērotāko Sistēmu, veikt Sistēmas veidu tehniski-ekonomisko izvērtējumu, tostarp veicot:

3.1. uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS principiem balstītas Sistēmas ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu;

3.2. uz Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas Sistēmas ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu;

3.3. ja tādas tiek identificētas, veikt uz citiem tehnoloģiskiem risinājumiem balstītu Sistēmu ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu;

3.4. izstrādāt datu privātuma risinājumu rekomendācijas, ņemot vērā transportlīdzekļu pārvietošanās datu reģistrēšana un uzglabāšana privātuma aizsardzības riskus;

3.5. noteikt autoceļu nodevas likmju apmērus, ievērojot Direktīvā noteiktos principus, ievērtējot Lietuvā un Igaunijā noteiktos autoceļu nodevas likmju apmērus, ja šāda informācija ir vai kļūst pieejama;

3.6. noteikt potenciālos autoceļu lietošanas nodevas kopējos ienākumus, ievērojot Direktīvā noteiktos principus;

3.7. veikt transportlīdzekļu lietotāju samaksāto nodokļu un nodevu apmēra salīdzinājumu pirms (esošajā situācijā) un pēc Sistēmas, tostarp 3.3.5. apakšpunktā noteikto autoceļu nodevas likmju piemērošanas, ieviešanas;

3.8. noteikt Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas, ieskaitot administratīvās izmaksas, programmnodrošinājuma izmaksas, papildus aprīkojuma transportlīdzekļiem izmaksas un infrastruktūras, tostarp nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas, izbūves nepieciešamības izmaksas;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

3.9. veikt daudzkritēriju risku analīzi un noteikt vai attiecīgās Sistēmas ieviešana ir tehniski-ekonomiski pamatota;

3.10. atbilstoši nacionālā normatīvā regulējuma analīzei noteikt potenciāli atbildīgās institūcijas par Sistēmas ieviešanu un nodevu samaksas uzraudzību un kontroli;

3.11. paredzēt risinājumu situācijām, kad identificēto uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS vai Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas sistēmu darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama GNSS vai DSRC sistēmu ierīce (on board unit), piemēram, pieļaujot maršruta plānošanu un apmaksu pirms brauciena.

4. Izvērtēt Latvijas apstākļiem piemērotākos Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļus, tostarp izmantojot valsts budžeta līdzekļus, privātās publiskās partnerības modeli vai koncesijas līgumu u.c.

5. Veikt Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības iespējamo stratēģiju, tostarp iespējamības veikt Sistēmas programmnodrošinājuma licences abonēšanu, iespējamības Sistēmas programmnodrošinājuma licenci iegādāties un iespējamības Sistēmas programmnodrošinājumu izstrādāt, tehniski-ekonomisko izvērtējumu un veikt šo stratēģiju daudzkritēriju risku analīzi.

6. Izvērtēt Latvijas apstākļiem piemērotākās Sistēmas izveides ieviešanas stratēģiju piemērojamo atbalsta regulējumu un tā prasības, lai Sistēmas, tostarp programmnodrošinājuma izveides, uzturēšanas un apsaimniekošanas darbības uzskatītu par saderīgām ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu. Komercdarbības atbalsta pasākumu gadījumā, izvērtēt, kurš valsts atbalsta regulējums varētu tikt izmantots, tostarp tā atbilstība Eiropas Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regulas (ES) Nr. 651/2014 ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (turpmāk Regula Nr. 651/2014) prasībām, kā arī vai šāda atbalsta sniegšana būtu jāiesniedz individuālai saskaņošanai Eiropas Komisijā (valsts atbalsta notifikācija atbilstoši Līgumam par Eiropas Savienības darbību).

7. Balstoties uz 3. apakšpunktā secināto, izstrādāt Sistēmas ieviešanas stratēģiju, citu starpā nosakot ieviešanas laika grafiku, ņemot vērā normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamību, lai nodrošinātu pāreju no esošās uz laiku bāzētās autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanas sistēmas uz 3 apakšpunktā noteikto Sistēmu tiem transportlīdzekļiem, kas pašreiz maksā autoceļu lietošanas nodevu par valsts autoceļu tīklu, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

8. Izstrādāt pārejas stratēģiju, lai Sistēmu secīgi, pēc 7. apakšpunktā noteiktās stratēģijas Sistēmas ieviešanas, ieviestu:

8.1. visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, valsts autoceļu tīklā, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8.2. valsts galveno un reģionālo autoceļu tīklā paplašinot esošo tvērumu, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā, kur par konkrēto autoceļu tīkla tvēruma paplašinājumu Izpildītājs vienojas ar Pasūtītāju pirms šīs darba sadaļas veikšanas.

9. Izstrādājot 8.1. un 8.2. apakšpunktā minētās Sistēmas ieviešanas pārejas stratēģijas:

9.1. veikt vai papildināt 3. apakšpunktā veiktos tehniski-ekonomiskos izvērtējumus arī pārejas stratēģijai;

9.2. noteikt autoceļu lietošanas nodevas likmes transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, ņemot vērā esošo šo transportlīdzekļu nodokļu un nodevu slogu;

9.3. noteikt potenciāli papildus iekasējamo autoceļu lietošanas nodevas apmēru, ieviešot Sistēmu 8.1. apakšpunktā noteiktajā tvērumā;

9.4. lai nesamērīgi nepalielinātu nodokļu un nodevu slogu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, izstrādāt scenāriju (līdzvērtīgi Nodevas Pētījumā apskatītajam 3. jutīguma scenārijam (1.8.2. sadaļā)), ka šiem transportlīdzekļiem piemērotais transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis pilnā vai daļējā apmērā normatīvi tiek pārkvalificēts par vieglo transportlīdzekļu lietošanas nodevu un secīgi tā ieņēmumi tiek pārvirzīti par autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumiem;

9.5. paredzēt risinājumu situācijām, kad identificēto uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS vai Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas sistēmu darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama GNSS vai DSRC sistēmu ierīce (on board unit), piemēram, pieļaujot maršruta plānošanu un apmaksu pirms brauciena.

10. Veikt esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu, tostarp, bet ne tikai, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Iekšlietu ministrijas un VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" īpašumā esošo, izvietojuma un to pārvaldības izvērtējumu, citu starpā:

10.1. veicot esošo un plānoto satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma kartēšanu;

10.2. nosakot papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamību, tostarp, lai nodrošinātu Regulā noteikto sistēmu svēršanai kustībā ieviešanu;

10.3. izvērtējot esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāti un iespēju šo līdzekļu funkcionalitātes paplašināšanai;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

10.4. izstrādājot priekšlikumu vienotas satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu pārvaldības stratēģijai valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslā izvietotajiem satiksmes kontroles un uzraudzības līdzekļiem.

11. Veicot 10. apakšpunktā noteiktās darbības, ņemt vērā to, ka:

11.1. satiksmes kontroles un uzraudzību tvērumu nepieciešams nodrošināt sākotnēji valsts autoceļu tīklā, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā, un secīgi 9.2. apakšpunktā noteiktajā valsts autoceļu tīklā;

11.2. satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojums jeb to izvietojuma blīvums atkarīgs no attiecīgo autoceļu satiksmes intensitātes;

11.3. nosakot papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamību, iespēju robežās jāizmanto esošās satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma lokācijas un citas vietas, kur jau pieejams elektrības pieslēgums;

11.4. autoceļiem, kuru maršruti šķērso valsts robežu ar Lietuvu un Igauniju, paredzēt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietošanu pēc iespējas tuvāk valsts robežai;

11.5. autoceļiem, kuru maršruti ved no vai uz ostām, paredzēt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietošanu pēc iespējas tuvāk šīm ostām.

12. Izstrādāt priekšlikumus normatīvā regulējuma grozījumiem, lai nodrošinātu Latvijas apstākļiem piemērotākās Sistēmas un kontroles un uzraudzības sistēmas, ieviešanu un Direktīvas prasību pārņemšanu nacionālajos normatīvajos aktos.

Veikto darba uzdevumu rezultātā sagatavots šis Ziņojums – Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpētes noslēguma ziņojums.

Ierobežojumi

Ziņojums tika sagatavots, balstoties uz mūsu darbu, kas veikts no 2025. gada 13. marta līdz 2026. gada 28. jūlijam. Mēs neesam veikuši izmaiņas Ziņojumā, lai ņemtu vērā notikumus vai apstākļus, kas radušies pēc minētā perioda beigām.

Ziņojums sagatavots, balstoties uz LVC, SM, VP, CSDD un attālumā balstītas nodevas administrēšanas informācijas sistēmu piegādātāju sniegto informāciju un datiem, intervijās ar LVC, CSDD, VP, VR, Be-Mobile NV, Q-Free, SIA WeAreDots, Kapsch TrafficCom, Sund & Bælt, Igaunijas Klimata ministriju, RDW (Nīderlande), AS Mapon un Via Lietuva sniegto informāciju un publiski pieejamiem informācijas avotiem. Ja kādas no pusēm sniegtā informācija ir neprecīza, maldinoša vai nepilnīga, ja tiks atklāta papildu informācija vai ja kāds no pušu sniegtajiem skaidrojumiem ir nepareizs vai maldinošs, visi Ziņojumā iekļautie secinājumi un interpretācijas var būt nepilnīgi. Šādā gadījumā KPMG neuzņemas atbildību un patur tiesības veikt izmaiņas Ziņojumā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Atbilstoši Līgumā noteiktajam, Projekta rezultātā izstrādātie materiāli ir Pasūtītāja īpašums. Pasūtītājam ir tiesības bez Izpildītāja atļaujas publicēt Izpildītāja iesniegtos materiālus, kā arī prasīt Izpildītājam tos mainīt, pārstrādāt, dalīt daļās, vienojoties par šī pakalpojuma samaksu. Ja puses nevar vienoties par šo darbu izpildi, Pasūtītājs ir tiesīgs piesaistīt citu Izpildītāju minētā uzdevuma izpildei. Ja materiālos tiks veiktas būtiskas saturu mainošas izmaiņas, Pasūtītājs apņemas izslēgt jebkādas norādes uz Izpildītāju kā darba autoru un dzēst visu ar autoru saistīto informāciju (nosaukumu, logotipu). Tajā pašā laikā, ņemot vērā īpašumtiesības, Pasūtītājam ir tiesības Darbu izmantot fragmentāri sadalot to pa daļām.

Lūdzu, ņemiet vērā, ka mēs neizsakām atzinumu vai jebkāda cita veida apliecinājumu par šajā Ziņojumā ietverto informāciju, un mūsu veiktais darbs nav revīzija vai pārbaude, kas veikta atbilstoši starptautiskajiem revīzijas standartiem vai citiem apliecinājuma standartiem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Kopsavilkums

Spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības, ieteikumi un īstenošanas termiņi

Veicot Direktīvas analīzi, identificēts, ka tajā nav sniegts uzskaitījums, kurām transportlīdzekļu kategorijām ir obligāti piemērojamas autoceļu nodevas, taču līdz 2030. gada 25. martam autoceļu nodeva par nobraukto attālumu būtu jāievieš lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Gadījumā, ja Latvijā netiks transponētas Direktīvā noteiktās prasības, proti, ja Latvija turpinās piemērot lietošanas maksas par konkrētu laikposmu pēc 2030. gada 25. marta attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, minimālais piemērojamais naudas soda apmērs būtu 193 000 EUR apmērā.

Veikts Autoceļu lietošanas nodevas likuma atbilstības Direktīvas prasībām un ieteikumiem, tostarp prasībām un ieteikumiem attiecībā uz nodevas komponentēm, izvērtējumu, identificējot Autoceļu lietošanas nodevas likuma daļēju atbilstību Direktīvai, no kā izriet, ka Latvijas regulējumā būtu nepieciešams veikt izmaiņas, lai nodrošinātu tā atbilstību Direktīvai un attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ieviešanai un darbībai atbilstošu normatīvo ietvaru. Ceļu nodevu likuma likumprojekts, ar kura stāšanos spēkā Autoceļu lietošanas nodevas likums zaudē spēku 2025. gada 31. decembrī, paredz izmaiņas Latvijas normatīvajos aktos, kas ievērojami uzlabotu Latvijas regulējuma atbilstību Direktīvas prasībām un ieteikumiem.

Latvijas autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts

Identificēts, ka esošais 1 623,3 km valsts galveno un reģionālo autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama autoceļu lietošanas nodeva, ir atbilstošs Direktīvas prasībām attiecībā uz autoceļu tīklu, kuram tiktu piemērota attālumā balstīta autoceļu nodeva, kā arī, ka tas, lielākoties, atbilst Eiropas labajai praksei.

Valsts autoceļu satiksmes plūsmas tendences norāda uz plūsmas pieaugumu, tostarp kravas transportlīdzekļu plūsmas pieaugumu, kā arī Latvijā reģistrēto kravas transportlīdzekļu skaita pieaugumu, taču identificēts, ka esošās nodevas tvērums neattiecas uz vairāk nekā 40% no visiem kravas transportlīdzekļiem, nodevai neattiecoties uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 000 kilogramiem.

Identificētas šādas Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski:

- Valsts autoceļu pārbūvei pieejamais finansējums ierobežo iespējas investēt nodevas ieviešanā un autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota nodeva, paplašināšanā;
- Valsts autoceļu tīklu raksturo ievērojams autoceļu savienojumu skaits, kas var būtiski ietekmēt dažādu tehnisko līdzekļu efektivitāti un izmaksas, atkarībā no izvēlētās sistēmas;
- Pastāv tādi valsts autoceļu posmi, kurus vadītāji izmanto, lai izvairītos no nodevas maksāšanas, kas ir būtiska problēma efektīvas nodevas samaksas kontroles un uzraudzības nodrošināšanai;
- Autoceļu posmiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, kas ved uz Latvijas valsts robežu, nav pietiekami precīzi definēti to sākuma un beigu punkti, tādējādi pie

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

vairākiem robežkontroles punktiem ir 'bezmaksas' autoceļu posmi vairāku kilometru attālumā.

Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksts

Latvijā pastāvošā autoceļu lietošanas nodeva balstās uz gaisa piesārņojuma komponenti, likmi nosakot pēc EURO emisiju klases, kā arī pēc transportlīdzekļa pilnas masas un asu skaita.

Analizējot esošās nodevas ieņēmumu un pārdoto vinješu skaita datus, secināms, ka lielākā transportlīdzekļu grupa, uz ko attiektos attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva, būtu ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem, ņemot vērā, ka šo transportlīdzekļu tranzītsatiksme (dienas vinjetes) 2024. gadā veido vairāk nekā 53% no visu transportlīdzekļu pārdoto vinješu skaita. Ārzemju transportlīdzekļu tranzītsatiksmes lielais īpatsvars vinješu skaitā kalpo kā būtisks attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ieviešanu pamatojošs faktors.

Ņemot vērā Direktīvā paredzēto, nodevai ir nepieciešams novērst autoceļu nolietojumu, kā arī stiprināt autoceļu būvniecības un uzturēšanas finansējumu, tādējādi nodevas ieņēmumiem tiekot investētiem infrastruktūrā un veicinot sabiedrības labklājību. Lai gan transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un akcīzes nodokļa naftas produktiem ieņēmumi 2023. gadā bija 2,2 reizes lielāki nekā Valsts autoceļu fonds un saņemtais ES fondu finansējums, ieņēmumi tiek pārdalīti citām finansēšanas vajadzībām, 2025. gada plānā 66,6% novirzot citām jomām.

Veikts esošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas funkciju un atbildību izvērtējumu, balstoties uz normatīvajos aktos noteikto un intervijās ar iestāžu pārstāvjiem saņemto informāciju. Secināts, ka esošajā sistēmā ir plašs atbildību sadalījums un iesaistīto pušu skaits, it īpaši atbalsta funkciju nodrošināšanā, kur katra iesaistītā puse atbild par atsevišķu sistēmas daļu. Būtisks iztrūkums ir koordinācijas funkciju nodrošināšana, kur esošajā sistēmā nav identificēti funkciju izpildītāji. Plānojot attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas sistēmu, nepieciešams izvērtēt iespējas attīstīt koordinācijas funkciju nodrošinājumu, lai veicinātu iesaistīto iestāžu savstarpēju sadarbību un sistēmas efektivitāti, kā arī nepieciešams nodrošināt, ka, pievienojot sistēmai papildus iesaistītās puses, netiek veidots pārāk plašs atbalsta funkciju atbildību sadalījums, tādējādi sarežģījot komunikāciju sistēmas ietvaros un palielinot birokrātisko slogu.

Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums

Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējuma ietvaros analizētie dati liecina, ka, paplašinot nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē izmantoto tehnisko līdzekļu tīklu 2023. gadā, administratīvo pārkāpumu ieņēmumi pieauga par 3,6 milj. EUR, savukārt fiksēto nodevas samaksas pārkāpumu skaits pieauga par 1 281%, norādot uz būtisku nefiksēto pārkāpumu skaitu tehnisko līdzekļu trūkuma dēļ.

Identificēts, ka galvenās esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas nepilnības ir cilvēkresursu trūkums VP kontroles funkciju nodrošināšanai, nepilnvērtīga

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

ārzemju transportlīdzekļu datu pieejamība un sinhronizācija, kā arī tehnisko līdzekļu izvietojuma trūkums uz autoceļiem, t.sk. robežkontroles punktos un to apkārtnē.

Savukārt esošās sistēmas stiprās puses ir efektīva datu apmaiņa un pieejamība starp CSDD, tehniskajiem līdzekļiem, kā arī VP un VR līdzekļiem, plānotā LVC vidējā braukšanas ātruma videokameru tīkla paplašināšana un CSDD fotoradaru tīkla pielāgošanai pilnai plūsmas kontrolei, kā arī nodevas samaksas automātiskās kontroles pilotprojekts un tehnisko līdzekļu tīkla paplašināšana 2023. gadā.

Ņemot vērā esošās sistēmas stiprās un vājās puses, kā arī iespējamos faktorus, kas ietekmēs nodevas samaksas uzraudzību un kontroli, ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu, nepieciešams ņemt vērā šādas attīstības prioritātes:

- Izvietojot papildus tehniskos līdzekļus, efektīvas samaksas uzraudzības un kontroles nodrošināšanai jāattīsta procesu automatizācija, lai izvairītos no cilvēkresursu nodrošinājuma ierobežojumiem;
- Kontroles tīkla un tehnisko līdzekļu izvietojuma attīstības turpināšana ar mērķi aptvert visu esošo maksas autoceļu tīklu;
- Ārvalstu transportlīdzekļu datu integrācija un datu apmaiņas sinhronizācija ar ES valstīm;
- Kontroles procesu attīstīšana atbilstoši attālumā balstītas nodevas prasībām un specifikai.

Pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem

Esošā situācija ES valstīs liecina, ka attālumā balstīta nodeva tiek piemērota tikai lielas noslodzes transportlīdzekļiem (izņēmuma gadījums ir Portugāle), pārējām valstīm nodevas no mazas noslodzes transportlīdzekļiem iekasējot ar laikā balstītu nodevu vai nodevu pie fiziskas barjeras.

Attālumā balstītu nodevu lielas noslodzes transportlīdzekļiem pašlaik piemēro Austrija, Beļģija, Bulgārija, Čehija, Dānija (tikai transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām), Polija, Portugāle, Slovākija, Slovēnija, Ungārija, Vācija un Zviedrija (tikai transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām), savukārt Nīderlandē un Rumānijā plānota pāreja uz attālumā balstītu nodevu 2026. gadā un Lietuvā 2027. gadā, kā rezultātā vairāk nekā 50% ES-27 valstu pastāv vai tiks ieviesta attālumā balstīta nodeva lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēri

Balstoties uz labās prakses piemēru salīdzināmības un pārņemamības kritērijiem, kā atbilstošākie labās prakses piemēri tika izvēlēti Austrija, Bulgārija, Čehija, Dānija un Ungārija:

- Austrijā nodevas iekasēšanas tehnoloģija ir brīvas plūsmas DSRC ar OBE, kontrolei tiek izmantotas ANPR un infrasarkanās kameras un kā iekasēšanas aprīkojums tiek

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

pielietotas vārtejas un stacijas. Sistēmai ir 975 000 lietotāju un nodeva tiek piemērota 2 199 km autoceļu;

- Bulgārijā nodevas iekasēšanas tehnoloģija ir brīvas plūsmas GNSS ar OBE, kontrolei tiek izmantotas mobilas nodevu pārbaudes vienības un kā iekasēšanas aprīkojums tiek pielietotas satelīttethnoloģijas. Nodeva tiek piemērota 3 115 km autoceļu;
- Čehijā nodevas iekasēšanas tehnoloģija ir brīvas plūsmas GNSS ar OBE, kontrolei tiek izmantotas ANPR kameras, DSRC un lāzertehnoloģija un kā iekasēšanas aprīkojums tiek pielietotas satelīttehnoloģijas. Sistēmai ir 882 000 lietotāju un nodeva tiek piemērota 2 973 km autoceļu;
- Dānijā nodevas iekasēšanas tehnoloģija ir brīvas plūsmas GNSS ar OBE, kontrolei tiek izmantotas ANPR kameras (gan stacionāras, gan mobilas) un kā iekasēšanas aprīkojums tiek pielietotas satelīttehnoloģijas. Sistēmai ir 114 000 lietotāju un nodeva tiek piemērota 10 900 km autoceļu;
- Ungārijā nodevas iekasēšanas tehnoloģija ir brīvas plūsmas GNSS ar OBE, kontrolei tiek izmantotas ANPR kameras (gan stacionāras, gan mobilas) un kā iekasēšanas aprīkojums tiek pielietotas satelīttehnoloģijas. Sistēmai ir 430 000 lietotāju un nodeva tiek piemērota 7 300 km autoceļu.

Dažādu uz nobrauktās distances balstītu autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskā un finansiālā analīze

Visplašāk izplatītās autoceļu nodevu iekasēšanas tehnoloģijas ir GNSS un DSRC, kā arī ANPR kameru kontroles tehnoloģija. Lai gan abām iekasēšanas tehnoloģijām nepieciešams transportlīdzeklī ievietot OBE, to galvenā atšķirība ir datu ievākšanā no OBE un to pārnese uz centrālu datu bāzi. Kamēr GNSS datu nodošanai izmanto GPS satelītus, DSRC, kas balstās uz mikroviļņiem, darbībai ir nepieciešami attālumā tuvāki pārbaudes un datu atlases mehānismi, piemēram, kontroles vārti.

Visās ES valstīs attālumā balstītas ceļu nodevas uzskaita ar DSRC vai GNSS tehnoloģijām, tomēr pastāv arī citas tehnoloģijas, ar ko būtu iespējams nodrošināt nodevu iekasēšanu: ANPR, RFID, transportlīdzeklī iebūvēta telemātikas ierīce, viedtālruņos balstīti risinājumi, V2X un mobilie sakari, kā arī *Bluetooth*, ANPR kameras ar mākslīgo intelektu un viedie tahogrāfi.

Iepazīstoties ar Nodevas Pētījuma ietvaros veikto dažādu sistēmu finanšu analīzi un norādītajām izmaksu aplēsēm, secināts, ka tās ir neatbilstošas aktuālajai situācijai un nepieciešamībai tuvāko gadu laikā praksē ieviest nodevas sistēmu. Tas pamatojams gan novecojušiem datiem, gan atsaucēm uz galvenokārt teorētiskiem pētījumiem.

Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskais izvērtējums

Izvērtētie Sistēmas veidi un parametri

Tika identificēti sākotnējie attālumā balstītas autoceļu nodevas parametri, kas piemēroti gan izvērtētajiem Sistēmas veidiem, gan turpmākajā analīzē:

— Nodeva piemērojama likumprojektā "Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā" norādītajam autoceļu tīklam – 2 151,9 km;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Nodeva tiek piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām, ietverot N1 kategorijas transportlīdzekļus ar pilnu masu virs 3 tonnām (3 001 kg līdz 3 500 kg), N2 kategorijas transportlīdzekļus (3 501 kg līdz 12 000 kg) un N3 kategorijas transportlīdzekļus (sākot no 12 001 kg);

— Nodeva jau sākotnēji tiek piemērota visiem kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām un norādītajam autoceļu tīklam, neveicot pakāpenisku ieviešanu;

— Nodevas likmes sastāv no infrastruktūras lietošanas maksu komponentes un ārējo izmaksu saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu komponentes;

— Atvieglojumi un atbrīvojumi no nodevas maksāšanas piemērojami šādiem transportlīdzekļiem – Iekšlietu ministrijas padotībā esošo iestāžu un šo iestāžu padotībā esošo izglītības iestāžu transportlīdzekļi, Aizsardzības ministrijas padotībā esošo institūciju un Nacionālo bruņoto spēku transportlīdzekļi, operatīvie transportlīdzekļi, pašvaldības policijas iestāžu transportlīdzekļi –, vienlaikus paredzot iespēju noteikt papildu atvieglojumus vai atbrīvojumus citiem transportlīdzekļiem.

Daudzkritēriju risku analīze

Lai identificētu Latvijas apstākļiem atbilstošāku Sistēmu, veikta daudzkritēriju risku analīze, kuras ietvaros analizēts 3 dažādu Sistēmas risinājumu – attālumā balstīta nodeva ar GNSS, attālumā balstīta nodeva ar DSRC un laikā balstīta nodeva (esošā sistēma) – sniegums 8 aspektos (ekonomiskie, juridiskie tehniskie/operatīvie, sabiedrības, vides, tirgus, kapacitātes, kā arī sadarbības un koordinācijas aspekti), kas ietvēra 26 kritērijus.

Augstāko rezultātu saņēma attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājums – 80,8%. Aiz tā ierindojas esošās sistēmas saglabāšana ar 73,1%, savukārt kā Latvijai nepiemērotākais risinājums vērtējams attālumā balstītas nodevas ar DSRC risinājums, saņemot 69,2%. Savukārt piemērojot kritērijiem svarus, GNSS identificējams kā atbilstošākais risinājums ar 81,4% svērto rezultātu, esošā sistēma kā otrais atbilstošākais risinājums ar 72,0% un DSRC kā neatbilstošākais risinājums ar 68,1%.

Secināms, ka, balstoties uz daudzkritēriju risku analīzi, Latvijas apstākļiem piemērotākais Sistēmas risinājums būtu attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu ieviešana, tam sniedzot priekšrocības juridiskajos, tehniskajos/operatīvajos, sabiedrības, vides, kapacitātes un sadarbības un koordinācijas aspektos. No tā izriet, ka turpmākos Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskā izvērtējuma posmos, fokusēti analizēts tikai scenārijs, kur Latvijā tiktu ieviesta attālumā balstīta nodeva ar GNSS risinājumu.

Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas

Balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju, izstrādātas GNSS (2 scenāriji, kur vienā sistēma tiek iegādāta un otrā sistēma tiek nomāta no piegādātāja) un DSRC izmaksu aplēses. Lēšams, ka GNSS kopējās izmaksas sistēmas iegādes scenārijā 10 gadu griezumā būtu 44,5 milj. EUR, savukārt nomas scenārijā 10 gadu izmaksas būtu 30,7 milj. EUR.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Paredzams, ka DSRC ieviešanas un ekspluatācijas izmaksas pamatā atbilstu GNSS izmaksām, piemērojot papildus izmaksas saistībā ar tehniskajiem līdzekļiem un OBE izmaksu samazinājumu. Tā rezultātā, lēšams, ka DSRC kopējās izmaksas 10 gadu griezumā būtu par 40,0 milj. EUR augstākas nekā GNSS jeb 84,5 milj. EUR (piemērojot tās GNSS iegādes scenārijam).

Secināms, ka salīdzinot GNSS un DSRC sistēmu iespējamās ieviešanas un ekspluatācijas izmaksas, GNSS būtu ekonomiski pamatotāks risinājums, veidojot 40,0 milj. EUR izdevumu ietaupījumu pret DSRC sistēmu 10 gadu griezumā. Turpmākajā analīzē un aprēķinos kā Sistēmas izmaksu atsauces vērtība izmantotas GNSS iegādes scenārija 10 gadu izmaksas, lai mazinātu riskus, ka patiesās Sistēmas izmaksas ir augstākas par likmju un ieņēmumu aplēsēs attiecināto.

Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri

Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri balstīti uz četriem scenārijiem:

— **Izmaksu scenārijs** – attālumā balstīta nodeva atbilstoši Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam paredzētajām investīcijām, autoceļu uzturēšanas izmaksām un GNSS izmaksām. Likmju apmērus veido infrastruktūras lietošanas maksu komponente un ārējo izmaksu saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu komponente (tikai lielas noslodzes transportlīdzekļiem);

  Likmes infrastruktūras komponente attiecināta pret 1 727,4 milj. EUR Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām, 44,5 milj. EUR GNSS 10 gadu izmaksām un 149,4 milj. EUR autoceļu uzturēšanas 10 gadu izmaksām (kopā 1 771,9 milj. EUR 10 gados).

Tabula: Izmaksu scenārija nodevas potenciālās vidējās likmes, EUR uz kilometru

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
Vidēji infrastruktūras likme	€0,096	€0,143	€0,287
Vidējā ārējo izmaksu likme	€0,000	€0,023	€0,042
Vidējā kopējā likme	€0,096	€0,166	€0,329

Avoti: KPMG analīze

— **ES likmju scenārijs** – attālumā balstīta nodeva atbilstoši ES vidējām likmēm. Likmju apmērus veido infrastruktūras lietošanas maksu komponente un ārējo izmaksu saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu komponente (tikai lielas noslodzes transportlīdzekļiem);

  Likmju apmēri veidoti pēc ES valstu – Austrijas, Bulgārijas, Čehijas, Dānijas, Polijas, Slovākijas, Slovēnijas un Vācijas –, vidējām likmēm 2025. gadā. Lai ES valstu vidējās likmes pielīdzinātu Latvijas ekonomiskajai situācijai un iedzīvotāju pirktspējai, veikts likmju pārrēķins, piemērojot tām katras attiecīgās valsts IKP uz iedzīvotāju attiecību pret Latviju pēc pirktspējas standarta.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Tabula: ES likmju scenārija nodevas potenciālās vidējās likmes, EUR uz kilometru

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
Vidēji infrastruktūras likme	€0,040	€0,086	€0,119
Vidējā ārējo izmaksu likme	€0,000	€0,024	€0,043
Vidējā kopējā likme	€0,040	€0,110	€0,162

Avoti: KPMG analīze

— **Esošās nodevas scenārijs** – laikā balstīta nodeva atbilstoši indeksētām 2026. un 2027. gada likmēm. Scenārijs balstīts uz paredzamajām laikā balstītās nodevas 2026. gada likmēm un iespējamajām izmaiņām 2027. gada likmēs, tādējādi atspoguļojot esošās nodevas Sistēmas saglabāšanu. Balstoties uz Direktīva norādīto, 2026. un 2027. gada vinjetes likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI).

— **Maksimālo lietošanas maksu scenārijs** – laikā balstīta nodeva atbilstoši Direktīvā noteiktajām maksimālajām likmēm. Scenārijs balstīts uz Direktīvas II pielikumā un pēcāk Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī publicētajā Direktīvas pielikumu aktualizācijā norādīto maksimālo lietošanas maksu summu (jeb laikā balstītas nodevas likmēm), tādējādi atspoguļojot augstākās iespējamās likmes un ieņēmumus ar laikā balstītu nodevu. Līdzīgi kā esošās nodevas scenārijā, 2025. gada vinjetes likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI).

Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas kopējie ienākumi

Potenciālie ienākumi aprēķināti katram no identificētajiem potenciālajiem autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēru scenārijiem par 2030.-2039. gadu.

Izmaksu scenārijā 10 gadu periodā tiek kopā radīti 1 777,7 milj. EUR infrastruktūras komponentes ieņēmumos, no kā 1 176,7 milj. EUR attiecināmi uz Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem un 601,1 milj. EUR uz ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem. Nevienā no pārējiem scenārijiem nebūtu iespējams sasniegt Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām nepieciešamo ieņēmumu apjomu, tostarp piemērojot indeksētas Direktīvā noteiktās maksimālās lietošanas maksas, kur 10 gadu ieņēmumi būtu 956,4 milj. EUR (savukārt ES likmju scenārijā ieņēmumi būtu 741,7 milj. EUR un esošās nodevas scenārijā 735,9 milj. EUR).

Ietverot ārējo izmaksu komponenti attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma izmaksām, 2030.-2039. gada kopējie ieņēmumi pieaugtu par 190,4 milj. EUR, izmaksu scenārijā sasniedzot 1 968,1 milj. EUR un ES likmju scenārijā 932,1 milj. EUR. Savukārt attiecinot Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas arī uz ārējo izmaksu komponenti izmaksu scenārijā, kopējie ieņēmumi būtu 1 776,6 milj. EUR.

Secināms, ka visu Stratēģija 2040 paredzēto investīciju attiecināšana pilnā apmērā uz gala lietotājiem caur autoceļu lietošanas nodevām līdz 2039. gadam radītu pārmērīgu nodevu slogu un nebūtu pamatojama, kā rezultātā būtu nepieciešams izvērtēt alternatīvu (zemāku) nodevu likmju struktūru. Tostarp, ārējo izmaksu komponentes piemērošana palielinātu nodevu slogu gala lietotājiem, taču tās ieņēmumus nebūtu iespējams tieši

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

piemērot Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām, autoceļu uzturēšanas izmaksām un GNSS izmaksām.

Sistēmas pārvaldības modelis

Lai identificētu Sistēmas ieviešanai Latvijā piemērojamo pārvaldības modeli, salīdzināti divi iespējamie pārvaldības modeļu veidi – centralizēts pārvaldības modelis un decentralizēts pārvaldības modelis.

Secināms, ka centralizēts pārvaldības modelis nodrošina vienotu sistēmas vadību, augstu kontroli pār datiem un maksājumiem, kā arī zemāku administratīvo slogu. Decentralizētais modelis rada lielāku koordinācijas sarežģītību, fragmentētus datu un maksājumu procesus, un samazina vienotu kvalitātes uzraudzību. Tā rezultātā, ieviešot Sistēmu Latvijā, ieteicams piemērot centralizētu pārvaldības modeli.

Datu privātuma risinājumu rekomendācijas

Ja likumprojektā "Ceļu nodevu likums" tiks noteikts LVC pilnvarojums veikt infrastruktūras nodevas administrēšanu, tad tiesiskais pamats datu apstrādei būtu VDAR 6. panta 1. punkta e) apakšpunkts, proti, datu apstrāde nepieciešama, lai izpildītu uzdevumu sabiedrības interesēs vai īstenotu pārzinim likumīgi piešķirtās oficiālās pilnvaras. Pārzinis ir LVC, kuram ir piešķirtas pilnvaras veikt infrastruktūras nodevas iekasēšanu.

LVC kā pārzinim jāizstrādā detalizēta iekšējā dokumentācija (piemēram, privātuma politika, datu apstrādes reģistrs), kurā jānorāda: tiesiskais pamats, apstrādes nolūks (var balstīties uz Direktīvas 2019/520 noteiktajiem nolūkiem), apstrādājamo datu kategorijas, datu glabāšanas termiņi, datu plūsmas un iesaistītās puses, datu subjektu tiesības.

Apstrādājamo personas datu grupas ir noteiktas Direktīvas 2019/520 I pielikumā un ir jāierobežo tikai ar tiem datiem, kas ir nepieciešami nodevas administrēšanai. Pārziņa iekšējā dokumentācijā jānorāda, vai fakultatīvo datu apstrāde tiks veikta un vai tā ir pamatota.

Pirms Sistēmas ieviešanas LVC jāveic novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību, kurā novērtēt iespējamos riskus uz fizisku personu tiesībām un brīvībām, kā arī uzskaitītu pasākumus, lai novērstu identificētos riskus, kas izrietētu no datu apstrādes. Šo novērtējumu iespējams veikt, kad ir skaidras datu plūsmas, iespējamie apstrādātāji un tehniskie risinājumi, kas tiks izmantoti.

Datu apmaiņa paredzēta ar Valsts policiju, CSDD, EETS/OBE nodrošinātājiem. EETS/OBE nodrošinātāji būs uzskatāmi par apstrādātājiem VDAR izpratnē. Tāpēc LVC jāveic apstrādātāju pienācīga izvēle, jānoslēdz rakstveida līgumi ar apstrādātājiem, skaidri nosakot apstrādes apjomu, drošības prasības un citus VDAR 28. pantā noteiktos nosacījumus. Jāizvērtē arī citu iespējamo apstrādātāju (piemēram, IT sistēmu uzturētāju, videokameru nodrošinātāju) iesaiste un jānodrošina līgumu atbilstība VDAR prasībām.

Risinājumi situācijām, kad GNSS darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama ierīce

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Primārais ieteiktais risinājums, lai nodrošinātu nepārtrauktu ceļu nodevas iekasēšanu gan situācijās, kad transportlīdzekļa OBE ierīce nedarbojas, gan gadījumos, ja GNSS signāls ir traucēts, ir paredzēt iespēju autovadītājam veikt nodevas priekšapmaksu tiešsaistes portālā. Papildus priekšapmaksas pašapkalpošanās portāla risinājumam, ir iespējams nodrošināt iespēju veikt nodevas apmaksu fiziskos apkalpošanas punktos, piemēram, degvielas uzpildes stacijās vai autopārvadātāju servisa centros.

Ja GNSS signāls ir traucēts ilgstoši un plašā teritorijā, kā rezerves risinājumu nodevas aprēķinam var izmantot pilnas plūsmas kontroles kameru tīklu.

Īslaicīgu GNSS traucējumu vai OBE ierīces darbības kļūmju gadījumā visas apskatītās tirgū esošās ceļu nodevas pārvaldības sistēmas nodrošina automātisku trūkstošo maršruta posmu aizpildīšanu.

Iespējamais papildus risinājums vai alternatīva OBE var būt mobilā lietotne, kas nodrošina maršruta datu ievākšanu, izmantojot viedtālruņa GNSS funkcionalitāti. Tomēr jāņem vērā, ka šis risinājums ir pakļauts tiem pašiem GNSS traucējumu riskiem, kā OBE ierīces. Mobilā lietotne rada papildus savietojamības izaicinājumus, jo ir jāparedz tās pielietošana plašā gala lietotāju viedierīču klāstā – attiecīgi ir sarežģīti noteikt garantētu sagaidāmo GNSS signāla precizitātes līmeni.

Sistēmas veidu tehniski ekonomiskā izvērtējuma secinājumi

Analīze liecina, ka no izvērtētajiem attālumā balstītas nodevas Sistēmas veidiem, ņemot vērā visaptverošu tehnisko un ekonomisko kritēriju analīzi, Latvijas apstākļiem piemērotākā Sistēma būtu attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājums. Tomēr, attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu ieviešana palielinātu administratīvo slogu iesaistītajām pusēm, potenciāli varētu negatīvi ietekmēt transporta un loģistikas sektoru un palielinātu gala lietotāju samaksāto nodevu un nodokļu slogu. Esošās laikā balstītas nodevas saglabāšana būtu pamatots risinājums pašreizējā situācijā, taču nepieciešams ņemt vērā ar attālumā balstītas nodevas neieviešanu saistīto naudas sodu riskus.

Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi

Ņemot vērā ārvalstu praksi, potenciālo Sistēmas ieviešanas risinājumu Latvijā un to raksturojošos parametrus, secināms, ka Latvijas apstākļiem piemērotākais Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modelis būtu ieviešanas finansēšana ar valsts budžeta līdzekļiem, turpmāku Sistēmas uzturēšanu nodrošinot ar nodevas ieņēmumiem. Secinājumu pamato sekojošie apsvērumi:

- Salīdzinot Latvijas apstākļus ar valstīm, kur piemērots PPP modelis, paredzamās 10 gadu izmaksas Latvijā būtu ievērojami zemākas – 44,5 milj. EUR 10 gados. Tuvākais salīdzināmais piemērs būtu Bulgārija, kur 76,7 milj. EUR ieviešanas izmaksas (CAPEX) ir vairāk nekā trīs reizes augstākas nekā paredzamās ieviešanas izmaksas Latvijā (aptuveni 7–24 milj. EUR, atkarībā no izvēlētās programmnodrošinājuma stratēģijas). Slovēnijā, kur ieviešanas un uzturēšanas izmaksas būtu salīdzināmākas ar Latviju, izmantots valsts finansējums;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Ņemot vērā Sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamās izmaksas, PPP modeļa piemērošana radītu ar privātā partnera segtajām izmaksām nesamērīgu administratīvo slogu LVC;

— Paredzams, ka, piemērojot PPP finansēšanas modeli, Sistēmas ieviešanas izmaksas un nodevas likmes būtu augstākas. Privātajam partnerim būtu nepieciešams ne tikai atgūt veiktās investīcijas, bet arī nodrošināt peļņu no nodevas ieņēmumiem. Tā rezultātā, būtu nepieciešams paaugstināt nodevas likmes, paaugstinot gala lietotāju nodokļu un nodevu slogu;

— Valsts finansējuma modeļa piemērošana ļautu SM un LVC tiešāk ietekmēt ieviešanas gala rezultātu un noteikt prasības.

Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģiju novērtējums

Novērtētas dažādas Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģijas, ietverot scenārijus ar Sistēmas izstrādi, licences iegādi, vai licences abonēšanu (SaaS). Par katru scenāriju izvērtēti pārvaldības aspekti, veikts daudzkritēriju risku novērtējums un risku analīze. No novērtējuma izriet sekojošie secinājumi:

— Programmatūras ieviešanas un pārvaldības stratēģijas izvēle būtiski ietekmē pasūtītāja iesaistes līmeni, kas nozīmē, ka LVC ir rūpīgi jāizvērtē savas iespējas un resursi pirms lēmuma pieņemšanas, kuru no pārvaldības stratēģijām izvēlēties;

— Sistēmas izstrādes gadījumā pasūtītājs iegūst augstu pielāgojamību, taču tas prasīs lielu LVC personāla iesaisti, specifiskus resursus un atbildību par atbalstu, kas var radīt papildu slogu;

— SaaS risinājumi piedāvā zemāku pasūtītāja iesaisti un operatīvu atbalstu no pakalpojuma sniedzēja, tomēr pielāgojamība ir ierobežota, un organizācijai vairāk jāpielāgojas piedāvātajām funkcijām;

— Pēc iespējas cieša pieturēšanās pie industrijas standartiem (piemēram, ISO 12855) un savlaicīga integrācijas prasību definēšana būtiski atvieglo iespējamo platformas piegādātāja vai uzturētāja maiņu nākotnē un attiecīgi samazina atkarības no piegādātājiem risku;

— Visās pieejās īpaša uzmanība jāpievērš datu aizsardzības prasībām un drošības risku novērtējumam, jo ir paredzams, ka ceļu nodevas sistēma var piesaistīt paaugstinātu kiberapdraudējumu savas ietekmes un redzamības dēļ;

— Sistēma ir augstu sarežģītības līmeni un nodrošina procesus ļoti specifiskā nozarē, attiecīgi ļoti būtisks faktors ieviešanā un ilgtermiņa uzturēšanā ir kompetentu jomas speciālistu pieejamība. Īpaši liels izaicinājums šim faktoram ir pie jaunas sistēmas izstrādes stratēģijas;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Kopīgi izvērtējos riskus visās kategorijās, jaunas sistēmas izstrādes stratēģija ir ar augstāko kopējo riska līmeni. Licences abonēšanas (SaaS) stratēģija ir ar zemāko riska līmeni.

Ņemot vērā aplūkotos riskus, pārvaldības stratēģiju salīdzinājumu un aplūkotos pārvaldības aspektus, par ieteicamāko ieviešanas scenāriju uz uzskatāma licences abonēšanas (SaaS) stratēģija.

Sistēmas izveides ieviešanas stratēģijai piemērojamais atbalsta regulējums un tā prasības

Direktīva pati par sevi nenosaka valsts atbalstu, jo tā paredz vispārīgus, visiem piemērojamus noteikumus un uzsver nediskriminējošu piemērošanu. Tomēr, ja dalībvalsts, īstenojot Direktīvu, paredz selektīvas priekšrocības, izmanto valsts līdzekļus un tiek izpildīti visi četri LESD 107. panta pirmajā punktā minētie nosacījumi, šāda rīcība var tikt kvalificēta kā valsts atbalsts LESD 107. panta izpratnē.

Līdz ar to, atbilstoši Direktīvas 7.k pantam, Latvijai transponējot Direktīvu un nenosakot izņēmumus, valsts atbalsta kritēriji, kas izriet no LESD 107. panta pirmā punkta neiestājas. Sākotnēji Latvija plāno piemērot nodevas lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr, ja Latvija noteiktu atvieglojumus kādiem noteiktiem transportlīdzekļiem – pazemināta nodokļu likmes vai atbrīvojumu veidā (piemēram, valsts aizsardzības un operatīvais transports), tad būt jāveic procedūra par ietekmi uz konkurenci novērtēšanai un valsts atbalsta saskaņošanai ar Eiropas Komisiju.

Sistēmas ieviešanas stratēģija

Balstoties uz KPMG ekspertu komandas veikto analīzi un citu valstu pieredzi Sistēmas ieviešanā, paredzams, ka indikatīvais laiks Sistēmas ieviešanai un darbības uzsākšanai (sākot ar iepirkuma dokumentācijas izstrādes un neietverot politiskos un koncepta procesos pirms tam) būtu 38 mēneši. Ieviešana būtu nodrošināma piecos nošķiramos, taču paralēlos posmos:

— 0. Posms: Politikas un koncepta izstrāde, normatīvais regulējums un politiskā vienošanās;

— 1. Posms (1.-9. mēnesis): Iepirkuma dokumentācijas izstrāde;

— 2. Posms (9.-26. mēnesis): Iepirkums, līguma slēgšana un ieviešanas uzsākšana;

— 3. Posms (20.-32. mēnesis): Sistēmas izstrāde, integrācija un sagatavošana darbībai;

— 4. Posms (26.-35. mēnesis): Pilotprojekts un EETS akreditācija;

— 5. Posms (32.-38. mēnesis): Darbības uzsākšana un stabilizācija.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Nepieciešams ņemt vērā, ka pastāv riski neuzsākt Sistēmas darbību plānotajā laikā. To visbiežāk nosaka sekojošie faktori:

- Juridiskā gatavība un pierādījumu pieņemamība, tostarp datu uzglabāšanas un audita noteikumu aspekti;
- Skaidri definētas iepirkuma prasības un procedūra, kā arī efektīvi pārvaldīta iepirkuma procedūras rezultātu apstrīdēšana;
- OBE izplatīšanas tīkla gatavība un efektivitāte, kā arī dzīves cikla procesi (izplatīšana, ierīču maiņa, krājumu pārvaldība);
- Pieņemšanas testēšanas disciplīna (precizitāte, rēķinu izrakstīšanas integritāte, Sistēmas izturība un drošība);
- Kontroles standarta darbības procedūras, sodu sistēma un parādu atgūšanas procesi, kas veido efektīvu motivāciju nodevas apmaksai.

Secināms, ka Sistēmas darbības uzsākšana 38 mēnešu laikā ir sasniedzama, ja politika, likumdošana, iepirkumu procedūra, OBE izplatīšanas loģistika un kontroles gatavība ir apvienota vienā programmā ar skaidriem pieņemšanas kritērijiem. Sistēmas tvēruma paplašināšana ir, galvenokārt, operacionāls izaicinājums, ko nosaka ceļa tīkla kartes datu kvalitāte, samaksas kontroles efektivitāte un klientu apkalpošanas kapacitāte.

Vērtējot normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamību, secināms, ka izstrādātais likumprojekts "Ceļu nodevu likums" būtu izmantojams kā pamats nākotnes Ceļu nodevu likumam, kas noteiktu normatīvo regulējumu Sistēmas ieviešanai. Likumprojektā būtu veicami atsevišķi grozījumi un precizējumi.

Pārejas stratēģija

Pārejas stratēģijas ietvaros analizēta iespējamā pieeja kādā, pēc Sistēmas ieviešanas kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām, būtu iespējams paplašināt Sistēmas tvērumu, lai tajā iekļautu transportlīdzekļus, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu vai paplašināt autoceļu tīklu, par kura lietošanu maksājama nodeva.

Vērtējot iespējamu nodevas tvēruma paplašināšanu, kā ietvaros būtu iespējams ieviest Sistēmu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, identificējams, ka TEN pārkvalificēšana uz nodevu būtu ekonomiski pamatojams un gala lietotājiem draudzīgs risinājums. Pāreja no ikgadēja TEN uz nodevu var stiprināt saikni starp autoceļu uzturēšanas un attīstības finansējumu un infrastruktūras izmantošanu (princips "lietotājs maksā"), veicināt finansējuma nodrošinājumu un uzlabot taisnīgumu starp infrastruktūras lietotājiem. Taču jāņem vērā, ka šāda pieeja var radīt arī ievērojamus ieviešanas un sabiedrības pieņemšanas izaicinājumus.

Izvērtējot nodevas tvēruma paplašināšanas iespējamos risinājumus, ieteicamā pārejas stratēģija ietvertu sākotnēju laikā balstītas nodevas piemērošanu kā pārejas posmu, lai izstrādātu iekasēšanas un kontroles procedūras, vienlaikus izstrādājot un testējot

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

attālumā balstītas nodevas ar GNSS Sistēmu, kas tiktu ieviesta kā gala stadija. Tā ietvaros tiktu veikta arī pakāpeniska TEN pārkvalificēšana uz nodevu.

Ja plānotā gala stadija ir attālumā balstīta nodeva ar GNSS, kopējais ieviešanas laiks, atbilstoši pārejas stratēģijai, būtu 84 mēneši, kas ietvertu sekojošos posmus:

— Posms 0: Koncepts, normatīvais regulējums un politiskā vienošanās

— Posms I: Pārejas posms, ieviešot laikā balstītu nodevu

  Paredzams šo posmu īstenot 27 mēnešu laikā un īsā termiņā uzsākt nodevu iekasēšanu, aptvert ārvalstu transportlīdzekļus un izveidot kontroles mehānismus pirms attālumā balstītas nodevas ieviešanas.

  - Posms IA: Laikā balstītas nodevas iepirkuma dokumentācija (0.-9. mēnesis);
  - Posms IB: Iepirkums un izstrāde (9.-24. mēnesis);
  - Posms IC: Ieviešana un stabilizācija (21.-27. mēnesis).

— Posms II: Attālumā balstītas nodevas Sistēmas ar GNSS paralēla izstrāde

  Paredzams darbu pie attālumā balstītas nodevas Sistēmas ieviešanas transportlīdzekļiem, kas pašlaik nemaksā nodevu, sākt 9.-18. mēnesī, savukārt GNSS darbību uzsākt 48.-54. mēnesī.

  - Posms IIA: Attālumā balstītas nodevas iepirkuma dokumentācija (9.-18. mēnesis);
  - Posms IIB: Attālumā balstītas nodevas iepirkums (18.-36. mēnesis);
  - Posms IIC: Sistēmas izstrāde un integrācijas (36.-45. mēnesis);
  - Posms IID: Pilotprojekts un akreditācija (42.-51. mēnesis).

— Posms III: Pāreja uz gala stadiju

  - Posms IIIA: Attālumā balstītas nodevas ieviešana (48.-54. mēnesis);
  - Posms IIIB: Nodevu pāreja (54.-72. mēnesis);
  - Posms IIIC: Nodevu konsolidācija un optimizācija (72.-84. mēnesis).

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma un to pārvaldības izvērtējums

Esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi

Esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi ietver 16 esošas vidējā braukšanas ātruma posmus (un 17 plānotus), 4 ceļa meteostaciju videokameras un 100 stacionāros fotoradarus. Secināms, ka īstenojot plānoto satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu, kas būtu attiecināmi uz nodevas Sistēmu, attīstību, to izvietojums un pārklājums būtu, lielākoties, atbilstošs un nodrošinātu nodevas samaksas kontroli atbilstoši tīkla nepieciešamībām, taču ieteicams izvērtēt papildus tehnisko līdzekļu uzstādīšanu samaksas kontrolei uz P111 autoceļa.

Esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāte un tās paplašināšanas iespējas

Esošie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi nodrošina pilnvērtīgu pašreizējās autoceļu lietošanas nodevas uzraudzību, un tās darbības principi ļauj secināt, ka pāreja uz attālumā balstītu nodevas modeli neprasa būtiskas izmaiņas sistēmas infrastruktūrā.

Pāreja uz attālumā balstītu uzraudzību, galvenokārt, nozīmētu izmaiņas datu salīdzināšanas loģikā. No platformas *fits.toll* uzturētāja iegūtā informācija norāda, ka šāda loģikas nomaiņa pirmšķietami neprasa būtiskas investīcijas: pielāgojumu izmaksas tiek vērtētas kā salīdzinoši zemas (līdz 100 tūkstošiem EUR) un saistītas ar izmaiņām aprēķinu loģikā un integrāciju izstrādē centrālajā sistēmā. Izmaiņas kontroles kameru pamata darbībā vai kameru nomaiņa nav nepieciešama.

Esošās infrastruktūras mērogojamība ļauj nodrošināt efektīvāku uzraudzības pārklājumu gadījumā, ja LVC vai CSDD izvēlas paplašināt kameru tīklu. Ja pilnas plūsmas kameru skaits palielinātos, uzlabotos arī transportlīdzekļu plūsmas novērošanas nepārtrauktība, kas radītu iespēju precīzāk identificēt neatbilstības starp faktiskajiem nobraukuma datiem un saņemtajām GNSS deklarācijām.

Papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamība

Secināms, ka esošais satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu tīkls ir pietiekams un atbilstu attālumā balstītas nodevas uzraudzības un kontroles tehnisko līdzekļu izvietojuma prasībām. Secināms, ka tehnisko līdzekļu tīkla attīstības prioritātei būtu pilna CSDD stacionāru fotoradaru tīkla (100 fotoradari) pielāgošana pilnas plūsmas kontrolei, tādējādi nodrošinot plašu nodevas samaksas kontroli un uzraudzību uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva.

Potenciāls veids, kā paplašināt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu tīklu būtu iekārtu svēršanai kustībā izvietošana uz valsts autoceļiem. Tīklu papildinātu arī "Tehniskā nodrošinājuma un digitālo risinājumu ieviešana izmeklēšanas procesa efektīvai darbībai, sabiedriskās kārtības un drošības monitoringa uzlabošanai" projekta (2.1.1.1.i.0/1/23/I/VARAM/009) ietvaros paredzētais 100 videokameru tīkls.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Tehnisko līdzekļu tīkla attīstības kontekstā uzsverams, ka, saskaņā ar nodevas Sistēmas pārvaldības modeļa priekšlikumu, vienotai satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu pārvaldības stratēģijai būtu ieteicams nodrošināt visu valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslā izvietoto satiksmes kontroles un uzraudzības līdzekļu pārvaldību vienas iestādes – LVC – pārziņā. Tas mazinātu datu plūsmu sarežģītību un datu apstrādes administratīvo slogu, kā arī ļautu efektīvāk nodrošināt sasaisti starp nodevas samaksas kontroli un nodevas iekasēšanu. Papildus datu apstrādes jautājumiem, šāds risinājums ļautu arī vienoti plānot nodevas kontroles tehnisko līdzekļu izvietojumu un tā attīstību.

Normatīvā regulējuma grozījumu priekšlikumi

Šobrīd Direktīvas prasības ir daļēji pārņemtas Autoceļu lietošanas nodevas likumā attiecībā uz nodevu likmju aprēķināšanu. Direktīvas transponēšana tiks pabeigta ar Saeimā iesniegto likumprojektu "Ceļu nodevu likums", ar kuru tiks nodrošināta Direktīvas prasību izpilde un noteikts LVC kompetences normatīvais pamats.

Likumprojektā nav ietvertas atsauces uz Direktīvas 7.ca pantu, kā arī nav transponētas tā prasības. Likumprojekts gaisa piesārņojuma jomā paredz pašvaldībām tiesības ieviest ielu nodevu, kas nav piemērojama tranzīta ceļiem, līdz ar to tā neietilpst Direktīvas tvērumā un nenodrošina Direktīvas 7.ca panta prasību izpildi. Vienlaikus Direktīvas 7.ca panta prasības nav pārņemtas arī nevienā no trim šobrīd Saeimā iesniegtajiem grozījumiem Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

Lai izpildītu Direktīvas 7.ca prasības, Likumprojekta 12. pantā ir skaidri jāparedz, ka infrastruktūras nodeva ietver maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu, vai jāparedz atruna, ka Eiropas transporta pamattīklā šīs maksas netiks piemērotas atbilstoši Direktīvas 7.ca otrajai daļai. Tāpat, ņemot vērā, ka infrastruktūras nodeva tiks ieviesta tikai no 2030. gada 1. janvāra, ir jānodrošina, ka maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu tiek piemērotas jau no 2026. gada 25. marta.

Līdz Direktīvas 7.ca panta piemērošanas termiņam ir atlicis mazāk kā mēnesis, tādēļ pastāv būtisks risks, ka Latvija nepagūs laikus izpildīt prasību par maksas piemērošanu ārējām izmaksām, kas saistītas ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu. Tādējādi, ja Likumprojekta redakcijā netiks veikti grozījumi un tas netiks pieņemts un nestāsies spēkā līdz 2026. gada 25. martam, valstij var rasties risks saskarties ar Eiropas Komisijas ierosinātu pārkāpuma procedūru.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Metodoloģija

Šī Ziņojuma ietvaros veiktie darba uzdevumi:

Tabula: Projektā ietvertie darba uzdevumi un KPMG pieeja

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
1. Direktīvas un citu identificēto gan ES, gan nacionālo normatīvo aktu un vadlīniju, kas saistīti ar autoceļu nodevu un transportlīdzekļu lietotāju samaksātajiem nodokļiem, kā arī ilgtspējīgu politiku, tostarp "lietotājs maksā un piesārņotājs maksā" principu piemērošanu, analīze, identificējot spēkā esošo regulējumu, tostarp kādas prasības un ieteikumi tajā izvirzīti un kādos termiņos prasības īstenojamas.	Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvie akti.
2. Nodevas Pētījumā identificētā izvērtējums, atjaunošana un papildināšana, kā ietvaros veikti šādi pasākumi: 2.1. Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu; 2.2. Nodevas Pētījumā (1.2. sadaļā) aprakstītās pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem; 2.3. Nodevas Pētījumā (1.4. sadaļā) aprakstīto principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēru aktualizācija; 2.4. Nodevas Pētījumā (1.5. sadaļā) aprakstīto dažādo uz nobrauktās distances balstīto autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskās un finansiālās analīzes aktualizācija; 2.5. Nodevas Pētījumā (1.6. sadaļā) Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksta aktualizācija;	Publiski pieejamās informācijas izpēte: • ES dalībvalstu aktuālo situāciju raksturojošā informācija no publiski pieejamām tīmekļvietnēm internetā. Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD, VP, SM sniegtie dati. Padziļinātas, daļēji strukturētas intervijas: • 4 intervijas ar Latvijas atbildīgo institūciju un kapitālsabiedrību pārstāvjiem, • 2 intervijas ar ārvalstu atbildīgām personām par autoceļu nodevām, • 6 intervijas ar dažādu autoceļu nodevas sistēmu risinājumu piegādātājiem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
2.6. Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums.	
3. Lai noteiktu Latvijas apstākļiem piemērotāko Sistēmu, veikt Sistēmas veidu tehniski-ekonomisko izvērtējumu, tostarp veicot: 3.1. uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS principiem balstītas Sistēmas ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu; 3.2. uz Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas Sistēmas ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu; 3.3. ja tādas tiek identificētas, veikt uz citiem tehnoloģiskiem risinājumiem balstītu Sistēmu ieviešanas Latvijā tehniski-ekonomisko izvērtējumu; 3.4. izstrādāt datu privātuma risinājumu rekomendācijas, ņemot vērā transportlīdzekļu pārvietošanās datu reģistrēšana un uzglabāšana privātuma aizsardzības riskus; 3.5. noteikt autoceļu nodevas likmju apmērus, ievērojot Direktīvā noteiktos principus, ievērtējot Lietuvā un Igaunijā noteiktos autoceļu nodevas likmju apmērus, ja šāda informācija ir vai kļūst pieejama; 3.6. noteikt potenciālos autoceļu lietošanas nodevas kopējos ienākumus, ievērojot Direktīvā noteiktos principus; 3.7. veikt transportlīdzekļu lietotāju samaksāto nodokļu un nodevu apmēra salīdzinājumu pirms (esošajā situācijā) un pēc Sistēmas, tostarp 3.3.5. apakšpunktā noteikto autoceļu nodevas likmju piemērošanas, ieviešanas; 3.8. noteikt Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas, ieskaitot administratīvās izmaksas, programmnodrošinājuma izmaksas, papildus aprīkojuma transportlīdzekļiem izmaksas un infrastruktūras, tostarp	**Visa darba uzdevuma izpildē pielietotās metodes un datu avoti:** Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze. Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD un Sistēmas piegādātāju sniegto datu un informācijas analīze. Informācijas analīze: • 1.-2. darba uzdevuma ietvaros iegūtās un apkopotās informācijas, kā arī 3. darba uzdevuma ietvaros apkopotās informācijas analīze. Stratēģiskie semināri: • Stratēģiskie semināri (darba grupas) ar LVC un SM pārstāvjiem, lai saskaņotu izpētes aspektus un pieņēmumus, kā arī validētu starprezultātus. **Specifisku darba uzdevuma apakšpunktu izpildē pielietotās metodes un datu avoti:** Izmaksu analīze: • Sistēmas piegādātāju sniegtās informācijas analīze, lai identificētu Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas. Likmju aprēķins: • Publiski pieejamas informācijas, LVC sniegtās informācijas un normatīvo aktu analīze, lai identificētu potenciālo likmju scenārijus un aprēķinātu likmju apmērus. Ieņēmumu aprēķins:

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas, izbūves nepieciešamības izmaksas; 3.9. veikt daudzkritēriju risku analīzi un noteikt vai attiecīgās Sistēmas ieviešana ir tehniski-ekonomiski pamatota; 3.10. atbilstoši nacionālā normatīvā regulējuma analīzei noteikt potenciāli atbildīgās institūcijas par Sistēmas ieviešanu un nodevu samaksas uzraudzību un kontroli; 3.11. paredzēt risinājumu situācijām, kad identificēto uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS vai Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas sistēmu darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama GNSS vai DSRC sistēmu ierīce (on board unit), piemēram, pieļaujot maršruta plānošanu un apmaksu pirms brauciena.	• Publiski pieejamas informācijas, LVC sniegtās informācijas un normatīvo aktu analīze, lai izstrādātu pieņēmumus un ieņēmumu scenārijus; • Izmaksu analīze, transportlīdzekļu plūsmas intensitātes un tās attīstības aprēķins, transportlīdzekļu sadalījuma emisiju klasēs attīstības aprēķins un potenciālo ieņēmumu aprēķins. Daudzkritēriju risku analīze: • KPMG ekspertu komandas izvērtējums, balstoties uz publiski pieejamiem informācijas avotiem un sniegtajiem datiem. Pārvaldības modeļu analīze: • Pārvaldības modeļu scenāriju analīze, balstoties uz darba uzdevuma ietvaros apkopoto informāciju, lai noteiktu Latvijas situācijai piemērotāko pārvaldības modeli un iesaistītās puses, kā arī to atbildību un lomu sadalījumu. Datu privātuma risinājumu rekomendāciju izstrāde: • Rekomendāciju izstrāde, balstoties uz darba uzdevuma ietvaros apkopoto informāciju un normatīvajiem aktiem. Darbības traucējumu risinājumu izstrāde: • Risinājumu izstrāde, balstoties uz darba uzdevuma ietvaros apkopoto informāciju un normatīvajiem aktiem.
4. Izvērtēt Latvijas apstākļiem piemērotākos Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļus, tostarp izmantojot valsts budžeta līdzekļus, privātās publiskās partnerības modeli vai koncesijas līgumu u.c.	Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) par finansēšanas un uzturēšanas modeļiem citās ES dalībvalstīs izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze. Informācijas analīze:

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
	• 1.-3. darba uzdevuma ietvaros iegūtās un apkopotās informācijas, kā arī 4. darba uzdevuma ietvaros apkopotās informācijas analīze, lai noteiktu Latvijas apstākļiem piemērotāko modeli.
5. Veikt Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības iespējamo stratēģiju, tostarp iespējamības veikt Sistēmas programmnodrošinājuma licences abonēšanu, iespējamības Sistēmas programmnodrošinājuma licenci iegādāties un iespējamības Sistēmas programmnodrošinājumu izstrādāt, tehniski-ekonomisko izvērtējumu un veikt šo stratēģiju daudzkritēriju risku analīzi.	Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) par programmnodrošinājuma risinājumiem izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze. Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD un Sistēmas piegādātāju sniegto datu un informācijas analīze. Daudzkritēriju risku analīze: • KPMG ekspertu komandas izvērtējums, balstoties uz publiski pieejamiem informācijas avotiem un sniegtajiem datiem.
6. Izvērtēt Latvijas apstākļiem piemērotākās Sistēmas izveides ieviešanas stratēģiju piemērojamo atbalsta regulējumu un tā prasības, lai Sistēmas, tostarp programmnodrošinājuma izveides, uzturēšanas un apsaimniekošanas darbības uzskatītu par saderīgām ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu. Komercdarbības atbalsta pasākumu gadījumā, izvērtēt, kurš valsts atbalsta regulējums varētu tikt izmantots, tostarp tā atbilstība Eiropas Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regulas (ES) Nr. 651/2014 ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (turpmāk Regula Nr. 651/2014) prasībām, kā arī vai šāda atbalsta sniegšana būtu jāiesniedz individuālai saskaņošanai Eiropas Komisijā (valsts atbalsta notifikācija atbilstoši Līgumam par Eiropas Savienības darbību).	Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
	Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze. Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD un Sistēmas piegādātāju sniegto datu un informācijas analīze. Informācijas analīze: • 1.-6. darba uzdevuma ietvaros iegūtās un apkopotās informācijas analīze. Laika grafika izstrāde: • Sistēmas ieviešanas laika grafika un tajā ietverto soļu, risku izstrāde, balstoties uz publiski pieejamu informāciju par citu ES dalībvalstu praksi, KPMG ekspertu komandas vērtējumu un iepriekšējos darba uzdevumos apkopoto informāciju. Normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamības identifikācija: • Identificēti nepieciešamie grozījumi normatīvajā regulējumā, balstoties uz ES un Latvijas līmeņa normatīvajiem aktiem un iepriekšējos darba uzdevumos apkopoto informāciju.
7. Balstoties uz 3. apakšpunktā secināto, izstrādāt Sistēmas ieviešanas stratēģiju, citu starpā nosakot ieviešanas laika grafiku, ņemot vērā normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamību, lai nodrošinātu pāreju no esošās uz laiku bāzētās autoceļu lietošanas nodevas iekasēšanas sistēmas uz 3 apakšpunktā noteikto Sistēmu tiem transportlīdzekļiem, kas pašreiz maksā autoceļu lietošanas nodevu par valsts autoceļu tīklu, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā.	
8. Izstrādāt pārejas stratēģiju, lai Sistēmu secīgi, pēc 7. apakšpunktā noteiktās stratēģijas Sistēmas ieviešanas, ieviestu: 8.1. visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, valsts autoceļu tīklā, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā. 8.2. valsts galveno un reģionālo autoceļu tīklā paplašinot esošo tvērumu, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā, kur par konkrēto autoceļu tīkla	**Visa darba uzdevuma izpildē pielietotās metodes un datu avoti:** Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
tvēruma paplašinājumu Izpildītājs vienojas ar Pasūtītāju pirms šīs darba sadaļas veikšanas. 9. Izstrādājot 8.1. un 8.2. apakšpunktā minētās Sistēmas ieviešanas pārejas stratēģijas: 9.1. veikt vai papildināt 3. apakšpunktā veiktos tehniski-ekonomiskos izvērtējumus arī pārejas stratēģijai; 9.2. noteikt autoceļu lietošanas nodevas likmes transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, ņemot vērā esošo šo transportlīdzekļu nodokļu un nodevu slogu; 9.3. noteikt potenciāli papildus iekasējamo autoceļu lietošanas nodevas apmēru, ieviešot Sistēmu 8.1. apakšpunktā noteiktajā tvērumā; 9.4. lai nesamērīgi nepalielinātu nodokļu un nodevu slogu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, izstrādāt scenāriju (līdzvērtīgi Nodevas Pētījumā apskatītajam 3. jutīguma scenārijam (1.8.2. sadaļā)), ka šiem transportlīdzekļiem piemērotais transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis pilnā vai daļējā apmērā normatīvi tiek pārkvalificēts par vieglo transportlīdzekļu lietošanas nodevu un secīgi tā ieņēmumi tiek pārvirzīti par autoceļu lietošanas nodevas ieņēmumiem; 9.5. paredzēt risinājumu situācijām, kad identificēto uz Global Navigation Satellite Systems jeb GNSS vai Dedicated Short Range Communication jeb DSRC principiem balstītas sistēmu darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama GNSS vai DSRC sistēmu ierīce (on board unit), piemēram, pieļaujot maršruta plānošanu un apmaksu pirms brauciena.	Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD un Sistēmas piegādātāju sniegto datu un informācijas analīze. Informācijas analīze: • 1.-7. darba uzdevuma ietvaros iegūtās un apkopotās informācijas analīze. **Specifisku darba uzdevuma apakšpunktu izpildē pielietotās metodes un datu avoti:** Pārejas stratēģijas un laika grafika izstrāde: • Sistēmas ieviešanas pārejas stratēģijas (t.sk. dizaina un tvēruma identifikācija, stratēģijas posmu un pārejas identifikācija, TEN pārkvalificēšanas iespēju analīze un risku un pārvaldības aspektu analīze) un laika grafika, kā arī tajā ietverto soļu izstrāde, balstoties uz publiski pieejamu informāciju par citu ES dalībvalstu praksi, KPMG ekspertu komandas vērtējumu un iepriekšējos darba uzdevumos apkopoto informāciju. Izmaksu analīze: • Sistēmas piegādātāju sniegtās informācijas analīze, lai identificētu Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas. Likmju aprēķins: • Publiski pieejamas informācijas, LVC sniegtās informācijas un normatīvo aktu analīze, lai identificētu potenciālo likmju scenārijus un aprēķinātu likmju apmērus (t.sk. analizējot TEN pārkvalificēšanu). Ieņēmumu aprēķins: • Publiski pieejamas informācijas, LVC sniegtās informācijas un normatīvo aktu analīze, lai izstrādātu pieņēmumus un ieņēmumu scenārijus (t.sk. analizējot TEN pārkvalificēšanu); • Izmaksu analīze, transportlīdzekļu plūsmas intensitātes un tās attīstības aprēķins, transportlīdzekļu sadalījuma emisiju klasēs attīstības aprēķins un potenciālo ieņēmumu

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
	aprēķins (t.sk. analizējot TEN pārkvalificēšanu). Darbības traucējumu risinājumu izstrāde: • Risinājumu izstrāde, balstoties uz darba uzdevuma ietvaros apkopoto informāciju un normatīvajiem aktiem.
10. Veikt esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu, tostarp, bet ne tikai, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Iekšlietu ministrijas un VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" īpašumā esošo, izvietojuma un to pārvaldības izvērtējumu, citu starpā: 10.1. veicot esošo un plānoto satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma kartēšanu; 10.2. nosakot papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamību, tostarp, lai nodrošinātu Regulā noteikto sistēmu svēršanai kustībā ieviešanu; 10.3. izvērtējot esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāti un iespēju šo līdzekļu funkcionalitātes paplašināšanai; 10.4. izstrādājot priekšlikumu vienotas satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu pārvaldības stratēģijai valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslā izvietotajiem satiksmes kontroles un uzraudzības līdzekļiem. 11. Veicot 10. apakšpunktā noteiktās darbības, ņemt vērā to, ka: 11.1. satiksmes kontroles un uzraudzību tvērumu nepieciešams nodrošināt sākotnēji valsts autoceļu tīklā, kas noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā, un secīgi 9.2. apakšpunktā noteiktajā valsts autoceļu tīklā; 11.2. satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojums jeb to	Publiski pieejamās informācijas izpēte: • Publiski pieejamas informācijas (t.sk. publikācijas, prezentācijas, pētījumi) izpēte, apkopošana un strukturēšana. Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze. Iesaistīto pušu sniegto datu un informācijas analīze: • LVC, CSDD un Sistēmas piegādātāju sniegto datu un informācijas analīze. Informācijas analīze: • 1.-9. darba uzdevuma ietvaros iegūtās un apkopotās informācijas analīze.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Projektā ietvertie darba uzdevumi	Datu avoti un metodes
izvietojuma blīvums atkarīgs no attiecīgo autoceļu satiksmes intensitātes; 11.3. nosakot papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamību, iespēju robežās jāizmanto esošās satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma lokācijas un citas vietas, kur jau pieejams elektrības pieslēgums; 11.4. autoceļiem, kuru maršruti šķērso valsts robežu ar Lietuvu un Igauniju, paredzēt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietošanu pēc iespējas tuvāk valsts robežai; 11.5. autoceļiem, kuru maršruti ved no vai uz ostām, paredzēt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietošanu pēc iespējas tuvāk šīm ostām.	
12. Izstrādāt priekšlikumus normatīvā regulējuma grozījumiem, lai nodrošinātu Latvijas apstākļiem piemērotākās Sistēmas un kontroles un uzraudzības sistēmas, ieviešanu un Direktīvas prasību pārņemšanu nacionālajos normatīvajos aktos.	Normatīvo aktu un dokumentu satura analīze: • ES un Latvijas līmeņa normatīvo aktu analīze.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

1. Spēkā esošais regulējums un tajā ietvertās prasības, ieteikumi un īstenošanas termiņi

Vēršam uzmanību, ka spēkā esošā regulējuma un tajā ietverto prasību, ieteikumu un īstenošanas termiņu apraksts ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās pēc 2025. gada augusta.

1.1. Direktīva 2022/362

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[1] (turpmāk – Direktīva) norāda galvenās prasības, kuras nepieciešams ņemt vērā, ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu[2] (turpmāk – nodeva), tostarp piemērojot principus "lietotājs un piesārņotājs maksā".

Lai gan ES direktīvas, atšķirībā no regulām, nav nepieciešams tieši ieviest dalībvalstu likumdošanā, Direktīva izvirza vairākus tiešus ieteikumus, kuru ieviešana var ievērojami pietuvināt ES un Latviju klimatneitralitātes mērķiem, tostarp SEG emisiju samazināšanas visos tautsaimniecības sektoros, kā arī ar transporta nozari saistīto multimodālo pārvadājumu veicināšanas un ceļu infrastruktūras attīstības risinājumu nodrošināšanas.[3] Dalībvalstu mērķi ir ietverti Eiropas klimata aktā,[4] kura prasību neievērošanas gadījumā ES var dalībvalstij piemērot politiskas vai ekonomiskas sankcijas.

Direktīvā, cita starpā, ir identificējamas vairākas prasības un ieteikumi, kuras nebija iekļautas iepriekšējās direktīvās:

— Pāreja uz tikai attālumā balstītu nodevu;

— Transportlīdzekļu, uz kuriem attiecināma nodeva, loka paplašināšana (ieteikums iekļaut ne tikai lielas noslodzes transportlīdzekļus,[5] kas paredzēti kravu pārvadāšanai, bet arī citus lielas noslodzes transportlīdzekļus un mazas noslodzes transportlīdzekļus,[6] tostarp vieglos pasažieru automobiļus);

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite
[2] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 7. apakšpunktam, "autoceļu nodeva" ir konkrēta summa, kas jāmaksā par transportlīdzekli atkarībā no attāluma, kuru tas nobraucis, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un no transportlīdzekļa tipa; tās nomaksāšana piešķir tiesības minētajam transportlīdzeklim izmantot infrastruktūru, un tā sastāv no vienas vai vairākām šādām maksām: infrastruktūras lietošanas maksas; maksas par satiksmes sastrēgumiem; vai maksas par ārējām izmaksām.
[3] Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam: Saite
[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119: Saite
[5] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 18. apakšpunktam, "lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kura tehniski pieļaujamā maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas.
[6] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 21. apakšpunktam, "mazas noslodzes transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kura tehniski pieļaujamā maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Transportlīdzekļu grupu, kuras ar nodevu neapliek, loka paplašināšana;

— *Euro* klasifikācijas pakāpeniska aizstāšana ar CO_2 klasifikāciju;

— Ārējo izmaksu (gaisa piesārņojuma un trokšņa) un sastrēguma maksas komponenšu ieviešana nodevā.

Direktīvā paredzētas šādas nodevas komponentes:

— **Infrastruktūras lietošanas maksa** – atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 8. apakšpunktam, tā ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas dalībvalstī rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību (Direktīvas 7.g panta 2. punkts).

— **Maksa par ārējām izmaksām** – atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 9. apakšpunktam maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas saistībā ar vienu vai vairākiem šādiem aspektiem:

  - Satiksmes radītu gaisa piesārņojumu[7] – piemērojama no 2026. gada 25. marta lielas noslodzes transportlīdzekļiem, pamatojoties uz Direktīvas 7.ca panta 3. punktu.

  - Satiksmes radītu trokšņa piesārņojumu;[8] vai

  - Satiksmes radītām CO_2 emisijām.[9]

— **Maksa par satiksmes sastrēgumiem** – atbilstoši Direktīvas 7. da panta 1. punktam, dalībvalstis var ieviest maksu par satiksmes sastrēgumiem.

1.1.1. Transportlīdzekļi, uz kuriem attiecināma autoceļu lietošanas nodeva

Direktīvā nav sniegts uzskaitījums, kurām transportlīdzekļu kategorijām ir obligāti piemērojamas autoceļu nodevas.

No Direktīvas 12. apsvēruma izriet, ka laikam piesaistītā lietošanas maksa pēc būtības neprecīzi atspoguļo ceļa lietošanas faktiskās izmaksas, līdz ar to, balstoties uz principiem "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā", dalībvalstīm būtu jāievieš atbilstošas sistēmas, kā šīs maksas iekasēt. Lai stimulētu tīrākus un efektīvākus pārvadājumus, laikam piesaistītas lietošanas maksas piemērošana TEN-T būtu pakāpeniski jāizbeidz, jo minētajā tīklā ir stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla

[7] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 10. apakšpunktam, "satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par tādu kaitējumu cilvēku veselībai un videi, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada gaisā nonākušās daļiņas un ozona prekursori, piemēram, NO_X un gaistoši organiski savienojumi.
[8] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 11. apakšpunktam, "satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par tādu kaitējumu cilvēku veselībai un videi, ko rada transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un ceļa virsmas mijiedarbības troksnis.
[9] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 12. apakšpunktam, "satiksmes radītu CO_2 emisiju izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada CO_2 nonākšana gaisā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

mezgli un savienojumi. Pēc pārejas laikposma dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piemērot lielas noslodzes transportlīdzekļiem Eiropas transporta pamattīkla attiecīgo dalībvalstu posmos tādu lietošanas maksu, kas pilnībā piesaistīta laikam, vienīgi pienācīgi pamatotos gadījumos. Savukārt saskaņā ar Direktīvas 7. panta 2. punktu attiecībā uz ceļiem, kuri nepieder TEN-T, dalībvalstis autoceļu nodevas un lietošanas maksas var piemērot pēc saviem ieskatiem.

Direktīvas 7. panta 10. punkts noteic, ka no 2030. gada 25. marta lielas noslodzes transportlīdzekļiem lietošanas maksas par konkrētu laikposmu[10] vairs nevarēs piemērot (ja vien nebūs iestājies, kāds no 7. panta 11. punkta izņēmumiem). Līdz ar to dalībvalstīm autoceļu nodeva[2] par nobraukto attālumu līdz šim datumam būtu jāievieš lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Vienlaikus saskaņā ar Direktīvas 7. panta 3. punktu autoceļu nodevas un lietošanas maksu dažādu kategoriju transportlīdzekļiem, piemēram, lielas noslodzes transportlīdzekļiem (> 3,5 tonnas), mazas noslodzes transportlīdzekļiem (< 3,5 tonnas) u.c. var ieviest vai saglabāt savstarpēji neatkarīgi. No minētā izriet, ka dalībvalstis autoceļu nodevas var piemērot ne tikai lielas noslodzes transportlīdzekļiem, bet arī citu kategoriju transportlīdzekļiem. Tomēr ierobežojums piemērot lietošanas maksas no 2030. gada 25. marta pašlaik ir attiecināms tikai uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

1.1.2. Iespējamās sekas, ja attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva netiek ieviesta

Gadījumā, ja Latvijā netiks transponētas Direktīvā noteiktās prasības, proti, ja Latvija turpinās piemērot lietošanas maksas par konkrētu laikposmu[10] pēc 2030. gada 25. marta attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, minimālais piemērojamais naudas soda apmērs būtu 193 000 EUR apmērā.

Direktīva neparedz valstīm piemērojamās sekas par Direktīvas prasību neievērošanu. Taču, Eiropas Komisijas (turpmāk – Komisija) mājas lapā ir norādīta pārkāpuma procedūra, kura tiek īstenota gadījumos, kad dalībvalstis nav transponējušas direktīvās paredzētās prasības.[11] Procedūra notiek saskaņā ar ES līgumos noteiktajiem posmiem, un katrs no tiem beidzas ar oficiālu lēmumu:

— Komisija nosūta oficiālu paziņojuma vēstuli, kurā pieprasa papildu informāciju no attiecīgās valsts. Valstij šī informācija ir jāsniedz paziņojumā noteiktajā termiņā, parasti divu mēnešu laikā.

— Ja Komisija secina, ka valsts nepilda savas saistības saskaņā ar ES tiesību aktiem, tā var nosūtīt pamatotu atzinumu – oficiālu pieprasījumu ievērot ES tiesību normas. Tajā tiek izskaidrots, kāpēc Komisija uzskata, ka valsts pārkāpj ES tiesības. Tajā arī

[10] Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 16. apakšpunktam, "lietošanas maksa" ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot Direktīvas 7. panta 1. un 2. punktā minētās infrastruktūras.
[11] Eiropas Komisija – ES tiesību aktu īstenošana: Pārkāpuma procedūra un finansiālās sankcijas: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

pieprasīts, lai valsts noteiktā termiņā, parasti divu mēnešu laikā, informē Komisiju par veiktajiem pasākumiem.

— Ja valsts joprojām neievēro prasības, Komisija var lemt par lietas nodošanu Eiropas Savienības Tiesai (turpmāk – EST).

— Ja ES valsts savlaicīgi neinformē par pasākumiem, kas īsteno direktīvas noteikumus, Komisija var lūgt EST piemērot sodus.

— Ja EST konstatē, ka valsts ir pārkāpusi ES tiesības, valsts iestādēm ir jāveic nepieciešamie pasākumi, lai izpildītu EST spriedumu.

— Ja, neraugoties uz EST spriedumu, valsts turpina nepildīt direktīvas prasības, Komisija var vērsties tiesā atkārtoti. Tādā gadījumā tā ierosina, lai EST piemēro finansiālus sodus, kas var būt gan vienreizējs maksājums, gan/vai ikdienas maksājums.

Šie sodi tiek aprēķināti, ņemot vērā:

— Pārkāpto noteikumu nozīmīgumu un pārkāpuma ietekmi uz vispārējām un konkrētām interesēm;

— Laika posmu, kurā ES tiesību normas nav tikušas piemērotas;

— Attiecīgās valsts maksātspēju, lai nodrošinātu, ka soda naudas ir atturošas.

EST praksē dalībvalstīm tiek piespriesti naudas sodi par valsts pienākumu neizpildi saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, kā arī par direktīvu netransponēšanu un nepaziņošanu par transponēšanas pasākumiem saskaņā ar līguma 260. panta trešo daļu. Viens no šādiem piemēriem ir 2025. gada 6. marta spriedums lietā C-154/23, kurā Igaunijai tika piespriests 500 000 EUR naudas sods un kavējuma nauda 1 500 EUR dienā par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/1937 netransponēšanu, sākot no sprieduma pasludināšanas dienu līdz brīdim, kad šī dalībvalsts izbeigs attiecīgo pienākumu neizpildi.

Dalībvalstij piemērojamo soda apmēru ierosina Komisija, taču galīgo summu, kas valstij jāmaksā, nosaka EST. Komisijas paziņojumā C/2025/1481[12] (turpmāk – Paziņojums) ir norādīti dati, kuri tiek izmantoti EST ierosināto finanšu sankciju noteikšanai. Komisija katru gadu pārskata un atjaunina minētos datus atbilstoši inflācijai un dalībvalstu IKP izmaiņām, pamatojoties uz *Eurostat* publicētajiem oficiālajiem datiem. Ievērojot minēto, secināms, ka gadījumā, ja Latvijā netiks transponētas Direktīvā noteiktās prasības, minimālais piemērojamais naudas sods šobrīd būtu 193 000 EUR apmērā.

[12] Izmaiņas metodē, saskaņā ar kuru aprēķina finanšu sankcijas, ko Komisija ierosina pārkāpuma procedūrās Eiropas Savienības Tiesā: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

1.1.3. Direktīvas principu (prasību un ieteikumu) piemērošana Autoceļu lietošanas nodevas likumā

Lai aprakstītu Direktīvā noteikto principu (prasību un ieteikumu) atbilstību starpziņojuma izstrādes laikā spēkā esošajam normatīvajam ietvaram Latvijā, tā izvērtēta attiecībā pret Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2025. gadā spēkā esošo redakciju. Detalizēts Direktīvas prasību un ieteikumu pārskats sniegts 1. Tabulā, kur zaļā krāsa apzīmē Autoceļu nodevas likuma principu atbilstību Direktīvas prasībām un ieteikumiem, dzeltenā – daļēju atbilstību, sarkanā – neatbilstību vai "nav iekļauts", pelēkā – nav attiecināms. Analīzes mērķis ir identificēt Sistēmas ieviešanas stratēģijai būtiskus elementus.

Vēršam uzmanību, ka 1. starpziņojuma izstrādes laikā likumdošanas procesā ir likumprojekts Ceļu nodevu likums (turpmāk – Likumprojekts), kuru Ministru kabinets 04.03.2025. sēdē atbalstīja virzīšanai uz Saeimu steidzamības kārtībā (protokols Nr. 9, 15.paragrāfs). Likumprojekta mērķis ir izpildīt Direktīvas prasības dalībvalstīm no 2030. gada ieviest ceļu infrastruktūras nodevu, taču, tā kā tas vēl nav apstiprināts, 1. Tabulā nav ietverti likumprojekta noteikumi.

1. Tabula: Latvijas normatīvo aktu atbilstība Direktīvas principiem (prasībām un ieteikumiem)

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Transportlīdzekļu kategorija, uz kuru attiecas direktīva			Ieviešanas termiņš	Atbilstība	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk *Likums*)[2]
		< 3,5t	3,5-12t	> 12t			
	Prasības						
1.	*7. panta 10. un 11. punkts:* *Dalībvalstis nepiemēro Eiropas transporta pamattīklā lietošanas maksas (par konkrētu laikposmu) lielas noslodzes transportlīdzekļiem (izņemot gadījumos, ja pamatots, ka autoceļu nodevas (par konkrētu attālumu) ieviešana radītu nesamērīgas administratīvās izmaksas vai arī izraisītu satiksmes novirzīšanu, kas atstāj negatīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību vai sabiedrības veselību.)*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*25.03.2030.*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums neparedz pārstāt piemērot lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem no 2030. gada 25. marta. Aizliegums piemērot lietošanas maksas no 2030. gada 25. marta ir attiecināms tikai uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Līdz ar to šī prasība nav attiecināma uz transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5t jeb mazas noslodzes transportlīdzekļiem.*
2.	*7.a panta 2. punkts:* *Piemērojot lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem – diena,*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*25.03.2030.*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikumā visas autoceļu lietošanas nodevas likmes lielas noslodzes transportlīdzekļiem atbilst Direktīvas prasībām. Līdz ar to šī brīža Latvijas regulējums*

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Transportlīdzekļu kategorija, uz kuru attiecas direktīva			Ieviešanas termiņš	Atbilstība	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk *Likums*)[2]
		< 3,5t	3,5-12t	> 12t			
	nedēļa, mēnesis un gads. Mēneša likme nepārsniedz 10 % no gada likmes, nedēļas likme nepārsniedz 5 % no gada likmes, un dienas likme nepārsniedz 2 % no gada likmes.						*atbilst Direktīvas 7.a 2. punkta principiem, bet Direktīva vēl nav transponēta.*
3.	*7.ga pants:* *Dalībvalstis veic infrastruktūras lietošanas maksas diferenciāciju lielas noslodzes transportlīdzekļiem pēc to CO_2 emisiju klasēm (kamēr šī diferenciācija nav ieviesta, diferenciāciju veic pēc Euro emisiju klasifikācijas).*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikumā norādīto lietošanas maksu diferenciācija lielas noslodzes transportlīdzekļiem tiek veikta pēc Euro emisiju klasifikācijas, bet nav norādīta diferenciācija pēc CO_2 emisiju klasifikācijas.*
4.	*7.h pants:* *Vismaz sešus mēnešus pirms jauna/būtiski mainīta infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīma dalībvalsts informē Komisiju par nodevu.*	*Jā*	*Jā*	*Jā*	*6 mēnešus pirms izmaiņām*		*Nav attiecināms uz Autoceļu lietošanas nodevas likumu, jo tas ir procesuāls jautājums.*
5.	*7.i panta 1. punkts:* *Nevienam lietotājam neparedz autoceļu nodevu atlaides vai samazinājumus saistībā ar ārējo izmaksu elementu.*	*Jā*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu nodevu atlaides saistībā ar ārējo izmaksu elementu nav paredzētas*
6.	*11. panta 1. punkts:* *Līdz 2025.gada 25.martam un pēcāk ik pēc 5 gadiem dalībvalstis publicē ziņojumu par iekasētajām autoceļu nodevām.*	*Jā*	*Jā*	*Jā*	*25.03.2025.*		*Ziņojuma par iekasētajām autoceļu nodevām publicēšana nav iekļauta Autoceļu lietošanas nodevas likumā.*
	Ieteikumi						
7.	*7. panta 9. punkts:* *Nodevas **vai lietošanas maksu** atlaidi vai atbrīvošanu no tās var piemērot: lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri atbrīvoti no prasības uzstādīt reģistrācijas kontrolierīci; smagos kravas transportlīdzekļus starp 3,5 un 7,5 tonnām, kuri izmantojami vadītāja darba gaitā vai amatniecības*	*Jā*	*Jā*	*Nē*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 6. pants paredz, ka autoceļu lietošanas nodevu nemaksā par lekšlietu ministrijas padotībā esošo iestāžu un šo iestāžu padotībā esošo izglītības iestāžu transportlīdzekļiem, Aizsardzības ministrijas padotībā esošo institūciju un Nacionālo bruņoto spēku transportlīdzekļiem, pašvaldību policijas iestāžu transportlīdzekļiem,*

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Transportlīdzekļu kategorija, uz kuru attiecas direktīva			Ieviešanas termiņš	Atbilstība	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk *Likums*)[2]
		< 3,5t	3,5-12t	> 12t			
	preču piegādei; bezemisiju transportlīdzekļus līdz 4,25 tonnām; transportlīdzekļiem, ko izmanto valsts vai civilajai aizsardzībai, ugunsdzēsībai, avārijas dienestos, policijā, ceļu uzturēšanā; transportlīdzekli, kuru izmanto vai kas pieder personai ar invaliditāti; transportlīdzekļiem, kuru kustībai ir gadījuma raksturs vai kuru pārvadātāja galvenā nodarbošanās nav kravu pārvadāšana.						*operatīvajiem transportlīdzekļiem un lauksaimniecības nozares un Lauku atbalsta dienesta datubāzē iekļautajiem transportlīdzekļiem noteiktos laika posmos. Līdz ar to, Latvijas regulējums daļēji atbilst Direktīvas ieteikumiem, kas būtu jāpiemēro autoceļu nodevai.*
8.	*7. panta 13. punkts:* *Līdz 2027.gada 25.martam attālumā vai laikā balstītu nodevu var piemērot tikai 12+ tonnu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, ja to piemērošana smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka par 12 t, radītu (1) negatīvas satiksmes novirzīšanas sekas, (2) nesamērīgas administratīvās izmaksas, vai arī (3) nodeva "attiektos uz tādas kategorijas transportlīdzekļiem, kuri nerada vairāk par 10% no infrastruktūras lietošanas maksas, kas iekasējama".*	*Nē*	*Nē*	*Jā*	*25.03.2027.*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums paredz nodevas piemērošanu kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem.* *Lai arī spēkā esošais regulējums atbilst Direktīvas prasībām, ņemot vērā, ka no 2030. gada 25. marta lietošanas maksu (par konkrētu laikposmu) vairs nebūs iespējams piemērot lielas noslodzes transportlīdzekļiem, būtu nepieciešams ieviest autoceļu nodevu atbilstoši principam "piesārņotājs maksā".*
9.	*7.cb panta 2. punkts:* *Autobusiem un tālsatiksmes autobusiem dalībvalstis var izvēlēties piemērot vērtības (par ārējām izmaksām saistībā ar CO_2 emisijām), kas ir tādas pašas vai zemākas par tām, ko piemēro smagajiem kravas transportlīdzekļiem.*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Vērtību piemērošana autobusiem un tālsatiksmes autobusiem nav obligāta.* *Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikums paredz EURO klasifikācijas lietošanu.*
10.	*7.ga panta 5. punkts:* *Dalībvalsts var nediferencēt infrastruktūras lietošanas maksu pēc CO_2 emisiju klasifikācijas, ja tiek piemērota ārējo izmaksu maksa par CO_2 emisijām un tā ir diferencēta saskaņā ar Direktīvas IIIc pielikumu.*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikums paredz EURO klasifikācijas lietošanu. CO_2 emisiju klasifikācija Latvijas normatīvos nav paredzēta un regulas norādījumi nav transponēti*

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Transportlīdzekļu kategorija, uz kuru attiecas direktīva			Ieviešanas termiņš	Atbilstība	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk *Likums*)[2]
		< 3,5t	3,5-12t	> 12t			
11.	*7.ga panta 6. punkts:* *Ceļa posmos, kur transportlīdzekli pārbaudāmi darbina bez CO_2 emisijām, var piemērot infrastruktūras lietošanas maksas atlaides.*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikums paredz EURO klasifikācijas lietošanu. CO_2 emisiju klasifikācija Latvijas normatīvos nav paredzēta un regulas norādījumi nav transponēti*
12.	*7.ga panta 11. punkts:* *Diferenciācija pēc CO_2 emisijām nav obligāta, ja tiek piemērots cits ES pasākums oglekļa cenas noteikšanai autotransporta jomā.*	*Nē*	*Jā*	*Jā*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikums paredz EURO klasifikācijas lietošanu. CO_2 emisiju klasifikācija Latvijas normatīvos nav paredzēta un regulas norādījumi nav transponēti*
13.	*7.gb pants:* *Mazas noslodzes transportlīdzekļiem var piemērot autoceļu nodevu vai lietošanas maksu.*	*Jā*	*Nē*	*Nē*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pants paredz nodevas piemērošanu mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem.*

Avoti: 1. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite; 2. Autoceļu lietošanas nodevas likums – 01.01.2025-… spēkā esoša redakcija: Saite

Autoceļu lietošanas nodeva likuma izvērtējums pret Direktīvā izvirzītajiem principiem (prasībām un ieteikumiem) norāda uz daļēju atbilstību Direktīvai, no kā izriet, ka Latvijas regulējumā būtu nepieciešams veikt izmaiņas, lai nodrošinātu tā atbilstību Direktīvai un attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ieviešanai un darbībai atbilstošu normatīvo ietvaru. Latvijas regulējuma izmaiņu kontekstā nepieciešams ņemt vērā, ka Likumprojekts, ar kura stāšanos spēkā Autoceļu lietošanas nodevas likums zaudē spēku 2025. gada 31. decembrī,[13] paredz izmaiņas Latvijas regulējumā, kas, ņemot vērā jau esošajā regulējumā atbilstošos elementus, nodrošinātu vismaz daļēju atbilstību tabulas (skatīt 1. Tabulu) 1., 2., 3., 6., 7., 8., 10., 12. un 13. punktam.

2. Tabula: Latvijas normatīvo aktu atbilstība Direktīvas principiem (prasībām un ieteikumiem) par nodevas komponentēm

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Ieviešanas termiņš	Vērtējums	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk *Likums*)[2]
	Prasības			
1.	*7.a panta 1. punkts:*	*25.03.2030.*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. pants paredz nodevu samaksu, atbilstoši laikam, kurā paredzēts lietot autoceļus.*

[13] Likumprojekts "Ceļu nodevu likums": Saite

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Ieviešanas termiņš	Vērtējums	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk ***Likums***)[2]
	Lietošanas maksa ir samērīga ar infrastruktūras lietošanas ilgumu.			*Šī brīža regulējums neatbilst principam "piesārņotājs maksā", jo nodevas apmērs tiek noteikts nevis atbilstoši transportlīdzekļa faktiskajam infrastruktūras lietošanas ilgumam, bet gan pēc paredzētā lietošanas laika, neatkarīgi no tā, cik transportlīdzeklis infrastruktūru faktiski izmanto. Tādējādi pašreizējais regulējums paredz vienādus nosacījumus gan tiem, kas transportlīdzekli izmanto ikdienā, gan tiem, kas to lieto neregulāri, kas ir pretrunā ar principu "piesārņotājs maksā".*
2.	*7.b panta 1. punkts:* *Infrastruktūras lietošanas maksu lielas noslodzes transportlīdzekļiem nosaka, pamatojoties uz infrastruktūras izmaksu atgūšanas principu.*	*Līdz ar nodevas ieviešanu*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums neparedz infrastruktūras lietošanas maksu*.*
3.	*7.ca panta 2. punkts:* *Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu nepiemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas atbilst stingrākajiem Euro emisiju standartiem, tomēr šo atlaidi pārtrauc piemērot 4 gadus pēc dienas, kad gaisa piesārņojuma izmaksas sāktas piemērot.*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. pielikums paredz maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu piemērošanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas atbilst Bezemisiju izmešu līmenim.*

Nr.	Direktīvas prasības un ieteikumi[1]	Ieviešanas termiņš	Vērtējums	Skaidrojums par normatīvo aktu atbilstību (Autoceļu lietošanas nodevas likums – zemāk ***Likums***)[2]
4.	*7.ca panta 3. punkts:* *Piemēro maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu.*	*25.03.2026.*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. pants paredz maksu par ārējām izmaksām saistībā ar radīto gaisa piesārņojumu. Šī brīža regulējums atbilst Direktīvas prasībai, bet Direktīva nav transponēta.*
	Ieteikumi			
5.	*7.c panta 1. punkts:* *Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītā gaisa piesārņojuma, trokšņa piesārņojuma, CO_2 emisiju vai jebkādas minēto faktoru kombinācijas izmaksām. Maksa diferencējama, saskaņā ar Direktīvas IIIa, IIIb un IIIc pielikumiem.*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. pants paredz maksu par ārējām izmaksām saistībā ar radīto gaisa piesārņojumu, taču citas ārējās izmaksas nav paredzētas.*
6.	*7.c panta 3. punkts:* *Dalībvalstis var piemērot izņēmumus, kas ļauj diferencēt maksu par ārējām izmaksām vēsturiskiem transportlīdzekļiem.*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums neparedz maksas par ārējām izmaksām diferenciāciju vēsturiskiem transportlīdzekļiem.*
7.	*7.da panta 1. punkts:* *Var ieviest maksu par satiksmes sastrēgumiem saskaņā ar Direktīvas V pielikumu.*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums neparedz maksu par satiksmes sastrēgumiem.*
8.	*7.f panta 1. punkts:* *Var ieviest uzcenojumu infrastruktūras lietošanas maksai noteiktos ceļa posmos, kur regulāri rodas sastrēgumi.*	*Nav specifiska termiņa*		*Autoceļu lietošanas nodevas likums neparedz uzcenojumu infrastruktūras lietošanas maksai noteiktos ceļa posmos.*

Piezīme: *Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums paredz infrastruktūras lietošanas maksu, veidojot potenciālu komponenšu pārklāšanos.
Avoti: 1. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite; 2. Autoceļu lietošanas nodevas likums – 01.01.2025-… spēkā esoša redakcija: Saite

Autoceļu lietošanas nodevas likuma izvērtējums pret Direktīvā norādītajām nodevas komponentēm (skatīt 2. Tabulu) norāda uz Autoceļu lietošanas nodevas likuma daļēju atbilstību Direktīvai, no kā izriet, ka Latvijas regulējumā būtu nepieciešams veikt izmaiņas, lai nodrošinātu tā atbilstību Direktīvai un attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ieviešanai un darbībai atbilstošu normatīvo ietvaru. Atbilstoši Likumprojektam, to piemērojot un ņemot vērā jau esošajā regulējumā atbilstošos elementus, tiktu nodrošināta vismaz daļēja atbilstība tabulas 1., 2., 4., 5. un 7. punktam.

1.2. Direktīva 2019/520

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2019/520[14] (turpmāk – Direktīva 2019/520) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā noteiktās prasības ir piemērojamas, ieviešot Direktīvā paredzēto, tādējādi to ieviešanas termiņš nav noteikts, taču ir atkarīgs no sistēmas ieviešanas.

Direktīva 2019/520, citu starpā, ietver tehnoloģisko risinājumu prasības, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (turpmāk – EETS) darbības principus, informācijas apmaiņas par nodevas nesamaksāšanu procedūras un nepieciešamos datu elementus, kur, citu starpā, norādītas sekojošie noteikumi un procedūras EETS pakalpojumu sniedzējiem un nodevu iekasētājiem, kas būtu piemērojamas ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu:

— Izveidojama procedūra EETS pakalpojumu sniedzēju reģistrācijai;

— Trīs gadu laikā pēc līguma noslēgšanas ar EETS pakalpojumu sniedzēju, tam jānoslēdz līgumi vēl četrās ES dalībvalstīs. Katrā dalībvalstī EETS pakalpojumu sniedzējam doti divi gadi, lai nosegtu visu dalībvalsts teritoriju, kurā tas darbojas;

— Dalībvalstis nodrošina, ka EETS pakalpojumu sniedzēji pilda šādus pienākumus: publicē un atjauno informāciju par EETS apgabaliem; uztur apgabalu pārklājumu; nodrošina lietotājus ar transportlīdzekļu iekārtām (turpmāk – OBE); uztur sarakstus ar nederīgiem OBE; publisko savu līgumslēgšanas politiku; dalās ar nodevu aprēķiniem ar ceļu lietotājiem un nodevu iekasētājiem; sadarbojas ar nodevu iekasētājiem nodevu nemaksātāju identificēšanā, kā arī vispārīgā datu apmaiņā;

— Dalībvalstis nodrošina, ka nodevu iekasētāji nodrošina EETS apgabalu atbilstību savstarpējās izmantojamības tehniskajiem un procesuālajiem noteikumiem; uztur un izstrādā EETS apgabala ziņojumu; pieņem jebkuru EETS pakalpojumu sniedzēju; nodrošina, ka EETS pakalpojumu sniedzējs var izrakstīt rēķinu EETS pakalpojumu lietotājam, tomēr var pieprasīt, ka to dara nodevu iekasētāja vārdā; nodeva atbilst tiesību aktos noteiktajam; akceptē jebkuru sertificēto OBE; nodrošina procedūru gadījumam, ja EETS nefunkcionē nodevu iekasētāja vainas dēļ; sadarbojas ar EETS pakalpojumu sniedzējiem;

— Nodrošināt, ka EETS pakalpojumu sniedzēji var saņemt atlīdzību no nodevu iekasētājiem, izstrādājot atlīdzības metodiku;

— Ja starp EETS pakalpojuma sniedzēju un nodevas iekasētāju pastāv atšķirīgas transportlīdzekļa klasifikācijas un neviens nav kļūdījies, virsroku gūst nodevas iekasētāja klasifikācija;

[14] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Nodevu iekasētājs ir tiesīgs pieprasīt nodevu maksājumu par katru transportlīdzekli no EETS pakalpojumu sniedzēja;

— EETS pakalpojumu sniedzējs nosūta nodevu iekasētājam nederīgo OBE sarakstu vai, uz mikroviļņiem balstītu sistēmu ietvaros, pamatotas nodevu deklarācijas;

— Nodevu iekasētāji skaidri uzskaita izmaksas un ieņēmumus, kas radušies no nodevu iekasēšanas;

— Izveido samierināšanas struktūru un nosaka mediācijas procedūru - neskaidrību risināšanai starp nodevu iekasētājiem un EETS pakalpojumu sniedzējiem.

Papildus, citu starpā, norādīti sekojošie tehniskie un citi noteikumi:

— Visās jaunajās ceļu nodevu elektroniskajās sistēmās izmanto vismaz vienu no šādām tehnoloģijām: satelītu pozicionēšana; mobilie sakari; 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģija (no kā izriet ieteikums, ka mazas noslodzes transportlīdzekļiem var nodrošināt OBE, kas paredzēti tikai 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģijai);

— OBE, kurus izmanto GNSS, ir saderīgas ar Galileo pozicionēšanas pakalpojumiem;

— Par sistēmu atbildīgais izraudzītais nodevu iekasētājs izveido un publicē EETS apgabala paziņojumā detalizētu plānojumu novērtēšanas procesam par savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību specifikācijām un piemērotību lietošanai;

— Nodevu iekasētājam jāizveido testa vide, kuru var izmantot EETS pakalpojumu sniedzēji;

— Dalībvalsts uztur reģistru ar EETS apgabaliem un informāciju par tiem, EETS pakalpojumu sniedzējiem, kontaktbiroja informāciju;

— Dalībvalsts piešķir piekļuvi citas valsts nodevu kontaktpunktiem, lai tās varētu iegūt ceļu nodevu nemaksātāju datus (izmantojot Eucaris lietojumprogrammu);

— Reizi trīs gados dalībvalsts Komisijai nosūta visaptverošu ziņojumu par nesamaksātajām ceļu nodevām;

— Personas datu glabāšanai nosakāms termiņš.

1.3. Regula 2020/203

Komisijas Deleģētā regulā 2020/203[15] par transportlīdzekļu klasifikāciju, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma lietotāju pienākumiem, savstarpējas izmantojamības komponentu prasībām un minimālajiem atbilstības kritērijiem paziņotajām struktūrām noteiktās prasības ir piemērojamas, ieviešot Direktīvā

[15] Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/203: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

paredzēto, tādējādi to ieviešanas termiņš nav noteikts, taču ir atkarīgs no sistēmas ieviešanas.

Deleģētā regula 2020/203, citu starpā, ietver EETS lietotāju pienākumus, transportlīdzekļu klasifikācijas noteikumus, savstarpējās izmantojamības komponentu prasības un struktūru minimālie atbilstības kritēriji, kur, citu starpā, norādītas sekojošās prasības, kas būtu piemērojamas ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu:

— Nodevu klasifikācija jāpublicē vismaz trīs mēnešus pirms tarifu shēmas izmantošanas;

— Ceļu nodeva jāaprēķina no nobrauktā attāluma;

— EETS lietotāji nodrošina, ka, iespēju robežās, iekārta darbojas, nosūtītie dati ir pareizi, kā arī iekārta tiek izmantota atbilstoši ražotāja norādījumiem;

— EETS infrastruktūras prasības (Regulas ES 2020/203 2. pielikums);

— Prasību atbilstībai veido atsevišķu, neatkarīgu struktūru.

1.4. Regula 2020/204

Komisijas Īstenošanas Regulas 2020/204[16] par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju detalizētiem pienākumiem, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma apgabala paziņojuma minimālo saturu, elektroniskajām saskarnēm, prasībām attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un ar ko atceļ Lēmumu 2009/750/EK noteiktās prasības ir piemērojamas, ieviešot Direktīvā paredzēto, tādējādi to ieviešanas termiņš nav noteikts, taču ir atkarīgs no sistēmas ieviešanas.

Regula 2020/204, citu starpā, ietver EETS pakalpojumu sniedzēju detalizētos pienākumus un EETS iesaistīto personu pienākumus un saskarnes, kur, citu starpā, norādītas sekojošās prasības, kas būtu piemērojamas ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu:

— EETS pakalpojumu sniedzējs ir atbildīgs par veikstpējas problēmu un integritātes nepilnību risināšanu;

— EETS pakalpojumu sniedzējs, ja izmantota globālās navigācijas satelītsistēmas (turpmāk – GNSS) tehnoloģija, nodrošina datu pieejamību;

— EETS pakalpojuma sniedzējs sniedz noteiktu informāciju nodevas iekasētājam;

— EETS pakalpojuma sniedzējs ir atbildīgs par transportlīdzekļa iekārtu pareizu iestatīšanu un tehnisko atbalstu;

[16] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/204: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— EETS pakalpojuma sniedzējs komunicē ar nodevu iekasētāju, piemēram, ziņojot, vai transportlīdzeklis, kurš pārvietojas pa nodevas autoceļu, ir aprīkots ar funkcionālu OBE.

Regulā ES 2020/204 uzskaitītas saskarnes, kuras ieviešamas EETS pakalpojuma sniedzējiem (piemēram, ANPR) un savstarpējās izmantojamības komponentu atbilstības.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

2. Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu

Vēršam uzmanību, ka Latvijas valsts autoceļu tīkla, kuram tiktu piemērota Sistēmas ieviešana, apraksts, tostarp tā specifika un/vai nepilnības, kas ietekmē vai var ietekmēt Sistēmas ieviešanu, ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās pēc 2025. gada augusta.

2.1. Esošais autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama nodeva

Autoceļu lietošanas nodeva (vinjete) Latvijā stājās spēkā 2014. gada 1. jūlijā, piemērojot to valsts galveno autoceļu posmiem (A1 līdz A15, ieskaitot),[17] ar 2017. gada 1. janvāri pievienojot P5 un P80 reģionālo autoceļu posmus.[18] Kopš 2017. gada autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, saraksts nav ticis mainīts. Atbilstoši statistikai uz 2024. gada 31. decembri, Latvijā kopā ir 19 897[19] km valsts autoceļu,[20] no kuriem 1 660 km ir galvenie autoceļi. Par 1 623,3 km valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu maksājama nodeva (skatīt 3. Tabulu).

3. Tabula: Valsts galveno un reģionālo autoceļu posmi, par kuru lietošanu maksājama nodeva

Autoceļu klasifikators	Galvenā valsts autoceļa un reģionālā autoceļa maršruta nosaukums	Posmu kopējais garums (km)	Posmu skaits
A1	Rīga (Baltezers)—Igaunijas robeža (Ainaži)	89,6	3
A2	Rīga—Sigulda—Igaunijas robeža (Veclaicene)	180	2
A3	Inčukalns—Valmiera—Igaunijas robeža (Valka)	113,1	2
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers—Saulkalne)	20,4	1
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils—Babīte)	40,4	2
A6	Rīga—Daugavpils—Krāslava—Baltkrievijas robeža (Patarnieki)	255,8	9
A7	Rīga—Bauska—Lietuvas robeža (Grenctāle)	74,6	2
A8	Rīga—Jelgava—Lietuvas robeža (Meitene)	60,7	2
A9	Rīga (Skulte)—Liepāja	181,5	5
A10	Rīga—Ventspils	162,3	3
A11	Liepāja—Lietuvas robeža (Rucava)	48,5	1
A12	Jēkabpils—Rēzekne—Ludza—Krievijas robeža (Terehova)	152,5	2

[17] Autoceļu lietošanas nodevas likums, 01.07.2014.-11.11.2014. Pamata redakcija: Saite
[18] Autoceļu lietošanas nodevas likums, 01.01.2017.-21.08.2017. Vēsturiskā redakcija: Saite
[19] Latvijas Valsts ceļi – Autoceļu iedalījums un garums: Saite
[20] Valsts autoceļu iedalījums: 1 660 km galvenie autoceļi (A), 5 485 reģionālie autoceļi (P), 12 660 km vietējie autoceļi (V) un 92 km blakusceļi. Kopējais valsts autoceļu garums, ko pārrauga VSIA "Latvijas Valsts ceļi" ir 19 897 km

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Autoceļu klasifikators	Galvenā valsts autoceļa un reģionālā autoceļa maršruta nosaukums	Posmu kopējais garums (km)	Posmu skaits
A13	Krievijas robeža (Grebņeva)—Rēzekne—Daugavpils—Lietuvas robeža (Medumi)	137,7	3
A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni—Tilti)	15,6	1
A15	Rēzeknes apvedceļš	7,1	1
P5	Ulbroka—Ogre	19,9	1
P80	Tīnūži—Koknese	63,6	1
Kopā		**1 623,3**	**41**

Avoti: Autoceļu lietošanas nodevas likums: Saite; Ivvignette.eu – Autoceļu karte: Saite

1. Attēls: Valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, karte



Avoti: Ivvignette.eu – Autoceļu karte: Saite

3. Tabulā norādīto autoceļu posmu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, kopējais garums (1 623,3 km) ir īsāks par Autoceļu lietošanas nodevas likuma (01.01.2025.-… Spēkā esošā redakcija) 1. pielikumā norādīto autoceļu posmu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, kopējo garumu (1 827,7 km), jo autoceļu maršrutus posmos atdala apdzīvotas vietas un pilsētas vai ciemi, posmu sākumus un beigas nosakot atbilstoši šī likuma 1. pielikumā norādītajām ceļa zīmēm (likumā šie posmi netiek norādīti) (3. Tabula).

Direktīvas 7. panta 1. punkts nosaka, ka autoceļu lietošanas nodevu var piemērot Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, ievērojot šajā Direktīvā paredzētos nosacījumus, kā rezultātā esošais autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama nodeva, ir atbilstošs Direktīvas prasībām attiecībā uz autoceļu tīklu, kuram tiktu piemērota attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodeva.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

2.2. Latvijas valsts autoceļu satiksmes plūsmas tendences

Būtisks faktors attālumā balstītas autoceļu nodevas piemērošanā ir satiksmes intensitāte autoceļu posmos, kā arī satiksmes intensitātes ietekme uz apkārtējo vidi un iedzīvotājiem. 4. Tabula norāda, ka esošajā autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklā ir augsta satiksmes intensitāte ar ievērojamu kravas transportlīdzekļu īpatsvaru, kas pēdējo 10 gadu laikā ir saglabājies nemainīgs. Salīdzinājumā ar 2015. gadu, kopējā satiksmes plūsma uz autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, ir pieaugusi par 19,1% un kravas transportlīdzekļu satiksmes plūsma ir pieaugusi par 19,4% (skatīt 4. tabulu).

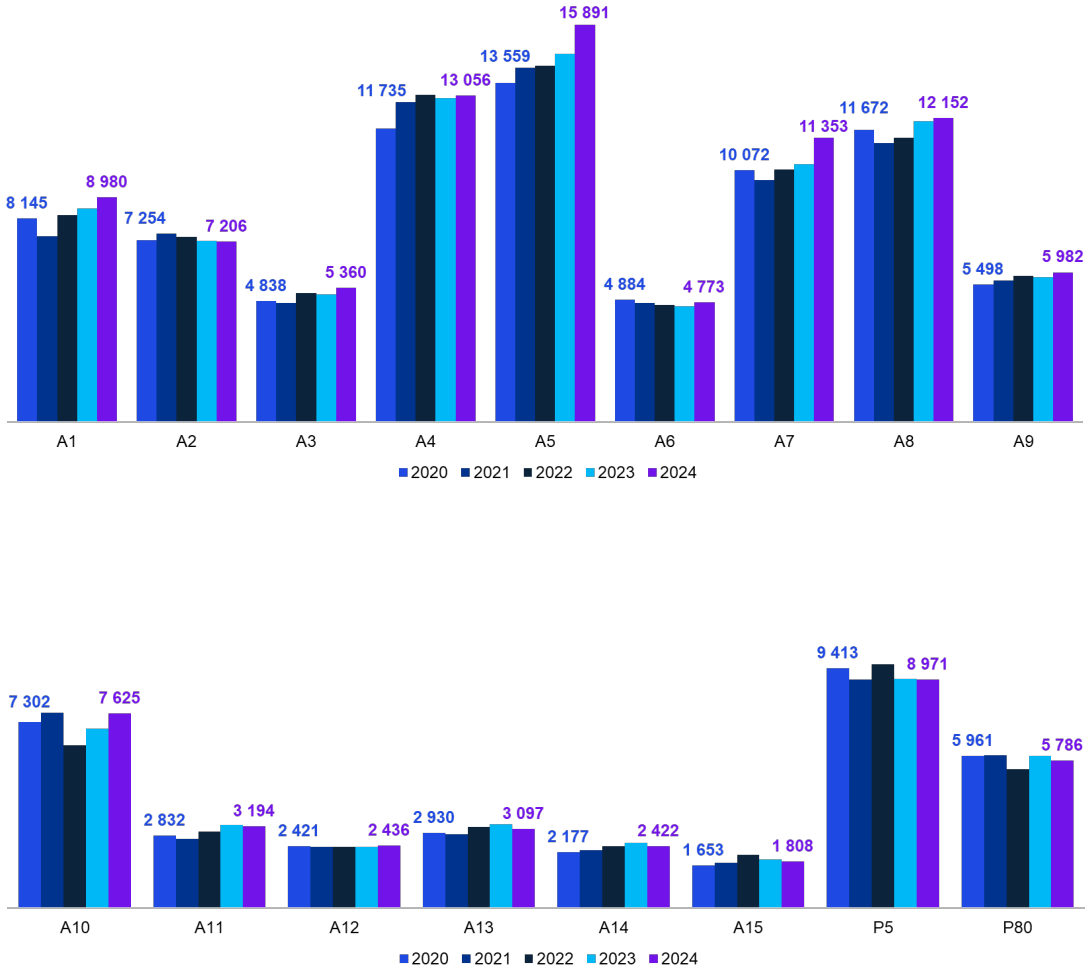
4. Tabula: Vidējā diennakts satiksmes plūsma uz Latvijas galvenajiem autoceļiem, autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, un pārējiem autoceļiem 2015.–2024. gadā

Satiksmes plūsma vidēji gadā*	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Satiksmes plūsma vidēji uz galvenajiem autoceļiem – transportlīdzekļu skaits	5 405	5 851	5 985	6 215	6 525	6 060	6 050	6 033	6 075	6 308
Satiksmes plūsma vidēji uz galvenajiem autoceļiem – KT** skaits	1 135	1 170	1 197	1 275	1 304	1 212	1 286	1 323	1 259	1 317
Satiksmes plūsma vidēji uz galvenajiem autoceļiem – KT** īpatsvars	21%	20%	20%	20%	23%	20%	26%	25%	24%	21%
Satiksmes plūsma vidēji uz maksas*** autoceļiem – transportlīdzekļu skaits	5 315	5 739	5 851	6 109	6 412	5 983	5 975	5 970	6 123	6 328
Satiksmes plūsma vidēji uz maksas*** autoceļiem – KT** skaits	1 102	1 146	1 209	1 256	1 296	1 222	1 275	1 310	1 260	1 316
Satiksmes plūsma vidēji uz maksas*** autoceļiem – KT** īpatsvars	23%	22%	23%	23%	23%	24%	26%	25%	24%	24%
Satiksmes plūsma vidēji uz pārējiem**** autoceļiem – transportlīdzekļu skaits	N/D	935	997	1 117	1 007	1 098	1 132	1 118	1 099	1 262
Satiksmes plūsma vidēji uz pārējiem**** autoceļiem – KT** skaits	N/D	126	132	150	114	122	124	125	120	155
Satiksmes plūsma vidēji uz pārējiem**** autoceļiem – KT** īpatsvars	N/D	12%	13%	14%	11%	11%	11%	10%	10%	12%

* Aprēķinos izmantotais autoceļu garums attiecināms uz 2024. gadu;
** KT – Kravas transportlīdzekļi
*** Maksas autoceļi – 3. Tabulā norādītie Latvijas galveno un reģionālo autoceļu posmi, par kuru lietošanu maksājama autoceļu lietošanas nodeva.
**** Pārējie autoceļi – Latvijas reģionālie un vietējie autoceļi, par kuru lietošanu nav maksājama autoceļu lietošanas nodeva.
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Latvijas Valsts ceļu Satiksmes intensitātes uzskaites sistēmas rokasgrāmatas 5.6. (Satiksmes plūsmas aprēķina princips) daļas metodoloģiju: Saite, un izmantojot Latvijas Valsts ceļu statistikas datus par satiksmes intensitāti 2015.–2024. gadam: Saite; LVC sniegtā informācija.

Salīdzinot ar 2020. gadu, intensitāte ir pieaugusi visos autoceļos, par kuru lietošanu maksājama nodeva, izņemot A2, A6, P5 un P80, kā arī A12, A13, A14 un A15. Vislielākā vidējā diennakts satiksmes plūsma uz autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, 2024. gadā novērojama A5, A4, A8, A7, vidējai plūsmai katrā no minētajiem autoceļiem pārsniedzot 10 000 transportlīdzekļus diennaktī. Zemākā vidējā plūsma novērojama Latgales autoceļos – A15, A14 un A12 nepārsniedzot vidēji 2 500 transportlīdzekļus diennaktī 2024. gadā (skatīt 2. Attēlu).

2. Attēls: Vidējā diennakts satiksmes plūsma* uz autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, 2020.-2024. gadā, transportlīdzekļu skaits



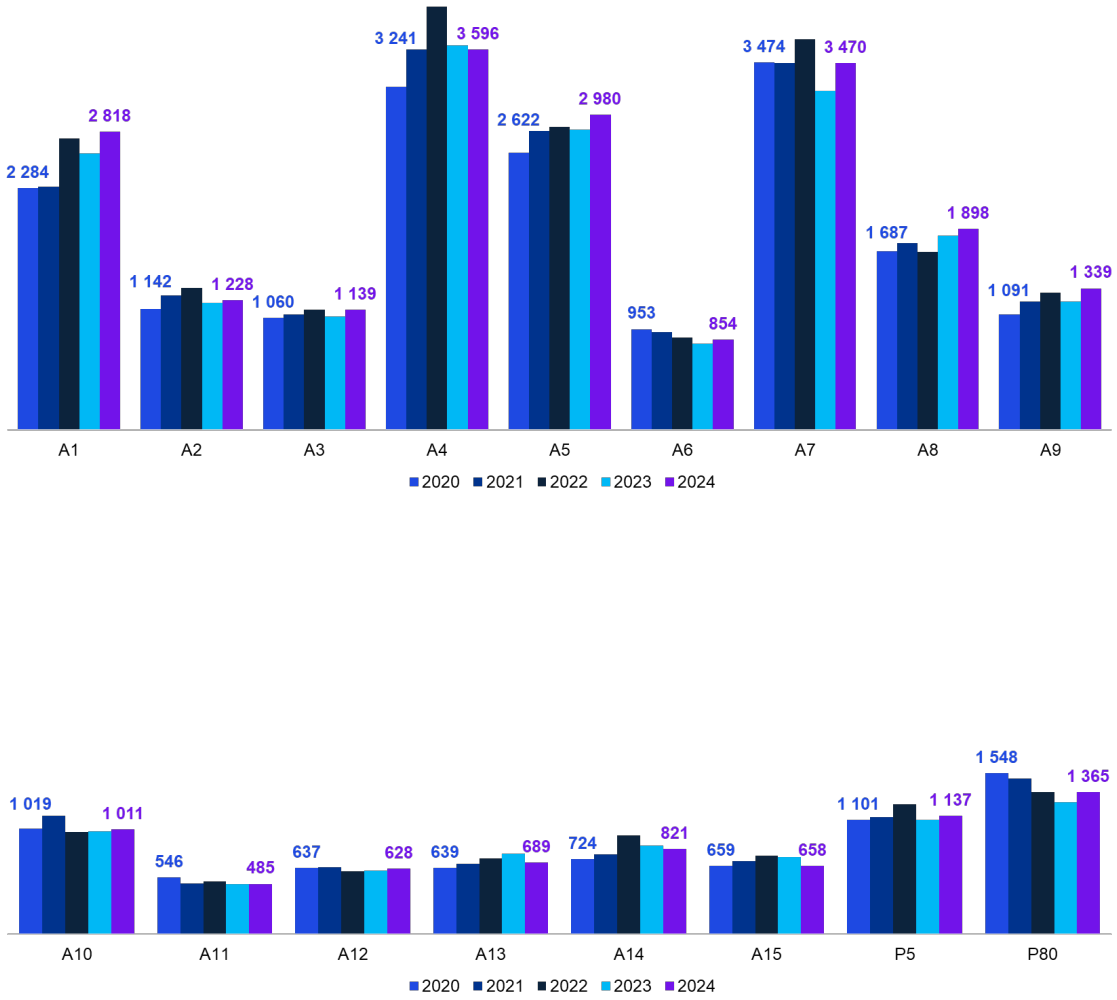
* Aprēķinos izmantotais autoceļu garums attiecināms uz 2024. gadu.
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Latvijas Valsts ceļu Satiksmes intensitātes uzskaites sistēmas rokasgrāmatas 5.6. (Satiksmes plūsmas aprēķina princips) daļas metodoloģiju: Saite, un izmantojot Latvijas Valsts ceļu statistikas datus par satiksmes intensitāti 2015.–2024. gadam: Saite

Arī kravas transportlīdzekļiem, salīdzinot ar 2020. gadu, ir kritusies satiksmes plūsma A6 un P80 autoceļos, kā arī A11 autoceļā, kamēr A7, A10, A12 un A15 plūsma nav būtiski mainījusies. Kopējo satiksmes plūsmas samazināšanās vai stagnācijas tendenci Latgales virziena autoceļos, iespējams, vismaz daļēji pamato būtiski samazinātā kravu

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

satiksme uz un no Krievijas un Baltkrievijas sākot ar 2022. gadu[21] un ierobežojumi satiksmei ar šīm valstīm. Nepieciešams ņemt vērā, ka norādītās plūsmas tendences attiecas uz visiem kravas transportlīdzekļiem. Kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 000 kg vidējā satiksmes plūsma uz autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, 2024. gadā bija 470 diennaktī, jeb 7,9% no kopējās vidējās plūsmas,[22] savukārt autobusu vidējā plūsma 2024. gadā bija 44 transportlīdzekļi diennaktī, kravas transportlīdzekļu ar piekabi bija 464 un kravas transportlīdzekļu ar puspiekabi – 333 (skatīt 3. Attēlu).

3. Attēls: Vidējā kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes plūsma* uz autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva, 2020.-2024. gadā, transportlīdzekļu skaits



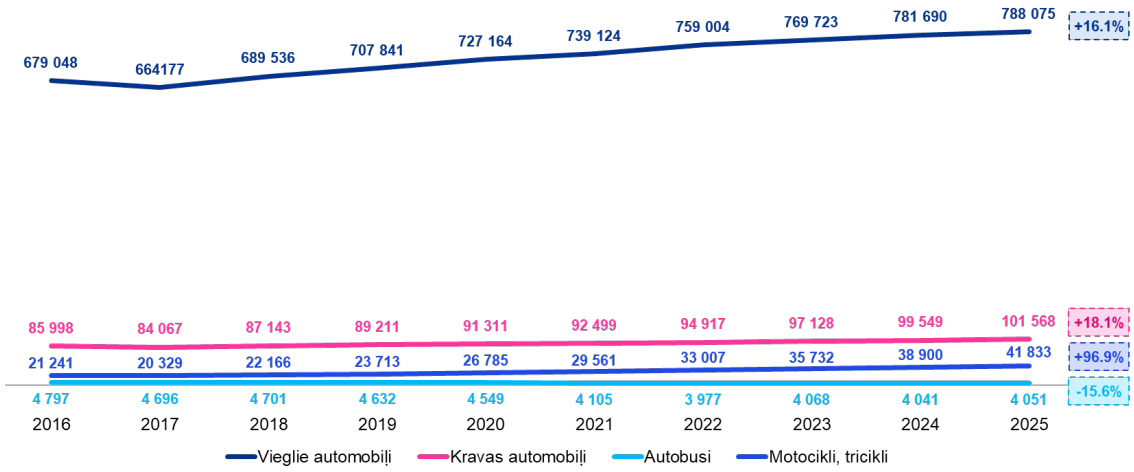
* Aprēķinos izmantotais autoceļu garums attiecināms uz 2024. gadu.
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Latvijas Valsts ceļu Satiksmes intensitātes uzskaites sistēmas rokasgrāmatas 5.6. (Satiksmes plūsmas aprēķina princips) daļas metodoloģiju: Saite, un izmantojot Latvijas Valsts ceļu statistikas datus par satiksmes intensitāti 2015.–2024. gadam: Saite

[21] Satiksmes ministrija – ES sankcijas aizliedz sauszemes kravu pārvadājumus no Krievijas un Baltkrievijas un Krievijas kuģiem piekļuvi ostām: Saite
[22] KPMG analīze, balstoties uz LVC sniegto informāciju

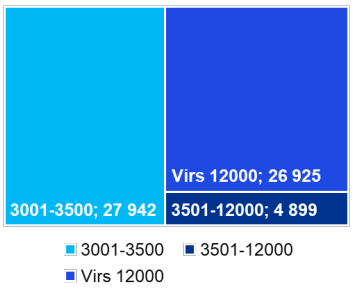
© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Latvijā reģistrēto kravas automobiļu skaits no 2016. līdz 2025. gadam ir pieaudzis straujāk nekā vieglo automobiļu skaits, sasniedzot 101 568 reģistrētus transportlīdzekļus 2025. gada sākumā (skatīt 4. Attēlu), taču esošās autoceļu lietošanas nodevas tvērums neattiecas uz būtisku daļu no Latvijā reģistrētajiem kravas transportlīdzekļiem, kravas transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecināma esošā autoceļu lietošanas nodeva, sastādot tikai 58,8% jeb 59 766 no visiem kravas transportlīdzekļiem (101 568) (skatīt 5. Attēlu).

4. Attēls: Reģistrēto transportlīdzekļu skaits Latvijā 2016.–2025. gada sākumā



Avoti: CSDD – Reģistrēto, tehniskā kārtībā esošo un apdrošināto TL skaits: Saite



5. Attēls: Reģistrēto kravas transportlīdzekļu skaits pēc pilnas masas Latvijā 2025. gadā

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Lai gan satiksmes plūsma piedzīvoja būtisku kritumu 2019. gadā, tendence kopš 2020. gada norāda uz plūsmas pieaugumu, tostarp kravas transportlīdzekļu plūsmas pieaugumu. Arī Latvijā reģistrēto kravas transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis, taču esošās nodevas tvērums neattiecas uz vairāk kā 40% no kravas transportlīdzekļiem, nodevai neattiecoties uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 000 kilogramiem.

2.3. Salīdzinājums ar Eiropas labās prakses piemēriem

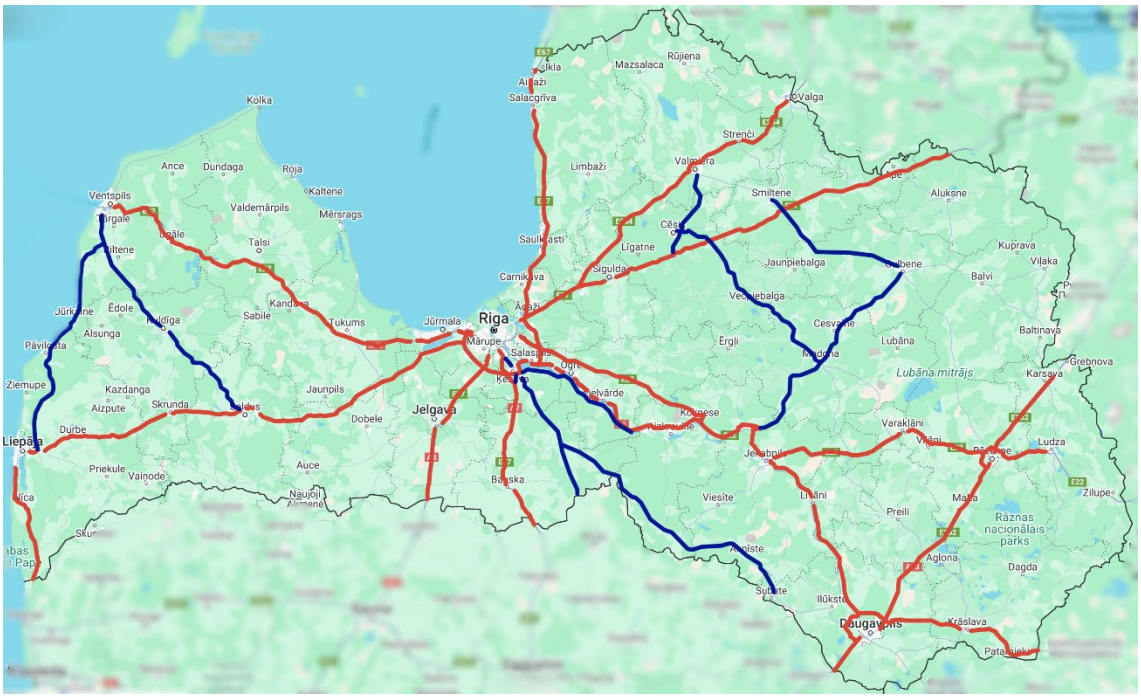
Lai gan Eiropas valstu, kas ir ieviesušas attālumā balstītu autoceļu nodevu, prakse, galvenokārt, neatšķiras no Latvijas esošās nodevas prakses attiecībā uz autoceļu tīklu, atsevišķas valstis nodevas autoceļu tīklā iekļauj reģionālos (piemēram, Beļģija, Dānija un Slovākija) un vietējos autoceļus (piemēram, Dānija).

Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, Dānijā piemērota attālumā balstīta autoceļu nodeva kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, piemērojot nodevu autoceļu tīklam, kas sedz aptuveni 75% no kravas transportlīdzekļu nobrauktajiem kilometriem

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

līdz 2027. gada beigām (no 2028. gada 1. janvāra piemērojot nodevu visam valsts autoceļu tīklam).[23] Balstoties uz aprēķiniem, esošie Latvijas autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīkla posmi nosedz aptuveni 65,5% no visiem valsts autoceļu tīkla posmos kravas transportlīdzekļu nobrauktajiem kilometriem.[24] Lai sasniegtu vismaz 75% segumu Latvijas valsts autoceļu tīklā, tajā iekļaujot ne tikai atsevišķus autoceļu posmus, bet arī pievienojamo autoceļu visus posmus, nodevu būtu iespējams jāpiemēro papildus vismaz 11 autoceļiem (t.sk. 10 reģionālajiem autoceļiem un 1 vietējam autoceļam), kas kopā segtu aptuveni 733,4 kilometrus. Autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklā iekļaujot potenciāli pievienojamo autoceļu visus posmus (skatīt 6. Attēlu), autoceļu tīkls segtu aptuveni 75,1% no kravas transportlīdzekļu nobrauktajiem kilometriem. Pēc šīs pieejas, autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklā tiktu iekļauti P20, P27, P30, P37, P73, P76, P85, P89, P108, P111 un P137 autoceļi.

6. Attēls: Autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīkls atbilstoši Dānijas praksei, ietverot iespējami iekļaujamos autoceļu posmus (sarkanā krāsā – esošais autoceļu tīkls; zilā krāsā – iespējami iekļaujamais autoceļu tīkls)



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju, Ivvignette.eu – Autoceļu karte: Saite un KmToll – Which roads are included?: Saite

Nepieciešams ņemt vērā, ka 6. Attēlā nav attēlots plānotais autoceļu tīkls, kuram tiktu piemērota nodeva, bet gan piemērs potenciālam autoceļu tīkla paplašinājuma scenārijam. Papildus nepieciešams ņemt vērā, ka paplašināta autoceļu tīkla iekļaušana

[23] KmToll – Which roads are included?: Saite
[24] Aprēķins veikts, balstoties uz saņemto informāciju no CSDD. Aprēķinātā procentu vērtība balstās uz vidējo satiksmes intensitāti (transportlīdzekļu skaitu diennaktī) valsts autoceļos 2020.-2024. gadā, kur 2024. gadam piemērots 40% svars, 2023. gadam 25% svars, 2022. gadam 20% svars, 2021. gadam 10% svars un 2020. gadam 5% svars, lai mazinātu remontdarbu un īstermiņa satiksmes organizācijas izmaiņu ietekmi uz plūsmu, kā arī posmu vērtības "zemāks vai vienāds ar 100" aizvietotas ar 50. Satiksmes intensitāte reizināta ar posma kilometru skaitu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

var potenciāli veicināt alternatīvu reģionālo un vietējo autoceļu, kuri nav paredzēti paaugstinātai slodzei, izmantošanu autoceļu posmu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, apbraukšanai, novedot pie palielinātas kravas transportlīdzekļu noslodzes un augstākas autoceļu tehniskā stāvokļa degradācijas. Alternatīvu apbraukšanas autoceļu izmantošanu potenciāli pastiprinātu tikai atsevišķu autoceļu iekļaušana, kas neaptver lielu daļu Latvijas autoceļu tīkla savienojumu.

Sākot ar 2028. gada 1. janvāri, attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva tiktu piemērota visam Dānijas publisko autoceļu tīklam, aptverot aptuveni 75 000 kilometru. Piemērojot šo pieeju Latvijai, autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklā tiktu iekļauts pilns valsts autoceļu tīkls, tostarp reģionālie un vietējie autoceļi, tādējādi aptverot 19 897 kilometrus.

2.4. Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski

Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski norāda uz faktoriem, kuri potenciāli ietekmētu attālumā balstītas autoceļu nodevas sistēmas ieviešanu, tostarp efektīvas nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas nodrošināšanu, tādējādi ir būtiski tos ņemt vērā.

Valsts autoceļu attīstības stratēģija

Situācija: **Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija līdz 2040. gadam (Stratēģija 2040),[25] kas paredz attīstīt Latvijas valsts autoceļus atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 13. jūnija Regulā (ES) 2024/1679 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai,[26] prioritāte ir veikt valsts galveno autoceļu pārbūvi, lai izveidotu divu brauktuvju posmus 1 000 km garumā. Stratēģiju 2040 ir plānots realizēt 3 posmos (1. posms no 2026. līdz 2034. gadam – TEN-T pamattīkla pamatotie posmi; 2. posms no 2030. līdz 2035.gadam – TEN-T pamattīkla pamatotie posmi; 3. posms no 2035. līdz 2040.gadam – TEN-T tīkla vispārējā un pamattīkla posmi). Tā ietvaros pārbūve tiktu veikta A1, A2, A4, A5, A7, A8 un A10 posmos (kā arī jaunu posmu izbūve), tādējādi būtiski ietekmējot satiksmi un infrastruktūru esošo autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklā (kā arī satiksmi saistītajos valsts autoceļos).[27]**

Riski: Valsts autoceļu pārbūve ietekmētu satiksmes plūsmu autoceļos, par kuru lietošanu maksājama nodeva, un saistītajos valsts ceļos ilgterminā, radot nepieciešamību pārskatīt un, iespējams, mainīt autoceļu, par kuru

[25] Informatīvais ziņojums "Par valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam": Saite
[26] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013: Saite
[27] *Informācija papildināta pēc 2025. gada augusta*

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

lietošanu maksājama nodeva, tīklu atbilstoši izmaiņām satiksmes plūsmas tendencēs.

Stratēģija 2040 paredz vairāku jaunu ceļu posmu un apvedceļu izbūvi, tostarp apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītā A5 autoceļa mezgla izbūvi, Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi, A1 autoceļa pārbūvi un citu posmu pārbūvi, kā rezultātā būtu nepieciešams mainīt vai paplašināt autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklu, radot papildus izmaksas nodevas samaksas un kontroles tehnisko līdzekļu un infrastruktūras pielāgošanai.

Valsts autoceļu pārbūve atbilstoši Stratēģijai 2040 potenciāli ietekmētu satiksmes organizāciju un plūsmu autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, posmos to pārbūves laikā, kā arī, potenciāli ierobežotu nodevas samaksas kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu darbību, kas norāda uz nepieciešamību, ieviešot nodevu, izvērtēt sistēmu spēju nodrošināt darbības nepārtrauktību būvdarbu radīto traucējumu kontekstā, tostarp plānot stratēģisku tehnisko līdzekļu izvietojumu, kas veicinātu nepārtrauktības nodrošināšanu.

Resursu ierobežojumi

Situācija: **Valsts galveno un reģionālo autoceļu tehniskais stāvoklis ir būtiski uzlabojies, salīdzinājumā ar 2020. gadu, taču valsts autoceļu pārbūvei netiek nodrošināts pietiekams finansējums un kopējais atvēlēto līdzekļu apjoms ierobežo iespējas investēt autoceļu infrastruktūras attīstībā.**

Intervijā ar Valsts policiju norādīts uz cilvēkresursu trūkumu kontroles funkciju veikšanai gan ar tehniskajiem līdzekļiem, gan arī veicot fizisko kontroli uz autoceļiem.

Riski: Pielāgojot esošā autoceļu tīkla, kuram tiek piemērota autoceļu lietošanas nodeva, infrastruktūru attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ieviešanai, kā arī, ja šāda nepieciešamība tiek identificēta, paplašinot autoceļu tīklu, kuram tiek piemērota nodeva, būtu nepieciešams papildus finansējums un investīcijas. Ņemot vērā esošos finanšu līdzekļu ierobežojumus un paredzamās vajadzības, nepieciešams izvērtēt līdzekļu pieejamību investīcijām autoceļu tīklā un tā infrastruktūrā, kā arī izvērtēt iespējas rast papildus resursus investīcijām nodevas ieviešanai.

Ja, ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu, tiktu paplašināts autoceļu tīkls, kuram piemēro nodevu, kā arī tiktu izvietoti papildus tehniskie līdzekļi, efektīvas kontroles nodrošināšanai būtu potenciāli nepieciešams palielināts kontroles cilvēkresursu skaits un/vai jāvelta resursi procesu automatizācijas attīstībai.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Autoceļu savienojumi

Situācija: **Balstoties uz KPMG ekspertu komandas viedokli, autoceļu savienojumu skaits ir būtisks faktors attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas piemērotākās sistēmas noteikšanai, ņemot vērā, ka tehniskajiem līdzekļiem, kas ir izvietoti uz autoceļu tīkla, ir jāspēj aptvert visus transportlīdzekļus.**

Valsts autoceļu tīklu raksturo ievērojams autoceļu savienojumu skaits, tostarp ievērojams skaits reģionālo un vietējo autoceļu, kas ir savienoti ar valsts autoceļiem, par kuru lietošanu maksājama nodeva.

Riski: Plānojot autoceļu tīklu, par kura lietošanu tiktu piemērota attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva, un tā infrastruktūru, tostarp tehnisko līdzekļu izvietojumu, nepieciešams ņemt vērā, ka liels savienojošo autoceļu skaits var būtiski ietekmēt dažādu tehnisko līdzekļu (piemēram, DSRC vārteju) efektivitāti, radot transportlīdzekļu vadītājiem iespējas izvairīties no tehniskajiem līdzekļiem, taču izvairīšanās iespēju novēršanai būtu nepieciešams palielināts tehnisko līdzekļu skaits, tādējādi palielinot infrastruktūras izmaksas.

Nodevas apbraukšanas autoceļi

Situācija: **Balstoties uz LVC sniegto informāciju, ir identificēti valsts autoceļu posmi, kurus šoferi izmanto, lai izvairītos no autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas. Paplašinot autoceļu tīklu, kuram piemēro nodevu, ar mērķi minimizēt transportlīdzekļu vadītāju iespējas izvairīties no nodevas samaksas, apbraucot autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, posmus, tīklam potenciāli tiktu pievienoti sekojošie posmi:**

- **P2, P4, P10, P11, P18, P20, P27, P30, P32, P35, P36, P37, P39, P43, P58, P62, P63, P68, P70, P72, P73, P75, P76, P85, P87, P89, P93, P97, P98, P102, P103, P105, P108, P111, P112, P118, P120, P121, P128.**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

7. Attēls: Iespējamais autoceļu tīkls, kuram piemēro nodevu, ietverot identificētos nodevas apbraukšanas ceļus



Avoti: KPMG izstrādāts attēls, balstoties uz LVC sniegto informāciju
Sarkanā krāsa attēlā norāda esošo autoceļu tīklu, kuram pašlaik tiek piemērota autoceļu lietošanas nodeva, un zilā krāsa norāda potenciālo autoceļu tīkla paplašinājumu (7. attēls). Nepieciešams ņemt vērā, ka 7. Attēlā nav attēlots plānotais autoceļu tīkls, kuram piemēro nodevu, bet gan potenciāls autoceļu tīkla paplašinājuma scenārijs.

Riski: Intervijā ar Valsts policiju norādīts, ka autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, apbraukšana ir būtiska problēma, vadītājiem ne tikai izvairoties no tehniskajiem līdzekļiem bet arī savstarpēji komunicējot, lai izvairītos no policijas ekipāžām. Plānojot autoceļu tīklu, kuram tiktu piemērota attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva, un tā tehnisko līdzekļu nodrošinājumu, nepieciešams ņemt vērā apbraukšanas ceļu riskus un mazināt autovadītāju iespējas izvairīties no nodevas maksāšanas, papildus ņemot vērā ierobežotās iespējas policijai veikt nodevas samaksas fizisko kontroli uz autoceļiem.

Autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, posmu sākuma un beigu punkti

Situācija: **Intervijā ar Valsts robežsardzi norādīts, ka autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, posmiem, kas ved uz Latvijas valsts robežu, nav pietiekami precīzi definēti to sākuma un beigu punkti, tādējādi pie vairākiem robežkontroles punktiem ir 'bezmaksas' autoceļu posmi vairāku kilometru attālumā.**

Riski: Autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, sākuma un beigu punktu neprecizitāte un posmu trūkums ap robežkontroles punktiem veicina risku transportlīdzekļu vadītājiem izvairīties no nodevas

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

apmaksas, kā arī sarežģī Valsts robežsardzes spējas efektīvi veikt nodevas maksas kontroli.

Plānojot autoceļu tīklu, kuram tiktu piemērota attālumā balstītas autoceļu nodeva, nepieciešams izskatīt iespējas pielāgot posmus ap robežkontroles punktiem, kā arī precīzi definēt posmu sākuma un beigu punktus.

Ņemot vērā papildus investīciju nepieciešamību identificēto nepilnību un risku novēršanai un identificētos pieejamo līdzekļu ierobežojumus, plānojot autoceļu tīklu, kuram tiktu piemērota attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva, un izvēloties piemērotāko sistēmu, nepieciešams izvērtēt novēršamo risku prioritātes un efektīvāko līdzekļu piešķiršanu to novēršanai.

Lai gan esošais ceļu tīkls atbilst nodevas prasībām un lielākoties saskan ar Eiropas praksi, paplašināts autoceļu tīkls mazinātu nodevas nemaksāšanas riskus un veicinātu efektīvu un pilnvērtīgu nodevas samaksas uzraudzību un kontroli, taču nepieciešams ņemt vērā, ka autoceļu tīkla paplašināšanas piemērotība ir atkarīga no izvēlētās sistēmas un tās infrastruktūras, ņemot vērā paredzamās izmaksas un resursu ierobežojumus.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

3. Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksts

Vēršam uzmanību, ka Latvijā pastāvošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas apraksts ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās sistēmā pēc 2025. gada augusta.

3.1. Autoceļu lietošanas nodevas likmes un komponentes

Esošās autoceļu lietošanas nodevas likmes balstās uz gaisa piesārņojuma komponentes, likmi nosakot pēc EURO emisiju klases, kā arī pēc transportlīdzekļa pilnas masas un asu skaita (skatīt 5. Tabulu).

5. Tabula: Laikā balstītas autoceļu lietošanas nodevas likmes Latvijā 2025. gadā

Autoceļu lietošanas nodevas likmes (EUR)					
Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	**1 dienas likme**	**7 dienu likme**	**30 dienu (mēneša) likme**	**270 dienu (9 mēnešu) likme**	**Gada likme**
Transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3001 kg līdz 3500 kg					
EURO 0, I, II	10	25	50	377	510
EURO III	8	18	36	274	370
EURO IV, V, EEV	6	15	30	229	310
EURO VI un mazāk piesārņojošs	5	12	25	192	260
Bezemisiju	3	7	14	115	155
Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu no 3501 kg līdz 12 000 kg					
EURO 0, I, II	15	37	74	562	760
EURO III	12	30	60	451	610
EURO IV, V, EEV	9	22	45	340	460
EURO VI un mazāk piesārņojošs	7	18	37	281	380
Bezemisiju	4	10	20	152	205
Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu no 12 001 kg					
Asu skaits – 2 un 3 asis					
EURO 0, I, II	24	60	120	902	1 220
EURO III	18	45	90	673	910
EURO IV, V, EEV	15	37	74	562	760
EURO VI un mazāk piesārņojošs	8	20	40	311	420
Bezemisiju	6	15	30	226	305
Asu skaits – 4 un vairāk asis					
EURO 0, I, II	41	100	200	1 553	2 100
EURO III	34	85	170	1 272	1 720
EURO IV, V, EEV	27	67	134	1 006	1 360

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Autoceļu lietošanas nodevas likmes (EUR)					
Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	**1 dienas likme**	**7 dienu likme**	**30 dienu (mēneša) likme**	**270 dienu (9 mēnešu) likme**	**Gada likme**
EURO VI un mazāk piesārņojošs	13	34	68	518	700
Bezemisiju	7	17	34	263	355

Avoti: Autoceļu lietošanas nodevas likums – 01.01.2025-… spēkā esoša redakcija: Saite; Ivvignette.eu – Autoceļu lietošanas nodevas likmes: Saite

Neskaitot nodokļus, kuri maksājami, iegādājoties transportlīdzekli, Latvijā transportlīdzekļiem tiek piemērotas šādas nodevas un nodokļ (skatīt 6. Tabulu)i:

— Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis;

— Akcīzes nodoklis degvielai;

— Autoceļu lietošanas nodeva;

— Uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis;

— Dabas resursu nodoklis (pirmoreiz reģistrējot vai no uzskaties noņemot transportlīdzekli).

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

6. Tabula: Pašreizējās transportlīdzekļu nodevas un nodokļi dažādiem transportlīdzekļu veidiem Latvijā

Transportlīdzekļu nodevas	Vieglie automobiļi	Kravas automobiļi ar pilnu masu līdz 3 500 kg	Kravas automobiļi ar pilnu masu no 3 501 kg līdz 12 000 kg	Kravas automobiļi ar pilnu masu virs 12 000 kg
Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis	Atkarībā no transportlīdzekļa reģistrācijas datuma, reizi gadā maksājamo likmi nosaka pēc: • EUR 0 – EUR 834, atbilstoši CO_2 izmešiem g uz 1 km; • EUR 18 – EUR 120, atbilstoši pilnai masai kg; • EUR 12 – EUR 327, atbilstoši motora tilpumam cm^3; • EUR 12 – EUR 327, atbilstoši motora maksimālajai jaudai kW; • EUR 42 – EUR 303, atbilstoši pilnai masai kg.		EUR 159 – EUR 477, atbilstoši dzinēja izmešu līmenim	EUR 171 – EUR 594, atbilstoši dzinēja izmešu līmenim un asu skaitam*
Akcīzes nodoklis degvielai (EUR/1000L)	Svinu nesaturošais benzīns – EUR 532,00; Dīzeļdegviela – EUR 440,50 (no 01.01.2025.)			
Autoceļu lietošanas nodeva (vinjete)	Nepiemēro	Skatīt 5. Tabula: Laikā balstītas autoceļu lietošanas nodevas likmes Latvijā 2025. gadā		
Uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis	Transportlīdzekļi** likmi maksā reizi mēnesī atkarībā no mehāniskā dzinējspēka enerģijas veida: • EUR 15 transportlīdzekļiem, kas izmanto tikai elektroenerģiju; • EUR 25 transportlīdzekļiem, kas izmanto gan elektroenerģiju, gan enerģiju no iekšdedzes motora; • EUR 33 – EUR 0,7 × virs 200 kW transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 2009. gada 1. janvāra, atbilstoši motora maksimālajai jaudai kW; • EUR 60 citiem transportlīdzekļiem;	Nepiemēro	Nepiemēro	

Transportlīdzekļu nodevas	Vieglie automobiļi	Kravas automobiļi ar pilnu masu līdz 3 500 kg	Kravas automobiļi ar pilnu masu no 3 501 kg līdz 12 000 kg	Kravas automobiļi ar pilnu masu virs 12 000 kg
Dabas resursu nodoklis	EUR 110 par pirmo reizi reģistrētu transportlīdzekli; EUR 165 par no uzskaites noņemtu transportlīdzekli bez nolietota transportlīdzekļa likvidācijas sertifikāta.		EUR 100 par pirmo reizi reģistrēta transportlīdzekļa riepām (no 01.01.2024.)	EUR 170 par pirmo reizi reģistrēta transportlīdzekļa riepām (no 01.01.2024.)

* Izņemot seglu vilcējus;
** Kravas transportlīdzekļi līdz 3 000 kg.
Avoti: Valsts ieņēmumu dienests – Akcīzes nodokļa likmes: Saite

Lai izvairītos no Direktīvā paredzēto komponenšu dublēšanās un pārklāšanās, ieviešot nodevu, ir nepieciešams skatīt Latvijas likumdošanu plašākā mērogā, norādot uz citām transportlīdzekļu nodevām un nodokļiem, kas ietver sevī Direktīvā norādītās nodevas komponentes un tādējādi, potenciāli, radītu komponenšu pārklāšanos (skatīt 7. Tabulu).

7. Tabula: Direktīvā rekomendēto nodevas komponenšu piemērojumi Latvijas transportlīdzekļu nodokļos un nodevās

Nr.	Nodevas elements	Piemērojumi likumdošanā
1	Infrastruktūras nolietojums	**Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums**[1]. Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis, parasti maksājams, veicot transportlīdzekļa tehnisko apskati, atkarīgs no transportlīdzekļa pilnas masas, motora tilpuma, kā arī CO_2 emisiju klases vieglajiem transportlīdzekļiem un EURO emisiju klases smagajam transportam (4.pants).
2	Gaisa piesārņojums	**Autoceļu lietošanas nodevas likums**[2]. Autoceļu lietošanas nodevu piemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, atkarībā no to masas un EURO emisiju klases.
3	Skaņas piesārņojums	*Nav iekļauts.*
4	CO_2 emisijas	**Dabas resursu nodokļa likums**[3]. Dabas resursu nodoklis, pirmoreiz reģistrējot vai no uzskaites noņemot transportlīdzekli (28.panta 4.punkts). **Akcīzes nodoklis degvielai**[4]. Tiek piemērots degvielas tilpumam, ar mērķi samazināt ietekmi uz vidi.
5	Sastrēgumu maksa	*Nav iekļauts.*

Avoti: 1. Transporta ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums – 01.01.2025.-… spēkā esošā redakcija: Saite;
2. Autoceļu lietošanas nodevas likums – 01.01.2025-… spēkā esoša redakcija: Saite;
3. Dabas resursu nodokļa likums – 01.01.2025.-30.06.2025. spēkā esošā redakcija: Saite;
4. Valsts ieņēmumu dienests – Akcīzes nodoklis: Saite.

Esošā autoceļu lietošanas nodeva un citi Latvijas transportlīdzekļu nodokļi un nodevas aptver vairākas Direktīvā paredzētas komponentes – infrastruktūras nolietojumu, gaisa piesārņojumu un CO_2 emisijas, taču to tvērumā nav gaisa piesārņojuma un sastrēgumu maksas komponentes (skatīt 7. Tabulu). Ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu, nepieciešams izvērtēt iespējamību konsolidēt esošās nodevas un nodokļus, lai izvairītos no komponenšu piemērojuma dublēšanās un pārklāšanās.

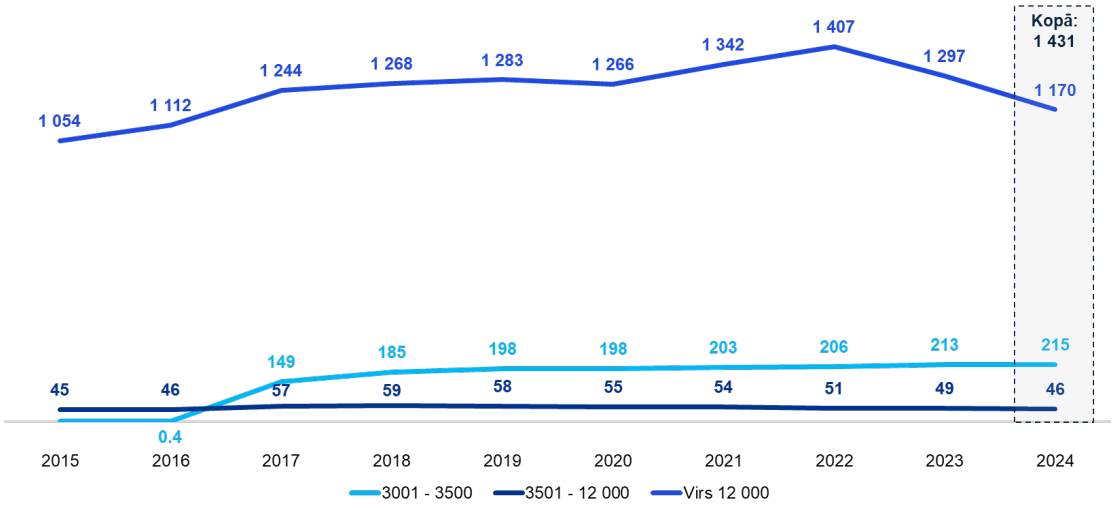
3.2. Autoceļu lietošanas nodevas tendences

Esošās autoceļu lietošanas nodevas tendences iezīmē potenciālo pārdoto nodevu skaitu un ieņēmumus tuvākajā nākotnē, tādējādi norādot uz, iespējams, sagaidāmo attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas tvērumu, kā arī raksturo, kādi transportlīdzekļi līdz šim ir sastādījuši būtiskākās pārdoto nodevu skaita un ieņēmumu daļas, norādot iespējamās attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas iekļaujamo transportlīdzekļu prioritātes. Līdz 2017. gadam autoceļu lietošanas nodeva netika piemērota kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir no 3 001 līdz 3 500

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

kilogramiem,[28] kā rezultātā 2016. gadā pārdotās vinjetes kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem sastādīja 96% no kopējā pārdoto vinješu skaita. 2024. gadā kopējais pārdoto vinješu skaits bija 1 431 458, no kā vinjetes kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem sastādīja 81,8%. No 2015. līdz 2024. gadam kopā pārdotas 14 529 984 vinjetes (skatīt 8. Attēlu).

8. Attēls: Autoceļu lietošanas nodevu (vinješu) skaits Latvijā 2015.-2024. gadā pēc transportlīdzekļa masas, tūkst.



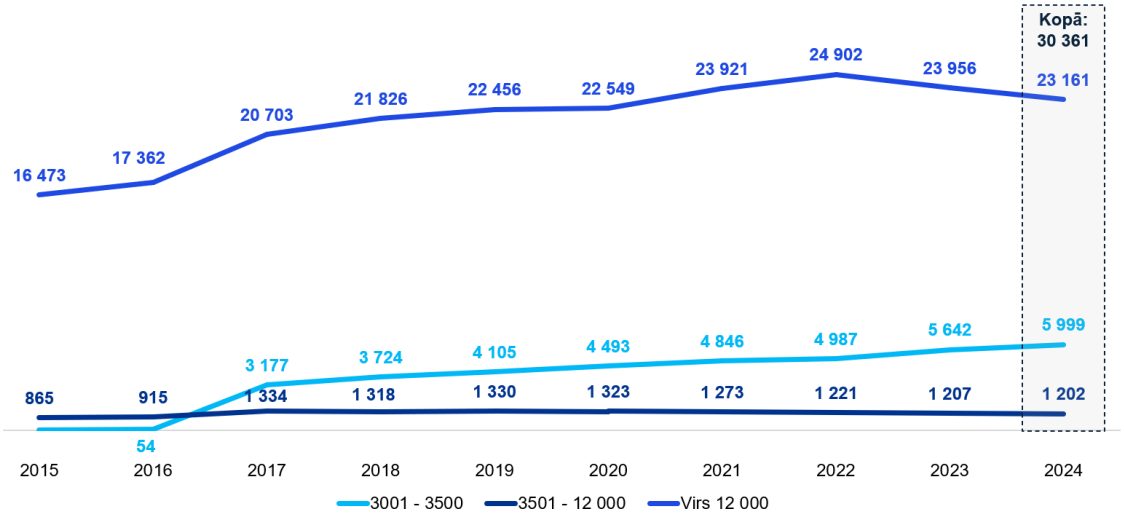
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz saņemtās informācijas no CSDD

[28] Autoceļu lietošanas nodevas likums – 12.11.2014.-31.12.2016. vēsturiskā redakcija: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Arī vinješu ieņēmumos ievērojami lielāko daļu sastāda kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem, 2024. gadā veidojot 76,3% no kopējiem 30 360 747 EUR (skatīt 9. Attēlu).

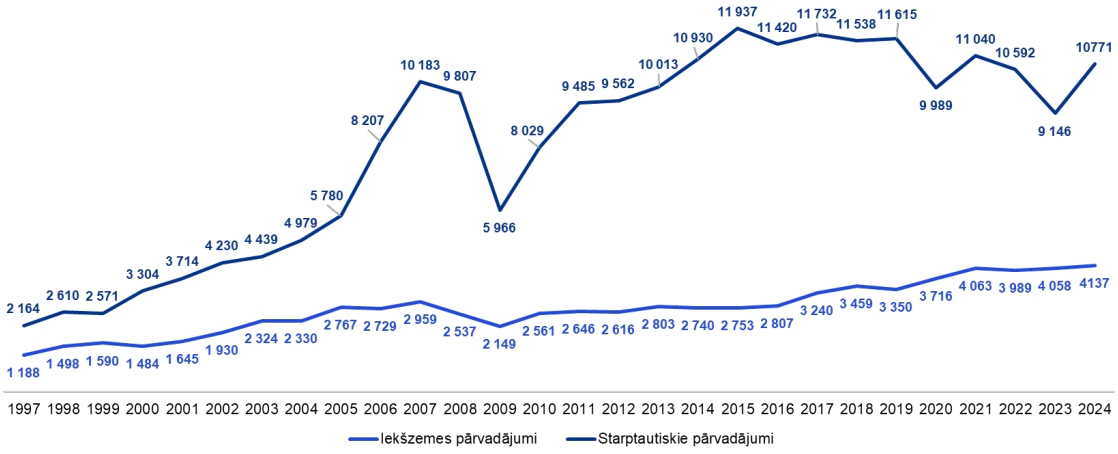
9. Attēls: Autoceļu lietošanas nodevu (vinješu) ieņēmumi Latvijā 2015.-2024. gadā pēc transportlīdzekļu masas kg, tūkst. EUR



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Kopš 2015. gada starptautisko pārvadājumu apgrozība ir kritusies un 2023. gadā sasniedza zemāko tonnkilometru apjomu kopš 2010. gada, tostarp būtisks kritums redzams 2022. un 2023. gadā. Lai gan pārdoto nodevu skaits 2024. gadā ir turpinājis samazināties, starptautisko pārvadājumu kravu apgrozība pieauga par 17,8%, arī iekšzemes pārvadājumiem turpinot stabilo izaugsmes tendenci (skatīt 10. Attēlu).

10. Attēls: Starptautisko un iekšzemes kravu apgrozība autotransportā Latvijā 1997.-2024. gadā, milj. tonnkilometru

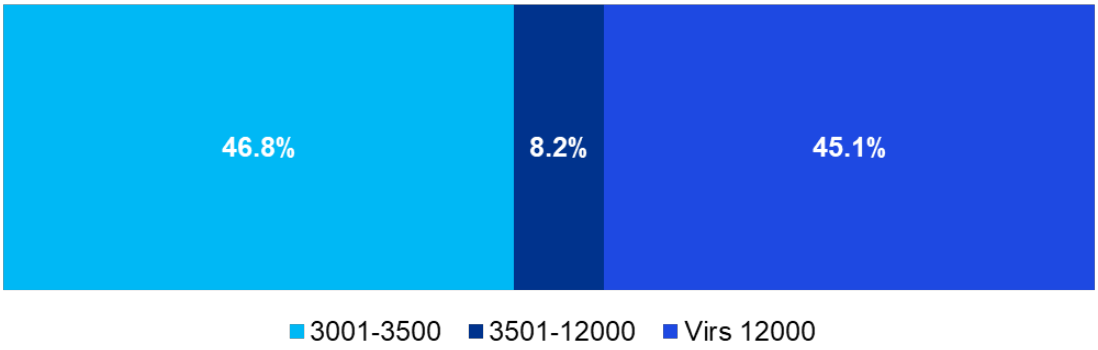


Avoti: Centrālā statistikas pārvalde – Kravu pārvadājumi ar autotransportu 1997 - 2024: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Lai gan Latvijā reģistrēto kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem īpatsvars ir tikai 45,1% no visiem kravas transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecināma esošā autoceļu lietošanas nodeva (skatīt 11. Attēlu), augstais transportlīdzekļiem virs 12 000 kg pārdoto nodevu skaita īpatsvars ir saistīts ar būtisko ārzemju kravas transportlīdzekļu tranzītsatiksmi.

11. Attēls: Latvijā reģistrēto kravas transportlīdzekļu sadalījums pēc pilnas masas kilogramos 2025. gadā, %



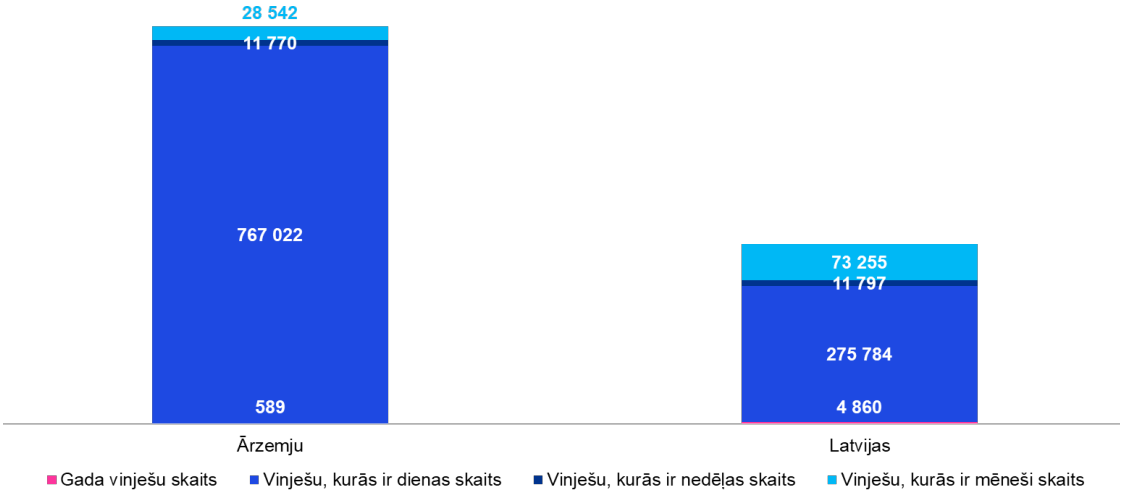
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem vinješu skaita dalījums pēc vinješu derīguma laika norāda uz lielo ārzemēs reģistrēto transportlīdzekļu tranzītsatiksmes īpatsvaru, ārzemju transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem dienas vinjetēm veidojot 65,4% no kopējā 2024. gadā pārdoto vinješu skaita transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem (skatīt 12. Attēlu), kā arī 53,3% no kopējā 2024. gadā pārdoto vinješu skaita visiem transportlīdzekļiem, kuriem piemērojama nodeva (ietverot kravas transportlīdzekļus ar pilnu masu no 3 001 līdz 3

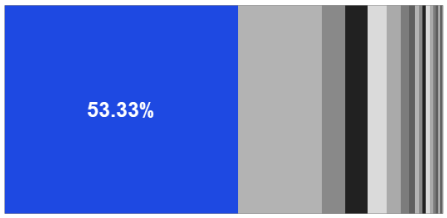
© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

500 kilogramiem, no 3 501 līdz 12 000 kilogramiem un virs 12 000 kilogramiem) (skatīt 13. Attēlu).

12. Attēls: Autoceļu lietošanas nodevu (vinješu) skaits Latvijā 2024. gadā transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem pēc vinjetes derīguma laika



* Vinješu, kurās ir 9 mēneši skaits nav attēlotas grafikā, jo līdz 2024. gadam (ieskaitot) kopā tika pārdota 1 šāda formāta vinjete
Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju



13. Attēls: Ārzemju kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem dienas vinješu skaita proporcija no kopējā pārdoto vinješu skaita visiem transportlīdzekļiem un visiem vinješu veidiem 2024. gadā Latvijā, %

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Otru lielāko daļu no kopējā pārdoto vinješu skaita visiem transportlīdzekļiem un visiem vinješu veidiem sastāda Latvijas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem dienas vinjetes (19,2%). 93,6% no kopējā pārdoto vinješu skaita veido 8 vinješu skaita grupas (skaita grupas noteiktas, balstoties uz transportlīdzekļa pilnas masas kategoriju, reģistrācijas valsti un vinjetes veidu), pārējām 16 grupām veidojot tikai 6,4% (skatīt 8. Tabulu).

8. Tabula: Pārdoto vinješu skaita sadalījums pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas, reģistrācijas valsts un vinjetes veida 2024. gadā Latvijā, %

Transportlīdzekļa pilnas masas kategorija, reģistrācijas valsts, vinjetes veids	Īpatsvars
Virs 12 000 kg, Ārzemes, Dienas vinjete	**53,3%**
Virs 12 000 kg, Latvija, Dienas vinjete	**19,2%**
No 3 001 līdz 3 500 kg, Latvija, Dienas vinjete	**5,3%**
Virs 12 000 kg, Latvija, Mēneša vinjete	**5,1%**
No 3 001 līdz 3 500 kg, Latvija, Mēneša vinjete	**4,4%**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Transportlīdzekļa pilnas masas kategorija, reģistrācijas valsts, vinjetes veids	Īpatsvars
No 3 001 līdz 3 500 kg, Ārzemes, Dienas vinjete	**3,2%**
Virs 12 000 kg, Ārzemes, Mēneša vinjete	**2,0%**
No 3 501 līdz 12 000 kg, Latvija, Dienas vinjete	**1,2%**
Vinješu skaita grupas ar īpatsvaru zem 1%, kopā	**6,4%**
Kopā	**100%**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Balstoties uz intervijās ar ārzemju ekspertiem gūto informāciju, augsts ārzemju transportlīdzekļu tranzītsatiksmes īpatsvars ir viens no noteicošajiem faktoriem, kas norāda uz nepieciešamību ieviest attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu.

Esošās nodevas pārdoto nodevu skaits un ieņēmumi norāda, ka lielākā transportlīdzekļu grupa, uz ko attiektos attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodeva, būtu ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem. Lai gan starptautisko pārvadājumu kravu apgrozība (lai gan rādītājs ir uzlabojies 2024. gadā, tas ir ievērojami zemāks kā 2015. gadā) un nodevu skaits ir ievērojami samazinājies pēdējo gadu laikā, ārzemju transportlīdzekļu tranzītsatiksmes lielais īpatsvars nodevu skaitā ir būtisks attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas pamatojošais faktors.

3.3. Autoceļu nozares finansējums

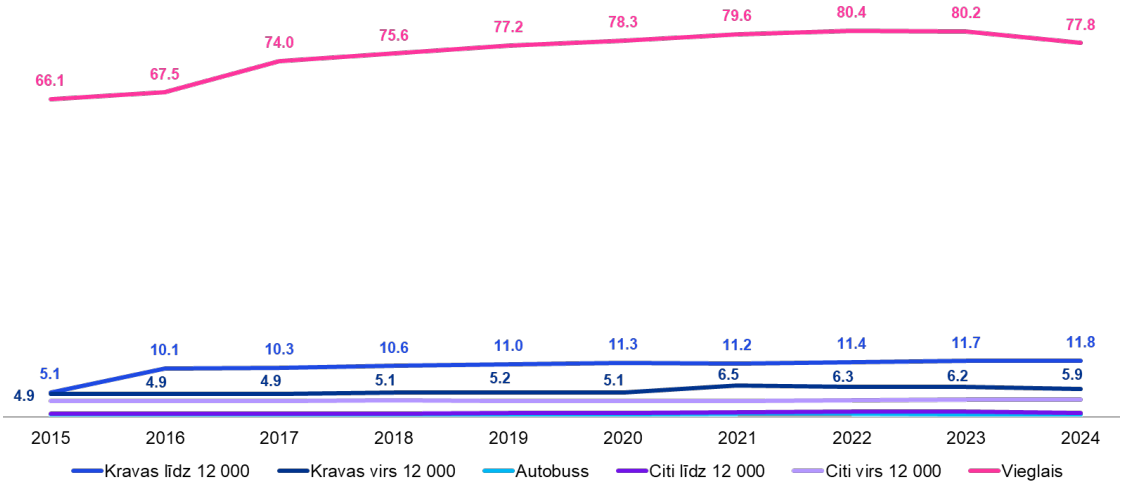
Autoceļu nozares finansējumu, tostarp finansējumu autoceļu būvniecībai un uzturēšanai, veido ieņēmumi no autoceļu lietošanas nodevas, transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un akcīzes nodokļa naftas produktiem, kā arī ES fondu finansējums.[29]

[29] Satiksmes ministrija – Kā veidojas 2025. gada finansējums valsts autoceļu nozarei: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, kas paredz segt infrastruktūras nolietojumu, kopējie ieņēmumi 2024. gadā bija 100 495 569 EUR (skatīt 14. Attēlu).

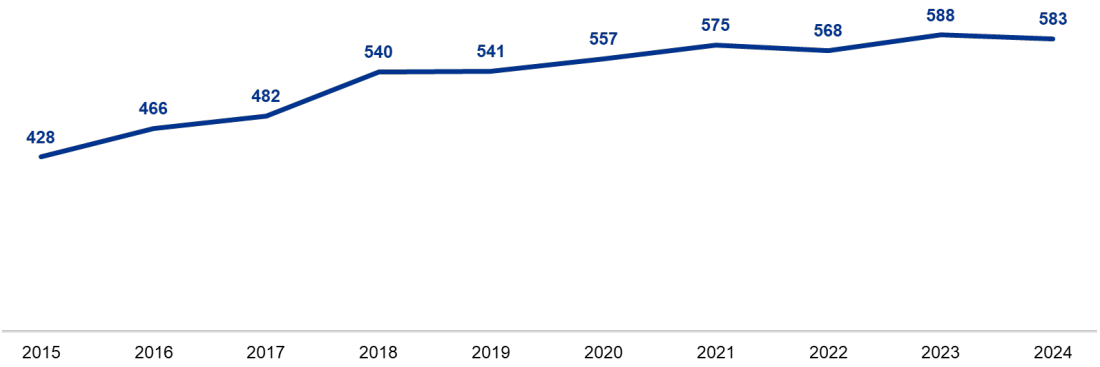
14. Attēls: Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa ieņēmumi Latvijā 2015.-2024. gadā pēc transportlīdzekļa veida, milj. EUR



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

Akcīzes nodoklis naftas produktiem sastāda būtiskāko autoceļu nozares finansējuma daļu, 2025. gada plānā sastādot 79,7% no valsts budžeta ieņēmumiem, kas veido finansējumu autoceļu nozarei (skatīt 15. Attēlu).[29]

15. Attēls: Naftas produktu akcīzes nodokļa ieņēmumi Latvijā 2015.-2024. gadā, milj. EUR



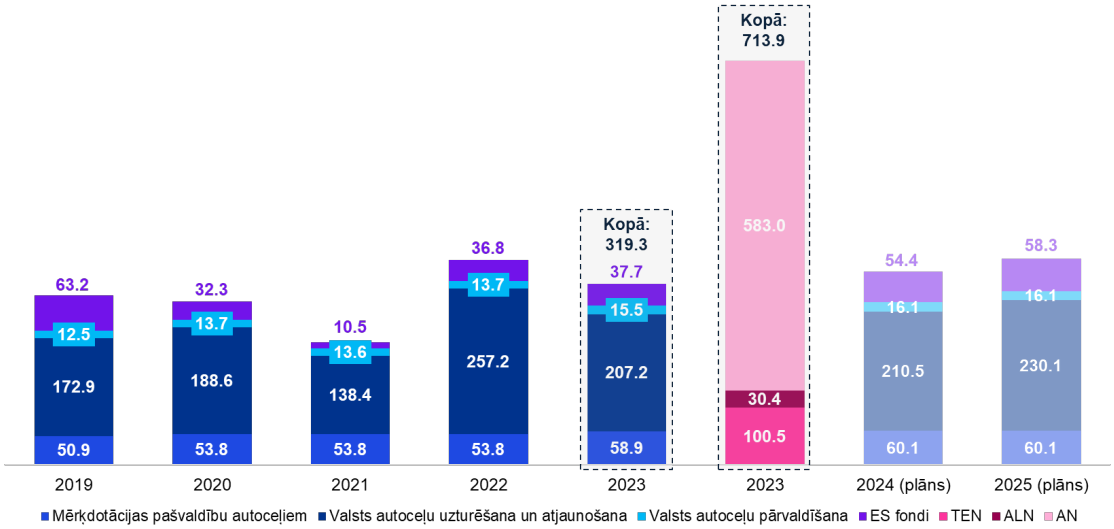
Avoti: Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija – Dati: Saite

Lai gan transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un akcīzes nodokļa naftas produktiem ieņēmumi 2023. gadā nosedza visu Valsts autoceļu fondu un saņemto ES fondu finansējumu un bija 2,2 reizes lielāki, nepieciešams ņemt vērā, ka ieņēmumi tiek pārdalīti citām finansēšanas vajadzībām. Atbilstoši 2025. gada

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

plānam autoceļu nozares finansējumam, no 820,4 milj. EUR ieņēmumiem (ko veido ALN, TEN un AN), 546,2 milj. EUR tiktu novirzīti citām nozarēm (skatīt 16. Attēlu).

16. Attēls: Valsts autoceļu fonda pozīciju sadalījums un ES fondu finansējums Latvijā 2019.-2025. gadā un uz autoceļu nozares finansējumu attiecināmie ieņēmumi 2023. gadā, milj. EUR



Avoti: Satiksmes ministrijas publiskie gada pārskati 2019-2023: Saite; Finanšu ministrija – 23.00.00 Valsts autoceļu fonds / SM-2025.gads: Saite; CSDD sniegtā informācija; LVC sniegtā informācija.

Kā norādīts 7. Tabulā, infrastruktūras nolietojums ir būtiska attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas komponente. Atbilstoši Direktīvā paredzētajam, infrastruktūras lietošanas maksa tiek iekasēta, lai atgūtu izmaksas, kas rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību, izceļot nepieciešamību nodevai novērst autoceļu nolietojumu, kā arī stiprināt autoceļu būvniecības un uzturēšanas finansējumu, tādējādi nodevas ieņēmumiem tiekot investētiem infrastruktūrā un veicinot sabiedrības labklājību.

3.4. Autoceļu lietošanas nodevas sistēmas funkcijas un atbildības

Autoceļu lietošanas nodevas pārvaldības, tostarp nodevas administrēšanas un samaksas uzraudzības un kontroles, salīdzinājumam un atbildību strukturēšanai tika izmantota Pasaules Bankas ekspertu metodika funkciju izvērtēšanai. Izvērtējums ietver identificētās autoceļu lietošanas nodevas sistēmā iesaistītās iestādes un puses: SM, LVC, CSDD, VP, VR, VID, IeM, IKT turētāji un nodevas komersanti. Funkciju izvērtējums ir balstīts uz Autoceļu lietošanas nodevas likumu, Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtību un intervijās ar iestāžu pārstāvjiem saņemto informāciju. Funkciju skaidrojums no izmantotās metodikas ir pielāgots autoceļu lietošanas nodevas sistēmai Latvijā (skatīt 9. Tabulu).[30]

[30] Ministru kabineta 2000. gada 21. novembra protokola izraksts Nr. 55 "Funkciju un institucionālās sistēmas analīzes veikšanas metodika": Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

9. Tabula: Nodevas sistēmas funkcijas un funkciju skaidrojumi

Funkcijas	Skaidrojums par funkciju piemēriem
Politikas funkcijas	Valsts politikas izstrāde, organizēšana, koordinēšana un īstenošana attiecībā uz transporta nozari (tostarp nodevas politiku), transporta nozares un tās politikas analīze un izvērtēšana, budžeta plānošana un finansējuma piesaiste
Regulējošās funkcijas	Nodevas tirdzniecības atļauju izsniegšana, pakalpojumu sniedzēju atbilstības izvērtēšana, uzdevumu deleģēšana
Koordinācijas funkcijas	Sadarbības koordinēšana starp dažādām struktūrām, lai nodrošinātu nodevas sistēmas efektīvu darbību
Pārraudzības funkcijas	Darbības izpildījuma kontrole (līgumu, normatīvo aktu, noteikumu izpildes pārbaude) – nodevas samaksas uzraudzība un kontrole (tostarp tehnisko līdzekļu uzraudzība)
Pakalpojumu funkcijas	Nodevas tirdzniecība, iekasēšana un apmaksa, iekasēto finanšu līdzekļu aprites nodrošināšana
Atbalsta funkcijas	Informācijas sistēmu un tehnisko līdzekļu nodrošināšana, infrastruktūras uzturēšana un attīstība

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Autoceļu lietošanas nodevas likumu (Saite), Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtību (Saite) un intervijās ar iestāžu pārstāvjiem saņemto informāciju.

Politikas funkcijas

Politikas funkcijas pilda SM,[31] kuras pienākumos ir tādu uz nodevas sistēmu attiecināmu funkciju veikšana kā:

— Valsts politikas izstrādes un organizēšanas funkcijas, tostarp:

- Izstrādā, organizē un koordinē valsts nodevu politiku ceļu, autotransporta, nozarē;
- Piedalās valsts nodokļu politikas izstrādē, organizēšanā un koordinēšanā ceļu, autotransporta nozarē;
- Organizē un koordinē valsts politikas izstrādi un īstenošanu ceļu satiksmes drošības nozarē;
- Organizē un koordinē valsts politikas izstrādi un īstenošanu intelektisko transporta sistēmu jomā un deleģē valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību

[31] Satiksmes ministrijas nolikums: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

"Latvijas Valsts ceļi" izveidot un uzturēt transporta jomas informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu.

— Analizē situāciju transporta loģistikas nozarē, koordinē un kontrolē transporta loģistiku;

— Budžeta plānošanas kontroles un finansējuma piesaistes funkcijas, tostarp:

  - Saskaņā ar ministrijas darbības stratēģiju plāno likumā par valsts budžetu kārtējam gadam iekļaujamās budžeta programmas, analizē un kontrolē to izpildi;

  - Atbilstoši kompetencei organizē Eiropas Savienības fondu finansēto projektu ieviešanu transporta jomā.

Politikas funkciju nodrošināšanas ietvaros SM veic Satiksmes ministrijas nolikuma 6. punktā norādītās darbības.

Regulējošās funkcijas

Regulējošās funkcijas, atbilstoši 8. Tabulā sniegtajai regulējošo funkciju skaidrojuma izpratnē, nodrošina SM un LVC:

— LVC un CSDD jautājumos, kas saistīti ar nodevas administrēšanu, atrodas SM funkcionālā pakļautībā, kā ietvaros SM nodrošina regulējošās funkcijas piešķirot norīkojuma uzdevumus;

— LVC nodrošina sekojošās regulējošās funkcijas:

  - Izskata juridisko personu, kuras vēlas sniegt nodevas iekasēšanas pakalpojumus, iesniegumus, izvērtē juridiskās personas atbilstību prasībām un nosūta izvērtēšanai līguma projektu;

  - Slēdz trīspusēju līgumu ar CSDD un nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzēju par pakalpojuma sniegšanu.

Koordinācijas funkcijas

Esošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmā netiek nodrošinātas koordinācijas funkcijas, iestādēm pildot normatīvajos aktos noteiktās funkcijas un nodrošinot savstarpēju koordināciju atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.

Pārraudzības funkcijas

Pārraudzības funkcijas nodrošina LVC, CSDD, VP un VR:

— LVC nodrošina sekojošās pārraudzības funkcijas:

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- Nodevas maksāšanas pārkāpumu fiksēšana tiek nodrošināta ar LVC pārvaldībā esošajām vidējā braukšanas ātruma videokamerām un ceļa meteostaciju videokamerām;
- Atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtībai, LVC veic nodevas iekasēšanas procesa uzraudzību un kontroli.

— CSDD nodrošina sekojošās pārraudzības funkcijas:

- Nodevas maksāšanas pārkāpumu fiksēšana tiek nodrošināta ar CSDD pārvaldībā esošajiem fotoradariem;
- Informācija no tehniskajiem līdzekļiem tiek nodota apstrādei CSDD, kas pēc informācijas apstrādes to nosūta VP tālākai izvērtēšanai un lēmuma par administratīvā soda piemērošanu pieņemšanai.

— VP nodrošina pārraudzības funkcijas, veicot nodevas samaksas uzraudzību un kontroli, tā ietvaros:

- Veicot nodevas samaksas pārkāpumu fiksāciju ar pieejamajiem tehniskajiem līdzekļiem;
- Veicot transportlīdzekļa tehnisko parametru un informācijas atbilstības iegādātajai nodevai pārbaudi;
- Nodrošinot citas ES dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrācijas datu pieprasījumus ar kontaktpunkta starpniecību;
- Nodrošinot lēmumu par administratīvā soda piemērošanu fiksētajiem pārkāpumiem pieņemšanu (kā arī lēmuma paziņošanu personai un saistītas Administratīvās atbildības likumā noteiktās darbībās);
- Veicot naudas soda piemērošanu transportlīdzekļa īpašniekam, turētājam vai pārvadātājam, fiksējot pārkāpumu.

— VR nodrošina pārraudzības funkcijas, veicot nodevas samaksas uzraudzību un kontroli valsts robežkontroles punktos, tā ietvaros:

- Veicot transportlīdzekļa tehnisko parametru un informācijas atbilstības iegādātajai nodevai pārbaudi;
- Nodrošinot citas ES dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrācijas datu pieprasījumus ar kontaktpunkta starpniecību;
- Veicot naudas soda piemērošanu transportlīdzekļa īpašniekam, turētājam vai pārvadātājam, fiksējot pārkāpumu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Pakalpojumu funkcijas

Pakalpojumu funkcijas nodrošina CSDD, VID un komersanti:

- CSDD pakalpojumu funkciju ietvaros nodrošina sekojošās nodevas iegādes iespējas un pakalpojumu funkcijas:
    - CSDD pārvaldītajā elektronisko pakalpojumu sistēmā www.lvvignette.eu (turpmāk – portāls);
    - Skaidrā naudā vai ar maksājumu karti karšu pieņemšanas terminālī CSDD kasē;
    - Ar maksājumu pakalpojumu sniedzēja starpniecību, ja nodevas maksātājs ir CSDD nodrošināto e-pakalpojumu lietotājs;
    - Trīs darbadienu laikā no portālā noformēta nodevas maksājuma, iekasēto summu CSDD iemaksā valsts pamatbudžeta ieņēmumu kontā Valsts kasē;
    - Ne retāk kā divas reizes mēnesī nodrošina portāla rēķinu par nodevas maksājumiem iepriekšējo divu nedēļu laikā.
- VID nodrošina nodevas maksas iekasēšanu un, pamatojoties uz nodevas maksātāja iesniegumu, atmaksā nodevu likumā "Par nodokļiem un nodevām" noteiktajā kārtībā;
- Komersanti (pakalpojuma sniedzēji) nodrošina sekojošās pakalpojumu funkcijas:
    - Tirdzniecības vietās nodrošina autoceļu lietošanas nodevas iegādes iespējas, izmantojot maksājumus skaidrā naudā vai ar maksājumu karti maksājumu karšu pieņemšanas terminālī;
    - Atbilstoši sniegtajiem nodevas tirdzniecības pakalpojumiem, pēc rēķina saņemšanas piecu darba dienu laikā apmaksā to pilnā apmērā, veicot pārskaitījumu valsts pamatbudžeta ieņēmumu kontā Valsts kasē.

Atbalsta funkcijas

Atbalsta funkcijas nodrošina lielākais iesaistīto pušu skaits, ietverot sekojošās iesaistītās iestādes un puses:

- LVC nodrošina šādas atbalsta funkcijas:
    - Pārvalda tehniskos līdzekļus – vidējā braukšanas ātruma videokameras un ceļa meteostaciju videokameras;
    - Nodrošina valsts autoceļu tīkla infrastruktūras uzturēšanu un attīstību;
    - Sagatavo iesniegšanai SM prognozi par ieņēmumiem no autoceļu lietošanas nodevas nākamajam gadam un vidējam termiņam.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— CSDD nodrošina sekojošās atbalsta funkcijas:

  - Uztur portāla nepārtrauktu darbību un nodrošina tā pieejamību tiešsaistes režīmā;
  - Nodrošina, ka portālā esošā informācija par veiktajiem nodevas maksājumiem tiek pievienota transportlīdzekļu un to vadītāju reģistram tiešsaistes režīmā;
  - CSDD ir līdzatbildīgā iestāde transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņas tehnisko jautājumu risināšanā;
  - CSDD pārvalda tehniskos līdzekļus – fotoradarus.

— VP nodrošina VP pārvaldībā esošos tehniskos līdzekļus un aprīkojumu, lai VP darbinieki nodrošinātu nodevas samaksas uzraudzību un kontroli, tostarp fizisko kontroli, apturot transportlīdzekli, un fotoradaru tīkla nodrošināšanu, veicot kontroli ar pārvietojamajiem radariem un datu un sodu apstrādi.

— IeM pilda valsts kontaktpunkta funkciju datu apmaiņai par transportlīdzekļiem un to īpašniekiem vai turētājiem, kuriem konstatēts nodevas samaksas pārkāpums, kā arī uztur sistēmas, kuras tiek izmantotas nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē (piemēram, Administratīvo pārkāpumu procesa atbalsta sistēma un Šengenas informācijas sistēma (Latvijas valsts daļa);

— Atbilstoši intervijās sniegtajai informācijai, IKT turētāji nodrošina CSDD IS uzturēšanu un tehnisko atbalstu.

10. Tabula: Nodevas sistēmā iesaistīto pušu funkciju un uzdevumu izvērtējums

	SM	LVC	CSDD	VP	VR	VID	IeM	IKT turētāji	Komersanti
Politikas	X								
Regulējošā	X	X							
Koordinācijas									
Pārraudzības		X	X	X	X				
Pakalpojumu			X			X			X
Atbalsta		X	X	X			X	X	

Piezīme: Ar "X" apzīmēti izpildītāji.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Esošās autoceļu lietošanas nodevas sistēmas funkciju un atbildību izvērtējums norāda uz plašu atbildību sadalījumu un iesaistīto pušu skaitu, it īpaši atbalsta funkciju nodrošināšanā, kur katra iesaistītā puse atbild par atsevišķu sistēmas daļu. Būtisks iztrūkums ir koordinācijas funkciju nodrošināšana, kur esošajā sistēmā nav identificēti funkciju izpildītāji. Plānojot attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas sistēmu, nepieciešams izvērtēt iespējas attīstīt koordinācijas funkciju nodrošinājumu, lai veicinātu iesaistīto iestāžu savstarpēju sadarbību un sistēmas efektivitāti, kā arī nepieciešams nodrošināt, ka, potenciāli, pievienojot sistēmai papildus iesaistītās puses (piemēram, saistībā ar tehnisko līdzekļu nodrošinājumu) netiek veidots pārāk plašs atbalsta funkciju atbildību sadalījums, tādējādi sarežģījot komunikāciju sistēmas ietvaros un palielinot birokrātisko slogu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

4. Esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums

Attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas sistēmas ieviešanu, tostarp tam nepieciešamo finansējumu un ekonomisko pamatojamību, būtiski ietekmē esošās autoceļu lietošanas nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēma. Attīstīta, efektīva un attālumā balstītas nodevas prasībām piemērojama esošā sistēma mazinātu nepieciešamās investīcijas jaunos tehniskajos līdzekļos un kontroles mehānismos un ļautu, vismaz daļēji, esošo uzraudzības un kontroles sistēmu pārņemt un pielāgot attālumā balstītai nodevai.

Vēršam uzmanību, ka esošās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās sistēmā pēc 2025. gada augusta.

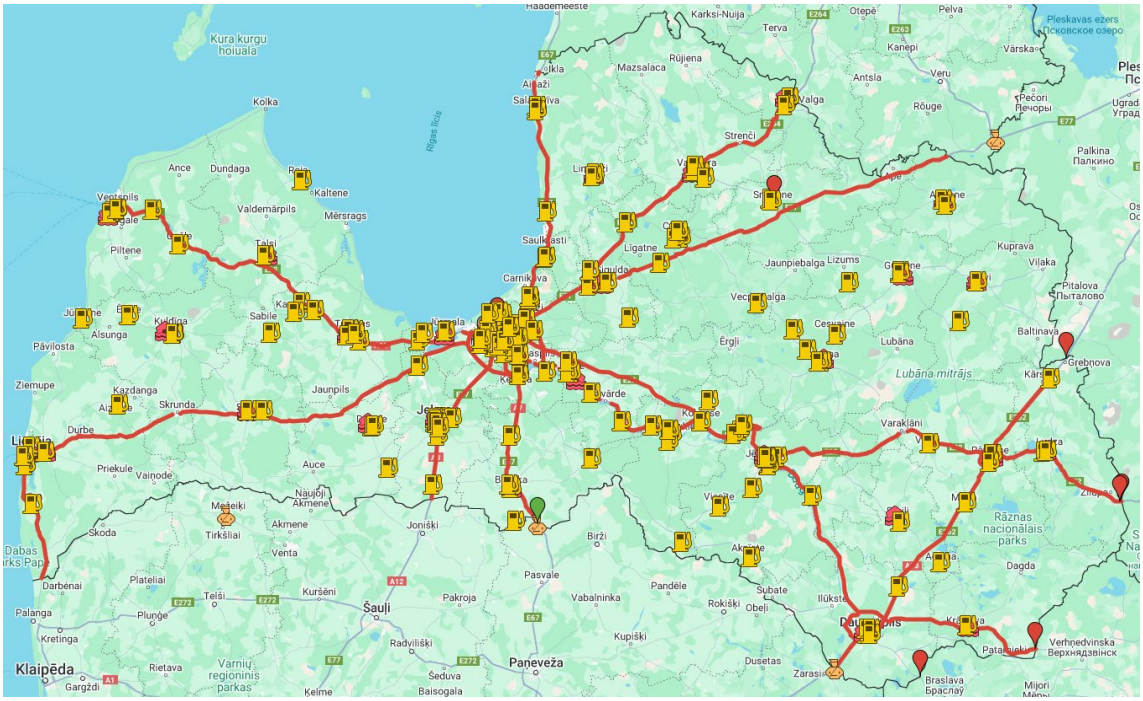
4.1. Autoceļu lietošanas nodevas administrēšana

Autoceļu lietošanas nodevas administrēšanā ir iesaistīta CSDD, VID un LVC. LVC un CSDD ir atbildīgi par nodevas iekasēšanas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu visā valsts teritorijā. Ieņēmumi no nodevas tiek ieskaitīti valsts pamatbudžeta ieņēmumu kontā Valsts kasē, izmantojot CSDD uzturēto elektronisko pakalpojumu sistēmu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Autoceļu lietošanas nodevu ir iespējams iegādāties CSDD uzturētajā mājaslapā Ivvignette.eu, CSDD kasē, pakalpojuma sniedzēju tirdzniecības vietās[32] un robežkontroles punktos (skatīt 17. Attēlu).

17. Attēls. Autoceļu lietošanas nodevas tirdzniecības vietas



Avoti: Ivvignette.eu – Autoceļu karte: Saite

Nodevas pārdošanas atļaujas nodrošina un uzrauga LVC, noslēdzot trīspusējus līgumus ar komersantiem (LVC, CSDD un komersants). Nodevas tirdzniecība tiek nodrošināta integrācijā ar CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru (turpmāk – CSDD reģistrs), tādējādi vienkāršojot pirkumus Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem ar automatizētu datu ievadi. CSDD ar nodevu saistīto informācijas sistēmu uzturēšana tiek nodrošināta ārpakalpojumā. Kopš 2026. gada 1. marta, CSDD katram vinjetes pirkumam piemēro papildu 1,20 EUR pakalpojuma maksu.[33,34,35]

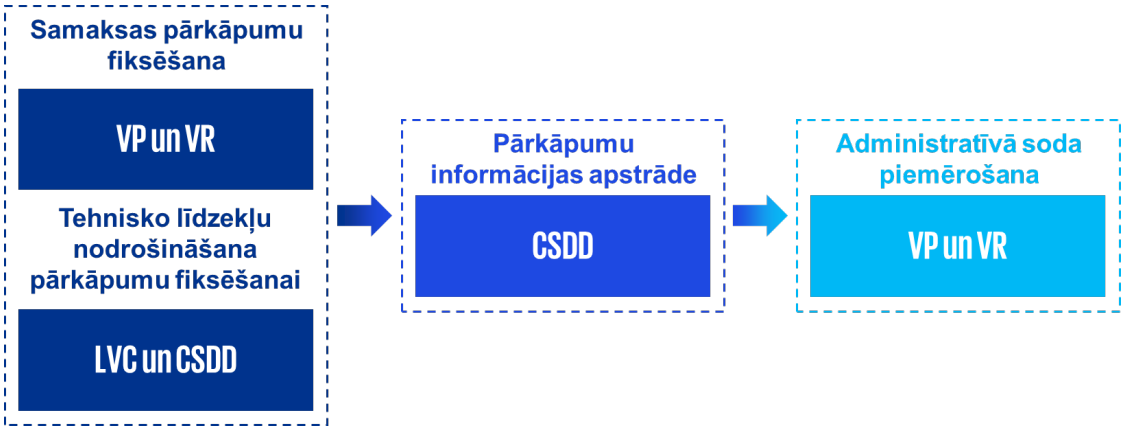
[32] Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība – 10.07.2019-… spēkā esošā redakcija: Saite
[33] Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis, 19.02.2026.-… spēkā esošā redakcija: Saite
[34] *Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtības (10.07.2019.-… spēkā esošā redakcija) 12.3. apakšpunkts paredz tiesības pakalpojuma sniedzējam un CSDD iekasēt maksu par sniegto pakalpojumu. Direktīvas 7.a. panta 2. punkts paredz, ka lietošanas maksas (vinjetes) likmēm jāiekļauj administratīvās izmaksas. Direktīvā nav definēts administratīvo izmaksu tvērums, taču CSDD piemērotā 1,20 EUR papildu maksa nodevas likmei var potenciāli būt neatbilstoša Direktīvā noteiktajam. Tostarp, nodevas likmes un CSDD pakalpojumu maksas kopsumma pārsniedz Direktīvā noteikto 2% dienas likmes īpatsvaru no gada likmes. Balstoties uz 2024. gadā pārdoto vinješu skaitu, 1,20 EUR pakalpojumu maksas piemērošana 2024. gadā būtu radījusi papildu 1,7 milj. EUR izmaksas gala lietotājiem, tādēļ nepieciešams izvērtēt šādas maksas piemērošanas atbilstību Direktīvai.*
[35] *Informācija papildināta pēc 2025. gada augusta*

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

4.2. Nodevas samaksas uzraudzība un kontrole

Autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontrolē ir iesaistīta Valsts policija un Valsts robežsardze, LVC un CSDD. Līdz 2019. gadam samaksas kontroli veica tikai Valsts policija,[36] fiksējot pārkāpumus apturot transportlīdzekli, taču, sākot ar 2019. gada 13. aprīli, Autoceļu lietošanas nodevas likums paredz arī tehnisko līdzekļu izmantošanu.[37] Sākot ar 2025. gada 1. janvāri autoceļu nodevas uzraudzību un kontroli veic arī Valsts robežsardze gan robežkontroles punktos, gan arī iekšzemē[38] Pašlaik samaksas pārkāpumu fiksēšanu nodrošina VP un VR ar rīcībā esošajiem tehniskajiem līdzekļiem un veicot pārbaudes, apturot transportlīdzekļus, kā arī LVC, izmantojot meteostaciju videokameras un vidējā braukšanas ātruma videokameras. Informāciju par ar tehniskajiem līdzekļiem fiksētajiem pārkāpumiem nodod apstrādei CSDD, kur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā informācija tiek apstrādāta un nosūtīta VP, kas veic informācijas izvērtēšanu un pieņem lēmumu par administratīvā soda piemērošanu (skatīt 18. Attēlu).

18. Attēls: Esošās nodevas samaksas kontroles atbildības



Avoti: Autoceļu lietošanas nodevas likums: Saite

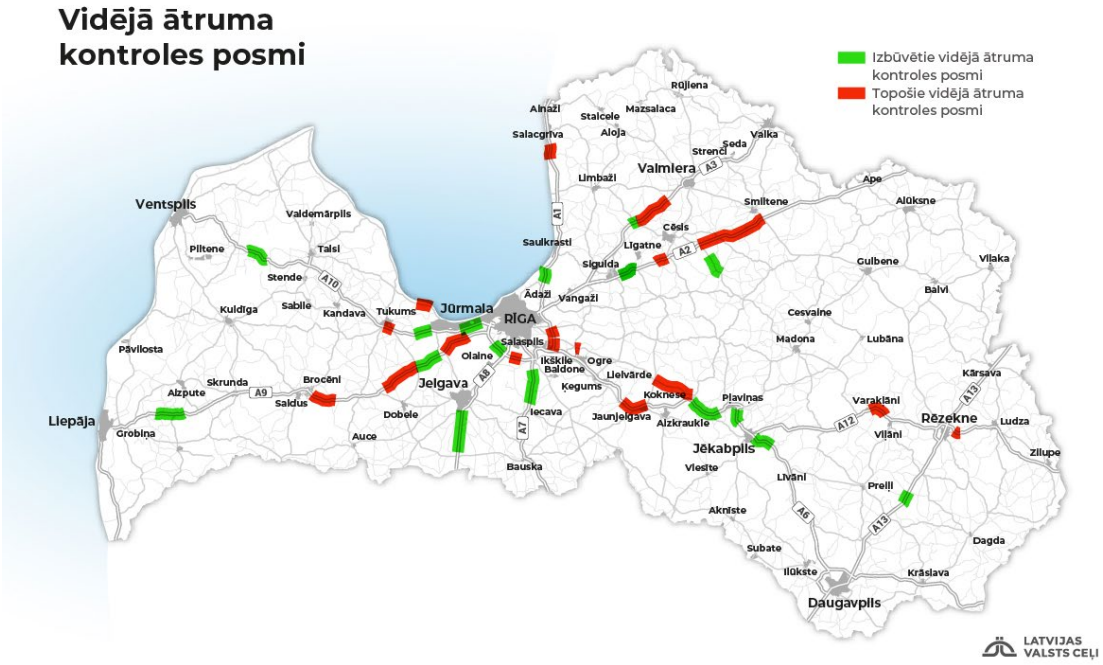
Autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontrole, izmantojot 15 vidējā braukšanas ātruma videokameras, tiek veikta uz A1, A2, A3, A5, A6, A7, A8, A9, A10 un A13 autoceļiem (skatīt 19. Attēlu) un, izmantojot 4 ceļa meteostaciju videokameras, uz A4, A8, A12 un P80 autoceļiem. Tehniskie līdzekļi nodevas samaksas kontrolei pašlaik netiek izmantoti uz A11, A14, A15 un P5 autoceļiem, taču, lai gan to izmantošanu pagaidām neparedz plānotais topošo vidējā ātruma kontroles posmu izvietojums, projekta "Tehniskā nodrošinājuma un digitālo risinājumu ieviešana izmeklēšanas procesa efektīvai darbībai, sabiedriskās kārtības un drošības monitoringa uzlabošanai" (projekta Nr.: 2.1.1.1.i.0/1/23/I/VARAM/009) ietvaros paredzēts paplašināt autoceļu

[36] Autoceļu lietošanas nodevas likums 01.01.2018.-12.04.2019. vēsturiskā redakcija: Saite
[37] Autoceļu lietošanas nodevas likums 13.04.2019.-18.05.2020. vēsturiskā redakcija: Saite
[38] Autoceļu lietošanas nodevas likums, 01.01.2025.-… spēkā esošā redakcija: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

lietošanas nodevas samaksas kontroli 2025. gada 4. ceturksnī ar 9 tehniskajiem līdzekļiem vairākos autoceļos, tostarp uzsākot kontroli uz A11 autoceļa.[39]

19. Attēls: Vidējā ātruma kontroles posmi Latvijā



Avoti: LVC izstrādāts attēls: Saite

Vidējā braukšanas ātruma videokameras un ceļa meteostaciju videokameras pārvalda LVC, taču braukšanas ātruma fotoradarus, no kuriem daļa tiek izmantoti nodevas samaksas uzraudzībai un kontrolei, pārvalda CSDD. Tehnisko līdzekļu dati pēc numurzīmes atpazīšanas tiek salīdzināti pret CSDD reģistru. Ja pārbaude CSDD sistēmā norāda, ka transportlīdzeklim nepieciešama vinjete un apmaksa nav veikta, tad CSDD veic padziļinātu pārbaudi, kā rezultātā tiek apkopota informācija par fiksēto pārkāpumu un tā tiek nosūtīta VP, kas pieņem lēmumu par administratīvā pārkāpuma piemērošanu. Datu apmaiņa un salīdzināšana ar CSDD reģistru ir automatizēta, taču informācijas padziļinātajā pārbaudē un administratīvo pārkāpumu lēmumu pieņemšanā tiek iesaistīti cilvēkresursi.

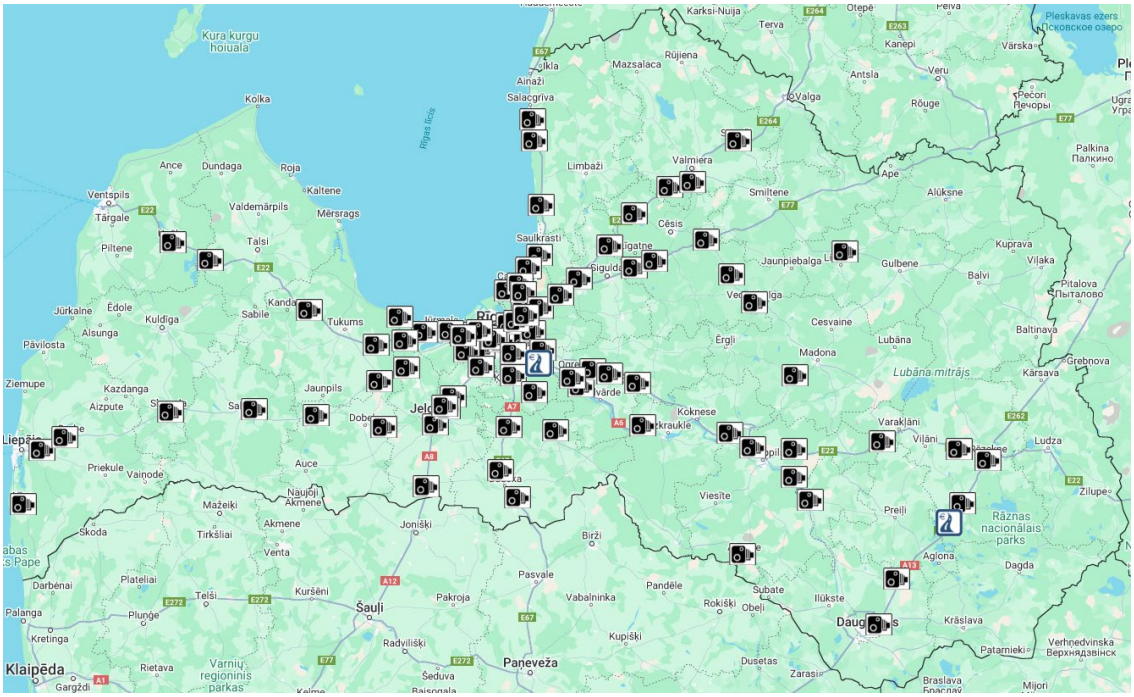
Intervijās ar nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē iesaistītajām pusēm norādīts, ka nodevas samaksas kontrolei tuvāko gadu laikā tiks pielāgots viss CSDD pārvaldībā esošo stacionāro fotoradaru tīkls, fotoradariem veicot pilnu plūsmas kontroli. Plānotās izmaiņas būtiski paplašinātu nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu tīklu,

[39] Latvijas Valsts ceļi – Tehniskā nodrošinājuma un digitālo risinājumu ieviešana: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

iekļaujot tajā 100 fotoradarus, tostarp uzsākot nodevas kontroli ar tehniskajiem līdzekļiem arī A11 un P5 autoceļos (skatīt 20. Attēlu).

20. Attēls: Stacionāro fotoradaru un autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātiskās kontroles sistēmas Latvijā



Avoti: CSDD – Stacionāro fotoradaru karte: Saite

Balstoties uz CSDD sniegto informāciju, 2025. gada jūnijā pilna plūsmas kontrole ar 2 fotoradariem tiek veikta tikai testa režīmā uz A2 autoceļa posma starp Langstiņu pievedceļa pieslēgumu un Siguldu, kur kopš 2025. gada 1. janvāra fiksēti 76 nodevas samaksas pārkāpumi. Pārejā fotoradaru tīklā nodevas samaksas uzraudzība un kontrole tiek veikta tikai tad, ja fiksēts braukšanas ātruma pārkāpums, pēc pārkāpuma fiksēšanas veicot pilnu transportlīdzekļa iespējamo pārkāpumu pārbaudi.

4.3. Līdzšinējās nodevas samaksas uzraudzības un kontroles efektivitāte

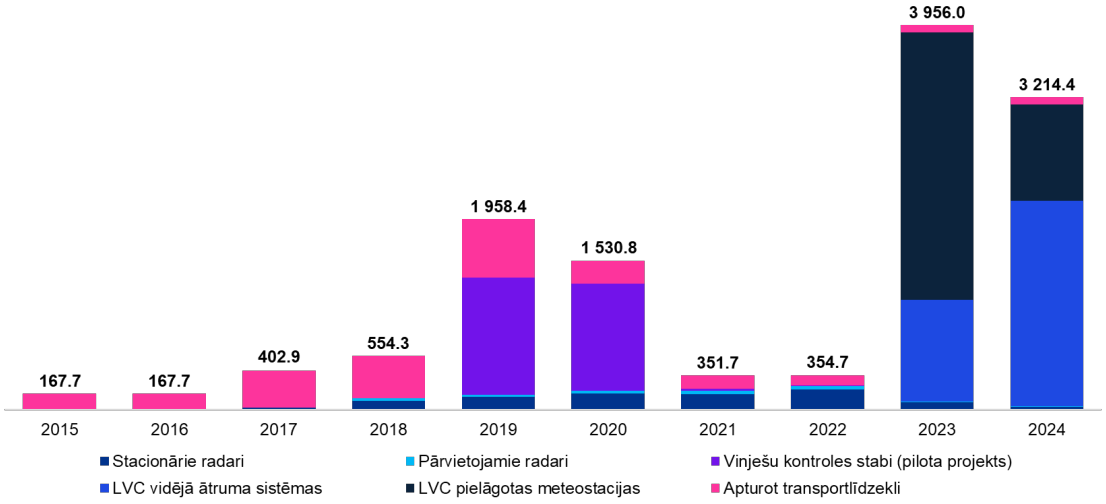
Līdz 2017. gadam nodevas samaksas kontrole tika veikta bez tehniskajiem līdzekļiem, pārkāpumu lēmumus un ieņēmumus sastādot pārkāpumiem, kas fiksēti apturot transportlīdzekli. Lai gan sistemātiska nodevas samaksas kontrole Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredzēta tikai sākot ar 2019. gada 13. aprīli,[37] 2017. un 2018. gadā CSDD pārvaldībā esošie stacionārie un pārvietojamie radari izmantoti nodevas samaksas kontrolei tikai tad, ja konstatēts braukšanas ātruma pārkāpums, pēc pārkāpuma fiksācijas pārbaudot visus potenciālos pārkāpumus, tostarp autoceļu lietošanas nodevas samaksu.[40] Arī līdz 2022. gadam pārkāpumu skaita un ieņēmumu

[40] Satiksmes ministrijas sniegtā informācija

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

tendences būtiski ietekmējis fiksēto pārkāpumu skaits apturot transportlīdzekli. No 2019. gada 1. jūnija līdz 2020. gada 31. maijam realizēts nodevas samaksas kontroles pilotprojekts, kā ietvaros izmantotas autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātiskās kontroles sistēmas (vinješu kontroles stabi)[41] uz A6 un A13 autoceļiem, nesot papildus 1,2 milj. EUR pārkāpumu ieņēmumos 2019. gadā un 1,1 milj. EUR 2020. gadā. Pilotprojekta laikā būtiski sarucis fiksēto pārkāpumu skaits apturot transportlīdzekli, kas atspoguļojies 2021. un 2022. gada ieņēmumiem esot zemākajiem kopš 2016. gada. 2023. gadā, samaksas uzraudzībā un kontrolē ieviešot vidējā braukšanas ātruma videokameras un ceļu meteostaciju videokameras, ieņēmumi pieauga par 1015% (skatīt 21. Attēlu).

21. Attēls: Administratīvo pārkāpumu par autoceļu lietošanas nodevas neiegādāšanos ieņēmumi Latvijā 2015.–2024. gadā, tūkst. EUR



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Satiksmes ministrijas sniegto informāciju

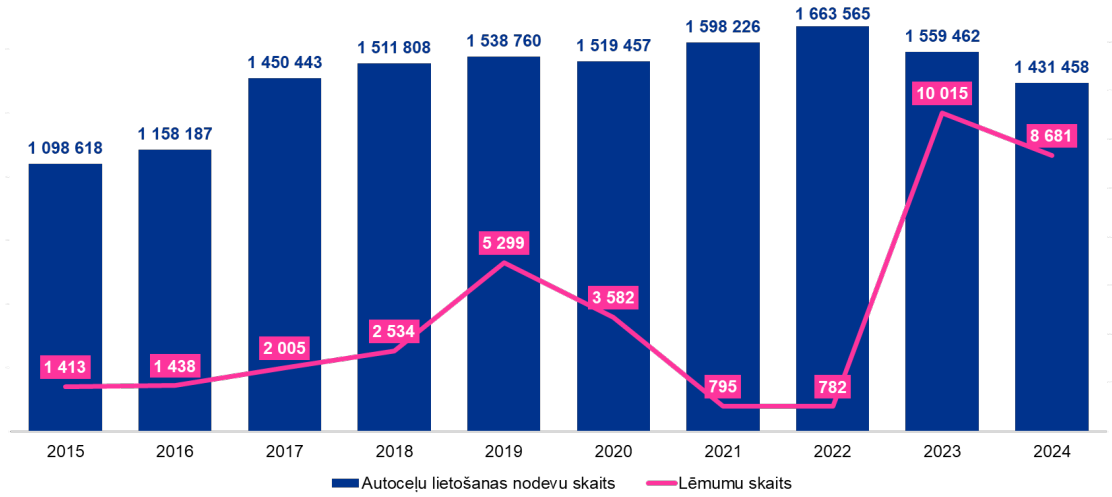
Salīdzinājums starp fiksēto administratīvo pārkāpumu un nodevu skaitu norāda, ka līdz šim nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēma nav strādājusi pietiekami efektīvi, fiksēto pārkāpumu tendencēm neatbilstot autoceļu lietošanas nodevas skaita tendencēm. Kontroles sistēmai pievienojot jaunu tehnisko līdzekli, fiksēto administratīvo pārkāpumu skaits ir būtiski pieaudzis (automātiskās kontroles sistēmas 2019. gadā un vidējā braukšanas ātruma videokameras un ceļa meteostaciju videokameras 2023. gadā). Laika posmos, kad nav mainījušies kontrolē izmantotie tehniskie līdzekļi, fiksēto administratīvo pārkāpumu skaits ir lielākoties bijis atbilstošs kopējai pārdoto vinješu skaita tendencei (2015.-2017. gads un 2023.-2024. gads). Fiksēto pārkāpumu ieņēmumi 2021. un 2022. gadā ir bijuši augstāki nekā pirms 2017. gada pateicoties

[41] Satiksmes ministrija – Pilotprojekta laikā vairāk nekā uz pusi samazinājies autoceļu lietošanas nodevas nemaksātāju skaits: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

paaugstinātajām nodevas likmēm, fiksēto pārkāpumu skaitam esot zemākam tikai nodevas pirmajā darbības gadā (skatīt 22. Attēlu).

22. Attēls: Administratīvo pārkāpumu par autoceļu lietošanas nodevas neiegādāšanos skaits un autoceļu lietošanas nodevu skaits Latvijā 2015.-2024. gadā



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Satiksmes ministrijas sniegto informāciju

Būtiskais fiksēto pārkāpumu skaita pieaugums 2023. gadā liecina, ka kontroles tehnisko līdzekļu trūkuma dēļ iepriekšējos gados, iespējams, nav fiksēts būtisks pārkāpumu skaits. Par to liecina arī LVC realizētais pilotprojekts no 2017. gada 14. decembra līdz 2018. gada 15. jūnijam uz A6 un A13 (autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātiskās kontroles sistēmas attēlotas 20. Attēlā) autoceļiem, kā ietvaros tika konstatēts, ka 16% transportlīdzekļu nav veikta nodevas samaksa, kā rezultātā gadā netika iekasēti 4,08 milj. EUR no potenciāli fiksētajos administratīvajos pārkāpumos piemērotajiem sodiem.[41]

Lai gan tehnisko līdzekļu trūkuma dēļ potenciāli nav fiksēts ievērojams pārkāpumu skaits, tehnisko līdzekļu ieviešanas pozitīvā ietekme uz fiksēto pārkāpumu skaitu 2019. un 2023. gadā, kā arī to ietekmes rezultātā, iespējams, novērstais nemaksātāju skaits 2020. (60% samazinājums nemaksātāju skaitā 2020. gada maijā, salīdzinot ar 2019. gada jūniju)[41] un 2024. gadā (2024. gadā nodevu skaits samazinājās par 8,2%, taču fiksēto pārkāpumu skaits samazinājās par 13,3%) norāda uz tehnisko līdzekļu efektivitāti un nepieciešamību nodevas samaksas uzraudzības un kontroles nodrošināšanai. Kontroles pilotprojekta otrajā kārtā, kuras ietvaros par fiksētajiem pārkāpumiem tika piemērotas soda likmes, nodevas nemaksātāju īpatsvars bija ievērojami zemāks nekā pilotprojekta pirmajā kārtā – 5,59% transportlīdzekļu 2019. gada jūnijā, īpatsvaram samazinoties līdz 1,74% 2020. gada maijā.[42]

[42] Satiksmes ministrija – Satiksmes kontroles tehnisko līdzekļu uzstādīšanas koncepta maiņa: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

4.4. Nodevas samaksas uzraudzības un kontroles sistēmas izvērtējums

Esošās sistēmas stiprās puses norāda uz aspektiem, kas ir veicinājuši efektīvu nodevas samaksas uzraudzības un kontroles nodrošināšanu, kā arī, veido pamatus sistēmas attīstībai nākotnē, tostarp ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu un pielāgojot sistēmu atbilstoši tās prasībām. Sistēmas vājās puses norāda uz aspektiem, kas kavējuši sistēmas pilnvērtīgu darbību un var potenciāli ierobežot sistēmas pilnveidi, tostarp pielāgojot to attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas prasībām, tādējādi iezīmējot sistēmas nākotnes attīstības prioritātes.

Stiprās puses

Datu plūsmas

Pozitīvi vērtējama datu apmaiņa un pieejamība starp CSDD pārvaldībā esošo Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru, tehniskajiem līdzekļiem un VP un VR līdzekļiem, kā arī datu automatizācija iegādājoties vinjeti. Datu plūsmu automatizācija un visaptverošais datu apmaiņas tīkls veicina sistēmas efektivitāti, nodrošinot reāllaika datu atbilstības pārbaudi un paātrinot lēmumu pieņemšanu un pārkāpumu fiksāciju.

Pārkāpumu novēršana

No 2019. gada 1. jūnija līdz 2020. gada 31. maijam realizētais nodevas samaksas automātiskās kontroles sistēmas pilotprojekts, kura gaitā būtiski samazinājās nodevas nemaksātāju īpatsvars un samazinājums fiksēto pārkāpumu skaitā 2024. gadā pēc vidējā braukšanas ātruma videokameru un ceļa meteostaciju videokameru ieviešanas nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē 2023. gadā norāda uz tehnisko līdzekļu efektivitāti pārkāpumu novēršanā.

Uzraudzības un kontroles tīkla paplašināšana

Pozitīvi vērtējama plānotā LVC pārvaldībā esošā vidējā braukšanas ātruma videokameru tīkla paplašināšana (Skatīt 19. Attēlu), plānotā visa CSDD pārvaldībā esošā braukšanas ātruma fotoradaru tīkla pielāgošana pilnai plūsmas kontrolei (Skatīt 20. Attēlu) un Valsts robežsardzes iesaiste sākot ar 2025. gada 1. janvāri, tādējādi paplašinot uzraudzības un kontroles sistēmas tīklu un veicinot nodevas samaksas pārkāpumu novēršanu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Vājās puses

Ārzemju transportlīdzekļu dati

Netiek pilnvērtīgi nodrošināta ārzemju transportlīdzekļu datu pieejamība un sinhronizācija ar sistēmām un tehniskajiem līdzekļiem, it īpaši trešo valstu transportlīdzekļiem. Intervijā ar VP norādīts, ka informāciju par ES transportlīdzekļiem ir iespējams iegūt no IeM IS un, lai gan līdz šim tas nav bijis iespējams, CSDD izstrādā integrāciju, lai automātiski iegūtu informāciju par ES transportlīdzekļiem.

Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, trešajās valstīs reģistrētus transportlīdzekļus nepieciešams deklarēt CSDD e-pakalpojumos, lai tie varētu piedalīties satiksmē Latvijas autoceļos, kas veicina iespējas identificēt šos transportlīdzekļus un to izsekojamību, taču intervijā ar VR norādīts, ka nav rasti risinājumi ar tehniskajiem līdzekļiem fiksēto pārkāpumu piemēroto sodu iekasēšanai no trešajās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem.

Līdzšinējais tehnisko līdzekļu izvietojums

Nodevas kontrole ar LVC pārvaldībā esošajiem tehniskajiem līdzekļiem pašlaik netiek veikta uz A11, A14, A15 un P5 autoceļiem, kā arī norādīts uz līdzekļu pieejamības ierobežojumiem robežkontroles punktos un to apkārtnē. CSDD pārvaldībā esošie fotoradari līdz šim ir izmantoti nodevas samaksas uzraudzībai un kontrolei tikai tad, ja fiksēts braukšanas ātruma pārkāpums, neveicot pilnu plūsmas kontroli. Lai gan tehnisko līdzekļu izvietojums ir ticis būtiski palielināts pēdējo gadu laikā, pirms 2023. gada tehnisko līdzekļu pielietojums ir bijis ierobežots, kā rezultātā potenciāli nav ticis fiksēts būtisks nodevas samaksas pārkāpumu skaits.

Cilvēkresursu trūkums

Intervijā ar VP norādīts uz cilvēkresursu trūkumu kontroles funkciju veikšanai gan ar tehniskajiem līdzekļiem, gan arī veicot fizisko kontroli uz autoceļiem. Lai gan pārkāpumu, kas fiksēti apturot transportlīdzekli, skaits ir būtiski samazinājies kopš 2019. gada, VP resursu nepieciešamība tehnisko līdzekļu uzraudzībā palielinās, it īpaši ņemot vērā plānoto tehnisko līdzekļu tīkla paplašināšanu un potenciālās izmaiņas sistēmā, ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu.

Funkciju nodrošināšana robežkontroles punktos

Lai gan VR iekļaušana nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē no 2025. gada 1. janvāra ir vērtējama pozitīvi, līdzšinējais funkciju nodrošinājums ir bijis ierobežots. Kā norādīts 2.4. Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski, maksas autoceļu un pieejamo tehnisko līdzekļu trūkums pie

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

robežkontroles punktiem ierobežo VR spējas pilnvērtīgi nodrošināt kontroles funkcijas, kā rezultātā nodevas samaksas uzraudzība un kontrole tiek veikta minimāli vai vispār netiek veikta vairākos robežkontroles punktos.

Nodevas apbraukšana

Kā norādīts 2.4. Latvijas valsts autoceļu tīkla nepilnības un riski, nodevas apbraukšana ir identificēta kā būtiska problēma, kas ietekmē gan tehnisko līdzekļu fiksēto pārkāpumu skaitu, gan arī Valsts policijas spēju efektīvi nodrošināt kontroles funkciju izpildi. Lai gan nodevas apbraukšana ir saistīta ar autoceļu tīkla specifiku, tostarp ievērojamo savienojošo autoceļu skaitu, efektīvai kontroles sistēmai nepieciešams minimizēt nodevas apbraukšanas iespējas, it īpaši ņemot vērā, potenciāli, lielāku motivāciju transportlīdzekļu vadītājiem apbraukt autoceļu posmus, par kuru lietošanu maksājama nodeva, pie attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas.

Attīstības prioritātes attālumā balstītas autoceļu lietošanas nodevas ietvaros

Ņemot vērā identificētās esošās sistēmas stiprās un vājās puses, kā arī iespējamos faktorus, kas ietekmēs nodevas samaksas uzraudzību un kontroli, ieviešot attālumā balstītu autoceļu lietošanas nodevu, pilnveidojot esošo sistēmu nepieciešams ņemt vērā šādas attīstības prioritātes:

— Izvietojot papildus tehniskos līdzekļus, efektīvas samaksas uzraudzības un kontroles nodrošināšanai jāattīsta procesu automatizācija, lai izvairītos no cilvēkresursu nodrošinājuma ierobežojumiem;

— Kontroles tīkla un tehnisko līdzekļu izvietojuma attīstības turpināšana ar mērķi aptvert visu esošo autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīklu;

— Ārvalstu transportlīdzekļu datu integrācija un datu apmaiņas sinhronizācija ar ES valstīm;

— Attīstīt kontroles procesus atbilstoši attālumā balstītas nodevas prasībām un specifikai.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

5. Pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem

Vēršam uzmanību, ka pašreizējās situācijas Eiropas Savienības valstīs apraksts saistībā ar autoceļu lietošanas nodevu iekasēšanas principiem ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās pēc 2025. gada augusta.

Esošā situācija ES valstīs liecina, ka attālumā balstīta nodeva tiek piemērota tikai lielas noslodzes kravas transportlīdzekļiem, kur izņēmuma gadījums ir Portugāle, kas attālumā balstītu nodevu piemēro arī mazas noslodzes transportlīdzekļiem.

Neņemot vērā koncesijas[43] līgumvalstis, kurās nodevas tiek iekasētas pie fiziskas barjeras visiem transportlīdzekļu veidiem, vieglajiem automobiļiem piemēro laikā balstītas nodevas, kamēr lielas noslodzes transportlīdzekļu nodevas visā ES mainās uz attālumā balstītām, ja šis princips vēl nav bijis ieviests. Dalībvalstis, kurās iepriekš pastāvēja laikā balstītas nodevas, vairākumā gadījumu (izņemot Igaunijā un Luksemburgā) ir vai nu likumprojektu izstrādes procesā, Direktīvas regulējumu pārņēmušas, vai arī tas jau ir stājies spēkā līdz ar sistēmu faktisku ieviešanu (skatīt 11. Tabulu).

Īpaši izceļami ir Dānijas un Zviedrijas piemēri, kuras 2025. gada sakumā pārgājušas uz attālumā balstītu nodevu, taču tās vispirms ieviestas tikai īpaši smagiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (virs 12 tonnām), tomēr no 2027. gada plānots tvērumu paplašināt, iekļaujot visus lielas noslodzes transportlīdzekļus.

11. Tabula: Ceļu lietošanas maksas iekasēšanas shēmas ES-27 valstīs

ES-27 valsts	Ceļu nodevu shēma pēc transportlīdzekļu veida	
	Lielas noslodzes (un kravas) transportlīdzekļi	Mazas noslodzes transportlīdzekļi
Austrija [44]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Beļģija [45]	Attālumā balstīta	Shēma nepastāv
Bulgārija [46]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Čehija [47] [48]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Dānija [49]	Attālumā balstīta, 12+ t	Nodeva pie fiziskas barjeras
Francija [50]	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras
Grieķija	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras

[43] Koncesijas līgumi – publiskā sektora un privāta uzņēmuma partnerības (Eiropas Komisija – Koncesijas līgumi: Saite)
[44] ASFiNAG – Toll: Saite
[45] Satellic – Toll: Saite
[46] BG Toll – Toll: Saite
[47] VINTRICA – E-vignette Czech Republic: Saite
[48] MYTO CZ – Toll rates: Saite
[49] KmToll – Kilometer-based toll for trucks: Saite
[50] The Association of European Vehicle Logistics – Eurovignette Directive: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpēte
2026. gada jūlijs

ES-27 valsts	Ceļu nodevu shēma pēc transportlīdzekļu veida	
	Lielas noslodzes (un kravas) transportlīdzekļi	Mazas noslodzes transportlīdzekļi
Horvātija	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras
Igaunija [51]	Laikā balstīta (vinjete)	Shēma nepastāv
Itālija	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras
Īrija	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras
Kipra	Shēma nepastāv	Shēma nepastāv
Latvija	Laikā balstīta (vinjete)	Laikā balstīta (vinjete)
Lietuva [52]	Laikā balstīta – plānotā pāreja uz attāluma 2027.gadā[53]	Laikā balstīta (vinjete)
Luksemburga [54]	Laikā balstīta (vinjete)	Shēma nepastāv
Malta	Shēma nepastāv	Shēma nepastāv
Nīderlande	Laikā balstīta – plānotā pāreja uz attāluma 2026.gadā	Nodeva pie fiziskas barjeras
Polija [55]	Attālumā balstīta	Nodeva pie fiziskas barjeras
Portugāle	Attālumā balstīta	Attālumā balstīta
Rumānija [56]	Laikā balstīta – plānota pāreja uz attāluma 2026.gadā	Laikā balstīta (vinjete)
Slovākija [57]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Slovēnija [58] [59]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Somija	Shēma nepastāv	Shēma nepastāv
Spānija	Nodeva pie fiziskas barjeras	Nodeva pie fiziskas barjeras
Ungārija [60]	Attālumā balstīta	Laikā balstīta (vinjete)
Vācija [61]	Attālumā balstīta	Nodeva pie fiziskas barjeras
Zviedrija [62]	Vinjete 3,5-12t, attālumā balstīta 12+ t	Shēma nepastāv

[51] Estonian Tax and Customs Board – Road user charge: Saite
[52] Via Lietuva – Via Lietuva Signs E-Tolling System Implementation Contract with Austrian Tender Winner Kapsch TrafficCom: Saite
[53] *Informācija papildināta pēc 2025. gada augusta*
[54] AGES – User Manual for the Eurovignette Portal: Saite
[55] National Revenue Administration – Electronic Toll Collection System: Saite
[56] Tolls.eu – Motorway vignette Romania: Saite
[57] eMyto – Vehicles subject to toll payment: Saite
[58] E-vjnjeta – What is an e-vignette: Saite
[59] Eurotoll Lumesia – Slovenia: Saite
[60] National Toll Payment Services – Pricing: Saite
[61] Toll Collect – Vehicles subject to toll: Saite
[62] Skatteverket – Road user charges: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

6. Principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēri

Vēršam uzmanību, ka principu "lietotājs maksā un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēru apraksts ir attiecināms uz aktuālo situāciju 2025. gada augustā, neatspoguļojot izmaiņas, kas radušās pēc 2025. gada augusta.

6.1. Labās prakses piemēru pārņemamības kritēriji un izvēle

Direktīva rosina veikt vairākus grozījumus dalībvalstu ceļu nodevu likumos, lai paredzētu "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā" principu ieviešanu, kā arī citu, Latvijas likumdošanā neieviestu principu ieviešanu: (1) attālumā, nevis laikā balstīta nodeva, (2) pāreja uz CO_2 emisiju klasifikāciju infrastruktūras nolietojuma komponentē nodevā, (3) gaisa piesārņojuma kā ārējās izmaksas komponentes ieviešana nodevā, (4) visu, nevis tikai lielas noslodzes transportlīdzekļu tvērums. Papildus tam, kā labās prakses piemēri netiek skatītas nodevu iekasēšanas shēmas pie fiziskām barjerām, kas kavē brīvu satiksmes plūsmu.

Izslēdzot valstis, kurās attālumā balstītas nodevas nelieto, pārējās nodevu komponentes – transportlīdzekļa tehniskās īpašības, ārējās izmaksas, sezonalitāte, no kurām nosaka tarifu cenu – un shēmu īpašības – uz kuriem transportlīdzekļiem nodeva attiecināma un plūsmas sistēmas – uzskaitītas 11. Tabulā.

Izslēdzot koncesijas līgumvalstis to shēmu īpatnību dēļ (Francija, Grieķija, Horvātija, Īrija, Itālija, Spānija), 12. Tabulā tiek skatīti nodevu shēmu, kā arī valstu un to ceļu tīklu salīdzināmības un pārņemamības kritēriji: iedzīvotāju skaits, platība, autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, veids, autoceļu, par kuru lietošanu maksājama nodeva, tīkla garums, kravas pārvadājumu intensitāte, nodevu iekasēšanas un kontroles tehnoloģijas. Padziļinātas analīzes piemēru izvēlei primāri tiek ņemts vērā arī pētījumā centrālās nodevu iekasēšanas tehnoloģijas kritērijs, kā ietvaros izvērtēti trīs tehnoloģiju veidi: GNSS; DSRC; un GNSS, kas aizvietojis DSRC tehnoloģiju.

DSRC tehnoloģija tiek izmantota divās valstīs: Austrijā un Slovēnijā. Gan CO_2 emisiju klasifikācija, gan ārējo izmaksu komponente tiek piemērota tikai Austrijā, uz kā pamata tā tiek izvēlēta padziļinātai analīzei. Identificētas divas atbilstošas valstis, kurās iepriekš (Nodevas Pētījuma laikā) ticis izmantots DSRC un veikta pāreja uz GNSS: Čehijā un Polijā. Čehijā ne tikai vienīgajā ieviesta gaisa piesārņojuma komponente nodevā, tā arī ir pielīdzināmāka Latvijas kravas transportlīdzekļu ceļa noslogojumam, tāpēc Čehija tiek izvēlēta padziļinātai analīzei.

No pārējām GNSS tehnoloģiju lietojošām valstīm – Beļģija, Bulgārija, Dānija, Slovākija, Ungārija, Vācija – tālākai analīzei tiek izvēlētas trīs. Ne Slovākija, ne Beļģija nav labās prakses piemēri CO_2 klasifikācijas trūkuma dēļ, savukārt no atlikušajām tiek atmesta Vācija kā visnepielīdzināmākā Latvijai pārņemamības kritēriju dēļ (skatīt 12. un 13. Tabulu).

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

12. Tabula: Detalizētāks ceļu lietošanas maksas iekasēšanas shēmu pārskats ES-27 valstīs

	Tvērums	Sistēma		Tehniskās īpašības					Ārējās izmaksas		
Valsts	Svars, kg (kravas/visi)	Brīva plūsma	Laukums / kabīne	Asu skaits	Transportlīdzekļa pilna masa	EURO emisiju klase	CO_2 emisiju klase	CO_2 emisijas[63]	Gaisa piesārņojums	Skaņas piesārņojums	Sezona, nedēļa, diena
Austrija	>3.5 t (v)	X		X		X	X	X	X	X	X
Beļģija	>3.5 t (k)	X			X	X	X				
Bulgārija	>3.5 t (v)	X		X	X	X	[64]				
Čehija	>3.5 t (v)	X		X		X	X	X	X	X	X
Dānija	>12 t (v)	X		X	X		X	X	X		
Francija	>3.5 t (v)		X	X					X		X
Grieķija	>3.5 t (v)		X	X							
Horvātija	>3.5 t (v)		X	X	X						X
Itālija	>3.5 t (v)	X	X		X						
Īrija	>3.5 t (v)	X	X	X							
Polija	>3.5 t (v)	X		X	X	X	X	X			
Portugāle	>3.5 t (v)	X		X							
Slovākija	>3.5 t (v)	X		X	X	X					
Slovēnija	>3.5 t (v)	X		X		X					
Spānija	>3.5 t (v)		X	X	X						
Ungārija	>3.5 t (v)	X		X		X	X		X	X	
Vācija	>3.5 t (k)	X		X	X	X	X	X	X	X	
Zviedrija	>12 t (k)	X		X	X	X	X		X	X	

[63] Eurowag – Latest Toll Rate Changes Across European COuntries Due to the Implementation of CO_2 Classes: Saite
[64] PISRS – Cenik cestnine za uporabo cestniskih cest: Saite

13. Tabula: Pārņemamības kritēriji

Valsts	Platība (km², '000)	Iedzīvotāji ('000 000)	Maksas autoceļu tīkls (km)	Maksas autoceļu veids	E-ceļu tīkls [65] un valsts autoceļi [66]	Ceļa kravu pārvadājumi, miljoni tonnkilometru [67] (2023)	Nodevu iekasēšanas tehnoloģija	Kontroles tehnoloģija	Pāreja no laika uz distances
Austrija	83,9	9,2	2 199	Automaģistrāles un ātrgaitas autoceļi	2 786 un 500	25 422	DSRC	Infrasarkanās kameras, ANPR kameras	Jā
Beļģija	30,7	11,8	~ 6 500	Automaģistrāles, reģionālie un vietējas nozīmes autoceļi	N/D	32 234	GNSS	Signāltilti	Jā
Bulgārija	111,0	6,4	3 115	Automaģistrāles un galvenie autoceļi	2 908 un 19 128	33 125	GNSS	Mobilas pārbaudes komandas	Jā
Čehija	78,9	10,9	2 973	Automaģistrāles un galvenie autoceļi	2 632 un 5 747	64 806	GNSS (pāreja no DSRC)	Kameras	Jā
Dānija	43,0	6,0	10 900	Galvenie un vietējas nozīmes autoceļi	948 un 2 606	16 406	GNSS	ANPR kameras	Jā
Polija	322,6	36,7	5 220	Automaģistrāles un šosejas	N/D un 19 473	377 873	GNSS (pāreja no DSRC)	Signāltilti	Jā
Slovākija	49,0	5,4	2 440	Automaģistrāles, otrās klases autoceļi	1 521 un 3 335	26 380	GNSS	Infrasarkanās kameras, ANPR kameras	Jā
Slovēnija	20,3	2,1	623	Automaģistrāles	588 un 5 929	22 528	DSRC	Vārti, infrasarkanās kameras	Nē
Ungārija	93,0	9,6	7 300	Ātrgaitas un galvenie autoceļi	2 485 un 30 756	33 353	GNSS	Vārti, ANPR kameras	Jā
Vācija	357,6	83,3	52 000	Valsts autoceļi	N/D un 37 746	286 408	GNSS	Vārti, ANPR kameras	Jā
Zviedrija	450,3	10,5	2 760	Automaģistrāles	6 734 un 13 528	42 383	N/D	Vārti, ANPR kameras	Jā
Latvija	64,6	1,9	1 623	Galvenie un reģionālie autoceļi	1 225 un 19 879	13 203	-	-	Nē

[65] Eurostat – Length of motorways and e-roads (km) (2022, 2023): Saite
[66] Eurostat – Legth of state, provincial and communal roads (km) (2022, 2023): Saite
[67] Eurostat – Road freight transport by type of operation and type of transport (tkm): Saite

6.2. Detalizēts pārskats par izvēlētajiem piemēriem

14. Tabula: Austrija

Austrija	
Apraksts, kā tiek lietoti principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā"	Lietotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; infrastruktūras nolietojuma maksu nosaka transportlīdzekļa asu skaits un gan CO_2, gan EURO klasifikācija. Piesārņotājs maksā: attālumā balstīta nodeva, kurā iekļautas tādas ārējās izmaksas kā CO_2 emisijas, gaisa un skaņas piesārņojums.
Nodevu iekasēšanas sistēmas galvenās iezīmes	• Nodevu tehnoloģija: brīvas plūsmas DSRC (attālumā balstīta, nobraukto kilometru aprēķins), izmantojot OBE. • Kontroles tehnoloģija: infrasarkanās kameras, ANPR. • Nodevu sekcijas[68]: visas automaģistrāles un ātrgaitas ceļi. • Nodevu iekasēšanas aprīkojums[69]: 421 vārteja, 76 uzraudzības stacijas, 6 galvenās iekasēšanas stacijas. • Apkalpošanas punkti: 220 (OBE pārdošanas punkti). • Lietotāji: 975 000.
Nodevu sistēmas galvenās komponentes	• Kapsch TrafficCom[70]: EETS sistēmas un tehnoloģiju, tai skaitā OBE, piegādātājs un uzturētājs (kas izmanto GNSS tehnoloģiju). • ASFINAG[71]: nodevas administrators, pārraudzītājs, kontrolētājs (piemēram, Go-direkt[72] – nodevu iekasēšanas sistēma, kas ir ASFINAG produkts).
Ietekme	Precīza ietekme nav publicēta. Kad 2004. gadā ieviesa sistēmu, tās investīcija (EUR 600 milj.) atmaksājās astoņu mēnešu laikā.[73]
Galvenie finanšu rādītāji	• Ieņēmumi 2024. gadā[74]: EUR 2,5 mljrd. (plānots). • Peļņa 2024.gadā: EUR 0,8 mljrd. (plānots).

15. Tabula: Bulgārija

Bulgārija	
Apraksts, kā tiek lietoti principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā"	Lietotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; infrastruktūras nolietojuma maksu nosaka transportlīdzekļa asu skaits, masa, kā arī EURO klasifikācija. Piesārņotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; likumā minēts, ka EURO klasifikācija tiek izmantota arī kā aplēse CO_2 izmešu noteikšanai.
Nodevu iekasēšanas sistēmas galvenās iezīmes	• Nodevu tehnoloģija: brīvas plūsmas GNSS (attālumā balstīta, nobraukto kilometru aprēķins), kas, izmantojot OBE, reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu no satelītiem. Informācijas pārraide starp OBE un satelītiem notiek, izmantojot GPRS tehnoloģiju.[75] • Kontroles tehnoloģija: mobilas nodevu pārbaudes vienības.[76]

[68] GO toll – Our Go toll system: Saite
[69] iTS international – Kapsch finishes modernising Austrian GO toll collection system: Saite
[70] Traffic technology today – Kapsch completes modernization of Austria's toll collection system: Saite
[71] ASFiNAG – GO toll for trucks, buses and heavy motorhomes: Saite
[72] GO toll – Paying the GO toll: Saite
[73] House of Commons – Transport Committee – Memorandum from Kapsch TrafficCom AG (MRN 06): Saite
[74] The International – Austria's Traffic Rises as Toll Revenue Grows: Saite
[75] TollPass – Automatic tolling with GNSS On-board unit: Saite
[76] TollBG – Toll control: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Bulgārija	
Nodevu sistēmas galvenās komponentes	• Nodevu sekcijas: 7 maģistrāļu + 2 312 km šoseju.[77] • Nodevu iekasēšanas aprīkojums: nav nepieciešams. • Pakalpojumu/tirdzniecības punkti[78]: 500. • Lietotāji: nav norādīts. • Kapsch TrafficCom[79]: EETS sistēmas un tehnoloģiju, tai skaitā OBE, piegādātājs (kas izmanto GNSS tehnoloģiju). • Valsts Nodevu administrācija (Bulgārijas ceļu infrastruktūras aģentūras, Road Infrastructure Agency, nodaļa): sistēmas uzturēšana, administrācija, nodevu iekasēšana, piemēram, BG Toll arī ir administrācijas mājaslapa. (Sevī ietver: plānošanas un projektu nodaļa, administrācijas un finanšu n., klientu apkalpošanas n., infrastruktūras pārraudzības n., kontroles un izpildes n.) • Policija, robežsardze: kontroles atbalsts.
Ietekme	Ievērojami augoši līdzekļi ceļu uzturēšanai (aplēse).[80]
Galvenie finanšu rādītāji	• Ieņēmumi (2024)[81]: EUR 505 milj. • Izdevumi (2021): EUR 42 milj. (operatīvie[82]) un EUR 33,4 milj. (komisijas).

16. Tabula: Čehija

Čehija	
Apraksts, kā tiek lietoti principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā"	Lietotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; infrastruktūras nolietojuma maksu nosaka transportlīdzekļa asu skaits, kā arī EURO un CO_2 klasifikācija. Piesārņotājs maksā: attālumā balstīta nodeva, kurā iekļautas tādas ārējās izmaksas kā CO_2 emisijas, gaisa un skaņas piesārņojums.
Nodevu iekasēšanas sistēmas galvenās iezīmes un komponentes	• Nodevu tehnoloģija: brīvas plūsmas GNSS/CN (attālumā balstīta, nobraukto kilometru aprēķins), kas, izmantojot OBE, reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu no satelītiem. Informācijas pārraide starp OBE un satelītiem notiek, izmantojot GSM/GPRS tehnoloģiju.[83] • Kontroles tehnoloģija: DSRC, ANPR, lāzertehnoloģija kontrolpunktos, ar ko nosaka izmērus. • Nodevu sekcijas: 69. • Nodevu iekasēšanas aprīkojums: nav nepieciešams. • Pakalpojumu/tirdzniecības punkti[84]: 220+. • Lietotāji: 882 000.
Nodevu sistēmas galvenās komponentes	• CzechToll (sadarbībā ar SkyToll): EETS sistēmas un ar to saistīto tehnoloģiju (GNSS) uzturēšana, datu ievākšana, kontroles mehānismu (sadarbībā ar Čehijas robežsardzi, DSRC) uzturēšana. • MytoCz[85]: nodevu sistēmas administrēšana, datu apstrāde. • Čehijas Satiksmes Ministrija: likumdošana, plašāka sistēmu pārvaldība (piemēram, apakšuzņēmēju izvēle).

[77] Vignette Bulgaria – Motorways in Bulgaria: Saite
[78] Tollroadsnews – Kapsch TrafficCom begins Implementing Tolling Project in Bulgaria: Saite
[79] Kapsch TrafficCom – Kapsch TrafficCom Group was awarded the technical operation of Bulgaria's toll systems.: Saite
[80] The Sofia Globe: Bulgaria signs contract to build road toll system: Saite
[81] BTA: Saite
[82] Economic BG: Saite
[83] Czechtoll – Electronic toll system: Saite
[84] Myto CZ – List of contact and distribution points: Saite
[85] Myto CZ – Electronic toll collection system: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Čehija	
Ietekme	• CO_2 emisiju komponentes ieviešana palielinājusi ieņēmumus par 15%, nemainot darījumu skaitu.[86] • Nodevas izrakstītas ar 99,78-99,92% precizitāti (augstāka precizitāte lielas nozīmes ceļiem, uzlabojums no DSRC sistēmas).[87] • Pāreja no DSRC uz GNSS sistēmu palielināja ieņēmumus par vairāk nekā 5%.[88]
Galvenie finanšu rādītāji	Ieņēmumi 2024.gadā[89]: CZK 17,2 mljrd. Operatīvo izmaksu daļa no ieņēmumiem 2023.gadā[90]: 7% -> 2024. operatīvo izmaksu aplēse: CZK 1,2 mljrd.

17. Tabula: Dānija

Dānija	
Apraksts, kā tiek lietoti principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā"	Lietotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; infrastruktūras nolietojuma maksu nosaka transportlīdzekļa asu skaits, masa, kā arī CO_2 klasifikācija. Piesārņotājs maksā: attālumā balstīta nodeva, kurā iekļautas tādas ārējās izmaksas kā CO_2 emisijas un gaisa piesārņojums.
Nodevu iekasēšanas sistēmas galvenās iezīmes	• Nodevu tehnoloģija: brīvas plūsmas GNSS (attālumā balstīta, nobraukto kilometru aprēķins), kas, izmantojot OBE, reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu no satelītiem. • Kontroles tehnoloģija: ANPR (gan stacionārs, gan mobilās kameras, kuras piestiprinātas braucošiem transportlīdzekļiem). • Nodevu sekcijas: informācija nav pieejama. Nodeva attiecas uz 10 900 km, taču Dānijas valdība plāno no 01.01.2028. nodevu attiecināt uz visu ceļu tīklu (75 tūkst. km). • Nodevu iekasēšanas aprīkojums: nav nepieciešams. • Apkalpošanas punkti: informācija nav pieejama, taču OBE var pasūtīt arī internetā. • Lietotāji: 58 900 (vidējais aktīvo transportlīdzekļu skaits).[91]
Nodevu sistēmas galvenās komponentes	• Kapsch TrafficCom[92]: EETS sistēmas un tehnoloģiju, tai skaitā OBE, piegādātājs un uzturētājs (kas izmanto GNSS tehnoloģiju). • Brobizz[93] (Sund & Bælt, Dānijas valsts uzņēmuma, meitasuzņēmums), Telepass, OresundPAY: nodevas iekasētāji. • Be-mobile: nodevas administrators, datu apstrādes tehnoloģija. • Sund & Bælt: kontroles tehnoloģijas (ANPR) uzturētājs.

[86] Czechtoll – Toll collection will be launched on 125 km of new roads and motorways starting from 1 January 2025: Saite
[87] Czechtoll – The satellite toll system in the Czech Republic has operated for 5 years,its audited efficiency on motorways reaching 99.92%: Saite
[88] Czechtoll – Investment in the new toll system has paid off: the government collected over CZK 11.5 billion in tolls last year, up 5.24 % year-on-year: Saite
[89] Czechtoll – In 2024 carriers paid 17.16 billion crowns in tolls, the significant growth was brought about by the introduction of the CO2 emission charge: Saite
[90] Czechtoll – Costs of operating the toll system for the entire year 2023 remained the same at the level of 7 percent: Saite
[91] KmToll – Statistics for the scheme: Saite
[92] Europawire – Kapsch TrafficCom to Supply GNSS-Based Tolling Solution to Danish EETS Provider Brobizz: Saite
[93] Brobizz – Road Toll in Denmark: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Dānija	
Ietekme	• Vejafgifter[94]: iestāde zem Dānijas VID, kas saņem ienākumus no ceļa nodevas (un nodod tālāk Dānijas VID). 0,3 milj. tonnu CO_2 izmešu samazinājums līdz 2025., 0,4 milj. tonnu CO_2 izmešu samazinājums līdz 2030.gadam (aplēse). EUR 67 milj. ik gadu līdz 2027.gadam, pēc tam EUR 130+ milj. ik gadu (aplēse).[95]
Galvenie finanšu rādītāji	EUR 21 milj. ikgadējās operatīvās izmaksas (aplēse).[96] Nolietojuma ikgadējās izmaksas (aplēse): EUR 3,7 milj. Kontroles (*enforcement*) ikgadējās izmaksas (aplēse): EUR 1,5 milj.

18. Tabula: Ungārija

Ungārija	
Apraksts, kā tiek lietoti principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā"	Lietotājs maksā: attālumā balstīta nodeva; infrastruktūras nolietojuma maksu nosaka transportlīdzekļa asu skaits, kā arī EURO un CO_2 klasifikācija. Piesārņotājs maksā: attālumā balstīta nodeva, kurā iekļautas tādas ārējās izmaksas kā gaisa un skaņas piesārņojums.
Nodevu iekasēšanas sistēmas galvenās iezīmes	• Nodevu tehnoloģija: brīvas plūsmas GNSS (attālumā balstīta, nobraukto kilometru aprēķins), kas, izmantojot OBE, reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu no satelītiem. • Kontroles tehnoloģija: ANPR,[97] stacionāras kameras/sensori, mobilās kameras.[98] • Nodevu sekcijas: 2 606.[99] • Nodevu iekasēšanas aprīkojums: nav nepieciešams. • Apkalpošanas punkti: precīza informācija nav pieejama. • Lietotāji: 430 000 (transportlīdzekļu skaits).[100]
Nodevu sistēmas galvenās komponentes	• i-Cell Mobilsoft Kft.[101]: OBE izgatavotājs un piegādātājs. • Nodevu iekasēšanas operatori: 19 deklarētas kompānijas, piemēram, Beta Blue Kft., Its Pro Kft. un citas.[102] • Valsts nodevu maksājumu administrācija (*National Toll Payment Services*): atbildība par kontroles mehānismiem, sistēmas pārraudzība.
Ietekme	Lai arī nodevas ieviešana uz galvenajiem ceļiem ietver gan potenciālu gan par videi kaitīgo faktoru mazināšanu, gan līdzekļu piesaisti ceļu infrastruktūras uzturēšanai, vairākas grupas Ungārijā ir izteikušas aizdomas, ka nodevu ceļa tīkls stimulēs lielas noslodzes transportlīdzekļiem pārvietoties caur pilsētām un mazākas nozīmes ceļiem, radot sastrēgumus un augstāku piesārņojumu. Precīzas ietekmes dati nav pieejami.[103]
Galvenie finanšu rādītāji	Ieņēmumi (2024): EUR 656 mljrd. HUF.[104] Izdevumi: informācija nav pieejama.

[94] KmToll – About the scheme: Saite
[95] Inside GNSS – Denmark Planning New GNSS-Based Road User Charging Scheme: Saite
[96] Milestone – Denmark to introduce distance-based road user charging for trucks UPDATED: Saite
[97] Xinhuanet – Hungarian toll payment agency introduces new technology to enhance highway control: Saite
[98] National Toll Payment Services – E-Toll toll enforcement: Saite
[99] Nemzeti Jogszabalytar – 25/2013. (V. 31.) NFM rendelet: Saite
[100] Budapest Business Journal – HU-GO Toll System Generates HUF 2.5 tln in Revenue: Saite
[101] iCell – About us: Saite
[102] National Toll Payment Services – Audited Toll Declaration Operators: Saite
[103] Daily News Hungary – Lorries to flood Budapest? Smog and congestion guaranteed: Saite
[104] The Budapest Times – Record sale of motorway vignettes in 2024: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Visbiežāk izmantotā tehnoloģija attālumā balstītas ceļu nodevas iekasēšanai, izņemot koncesijas līgumvalstis, ir GNSS. Tas novērojams ne tikai attālumā balstītas ceļu nodevas ieviešanas gadījumos, bet dažas valstis pēdējo piecu gadu laikā arī veikušas pāreju no DSRC uz GNSS.

Tāda pat vienveidība gan nav novērojama shēmu uzturēšanā. Vienojoša ir tehnoloģisko risinājumu (kā OBE, tā programmatūras) piesaiste ārpus par nodevām atbildīgajām institūcijām, tomēr tālāko soļu izdale dažādām pusēm vai visu funkciju atbildības saglabāšana vienā organizācijā, tāpat kā sadalījums starp publisko un privāto sektoru, ir atšķirīgs.

Visbiežāk izmantotā kontroles tehnoloģija ir ANPR, kam lietotās kameras var būt gan stacionāras, gan mobilas, piemēram, piestiprinātas kontroles transportlīdzekļiem. Vienīgi Bulgārijā kontroles mehānismu nodrošina tikai mobilas vienības.

Analizējot dalībvalstu pieredzi ar nodevu ieviešanu, efekts var būt divējāds. Lai gan visbiežāk ziņots par CO_2 emisiju sarukumu un lielas noslodzes transportlīdzekļu flotes klimatiskā snieguma uzlabošanos (vērtējot reģistrēto/norakstīto transportlīdzekļu tehniskās pazīmes), tiek minētas arī potenciālas problēmas – skaņas piesārņojums, sastrēgumi, mazāk piemēroto ceļu ātrāka nolietošanās, ko izraisa satiksmes novirzīšanās uz citiem ceļu posmiem, kuros nav jāmaksā nodeva. Arī šeit izceļama Bulgārija, kurā negatīvas sekas izceltas vairāk nekā citās dalībvalstīs, kas apskatītas padziļināti.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

7. Dažādu uz nobrauktās distances balstītu autoceļu lietošanas nodevu sistēmu tehniskā un finansiālā analīze

7.1. Tehniskā analīze

Atbilstoši 6. nodaļā Principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" labās prakses piemēri identificētajam, visplašāk izplatītās autoceļu nodevu iekasēšanas tehnoloģijas ir GNSS un DSRC, kā arī ANPR kameras, kā izplatītākā kontroles tehnoloģija. Lai gan abām iekasēšanas tehnoloģijām nepieciešams transportlīdzeklī ievietot OBE, to galvenā atšķirība ir datu ievākšanā no OBE un to pārnese uz centrālu datu bāzi. Kamēr GNSS datu nodošanai izmanto GPS satelītus, DSRC, kas balstās uz mikroviļņiem, darbībai ir nepieciešami attālumā tuvāki pārbaudes un datu atlases mehānismi, piemēram, kontroles vārti. Detalizēts DSRC un GNSS tehnoloģiju apraksts ir atrodams Nodevas Pētījumā, taču ir būtiski norādīt, ka kopš 2020. gada šīs tehnoloģijas ir attīstījušās datu ieguves un apstrādes procesos, nodrošinot efektīvākas un automatizētākas datu plūsmas, kā arī intervijās norādīta un praktiskos piemēros identificēta pieeja, kurā abas tehnoloģijas tiek izmantotas nodevas sistēmā atsevišķu procesu nodrošināšanai, piemēram, GNSS iekasēšanai un DSRC kontrolei.

Visās ES valstīs attālumā balstītas ceļu nodevas uzskaita ar DSRC vai GNSS tehnoloģijām, tomēr pastāv arī citas tehnoloģijas, ar ko būtu iespējams nodrošināt nodevu iekasēšanu: ANPR, RFID, transportlīdzeklī iebūvēta telemātikas ierīce, viedtālruņos balstīti risinājumi, V2X un mobilie sakari. Norādīto tehnoloģiju darbības principi un specifika ir aprakstīta Nodevas Pētījumā.

Papildus augstāk norādītajām, identificētas sekojošās potenciālās alternatīvās tehnoloģijas, kuras tiek izmantotas kā atbalsta mehānismi nodevas sistēmā:

— ***Bluetooth*** kā viens no viedtālruņos balstītajiem risinājumiem. Atšķirībā no vairuma iekasēšanas lietotņu, kas izmanto iekšējās sistēmas datus un ANPR vai vadītāju attēlu atpazīšanu, *Bluetooth* raidītājus var novietot vārtejās, pastāvīgi sūtot signālus. Transportlīdzeklim tuvojoties vārtejai, viedtālrunis saņem raidītāja signālus un kad tie tiek uztverti, lietotne sazinās ar iekšējo sistēmu, lai reģistrētu brauciena informāciju. Mūsdienu *Bluetooth* tehnoloģijas spēj nodrošināt autoceļu, kuriem piemērota nodeva, atšķiršanu no tuvumā esošiem, citiem autoceļiem;

— **ANPR kameras ar mākslīgo intelektu (MI)** ļauj izvairīties no izaicinājumiem, kuri līdz šim traucējuši ANPR kameru darbību. Izmantojot mašīnmācīšanās un datorredzes algoritmus, tiek apstrādāts liels attēlu skaits, kas ļauj atšķirt numurzīmes sarežģītos apstākļos, piemēram, sliktā apgaismojumā un netipiskos leņķos, spējot atšķirt marķētas numurzīmes un variācijas dizainā. Papildus numurzīmju nolasīšanai, kameras spēj izvērtēt citus transportlīdzekļa parametrus, lai identificētu modeli un vadītāju;

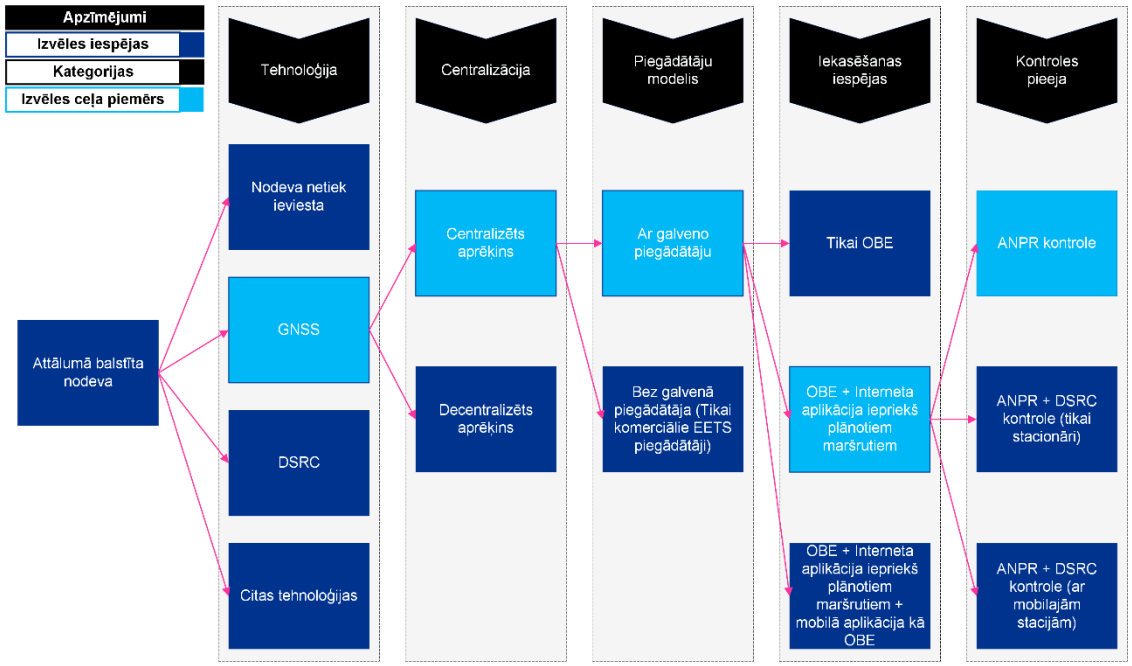
— **Viedie tahogrāfi** nodrošina iespēju izmantot tehnoloģijas, kuras jau pašlaik ir nepieciešams ierīkot lielas noslodzes transportlīdzekļos. Uz tahogrāfiem bāzēta

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

tehnoloģija reģistrē lietotāja nobraukumu, izmantojot OBE, kas elektroniski savienots ar transportlīdzekļa odometru. Nepieciešams ņemt vērā, ka tahogrāfi nodevas iekasēšanai neatbilst EETS prasībām, tādēļ šo tehnoloģiju būtu iespējams lietot tikai kā atbalsta mehānismu.

23. Attēlā attēlots potenciālais sistēmas izvēles process, izmantojot GNSS tehnoloģiju un ar to saistītās izvēles kā piemēru. Nepieciešams ņemt vērā, ka DSRC un citu tehnoloģiju izvēles process atšķirtos no attēlotā GNSS piemēra un ietvertu citus elementus.

23. Attēls: Potenciālās sistēmas izvēles procesa piemērs



Avoti: KPMG izstrādāts attēls, balstoties uz KPMG ekspertu komandas veikto analīzi

7.2. Finansiālā analīze

Iepazīstoties ar Nodevas Pētījuma ietvaros veikto dažādu sistēmu finanšu analīzi un norādītajām izmaksu aplēsēm, secināts, ka tās ir neatbilstošas aktuālajai situācijai un nepieciešamībai tuvāko gadu laikā praksē ieviest nodevas sistēmu. Tas pamatojams gan novecojušiem datiem, gan atsaucēm uz galvenokārt teorētiskiem pētījumiem. Ņemot vērā, ka izmaksu pozīcijas balstījās uz EK 2017. gada pētījuma ietvaros veiktajām Slovēnijas DSRC un Beļģijas GNSS gadījumu izpētēm, kuru sistēmu komponenšu izmaksas nebūtu tieši piemērojamas Latvijas situācijai, ņemot vērā būtiskās atšķirības pārņemamības kritērijos, Nodevas Pētījumā norādītās izmaksas kalpo kā teorētisks piemērs iespējamajām izmaksām. Balstoties uz intervijām ar sistēmu piegādātājiem, secināms, ka ieviešamās nodevas sistēmas stratēģijas izvēlei jābalstās nevis uz sistēmu atsevišķu komponenšu cenām, bet uz galvenajiem sistēmu ietekmējošajiem parametriem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8. Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskais izvērtējums

Lai identificētu Latvijas apstākļiem piemērotāko autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmu un tās ieviešanas iespējamību, veikts iespējamo sistēmas veidu tehniski ekonomiskais izvērtējums. Identificējot potenciālos sistēmas veidus un to ieviešanas un darbības scenārijus, tehniski-ekonomiskā izvērtējuma ietvaros veikta daudzkritēriju risku analīze, analizētas sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas, noteikti potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri un potenciālie ienākumi, izvērtēti iespējamie sistēmas pārvaldības modeļi, sniegtas rekomendācijas datu privātuma risinājumiem un sistēmas darbības traucējumiem, kā arī izstrādāti secinājumi par Latvijas situācijai piemērotāko nodevas sistēmu.

8.1. Izvērtētie Sistēmas veidi un parametri

Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskā izvērtējuma ietvaros sākotnēji veikta daudzkritēriju analīze, kurā analizēti trīs iespējamie Sistēmas veidi – attālumā balstīta nodeva ar GNSS risinājumu, attālumā balstīta nodeva ar DSRC risinājumu un laikā balstīta nodeva (vinjete, esošais risinājums). Pēc daudzkritēriju risku analīzes, identificējot piemērotāko risinājumu, turpmākajā analīzē izmantots tikai viens, izvēlētais, Sistēmas veids.

Tika identificēti sākotnējie attālumā balstītas autoceļu nodevas parametri, kas piemēroti gan izvērtētajiem Sistēmas veidiem, gan turpmākajā analīzē. Izvērtējot parametrus, tika izskatīti trīs scenāriji – bāzes scenārijs, fokusētais scenārijs un plašais scenārijs – attiecībā uz šādiem parametriem, pieņemot attiecīgos lēmumus:

Valsts autoceļu, par kuru lietošanu piemērojama attālumā balstīta nodeva, tīkls

Nodeva piemērojama likumprojektā "Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā" [105] norādītajam autoceļu tīklam – 2 151,9 km, kas ietver 19. Tabulā un 24. Attēlā norādītos autoceļus un to posmus.

19. Tabula: Valsts galveno un reģionālo autoceļu posmi, par kuru lietošanu maksājama nodeva

N.p.k.	Valsts galvenā un reģionālā autoceļa maršruta indekss	Valsts galvenā un reģionālā autoceļa maršruta nosaukums
1.	A1	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)
2.	A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)
3.	A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)
4.	A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)
5.	A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)
6.	A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Patarnieki)
7.	A7	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)
8.	A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)

[105] Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

N.p.k.	Valsts galvenā un reģionālā autoceļa maršruta indekss	Valsts galvenā un reģionālā autoceļa maršruta nosaukums
9.	A9	Rīga (Skulte)–Liepāja
10.	A10	Rīga–Ventspils
11.	A11	Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava)
12.	A12	Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)
13.	A13	Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi)
14.	A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti)
15.	A15	Rēzeknes apvedceļš
16.	P4	Rīga–Ērgļi (no 5,73 km līdz 7,95 km)
17.	P5	Ulbroka–Ogre (no 0,00 km līdz 20,50 km)
18.	P68	Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene)
19.	P70	Svente–Lietuvas robeža (Subate)
20.	P73	Vecumnieki–Nereta–Subate
21.	P76	Aizkraukle–Jēkabpils
22.	P79	Koknese–Ērgļi (no 0,00 km līdz 3,10 km)
23.	P80	Tīnūži–Koknese
24.	P85	Rīgas HES–Jaunjelgava
25.	P87	Bauska–Aizkraukle (no 60,20 km līdz 82,80 km)
26.	P89	Ķekava–Skaistkalne
27.	P90	Rīgas HES–Pulkarne
28.	P108	Ventspils–Kuldīga–Saldus (no 0,00 km līdz 13,20 km)
29.	P111	Ventspils (Leči)–Grobiņa
30.	P137	Lapenieki–Ķekava–Ģūģi

Avoti: Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

24. Attēls: Valsts galveno un reģionālo autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama nodeva



Piezīme: Sarkanā krāsā apzīmēts autoceļu tīkls līdz 2026. gadam, savukārt zilā krāsa apzīmēti likuma grozījumos paredzētie papildinājumi
Avoti: KPMG izstrādāts attēls, balstoties uz Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

Transportlīdzekļu, kuriem piemērojama attālumā balstīta nodeva, tvērums

Nodeva tiek piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām, ietverot N1 kategorijas transportlīdzekļus ar pilnu masu virs 3 tonnām (3 001 kg līdz 3 500 kg), N2 kategorijas transportlīdzekļus (3 501 kg līdz 12 000 kg) un N3 kategorijas transportlīdzekļus (sākot no 12 001 kg).

Attālumā balstītas nodevas ieviešanas stratēģija

Nodeva jau sākotnēji tiek piemērota visiem kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām un norādītajam autoceļu tīklam, neveicot pakāpenisku ieviešanu.

Komponentes, kas veidotu attālumā balstītas nodevas likmes

Nodevas likmes sastāv no infrastruktūras lietošanas maksu komponentes un ārējo izmaksu saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu komponentes.

Transportlīdzekļi, kuriem piemērojami atvieglojumi un atbrīvojumi attiecībā uz attālumā balstītu nodevu

Atvieglojumi un atbrīvojumi no nodevas maksāšanas piemērojami šādiem transportlīdzekļiem – Iekšlietu ministrijas padotībā esošo iestāžu un šo iestāžu padotībā esošo izglītības iestāžu transportlīdzekļi, Aizsardzības ministrijas padotībā esošo

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

institūciju un Nacionālo bruņoto spēku transportlīdzekļi, operatīvie transportlīdzekļi, pašvaldības policijas iestāžu transportlīdzekļi –, vienlaikus paredzot iespēju noteikt papildu atvieglojumus vai atbrīvojumus citiem transportlīdzekļiem.

8.2. Daudzkritēriju risku analīze

Lai identificētu Latvijas apstākļiem atbilstošāku Sistēmu, veikta daudzkritēriju risku analīze, kuras ietvaros analizēts dažādu Sistēmas risinājumu sniegums dažādās aspektu kategorijās un kritērijos. Daudzkritēriju risku analīzē salīdzināti trīs iespējamie Sistēmas risinājumu scenāriji un ar tiem saistītie pieņēmumi:

— **Attālumā balstīta nodeva, kas balstīta uz GNSS principiem** – Esošais (likumprojekta) autoceļu tīkls; nodeva piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām; atlaides valsts vai civilās aizsardzības, ugunsdzēsības, avārijas dienestu un policijas transportlīdzekļiem; nodevas likmes veido infrastruktūras lietošanas maksas un maksas par CO_2 emisijām; GNSS tehnoloģija;

— **Attālumā balstīta nodeva, kas balstīta uz DSRC principiem** – Esošais (likumprojekta) autoceļu tīkls; nodeva piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām; atlaides valsts vai civilās aizsardzības, ugunsdzēsības, avārijas dienestu un policijas transportlīdzekļiem; nodevas likmes veido infrastruktūras lietošanas maksas un maksas par CO_2 emisijām; DSRC tehnoloģija;

— **Laikā balstīta nodeva** (esošā sistēma) – Attālumā balstīta autoceļu nodeva netiek ieviesta – scenārijs balstās uz esošo nodevu, sistēmu un situāciju.

Analīzē ietverti 8 aspekti, kuros kopā izvērtēti 26 kritēriji (skatīt 20. Tabulu).

20. Tabula: Daudzkritēriju risku analīzē vērtētie aspekti un kritēriji

Aspekti	Kritēriji	Svars
Ekonomiskie aspekti	CAPEX (milj. EUR)	**5**
	OPEX (milj. EUR)	**5**
	Ieviešanas laiks (mēneši)	**5**
	Ieņēmumu iekasēšana	**5**
	Finansēšanas iespējas	**3**
Juridiskie aspekti	Privātuma un datu aizsardzība (Datu privātums, datu glabāšanas termiņi)	**3**
	Juridiskā ieviešamība (nepieciešamo likumdošanas izmaiņu apjoms)	**3**
	Atbilstība direktīvas prasībām	**5**
Tehniskie / operatīvie aspekti	Sistēmas precizitāte (kļūda, %)	**4**
	Mērogojamība (paplašināšana nodevu subjektiem vai komponentēm)	**5**
	Savietojamība (integrācija ar esošajām sistēmām)	**3**
	Savietojamība ar starptautiskām sistēmām (t.sk. EETS)	**4**
	Kontroles efektivitāte (atklātie pārkāpumi, %)	**5**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Aspekti	Kritēriji	Svars
	Kiberdrošība un jutība uz traucējumiem	3
	Lietošanas ērtums (UX novērtējums)	3
	Esošās infrastruktūras izmantošanas iespējas	4
Sabiedrības aspekti	Taisnīgums/ vienlīdzīgums (ietekme uz dažādām grupām)	4
Vides aspekti	Videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošana	2
	Satiksmes novirze uz mazāk piemērotiem ceļiem (apbraukšana)	4
	Transporta efektīvāka izmantošana (tukšgaitas pārvadājumi)	1
Tirgus aspekti	Atkarības no piegādātāja risks	4
	Vietējo piegādātāju ekosistēma	1
Kapacitātes aspekti	Esošo iesaistīto pušu gatavība sistēmas pārvaldībai	2
	Reakcijas ātrums (spēja reaģēt uz ārējām situācijām)	2
Sadarbības un koordinācijas aspekti	Saskaņotība ar pārējām ES valstu nodevu sistēmām (nodevas piemērošana)	4
	Spēja kontrolēt/uzraudzīt trešo valstu kravu pārvadātājus (nodevas uzraudzība)	4

Avoti: KPMG ekspertu analīze

Daudzkritēriju risku analīze veikta, katram risinājumam katrā kritērijā piešķirot vērtējumu no 1 līdz 3, kur 1 ir zemākais vērtējums un 3 augstākais. Apkopojot daudzkritēriju risku analīzes rezultātus katram risinājumam, **augstāko rezultātu saņēma attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājums – 80,8%.** Aiz tā ierindojas **esošās sistēmas saglabāšana ar 73,1%**, savukārt kā **Latvijai nepiemērotākais risinājums vērtējams attālumā balstītas nodevas ar DSRC risinājums, saņemot 69,2%.** Piemērojot katram kritērijam noteiktos svarus, GNSS identificējams kā atbilstošākais risinājums ar 81,4% svērto rezultātu, esošā sistēma kā otrais atbilstošākais risinājums ar 72,0% un DSRC kā neatbilstošākais risinājums ar 68,1% (skatīt 21. Tabulu).

21. Tabula: Daudzkritēriju risku analīzes rezultāti

Risinājums	Rezultāts	Svērtais rezultāts
GNSS	**80,8%**	**81,4%**
DSRC	**69,2%**	**68,1%**
Esošā sistēma	**73,1%**	**72,0%**

Avoti: KPMG ekspertu analīze, balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju

Zemāk norādītas katra risinājuma galvenās priekšrocības, atspoguļojot kritērijus, kuros risinājums ir saņēmis augstāko vērtējumu jeb 3.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma priekšrocības

Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma augstāko gala rezultātu (80,8%) un augstāko svērto gala rezultātu (81,4%) pamato salīdzinoši augstākais vērtējums vairākos kritērijos un aspektos (skatīt 22. Tabulu). Secināms, ka GNSS būtu atbilstošākais risinājums pēc tehniskajiem un operatīvajiem aspektiem un sadarbības un koordinācijas aspektiem. GNSS vērtējams kā atbilstošākais risinājums arī pēc juridiskajiem aspektiem, sabiedrības aspektiem, vides aspektiem un kapacitātes aspektiem (taču šiem aspektiem arī DSRC vai esošā sistēma ir saņēmusi tikpat augstu vērtējumu).

GNSS ir vienīgais risinājums, kas nesaņēma zemāko vērtējumu nevienā aspektā starp trīs risinājumiem, kā arī vienīgais risinājums, kura svērtais gala rezultāts bija augstāks nekā sākotnējais gala rezultāts, norādot uz risinājuma atbilstību augstākās ietekmes kritērijiem.

22. Tabula. Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma priekšrocības salīdzinājumā ar pārējiem risinājumiem

Kritēriji	Vērtējums	Pamatojums
Ieņēmumu iekasēšana	3	Augsta ieņēmumu iekasēšanas efektivitāte, precīzi autoceļu lietošanas mērījumi ļauj iekasēt lielāko daļu ieņēmumu
Atbilstība Direktīvas prasībām	3	Sistēma pilnībā atbilst Direktīvas prasībām
Sistēmas precizitāte	3	Augsta precizitāte; ierobežota tikai ar mērījumu biežumu, precizitāte mērāma metros
Mērogojamība	3	Ļoti viegla piemērošana mainītam (paplašinātam) ceļu tīklam (bez papildus izmaksām); iespējami hibrīdrisinājumi paplašināšanai nodevu subjektiem
Savietojamība ar starptautiskām sistēmām (t.sk. EETS)	3	Atbilst EETS standartiem, ko nosaka Direktīva
Kontroles efektivitāte	3	Iespējams balstīties uz esošo attīstīto kontroles sistēmu, papildus sniedzot iespējas precīzāk noteikt un pierādīt pārkāpumus
Taisnīgums/vienlīdzīgums (ietekme uz dažādām grupām)	3	Tiek visprecīzāk mērīta reāli transportlīdzekļa veiktā distance, ļaujot visprecīzāk piemērot nodevu pēc lietošanas/piesārņošanas proporcionalitātes principa
Tīrāku transportlīdzekļu izmantošana	3	Piemērojot principus lietotājs un piesārņotājs maksā, ilgtermiņā tiek pastiprināti veicināta pāreja uz tīrākiem transportlīdzekļiem

Kritēriji	Vērtējums	Pamatojums
Transporta efektīvāka izmantošana (tukšgaitas pārvadājumi)	3	Nodeva tiek iekasēta proporcionāli veiktajam attālumam – motivācija veikt braucienus efektīvi
Reakcijas ātrums (spēja reaģēt uz ārējām situācijām)	3	Iespējams elastīgi un ātri mainīt iekļauto ceļu tīklu un citus nodevas parametrus
Saskaņotība ar pārējām ES valstu nodevu sistēmām	3	Atbilst Direktīvai un atbalsta EETS savietojamību, izmanto Eiropā šobrīd izplatītāko tehnoloģiju
Visu aspektu gala rezultāts	**80,8%**	**Augstākais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**
Visu aspektu svērtais gala rezultāts	**81,4%**	**Augstākais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**

Avoti: KPMG ekspertu analīze, balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju

Attālumā balstītas nodevas ar DSRC risinājuma priekšrocības

Attālumā balstītas nodevas ar DSRC risinājums saņēma zemāko gala rezultātu (69,2%) un zemāko svērto gala rezultātu (68,1%) starp trīs risinājumiem, līdz ar to secināms, ka DSRC būtu atbilstošākais risinājums pēc sabiedrības aspektiem un vides aspektiem (taču šiem aspektiem arī GNSS ir saņēmis tikpat augstu vērtējumu). DSRC risinājuma zemāko sniegumu starp trīs risinājumiem pamato zemākais vērtējums ekonomiskajos aspektos, tehniskajos/operatīvajos aspektos, tirgus aspektos un kapacitātes aspektos (skatīt 23. Tabulu).

23. Tabula. Attālumā balstītas nodevas ar DSRC risinājuma priekšrocības salīdzinājumā ar pārējiem risinājumiem

Aspekti	Vērtējums	Pamatojums
Ieņēmumu iekasēšana	3	Augsta ieņēmumu iekasēšanas efektivitāte, precīzi autoceļu lietošanas mērījumi ļauj iekasēt lielāko daļu ieņēmumu
Atbilstība Direktīvas prasībām	3	Sistēma pilnībā atbilst Direktīvas prasībām
Sistēmas precizitāte	3	Augsta precizitāte; Ierobežota ar mērīšanas/kontroles punktu skaitu un izvietojumu; Precizitāte mērāma kilometros vai desmitos kilometru

Aspekti	Vērtējums	Pamatojums
Savietojamība ar starptautiskām sistēmām (t.sk. EETS)	3	Atbilst EETS standartiem, ko nosaka Direktīva
Kontroles efektivitāte	3	Augsta efektivitāte pārkāpumu noteikšanā un pierādīšanā
Kiberdrošība un jutība uz traucējumiem	3	Mikroviļņu tehnoloģija mijiedarbojas nelielā attālumā un ir noturīga pret ārējiem apstākļiem
Taisnīgums/vienlīdzīgums (ietekme uz dažādām grupām)	3	Tiek mērīta transportlīdzekļa veiktā distance, ļaujot piemērot nodevu pēc lietošanas/piesārņošanas proporcionalitātes principa
Tīrāku transportlīdzekļu izmantošana	3	Piemērojot principus lietotājs un piesārņotājs maksā, ilgtermiņā tiek pastiprināti veicināta pāreja uz tīrākiem transportlīdzekļiem
Transporta efektīvāka izmantošana (tukšgaitas pārvadājumi)	3	Nodeva tiek iekasēta proporcionāli veiktajam attālumam – motivācija veikt pārbraucienus efektīvi
Visu aspektu gala rezultāts	**69,2%**	**Zemākais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**
Visu aspektu svērtais gala rezultāts	**68,1%**	**Zemākais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**

Avoti: KPMG ekspertu analīze, balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju

Laikā balstītas nodevas (esošās sistēmas) risinājuma priekšrocības

Laikā balstīta nodevas (esošā sistēmas) risinājums uzrādīja gan vidējo gala rezultātu (73,1%), gan vidējo svērto gala rezultātu (72,0%) starp trīs risinājumiem, izceļot to kā galveno alternatīvu attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumam. Esošā sistēma būtu atbilstošākais risinājums pēc ekonomiskajiem aspektiem un tirgus aspektiem. Esošā sistēma vērtējama kā atbilstošākā arī pēc juridiskajiem aspektiem un kapacitātes aspektiem (taču šiem aspektiem arī GNSS vai DSRC ir saņēmuši tikpat augstu

vērtējumu). Starp trīs risinājumiem esošā sistēma uzrāda zemāko sniegumu sabiedrības aspektos, vides aspektos un sadarbības un koordinācijas aspektos (skatīt 24. Tabulu).

24. Tabula. Laikā balstītas nodevas (esošās sistēmas) risinājuma priekšrocības salīdzinājumā ar pārējiem risinājumiem

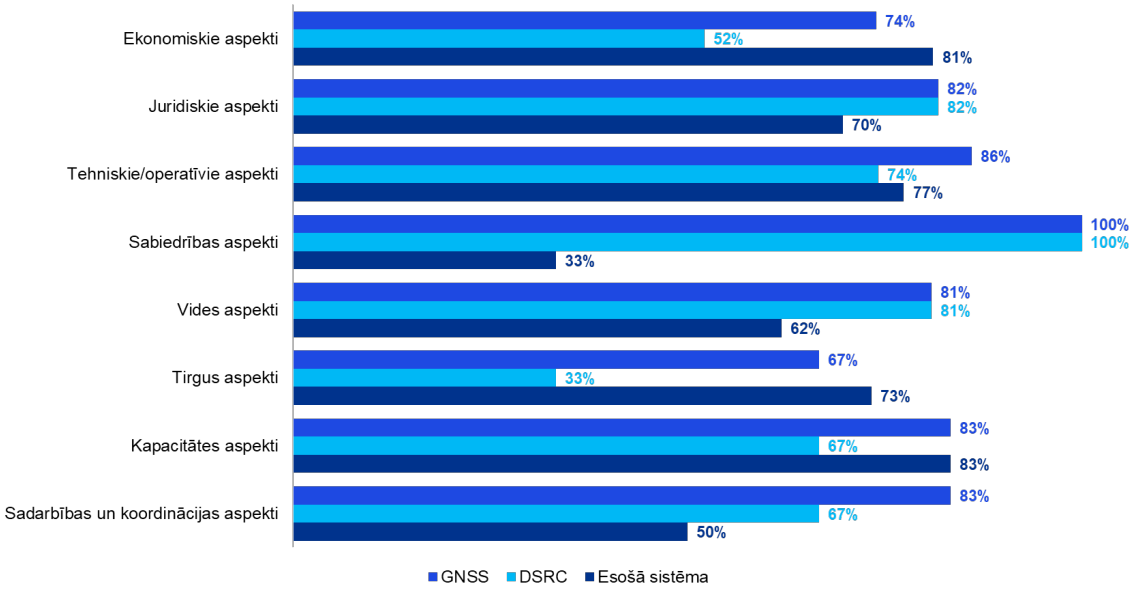
Aspekti	Vērtējums	Pamatojums
CAPEX	3	Sistēma netiek mainīta, tādejādi nav nepieciešams būtisks investīciju apjoms
OPEX	3	Attiecināmas esošās ekspluatācijas izmaksas, kas nodrošina finansiālu ilgtspēju
Ieviešanas laiks	3	Nav paredzams ieviešanas laiks
Privātuma un datu aizsardzība	3	Atrašanās vietas dati netiek iegūti vai uzkrāti
Juridiskā ieviešamība (nepieciešamo likumdošanas izmaiņu apjoms)	3	Nav nepieciešamas izmaiņas, taču noteiktas izmaiņas var būt nepieciešamas esošās sistēmas saglabāšanai pēc Direktīvas noteiktā termiņa
Mērogojamība	3	Subjekti un komponentes ir abstraktas un netiek tehniski kontrolētas - papildus komponentēm jānodrošina resursi kontrolei (piem., policijas vai robežsardzes kontrole uz papildus ceļa posmiem), taču esošo infrastruktūru ir viegli pielāgot plašākam subjektu mērogam
Savietojamība (integrācija ar esošajām sistēmām)	3	Esošā situācija un integrācija
Kiberdrošība un jutība uz traucējumiem	3	Nav mērīšanas tehnoloģijas; Nav pamata uzskatīt, ka centrālā sistēma neatbilst kiberdrošības standartiem
Lietošanas ērtums	3	Nav nepieciešama iekārtas (OBE) uzstādīšana un tās uzturēšanas darbības. Lietotājiem jāveic regulāra vinjetes iegāde, taču process ir vienkāršots un nepieprasa papildus darbības
Esošās infrastruktūras izmantošanas iespējas	3	Esošā infrastruktūra nodrošina sistēmas darbību
Esošo iesaistīto pušu gatavība sistēmas pārvaldībai	3	Iesaistītās puses jau pārvalda esošo sistēmu
Visu aspektu gala rezultāts	**73,08%**	**Vidējais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**
Visu aspektu svērtais gala rezultāts	**72,04%**	**Vidējais vērtējums starp visiem trīs risinājumiem**

Avoti: KPMG ekspertu analīze, balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju

Daudzkritēriju risku analīzes secinājumi

Kā norādīts augstāk, identificējams, ka katrs risinājums izceļas kā atbilstošākais vairākos aspektos, taču augstāko kopējo rezultātu (80,8%) un svērto rezultātu (81,4%) saņem GNSS risinājums. Salīdzinot katra risinājuma svērtos gala rezultātus katrā aspektā, identificējams augstāk norādītais DSRC zemais sniegums vairākos aspektos, tostarp kritiski svarīgajā ekonomiskajā aspektā. Vienlaikus secināms, ka esošās sistēmas sniegumu, galvenokārt, ierobežo aspekti un to kritēriji, kas saistīti Direktīvu, tās principiem un tehniskajiem/operatīvajiem aspektiem (skatīt 25. Attēlu).

25. Attēls: Daudzkritēriju risku analīzes svērtie gala rezultāti pēc aspektiem, izteikti kā % no augstākā iespējamā vērtējuma



Avoti: KPMG ekspertu analīze, balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju

Secināms, ka, balstoties uz daudzkritēriju risku analīzi, Latvijas apstākļiem piemērotākais Sistēmas risinājums būtu attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu ieviešana, tam sniedzot priekšrocības juridiskajos, tehniskajos/operatīvajos, sabiedrības, vides, kapacitātes un sadarbības un koordinācijas aspektos. No tā izriet, ka turpmākos Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskā izvērtējuma posmos, fokusēti analizēts tikai scenārijs, kur Latvijā tiktu ieviesta attālumā balstīta nodeva ar GNSS risinājumu.

8.3. Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas

Balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju, izstrādātas GNSS (2 scenāriji, kur vienā sistēma tiek iegādāta un otrā sistēma tiek nomāta no piegādātāja) un DSRC izmaksu aplēses. Aplēsēs izmantoti šādi pieņēmumi:

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- OBE piemērojami 44 825 Latvijā reģistrētiem kravas transportlīdzekļiem, no kuriem uz 25% attiecas EETS OBE (nodrošina EETS) un 75% jānodrošina OBE (vienas ierīces cena – 100 EUR (izmaksas attiecināmas uz lietotājiem));

- GNSS netiek iegādātas jaunas iekasēšanas un kontroles stacijas, bet gan izmantots esošais tīkls, veicot pielāgojumus 100 tūkst. EUR apmērā;

- GNSS tehnisko līdzekļu uzturēšanas izmaksas nav iekļautas aprēķinā, taču tās, potenciāli, atbilstu esošajām uzturēšanas izmaksām;

- Centrālās sistēmas ieviešanas izmaksas, atbilstoši piegādātāju sniegtajai informācijai, ir 9 milj. EUR iegādes gadījumā un 2 milj. EUR nomas gadījumā;

- Centrālās sistēmas uzturēšanas ikgadējās izmaksas ir 20% no sistēmas ieviešanas izmaksām (iegādes gadījumā);

- GNSS aplikācijas ieviešanas izmaksas, atbilstoši piegādātāju sniegtajai informācijai, ir 300 tūkst. EUR iegādes gadījumā un 200 tūkst. EUR nomas gadījumā;

- Ņemot vērā, ka sniegtajā informācijā nav ietvertas visu komponenšu izmaksas, piemērota 20% neaptverto izmaksu korekcija no kopējā 10 gadu CAPEX un OPEX apjoma (nomas scenārijam piemērota 32% korekcija, lai nodrošinātu vienādu neaptverto izmaksu apjomu);

- Ņemot vērā, ka piegādātāji neiesaka izmantot DSRC sistēmu un izmaksas norāda, galvenokārt, par GNSS sistēmu, DSRC veikta papildus izmaksu aplēse;

- DSRC OBE vienas ierīces cena ir 10 EUR, tādejādi veidojot izmaksu ietaupījumu lietotājiem;

- Bāzes scenārija autoceļu tīklā būtu paredzamas aptuveni 300 DSRC vārtejas. Balstoties uz šo, pieņemts, ka 75% (jeb 225) būtu iekasēšanas stacijas un 25% (jeb 75) būtu kontroles stacijas;

- Vienas iekasēšanas stacijas cena ir 45 tūkst. EUR un vienas kontroles stacijas cena ir 100 tūkst. EUR.

Nepieciešams ņemt vērā, ka Sistēmu ieviešanas un uzturēšanas izmaksas ir indikatīvas un patiesās izmaksas būtu atkarīgas no Sistēmas piegādes iepirkuma prasībām un iesniegtajiem piedāvājumiem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Piemērojot pieņēmumus piegādātāju sniegtajai informācijai, lēšams, ka GNSS kopējās izmaksas sistēmas iegādes scenārijā 10 gadu griezumā būtu 44,5 milj. EUR, savukārt nomas scenārijā 10 gadu izmaksas būtu 30,7 milj. EUR (skatīt 25. tabulu).

25. Tabula: GNSS ieviešanas un ekspluatācijas izmaksu aplēses

Izmaksu pozīcija	Sistēmas iegādes scenārija 10 gadu izmaksas (EUR)	Sistēmas nomas scenārija 10 gadu izmaksas (EUR)
Ieviešanas izmaksas (CAPEX)	**€18 082 450**	**€6 782 450**
EETS OBE	€0	€0
OBE	€4 482 450	€4 482 450
Esošās infrastruktūras pielāgošana iekasēšanai un kontrolei	€100 000	€100 000
Centrālā sistēma	€9 000 000	€2 000 000
Iegādes portāls	€200 000	€0
Likmju simulācijas rīks	€500 000	€0
GNSS aplikācija	€300 000	€200 000
Sistēmu integrācija	€2 000 000	€0
Sistēmas sagatavošana darbībai	€1 500 000	€0
Ekspluatācijas izmaksas (OPEX)	**€19 000 000**	**€16 500 000**
Tehnisko līdzekļu uzturēšana	€0	€0
Centrālās sistēmas uzturēšana	€18 000 000	€16 000 000
Maksājumu pārvaldība	€250 000	€0
Rēķini un iekasēšana	€250 000	€0
Loģistika	€250 000	€500 000
Kopā	**€37 082 450**	**€23 282 450**
Korekcija neaptvertajām izmaksām	**20%**	**32%**
Potenciālās kopējās 10 gadu izmaksas	**€44 498 940**	**€30 698 940**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju

Ņemot vērā iepriekš norādīto, paredzams, ka DSRC ieviešanas un ekspluatācijas izmaksas pamatā atbilstu GNSS izmaksām, piemērojot papildus izmaksas saistībā ar tehniskajiem līdzekļiem un OBE izmaksu samazinājumu. Tā rezultātā, lēšams, ka DSRC

kopējās izmaksas 10 gadu griezumā būtu par 40,0 milj. EUR augstākas nekā GNSS jeb 84,5 milj. EUR (piemērojot tās GNSS iegādes scenārijam) (skatīt 26. Tabulu).

26. Tabula: DSRC ieviešanas un ekspluatācijas izmaksu aplēses

Izmaksu pozīcija	10 gadu papildu izmaksas (EUR)
Ieviešanas izmaksas (CAPEX)	**+€13 590 795**
OBE	-€4 034 205
Iekasēšanas stacijas	+€10 125 000
Kontroles stacijas	+€7 500 000
Ekspluatācijas izmaksas (OPEX)	**+€26 437 500**
Tehnisko līdzekļu uzturēšana	+€26 437 500
Kopā	**+€40 026 295**
GNSS iegādes scenārija 10 gadu izmaksas	**€44 498 940**
Potenciālās kopējās 10 gadu izmaksas	**€84 525 235**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju

Secināms, ka salīdzinot GNSS un DSRC sistēmu iespējamās ieviešanas un ekspluatācijas izmaksas, GNSS būtu ekonomiski pamatotāks risinājums, veidojot 40,0 milj. EUR izdevumu ietaupījumu pret DSRC sistēmu 10 gadu griezumā. Turpmākajā analīzē un aprēķinos kā Sistēmas izmaksu atsauces vērtība izmantotas GNSS iegādes scenārija 10 gadu izmaksas, lai mazinātu riskus, ka patiesās Sistēmas izmaksas ir augstākas par likmju un ieņēmumu aplēsēs attiecināto.

8.4. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri

Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri balstīti uz četriem scenārijiem, modelējot likmes pēc paredzamajām izmaksām, attālumā balstītas nodevas ES vidējām likmēm, indeksētu esošo laikā balstītu nodevu un Direktīvā noteiktajām maksimālajām laikā balstītas nodevas likmēm. Likmju aprēķins veikts atbilstoši plānotajam autoceļu tīklam, par kura lietošanu piemērota nodeva, attiecinot nodevu uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām.

ES valstīs pastāv atšķirīga prakse attālumā balstītas nodevas likmju diferencēšanai pēc transportlīdzekļu parametriem, visbiežāk valstīm veicot diferenciāciju pēc transportlīdzekļa asu skaita (75% jeb 6 no apskatītajām 8 valstīm), taču visretāk pēc CO_2 emisiju klases (37,5% jeb 3 no 8 valstīm) (skatīt 27. Tabulu).

27. Tabula: Attālumā balstītas nodevas infrastruktūras lietošanas maksu komponentes likmju diferenciācijas prakse ES valstīs pēc transportlīdzekļu parametru veidiem

Valsts	Pēc pilnas masas	Pēc asu skaita	Pēc CO_2 klases	Pēc EURO klasifikācijas
Austrija	Nē	Jā	Jā	Nē
Bulgārija	Jā	Jā	Nē	Jā
Čehija	Jā	Jā	Nē	Nē
Dānija	Nē	Nē	Jā	Nē
Polija	Jā	Nē	Nē	Jā
Slovākija	Jā	Jā	Nē	Jā
Slovēnija	Nē	Jā	Jā	Jā
Vācija	Jā	Jā	Nē	Nē
Īpatsvars, kas diferencē	**62,5%**	**75%**	**37,5%**	**50%**

Avoti: Attiecīgo valstu atbildīgo iestāžu publicētā informācija par aktuālajām infrastruktūras komponenšu likmēm 2025. gadā

Jāņem vērā, ka salīdzinājumu ar Igaunijas un Lietuvas attālumā balstītas nodevas likmju apmēriem nav iespējams veikt Ziņojuma izstrādes brīdī. Kā norādīts 2025. gada 9. jūnija intervijā ar Igaunijas Klimata ministriju, Igaunija neplāno ieviest Sistēmu, savukārt Lietuvas, kur attālumā balstītas nodevas ieviešana pašlaik tiek veikta, likmju apmēri nav oficiāli apstiprināti.

Ņemot vērā satiksmes intensitātes datu pieejamību un Direktīvā norādīto, potenciālie attālumā balstītas nodevas likmju apmēri Latvijai diferencēti pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas un CO_2 emisiju klases. Tādējādi aprēķinātie likmju apmēri ir uzskatāmi kā vidējās vērtības dažādām transportlīdzekļu pēc asu skaita grupām un ES valstu prakse liecina, ka šādas diferenciācijas piemērošana Latvijai būtu izvērtējama. CO_2 emisiju klases ir noteiktas Direktīvas 7.ga pantā.[106] Ņemams vērā, ka EURO klasifikācija un CO_2 emisiju klases nav tieši salīdzināmas (EURO klasifikācija atspoguļo gaisa piesārņojumu bet CO_2 emisiju klases atspoguļo CO_2 emisijas), taču EURO 0 līdz

[106] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

EURO VI, lielākoties, atbilstu CO_2 emisiju 1. klasei (piemēram, Direktīvas IIIc pielikumā EURO 0 līdz EURO VI attiecināts uz CO_2 emisiju 1. klasi). Attālumā balstītas nodevas likmju apmēru diferenciācijā piemēroti sekojošie pieņēmumi:

- Atbilstoši 8.1. Izvērtētie Sistēmas veidi un parametri norādītajam, attālumā balstītas nodevas likmes sastāv no infrastruktūras lietošanas maksu komponentes, kā arī atbilstoši Direktīvas 7.ca pantam – lielas noslodzes transportlīdzekļiem (kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām) no maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radīta gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu komponentes;

- Lai diferencētu attālumā balstītas nodevas likmes pēc transportlīdzekļu pilnas masas kategorijas, transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām CO_2 emisiju 1. klases likme piemērota 50% apmērā no transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 12 tonnām CO_2 emisiju 1. klases likmes, savukārt transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām piemēroti 33,3% no virs 12 tonnu transportlīdzekļu likmes;

- Atbilstoši Direktīvas 7.ga. pantā norādītajam, attālumā balstītas nodevas likmju lielas noslodzes transportlīdzekļiem diferenciācijai pēc emisiju klasēm piemērots vidējais iespējamais samazinājums, kur CO_2 emisiju 2. klasei piemērota likme 90% apmērā no CO_2 emisiju 1. klases likmes, 3. klasei 77,5% apmērā, 4. klasei (mazemisiju transportlīdzekļiem) 60% apmērā un 5. klasei (bezemisiju transportlīdzekļiem) 37,5% apmērā; [107, 108]

- Savukārt atbilstoši Direktīvas VII pielikumā norādītajam, attālumā balstītas nodevas likmju mazas noslodzes transportlīdzekļiem diferenciācijai pēc emisiju klasēm piemērots vidējais iespējamais samazinājums, kur CO_2 emisiju 2. klasei piemērota likme 90% apmērā no CO_2 emisiju 1. klases likmes, 3. klasei 80% apmērā, 4. klasei (mazemisiju transportlīdzekļiem) 70% apmērā un 5. klasei (bezemisiju transportlīdzekļiem) 30% apmērā.

Ņemot vērā, ka Direktīvas 7.ca pants paredz no 2026. gada 25. marta saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu piemērot maksas par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem, attālumā balstītas nodevas likmēs kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām iekļauta maksu par ārējām izmaksām attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa radītām izmaksām. Jāņem vērā, ka gaisa piesārņojuma un trokšņa ārējo izmaksu komponentes diferenciācija ir veicama pēc EURO klasifikācijas, tostarp diferencējot starp piepilsētas[109] un starppilsētu[110] teritorijām. Detalizētas likmes dalījumā pēc kravas transportlīdzekļa pilnas masas vai asu skaita, EURO klases un teritorijas veida ir norādītas Direktīvas IIIb pielikumā. Lai nodrošinātu vienotu potenciālo ieņēmumu aprēķinu, 28. Tabulā norādītas indikatīvas

[107] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite
[108] Direktīvā paredzētais samazinājumu diferenciācijai pēc CO_2 emisiju klasēm intervāls ir 5% līdz 15% samazinājums 2. klasei, 15% līdz 30% 3. klasei, 30% līdz 50% 4. klasei un 50% līdz 75% 5. klasei.
[109] Atbilstoši Direktīvai, Piepilsētas teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir no 150 līdz 900 iedzīvotājiem uz vienu km^2 (vidējais iedzīvotāju blīvums 300 iedzīvotāji/km^2).
[110] Atbilstoši Direktīvai, Starppilsētu teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir mazāks par 150 iedzīvotājiem uz vienu km^2.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

vidējās ārējo izmaksu komponentes likmes kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām un virs 12 tonnām attiecībā pret CO_2 emisiju klasēm. Uz CO_2 emisiju 1. klasi ir attiecinātas EURO III līdz EURO VI transportlīdzekļu likmju vidējās vērtības, savukārt uz CO_2 emisiju 2. un 3. klasi ir attiecinātas EURO VI likmes. Ņemot vērā ierobežoto autoceļu tīklu par kura lietošanu piemērojama nodeva un vienlaicīgi tā teritorijā vidējais iedzīvotāju blīvums sasniedz 300 iedzīvotājus uz km^2, atspoguļotas tikai starppilsētu likmes. Tādējādi, norādītās likmes ir indikatīvas un, ieviešot nodevu, būtu jāveic to diferenciācija pēc EURO klasēm un teritorijas (skatīt 28. Tabulu).

28. Tabula: Maksas par ārējām izmaksām attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa radītām izmaksām indikatīvas attālumā balstītas nodevas likmes, balstoties uz Direktīvas IIIb pielikumā noteiktajām likmēm

Emisiju klase	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
CO_2 emisiju 1. klase	€0,026	€0,047
CO_2 emisiju 2. klase	€0,005	€0,008
CO_2 emisiju 3. klase	€0,005	€0,008
Mazemisiju transportlīdzeklis	€0,003	€0,003
Bezemisiju transportlīdzeklis	€0,003	€0,003
Vidēji	**€0,023**	**€0,042**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite un LVC sniegto informāciju

8.4.1. Izmaksu scenārijs – attālumā balstīta nodeva atbilstoši Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam paredzētajām investīcijām, autoceļu uzturēšanas izmaksām un GNSS izmaksām

Šajā scenārijā iekļauta infrastruktūras lietošanas maksu komponente un ārējo izmaksu komponente – aprēķins veikts par 2030.-2039. gadu. Likmes veidotas pieņemot, ka uz šo laika posmu attiecināmas visas Stratēģijā paredzētās investīcijas līdz 2040. gadam. No tā izriet, ka Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam (turpmāk – Stratēģija 2040)[111] paredzētās investīcijas, ko būtu iespējams attiecināt uz nodevas likmēm, izmaksas būtu 1 578,0 milj. EUR, autoceļu uzturēšanas izmaksas būtu 149,4 milj. EUR un GNSS izmaksas būtu 44,5 milj. EUR, kopā veidojot 1 771,9 milj. EUR izmaksas 10 gadu periodā (skatīt 29. Tabulu).

29. Tabula: Autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājam nodeva, paredzamās infrastruktūras uzturēšanas un attīstības izmaksas

Izmaksu pozīcija	Izmaksas (EUR)
Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas	**€1 578 000 000**
Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve	€227 100 000
Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve	€104 300 000
Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Bauskas apvedceļa līdz Lietuvas robežai pārbūve par divbrauktuvju autoceļu	€122 500 000

[111] Par valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Izmaksu pozīcija	Izmaksas (EUR)
Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Rīgas apvedceļa līdz P137 pārbūve, otras brauktuves izbūve	€22 000 000
Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve	€259 000 000
Autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve	€412 900 000
Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve	€430 200 000
Autoceļu uzturēšanas 10 gadu izmaksas	**€149 400 000**
Kopā	**€1 727 400 000**
GNSS kopējās 10 gadu izmaksas	**€44 498 940**
Kopējās 10 gadu izmaksas	**€1 771 898 940**

Avoti: KPMG analīze, LVC sniegtā informācija

Tā rezultātā, lai 10 gadu posmā segtu aprēķinātās izmaksas, kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām būtu, potenciāli, jāpiemēro vidēji 0,096 EUR likme uz kilometru, kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām vidēji 0,143 EUR likme uz kilometru un kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām vidēji 0,287 EUR likme uz kilometru. Piemērojot arī ārējo izmaksu komponenti, likme 3-3,5 tonnu transportlīdzekļiem paliek nemainīga, taču 3,5-12 tonnu transportlīdzekļiem tā pieaug līdz 0,166 EUR uz kilometru un virs 12 tonnu transportlīdzekļiem līdz 0,329 EUR uz kilometru (skatīt 30. Tabulu).

30. Tabula: Izmaksu scenārija nodevas potenciālās likmes pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas un CO_2 emisiju klases, EUR uz kilometru

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
CO_2 emisiju 1. klase	€0,099	€0,149	€0,297
CO_2 emisiju 2. klase	€0,089	€0,134	€0,267
CO_2 emisiju 3. klase	€0,079	€0,115	€0,230
Mazemisiju transportlīdzeklis	€0,069	€0,089	€0,178
Bezemisiju transportlīdzeklis	€0,030	€0,056	€0,111
Vidēji infrastruktūras likme	**€0,096**	**€0,143**	**€0,287**
Vidējā ārējo izmaksu likme	**€0,000**	**€0,023**	**€0,042**
Vidējā kopējā likme	**€0,096**	**€0,166**	**€0,329**

Avoti: KPMG analīze

Direktīvas 9. panta 2. punkts paredz ieņēmumu no ārējo izmaksu komponentes izmantošanu transporta ilgtspējas veicināšanai, kas ietvertu sekojošos pasākumus:

a) Veicinātu cenu efektīvu noteikšanu;

b) Rašanās vietā mazinātu autotransporta radīto piesārņojumu;

c) Rašanās vietā mazinātu autotransporta radītā piesārņojuma sekas;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

d) Uzlabotu transportlīdzekļu parametrus no CO_2 emisiju apjoma un enerģijas izmantojuma viedokļa;

e) Transporta lietotājiem attīstītu alternatīvu infrastruktūru un/vai palielinātu esošo jaudu;

f) Atbalstītu Eiropas transporta tīklu;

g) Optimizētu loģistiku;

h) Uzlabotu ceļu satiksmes drošību;

i) Nodrošinātu drošas stāvvietas.

Stratēģija 2040 tvērums būtu potenciāli attiecināms uz vairākiem no augstāk norādītajiem pasākumiem (piemēram, E, F un H). Tā rezultātā Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas būtu iespējams attiecināt uz infrastruktūras un ārējo izmaksu komponentes kopējo likmi, ļaujot infrastruktūras komponentes likmes izmaksu scenārijā samazināt par aptuveni 10% visām transportlīdzekļu kategorijām (no vidēji 0,096 EUR uz 0,085 EUR līdz 3,5 tonnām, no 0,143 EUR uz 0,128 EUR 3,5 līdz 12 tonnām un no 0,287 EUR uz 0,256 EUR virs 12 tonnām) (skatīt 31. Tabulu).

31. Tabula: Izmaksu scenārija nodevas potenciālās likmes pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas un CO_2 emisiju klases, attiecinot izmaksas arī uz ārējo izmaksu komponenti, EUR uz kilometru

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
CO_2 emisiju 1. klase	€0,088	€0,133	€0,265
CO_2 emisiju 2. klase	€0,080	€0,119	€0,239
CO_2 emisiju 3. klase	€0,071	€0,103	€0,205
Mazemisiju transportlīdzeklis	€0,062	€0,080	€0,159
Bezemisiju transportlīdzeklis	€0,027	€0,050	€0,099
Vidēji infrastruktūras likme	**€0,085**	**€0,128**	**€0,256**
Vidējā ārējo izmaksu likme	**€0,000**	**€0,023**	**€0,042**
Vidējā kopējā likme	**€0,085**	**€0,151**	**€0,298**

Avoti: KPMG analīze

Turpmāk "izmaksu scenārijs" norāda uz situāciju, kur Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas tiek attiecinātas tikai uz infrastruktūras komponenti, taču "izmaksu scenārijs (alternatīva)" attiecina investīcijas arī uz ārējo izmaksu komponenti.

8.4.2. ES likmju scenārijs – attālumā balstīta nodeva atbilstoši ES vidējām likmēm

ES likmju scenārijā potenciālie attālumā balstītas nodevas likmju apmēri veidoti pēc ES valstu – Austrijas, Bulgārijas, Čehijas, Dānijas, Polijas, Slovākijas, Slovēnijas un Vācijas –, vidējām likmēm 2025. gadā transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām un virs 12 tonnām. Lai ES valstu vidējās likmes pielīdzinātu Latvijas ekonomiskajai situācijai un iedzīvotāju pirktspējai, veikts likmju pārrēķins, piemērojot tām katras

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

attiecīgās valsts IKP uz iedzīvotāju attiecību pret Latviju pēc pirktspējas standarta (skatīt 32. Tabulu).

32. Tabula: Infrastruktūras lietošanas maksas likmes ES valstīs un Latvijai piemērojamas vidējās likmes

Valsts	3,5-12t	>12t	IKP uz iedzīvotāju attiecība pret Latviju pēc pirktspējas standarta	3,5-12t	>12t
Austrija	€0,205		1,634	€0,125	
Slovēnija	€0,143		1,282	€0,112	
Čehija	€0,020	€0,070	1,282	€0,016	€0,055
Polija	€0,085	€0,109	1,113	€0,077	€0,098
Ungārija	€0,187		1,085	€0,173	
Dānija	N/A	€0,039	1,803	N/A	€0,022
Bulgārija	€0,045	€0,178	0,930	€0,048	€0,191
Vācija	€0,059	€0,140	1,620	€0,036	€0,086
Slovākija	€0,097	€0,217	1,056	€0,092	€0,206
Vidēji	**€0,105**	**€0,143**	**N/A**	**€0,085**	**€0,119**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz attiecīgo valstu atbildīgo iestāžu publicēto informāciju par aktuālajām infrastruktūras komponenšu likmēm 2025. gadā; Eurostat – GDP per capita in PPS: Saite

Tā rezultātā, Latvijai piemērota ES vidējā infrastruktūras lietošanas maksas likme transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 12 tonnām, potenciāli, būtu 0,118 EUR un transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām – 0,085 EUR. Savukārt transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām piemērota 1/3 no virs 12 tonnu likmes jeb 0,039 EUR, ņemot vērā, ka citās ES valstīs nodeva mazas noslodzes transportlīdzekļiem netiek piemērota. Piemērojot ārējo izmaksu komponenti, likme 3,5-12 tonnu transportlīdzekļiem pieaug līdz 0,108 EUR uz kilometru un virs 12 tonnu transportlīdzekļiem līdz 0,160 EUR uz kilometru (skatīt 33. Tabulu).

33. Tabula: ES likmju scenārija nodevas potenciālās likmes pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas un CO_2 emisiju klases, EUR uz kilometru

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
CO_2 emisiju 1. klase	€0,041	€0,088	€0,122
CO_2 emisiju 2. klase	€0,037	€0,079	€0,110
CO_2 emisiju 3. klase	€0,033	€0,068	€0,095
Mazemisiju transportlīdzeklis	€0,028	€0,053	€0,073
Bezemisiju transportlīdzeklis	€0,012	€0,033	€0,046
Vidēji infrastruktūras likme	**€0,039**	**€0,085**	**€0,118**
Vidējā ārējo izmaksu likme	**€0,000**	**€0,023**	**€0,042**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Emisiju klase	3-3,5 tonnas	3,5-12 tonnas	Virs 12 tonnām
Vidējā kopējā likme	€0,039	€0,108	€0,160

Avoti: KPMG analīze

8.4.3. Esošās nodevas scenārijs – laikā balstīta nodeva atbilstoši indeksētām 2026. un 2027. gada likmēm

Esošās nodevas scenārijs balstīts uz paredzamajām laikā balstītās nodevas 2026. gada likmēm un iespējamajām izmaiņām 2027. gada likmēs[112] (skatīt 34. Tabulu), tādējādi atspoguļojot esošās nodevas Sistēmas saglabāšanu. Balstoties uz Direktīva norādīto, 2026. un 2027. gada vinjetes likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI). ES 2015.-2024. gada vidējās ikgadējās SPCI izmaiņas bija aptuveni 2,7% gadā, pēc kā ik 2 gadu likmju indeksācija veikta ar 5,4% SPCI izmaiņu pieņēmumu. Tādējādi, ņemot vērā, ka arī 2027. gadā paredzamas izmaiņas nodevas likmēs, indeksācija veikta 2029., 2031., 2033., 2035., 2037. un 2039. gadā.

34. Tabula: Laikā balstītas autoceļu lietošanas nodevas likmes Latvijā 2026. gadā un paredzamās izmaiņas 2027. gadā, EUR

Autoceļu lietošanas nodevas likmes (EUR)					
Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	**1 dienas likme**	**7 dienu likme**	**30 dienu (mēneša) likme**	**270 dienu (9 mēnešu) likme**	**Gada likme**
Transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3001 kg līdz 3500 kg (2026 → 2027)					
EURO 0, I, II	€10 → €12	€25 → €31	€50 → €63	€377 → €520	€510 → €630
EURO III	€8 → €11	€18 → €27	€36 → €54	€274 → €445	€370 → €540
EURO IV, V, EEV	€6 → €9	€15 → €22	€30 → €45	€229 → €370	€310 → €450
EURO VI un mazāk piesārņojošs	€5 → €7	€12 → €18	€25 → €36	€192 → €300	€260 → €360
Bezemisiju	€3 → €0	€7 → €0	€14 → €0	€115 → €0	€155 → €0
Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu no 3501 kg līdz 12 000 kg					
EURO 0, I, II	€17	€43	€87	€720	€870
EURO III	€14	€37	€74	€610	€740
EURO IV, V, EEV	€12	€30	€61	€505	€610
EURO VI un mazāk piesārņojošs	€10	€24	€48	€400	€480
Bezemisiju	€0	€0	€0	€0	€0
Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu no 12 001 kg					
Asu skaits – 2 un 3 asis					
EURO 0, I, II	€29	€73	€145	€1 200	€1 450
EURO III	€24	€60	€120	€990	€1 200

[112] Satiksmes ministrija – Kravas automašīnām līdz 3500 kg nodevas cena 2026. gadā nepaaugstinās; papildu atvieglojumi zemniekiem, daudzbērnu ģimenēm un reemigrantiem: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Autoceļu lietošanas nodevas likmes (EUR)					
Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	**1 dienas likme**	**7 dienu likme**	**30 dienu (mēneša) likme**	**270 dienu (9 mēnešu) likme**	**Gada likme**
EURO IV, V, EEV	€19	€47	€95	€790	€950
EURO VI un mazāk piesārņojošs	€14	€35	€70	€580	€700
Bezemisiju	€0	€0	€0	€0	€0
Asu skaits – 4 un vairāk asis					
EURO 0, I, II	€46	€115	€230	€1 990	€2 300
EURO III	€38	€95	€190	€1 570	€1 900
EURO IV, V, EEV	€30	€75	€150	€1 240	€1 500
EURO VI un mazāk piesārņojošs	€22	€55	€110	€910	€1 100
Bezemisiju	€0	€0	€0	€0	€0

Avoti: Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

8.4.4. Maksimālo lietošanas maksu scenārijs – laikā balstīta nodeva atbilstoši Direktīvā noteiktajām maksimālajām likmēm

Maksimālo lietošanas maksu scenārijs balstīts uz Direktīvas II pielikumā un pēcāk Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī publicētajā Direktīvas pielikumu aktualizācijā norādīto maksimālo lietošanas maksu summu (jeb laikā balstītas nodevas likmēm), tādējādi atspoguļojot augstākās iespējamās likmes un ieņēmumus ar laikā balstītu nodevu (skatīt 35. Tabulu). Līdzīgi kā esošās nodevas scenārijā, 2025. gada vinjetes likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI), piemērojot ES 2015.-2024. gadam atbilstošās 5,4% SPCI 2 gadu izmaiņas. Tādējādi indeksācija veikta 2027., 2029., 2031., 2033., 2035., 2037. un 2039. gadā. Maksimālās likmes piemērotas sākot ar 2027. gadu.

35. Tabula: Direktīvā noteikto maksimālo lietošanas maksu 2025. gada indeksētās summas, EUR

Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	Līdz 3 asīm	4 un vairāk asis
EURO 0	€2 198	€3 685
EURO I	€1 911	€3 190
EURO II	€1 653	€2 770
EURO III	€1 437	€2 399
EURO IV	€1 251	€2 086
EURO V	€1 088	€1 813
EURO VI	€990	€1 649

Avoti: Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis – Update of Annexes II, IIIb and IIIc to Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council with respect to applicable euro values in accordance with Article 10a of that Directive: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8.5. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas kopējie ienākumi

Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas kopējie ienākumi balstīti uz scenāriju, kurā tiek ieviesta attālumā balstīta nodeva ar GNSS risinājumu vai saglabāta laikā balstīta nodeva, un aprēķini veikti, sākot ar 2030. gadu. Ieņēmumu aprēķins modelēts atbilstoši plānotajam autoceļu tīklam, par kura lietošanu piemērota nodeva, attiecinot nodevu uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām.

8.5.1. Potenciālo autoceļu lietošanas nodevas kopējo ienākumu aprēķina metodoloģija

Potenciālie ienākumi aprēķināti katram no identificētajiem potenciālajiem autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēriem (skatīt 8.4. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri):

— **Izmaksu scenārijs**

Iekļauta infrastruktūras komponente un ārējo izmaksu komponente. Aprēķins veikts par 2030.-2039. gadu. Likmes veidotas, pieņemot, ka uz šo laika posmu attiecināmas visas Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas līdz 2040. gadam, kā arī autoceļu uzturēšanas izmaksas un GNSS sistēmas izmaksas.

— **ES likmju scenārijs**

Iekļauta infrastruktūras komponente un ārējo izmaksu komponente. Aprēķins veikts par 2030.-2039. gadu. Likmes veidotas pēc ES valstu vidējām infrastruktūras komponentes likmēm.

— **Esošās nodevas scenārijs**

Aprēķins veikts par esošo laikā balstīto nodevu (vinjeti) 2030.-2039. gadam. Plānotās 2026. gada vinjetes likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI). Papildus, lai ņemtu vērā izmaiņas transportlīdzekļu sadalījumā starp EURO kategorijām, veikta ikgadēja negatīva 1% korekcija ieņēmumiem.

— **Maksimālo lietošanas maksu scenārijs**

Aprēķins veikts par laikā balstīto nodevu (vinjeti) 2030.-2039. gadam, piemērojot Direktīvā noteiktās maksimālās lietošanas maksas. Direktīvā noteiktās maksimālās likmes indeksētas ik pēc 2 gadiem pēc ES saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI) 5,4% apmērā. Papildus, lai ņemtu vērā izmaiņas transportlīdzekļu sadalījumā starp EURO kategorijām, veikta ikgadēja negatīva 1% korekcija ieņēmumiem.

Lai noteiktu potenciālos ienākumus attālumā balstītai nodevai ar GNSS risinājumu, veikta aplēse par kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām gadā nobrauktajiem kilometriem paredzamajā autoceļu tīklā, par kura lietošanu tiktu piemērota nodeva. Balstoties uz LVC sniegtajiem datiem par satiksmes intensitāti dažādām kravas transportlīdzekļu kategorijām uz valsts galveno un reģionālo autoceļu posmiem 2025.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

gadā, kā arī ņemot vērā 2024. un 2025. gadā nopirkto vinješu datus, veikti šādi pieņēmumi, lai aprēķinātu 2025. gada nobraukumu katrai pilnas masas kategorijai pēc reģistrācijas valsts:

- Balstoties uz satiksmes intensitātes datiem, kopējais kravas transportlīdzekļu nobraukums uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, 2025. gadā bija 1 173,6 milj. km. To starpā, 306,0 milj. km attiecināmi uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 tonnām. Tādējādi, kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām nobraukums uz attiecīgā autoceļu tīkla 2025. gadā bija 867,6 milj. km;

- Balstoties uz pārdoto vinješu skaitu un vinješu sadalījumu pēc to darbības ilguma un transportlīdzekļa reģistrācijas valsts, veikts pieņēmums, ka lielas noslodzes kravas transportlīdzekļu (pilna masa virs 3,5 tonnām) nobraukums veido 65% no kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām nobraukuma;

- No tā izriet, ka kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām nobraukums uz attiecīgā autoceļu tīkla 2025. gadā bija 303,7 milj. km. Balstoties uz pārdoto vinješu datiem, pieņemts, ka ārzemēs reģistrētu kravas transportlīdzekļu nobraukums veido 10% no šīs kategorijas nobraukuma;

- Balstoties uz vinješu datiem, pieņemts, ka ārzemju transportlīdzekļi veido 38% no lielas noslodzes transportlīdzekļu kilometriem. Tāpat pēc vinješu datiem veikts pieņēmums, ka ārzemēs reģistrēti kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām nobraukums veido 1,5% no ārzemēs reģistrēto augstas noslodzes kravas transportlīdzekļu nobraukuma uz attiecīgā tīkla (98,5% virs 12 tonnām). Starp Latvijā reģistrētiem augstas noslodzes kravas transportlīdzekļiem 3,5 līdz 12 tonnu kategorija veido 12,0% (88,0% virs 12 tonnām).

Balstoties uz aplēsēm, 2025. gadā uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērota nodeva, Latvijā un ārvalstīs reģistrēti kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām nobrauca 303,7 milj. kilometru, 3,5 līdz 12 tonnām 45,2 milj. kilometru un virs 12 tonnām 518,8 milj. kilometru, kopā veidojot 867,6 milj. kilometru (skatīt 36. Tabulu).

36. Tabula: Kravas transportlīdzekļu aplēstie nobrauktie kilometri 2025. gadā uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva, dalījumā pēc pilnas masas un reģistrācijas valsts, milj. km

Transportlīdzekļu kategorijas	Kilometri gadā (milj., 2025)	Īpatsvars no kopējā nobraukuma, %
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām	**303,7**	**25,9%**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	273,3	23,3%
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	30,4	2,6%
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām	**45,2**	**3,8%**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	42,0	3,6%

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Transportlīdzekļu kategorijas	Kilometri gadā (milj., 2025)	Īpatsvars no kopējā nobraukuma, %
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	3,2	0,3%
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 tonnām	**518,8**	**44,2%**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	307,7	26,2%
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	211,1	18,0%
Transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas nodeva, kopā	**867,6**	**73,9%**
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām	**306,0**	**26,1%**
Kopā	**1 173,6**	**100,0%**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz LVC un SM sniegtajiem datiem

2025. gadā nobraukto kilometru aplēses izvērstas līdz 2039. gadam, piemērojot pieņēmumu, ka nobraukto kilometru skaits 14 gados pieaugs par 21% (15% 10 gados). Tā rezultātā, 2030. gadā kopā tiktu nobraukti 932,7 milj. kilometru un 2039. gadā 1 049,8 milj. kilometru.

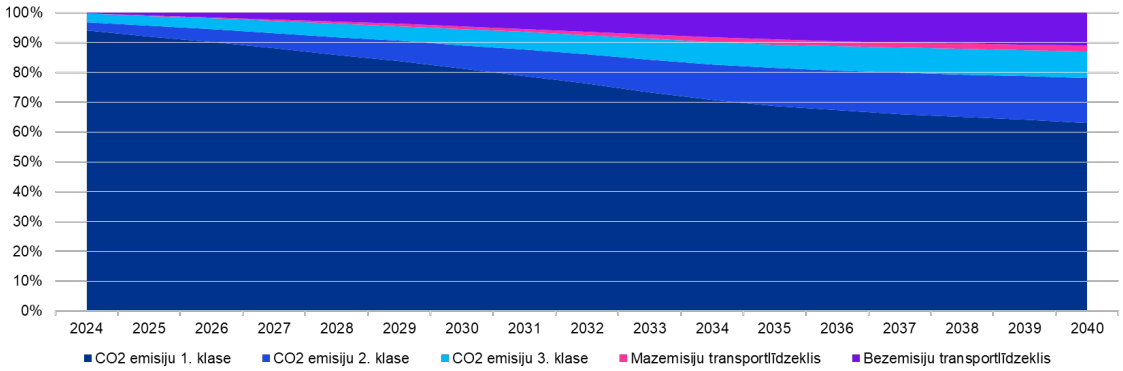
Aprēķinā diferencētas likmes pēc CO_2 emisiju klasēm, lai ņemtu vērā iespējamās klašu sadalījuma izmaiņas. Balstoties uz Latvijas kravas transportlīdzekļu sadalījumu EURO klasēs 2024. gadā, datiem par sadalījumu citās Eiropas valstīs,[113] kravas transportlīdzekļu vidējo vecumu Latvijā un citās Eiropas valstīs[114,115] un LVC sniegto informāciju par elektrisko transportlīdzekļu autoparka izmaiņu prognozēm, izstrādāti pieņēmumi par Latvijā un ārvalstīs reģistrētu kravas transportlīdzekļu sadalījuma pēc CO_2 emisiju klasēm attīstību līdz 2040. gadam.

2024. gadā 94% no Latvijā reģistrētiem kravas transportlīdzekļiem atbilst CO_2 emisiju 1. klasei, 2,8% 2. klasei, 3% 3. klasei un 0,1% gan mazemisiju, gan bezemisiju transportlīdzekļiem. Līdz 2035. gadam CO_2 emisiju 1. klases īpatsvars samazinātos līdz 69%, savukārt 2. klases pieaugtu līdz 13%, 3. klases līdz 8%, mazemisiju transportlīdzekļu līdz 2% un bezemisiju transportlīdzekļu līdz 9%. Savukārt līdz 2040. gadam CO_2 emisiju 1. klases īpatsvars samazinātos līdz 63%, savukārt 2. klases pieaugtu līdz 15%, 3. klases līdz 9%, mazemisiju transportlīdzekļu līdz 2% un bezemisiju transportlīdzekļu līdz 11% (skatīt 26. Attēlu).

[113] KmToll – Statistics for the scheme: Saite
[114] ACEA – Vehicles on European roads: Saite
[115] Eurostat – Road freight transport by vehicle characteristics: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

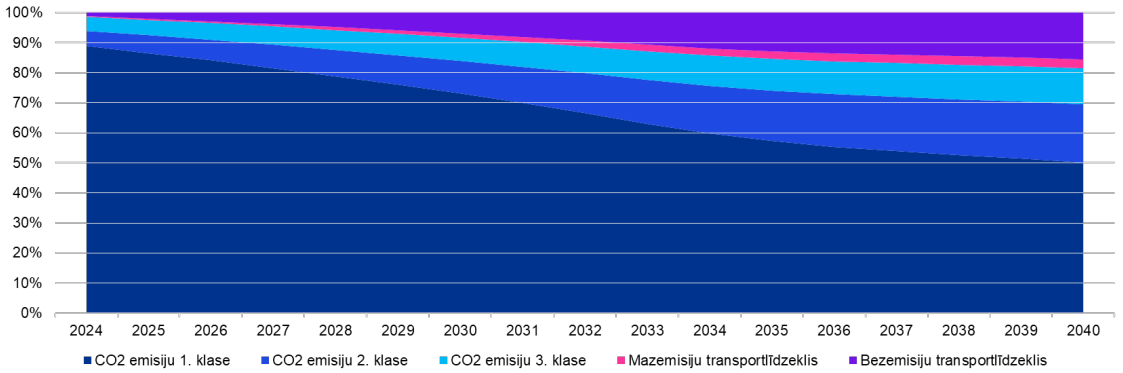
26. Attēls: Latvijā reģistrētu kravas transportlīdzekļu sadalījuma pēc CO_2 emisiju klasēm attīstības līdz 2040. gadam pieņēmums, %



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz LVC sniegto informāciju, KmToll – Statistics for the scheme: Saite, ACEA – Vehicles on European roads: Saite un Eurostat – Road freight transport by vehicle characteristics: Saite

2024. gadā 89% no ārzemēs reģistrētiem kravas transportlīdzekļiem atbilst CO_2 emisiju 1. klasei, 4,7% 2. klasei, 5% 3. klasei, 0,3% mazemisiju transportlīdzekļiem un 1% bezemisiju transportlīdzekļiem. Līdz 2035. gadam CO_2 emisiju 1. klases īpatsvars samazinātos līdz 57%, savukārt 2. klases pieaugtu līdz 17%, 3. klases līdz 11%, mazemisiju transportlīdzekļu līdz 2% un bezemisiju transportlīdzekļu līdz 13%. Savukārt līdz 2040. gadam CO_2 emisiju 1. klases īpatsvars samazinātos līdz 50%, savukārt 2. klases pieaugtu līdz 20%, 3. klases līdz 12%, mazemisiju transportlīdzekļu līdz 3% un bezemisiju transportlīdzekļu līdz 16% (skatīt 27. Attēlu).

27. Attēls: Ārzemēs reģistrētu kravas transportlīdzekļu sadalījuma pēc CO_2 emisiju klasēm attīstības līdz 2040. gadam pieņēmums, %



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz LVC sniegto informāciju, KmToll – Statistics for the scheme: Saite, ACEA – Vehicles on European roads: Saite un Eurostat – Road freight transport by vehicle characteristics: Saite

Piemērs ārzemju transportlīdzekļu sadalījumam CO_2 emisiju klasēs ir balstīts uz statistiku par Dānijas attālumā balstītas nodevas darbību 2025. gadā[116], kur CO_2 emisiju 1. klase sastādīja 84% no kravas transportlīdzekļu nobrauktajiem km, savukārt 2. klase 5%, 3. klase 9%, 4. klase 0,4% un 5. klase 1%. Ņemot vērā transportlīdzekļu vecuma

[116] KmToll – Statistics for the scheme: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

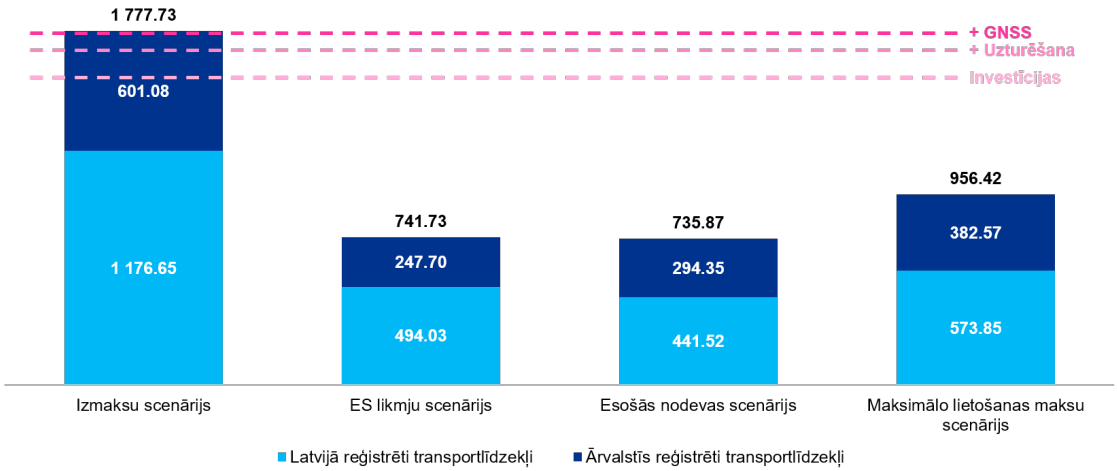
grupu struktūru un vidējo vecumu Dānijā, Latvijā un Latvijas kaimiņvalstīs[117] (t.sk. Lietuvā, Igaunijā un Polijā),[118,119] veikts pieņēmums, ka ārzemēs reģistrētu kravas transportlīdzekļu, kas pārvietojas pa Latvijas autoceļiem, sadalījums CO_2 emisiju klasēs būtu pietuvināts sadalījumam Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem.

Lai ieņēmumu aprēķinā ņemtu vērā iespējamus ieņēmumu samazinājumus saistībā ar transportlīdzekļiem, kas izvairās no nodevas maksāšanas, un samazinājumu kravas transportlīdzekļu satiksmes intensitātē uz autoceļiem, par kuru lietošanu piemērojama nodeva, aprēķinam piemērota 10% gala ieņēmumu samazinājuma korekcija.

8.5.2. Potenciālie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos

Balstoties uz augstāk aprakstīto pieeju, veikta aplēse par potenciālajiem ieņēmumiem katrā scenārijā. Ņemot vērā, ka izmaksu scenārija infrastruktūras komponentes likmes veidotas, lai segtu 2030.-2039. gada izmaksas, tajā 10 gadu periodā tiek kopā radīti 1 777,7 milj. EUR infrastruktūras komponentes ieņēmumos, no kā 1 176,7 milj. EUR attiecināmi uz Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem un 601,1 milj. EUR uz ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem. Secināms, ka nevienā no pārējiem scenārijiem nebūtu iespējams sasniegt Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām nepieciešamo ieņēmumu apjomu, tostarp piemērojot indeksētas Direktīvā noteiktās maksimālās lietošanas maksas, kur 10 gadu ieņēmumi būtu 956,4 milj. EUR (573,9 milj. EUR no Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem un 382,6 milj. EUR no ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem) (skatīt 28. Attēlu).

28. Attēls: Potenciālie 2030.-2039. gada kopējie ieņēmumi no infrastruktūras komponentes dažādos likmju scenārijos salīdzinājumā ar nepieciešamo līmeni investīciju, autoceļu uzturēšanas un GNSS izmaksu segšanai, milj. EUR



Avoti: KPMG analīze

[117] Latviešu literārās valodas vārdnīca – kaimiņvalsts: Saite
[118] ACEA – Vehicles on European roads: Saite
[119] Eurostat – Road freight transport by vehicle characteristics: Saite

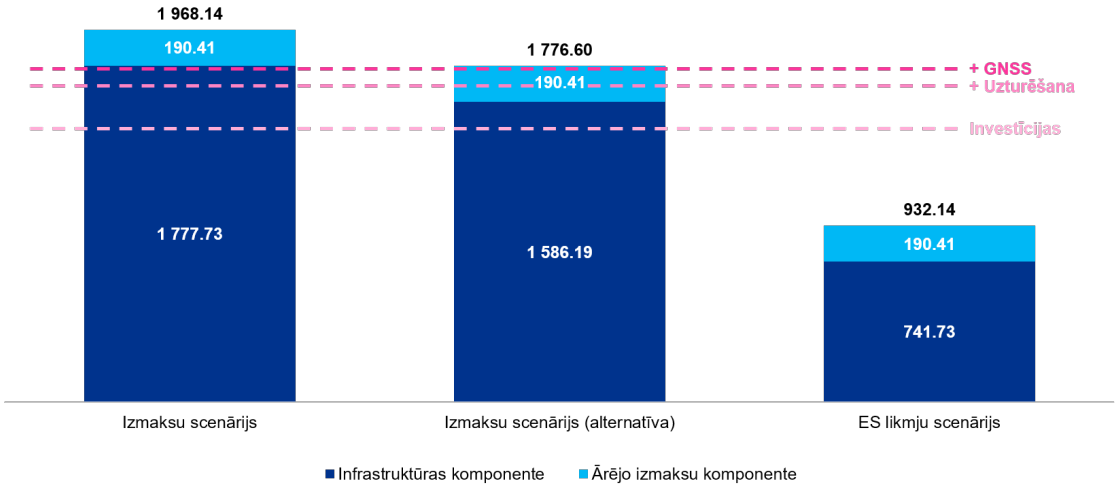
© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Ņemot vērā, ka izmaksu scenārijā gala lietotājiem augsto likmju dēļ tiktu piemērots augstāks nodevu slogs un tam, potenciāli, būtu ievērojama negatīva ietekme uz transporta un loģistikas sektoru (un tādējādi, arī uz citām nozarēm un sabiedrību), secināms, ka investīcijām nepieciešamos ieņēmumus nebūtu pamatojami un racionāli iespējams sasniegt gan ar laikā balstītas nodevas, gan ar attālumā balstītas nodevas infrastruktūras komponentes ieņēmumiem 10 gadu laikā.

Vērtējot kopējos 10 gadu ieņēmumus ES likmju scenārijā, kur ieņēmumi sasniegtu 741,7 milj. EUR, un esošās nodevas scenārijā, kur ieņēmumi sasniegtu 735,9 milj. EUR, secināms, ka indeksēta esošā nodeva būtu pielīdzināma pašreizējām attālumā balstītas nodevas likmēm ES (neveicot esošās nodevas indeksāciju, tās kopējie ieņēmumi būtu zemāki par ES likmju scenāriju) (skatīt 5. Attēlu).

Ietverot ārējo izmaksu komponenti attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma izmaksām, 2030.-2039. gada kopējie ieņēmumi pieaugtu par 190,4 milj. EUR, izmaksu scenārijā sasniedzot 1 968,1 milj. EUR, izmaksu scenārijā, kur investīcijas attiecinātas arī pret ārējo izmaksu komponenti (attēlā "Izmaksu scenārijs (alternatīva)"), 1 776,6 milj. EUR un ES likmju scenārijā 932,1 milj. EUR (skatīt 29. Attēlu).

29. Attēls: Attālumā balstītas nodevas potenciālie kopējie ieņēmumi 2030.-2039. gadā, ietverot ārējo izmaksu komponenti

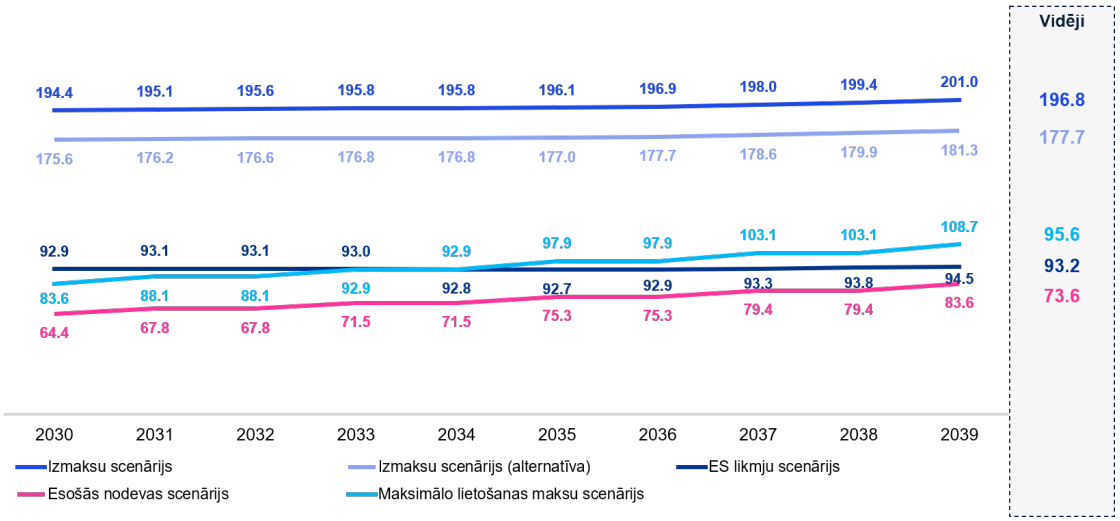


* "Izmaksu scenārijs (alternatīva)" norāda uz ieņēmumiem gadījumā, kur Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas tiek attiecinātas uz infrastruktūras komponentes un ārējo izmaksu komponentes kopējo likmi
Avoti: KPMG analīze

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Potenciālie ikgadējie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos, ietverot ārējo izmaksu komponenti, norāda, ka es likmju scenārijs būtu vidusceļš starp esošās nodevas un maksimālo lietošanas maksu scenārijiem (skatīt 30. Attēlu).

30. Attēls: Potenciālie ikgadējie un vidējie ikgadējie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos 2030.-2039. gadā, milj. EUR



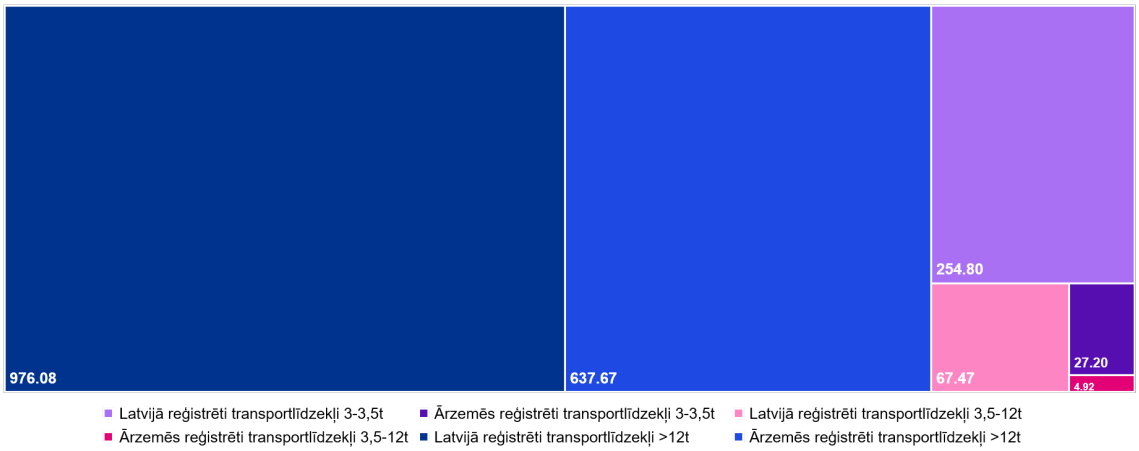
* "Izmaksu scenārijs (alternatīva)" norāda uz ieņēmumiem gadījumā, kur Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas tiek attiecinātas uz infrastruktūras komponentes un ārējo izmaksu komponentes kopējo likmi
Avoti: KPMG analīze

Vērtējot izmaksu scenāriju (iekļaujot ārējo izmaksu komponenti, taču attiecinot Stratēģija 2040 investīcijas tikai uz infrastruktūras komponenti) detalizētāk – ieņēmumus dalījumā pēc transportlīdzekļu pilnas masas kategorijas un reģistrācijas valsts –, būtiskāko pienesumu nodrošinātu Latvijā reģistrēti kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 tonnām – 976,1 milj. EUR 10 gadu posmā jeb 49,6% no kopējiem ieņēmumiem. Tam sekotu ārzemēs reģistrēti kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 tonnām ar 637,7 milj. EUR jeb 32,4%, virs 12 tonnu kategorijai kopā sastādot 82,0%. Starp kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām, kas kopā veidoja 3,7%, Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi sastādīja 3,4% jeb 67,5 milj. EUR, savukārt ārzemju – 0,3% jeb 4,9 milj. EUR. No 3 līdz 3,5 tonnām 12,9% jeb 254,8 milj. EUR veidoja Latvijā

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

reģistrēti transportlīdzekļi un 1,4% jeb 27,2 milj. EUR ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi, kopā sastādot 14,3% (skatīt 31. Attēlu).

31. Attēls: 2030.-2039. gada kopējo ieņēmumu sadalījums izmaksu scenārijā pēc transportlīdzekļa pilnas masas kategorijas un reģistrācijas valsts, milj. EUR



Avoti: KPMG analīze

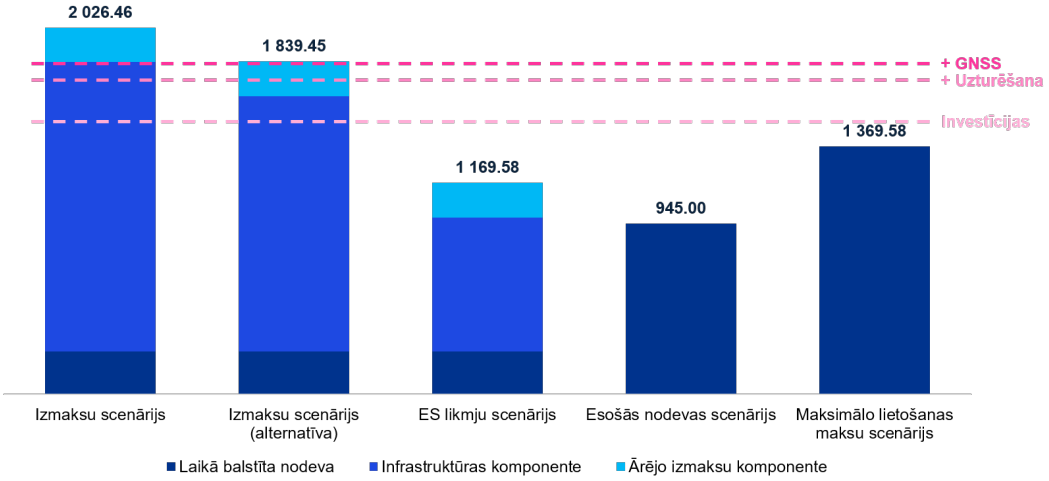
Kā norādīts augstāk, tikai izmaksu scenārijā 10 gadu ieņēmumi sasniedz nepieciešamo līmeni, lai segtu visas izmaksas. Lai izvērtētu iespējas gūt nepieciešamos ieņēmumus ilgākā laika posmā, ietverti potenciālie laikā balstītas nodevas ieņēmumi 2026.-2029. gadā, attiecinot tos pret Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām, 14 gadu autoceļu uzturēšanas izmaksām un 14 gadu GNSS izmaksām (kopā 1 833,9 milj. EUR 14 gadu periodā).

Šajā gadījumā izmaksu scenārija infrastruktūras komponentes likmes būtu iespējams samazināt līdz vidēji 0,086 EUR uz km kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām, 0,130 EUR uz kilometru 3,5-12 tonnām un 0,259 EUR uz kilometru virs 12 tonnām. Izmaksu scenārijā, kur investīcijas tiek attiecinātas arī uz ārējo izmaksu komponenti (attēlā "Izmaksu scenārijs (alternatīva)"), infrastruktūras komponentes likmes būtu iespējams samazināt līdz vidēji 0,076 EUR līdz 3,5 tonnām, vidēji 0,114 EUR 3,5-12 tonnām un vidēji 0,229 EUR virs 12 tonnām. Taču arī šādi nodevu slogi gala lietotājiem būtu vērtējami kā pārmērīgi. ES likmju scenārijā kopējie ieņēmumi sasniegtu 1 169,6 milj. EUR un esošās nodevas scenārijā 945,0 milj. EUR, savukārt maksimālo lietošanas maksu scenārijā 1 369,6 milj. EUR, norādot, ka arī ilgākā laika posmā

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

nepieciešamos ieņēmumus nebūtu iespējams sasniegt bez pārmērīga nodevu sloga piemērošanas (skatīt 32. Attēlu).

32. Attēls: Potenciālie 2026.-2039. gada kopējie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos salīdzinājumā ar nepieciešamo līmeni investīciju, autoceļu uzturēšanas un GNSS izmaksu segšanai, ieņēmumos ietverot 2026-2029. gada indeksētos esošās nodevas ieņēmumus, milj. EUR



* Izmaksu scenārijs (alternatīva)" norāda uz ieņēmumiem gadījumā, kur Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas tiek attiecinātas uz infrastruktūras komponentes un ārējo izmaksu komponentes kopējo likmi
Avoti: KPMG analīze

Analizējot potenciālos ieņēmumus dažādos nodevas likmju scenārijos secināms, ka visu Stratēģija 2040 paredzēto investīciju attiecināšana pilnā apmērā uz gala lietotājiem caur autoceļu lietošanas nodevām līdz 2039. gadam radītu pārmērīgu nodevu slogu un nebūtu pamatojama, kā rezultātā būtu nepieciešams izvērtēt alternatīvu (zemāku) nodevu likmju struktūru (piemēram, finansējot investīcijas ar aizdevumu un veicot aizdevuma atmaksu no nodevas ieņēmumiem ilgākā laika posmā (šāds scenārijs augstā līmenī analizēts 13.1.6.1. Potenciālās likmes un ieņēmumi attālumā balstīta nodevas ar GNSS scenārijā)).

Potenciālie ieņēmumi liecina, ka esošās laikā balstītas nodevas likmes aptuveni atbilstu ES vidējam attālumā balstītas nodevas likmju līmenim. Tāpat secināms, ka attālumā balstītas nodevas sistēmas ieviešanai Latvijā nebūtu būtiska ietekme uz gala lietotāju izmaksām, ja tās tiek vienmērīgi segtas ilgākā laika posmā – GNSS izmaksu iekļaušana kopējās izmaksās palielina nodevu slogu par vidēji 4,5 milj. EUR gadā (pielīdzināms 6,9% pieaugumam gala lietotāju izmaksām 2030. gadā pret esošās nodevas scenāriju). Ievērojamākā ietekme uz gala lietotāju samaksāto nodevu slogu ir uz nodevas likmēm attiecinātajām autoceļu infrastruktūras un attīstības investīcijām – būtiskāko atšķirību starp izmaksu un esošās nodevas scenārijiem veido uz nodevu attiecinātās autoceļu investīcijas, nevis izvēlētais sistēmas veids. Lai gan Sistēmas ietekme uz gala lietotāju izmaksām nav tik ievērojama kā attiecināto autoceļu investīciju ietekme, Sistēmas ieviešana palielinātu gala lietotāju nodevu slogu (it īpaši ņemot vērā 21,7 milj. EUR ieviešanas izmaksas).

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8.6. Sistēmas pārvaldības modelis

Lai identificētu Sistēmas ieviešanai Latvijā piemērojamo pārvaldības modeli, salīdzināti divi iespējamie pārvaldības modeļu veidi – centralizēts pārvaldības modelis un decentralizēts pārvaldības modelis. Efektīva pārvaldība un skaidrs lomu un atbildību sadalījums ir nepieciešams, lai spētu operatīvi un laikā ieviest Sistēmu, kā arī nodrošināt tās darbību. Pārvaldības modeļu salīdzinājuma ietvaros aprakstītas katrā modeļa veidā paredzamās lomas un atbildības, tostarp norādot specifiskas iesaistītās puses, identificēti ieguvumi katram modeļa veidam un veikts būtiskāko pārvaldības aspektu salīdzinājums.

8.6.1. Centralizēts pārvaldības modelis

Veidojot Sistēmas pārvaldības modeli pēc centralizētās pieejas paredzams, ka galvenā loma Sistēmas pārvaldībā būtu LVC, nodrošinot vairākas lomas. Šāds modelis ir piemērots, piemēram, Dānijā[120] un Beļģijā.[121] Potenciālā centralizētajā Sistēmas pārvaldības modelī būtu paredzamas sekojošās lomas un to atbildības:

- **IT sistēmas piegādātājs** – Sistēmas izstrāde un uzturēšana, kā arī atbilstības EETS nodrošināšana (funkciju nodošanai nepieciešama iepirkuma procedūra);
- **EETS piegādātāji** – nodevas iekasēšana un EETS OBE nodrošināšana, atbilstības EETS nodrošināšana un EETS klientu apkalpošana (funkciju nodošanai nepieciešama piesaiste un akreditācija);
- **Sistēmas īpašnieks** – likuma izpildes nodrošināšana, likmju piemērošana un līgumsaistību uzraudzība. **Lomu pilda LVC**;
- **Maksājumu vadība** – rēķinu izrakstīšana, maksājumu apstrāde un klientu apkalpošana. **Lomu pilda LVC**;
- **Tehnisko līdzekļu pārvaldītājs** – tehnisko līdzekļu uzstādīšanas un uzturēšanas līgumu vadība, kā arī tehnisko līdzekļu izvietošanas un izmantošanas koordinēšana un līgumsaistību vadība. **Lomu pilda LVC**;
- **Politika un likmes** – Sistēmas ieviešanas un pārvaldības politikas izstrāde un atjaunošana, nodevas likmju noteikšana, politikas analīze un izvērtēšana, kā arī budžeta plānošana un finansējuma piesaiste. **Lomu pilda SM**;
- **Datu apstrādātājs** – transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra datu pieejamības nodrošināšana un pieejamības EUCARIS nodrošināšana. **Lomu pilda CSDD un IeM**;

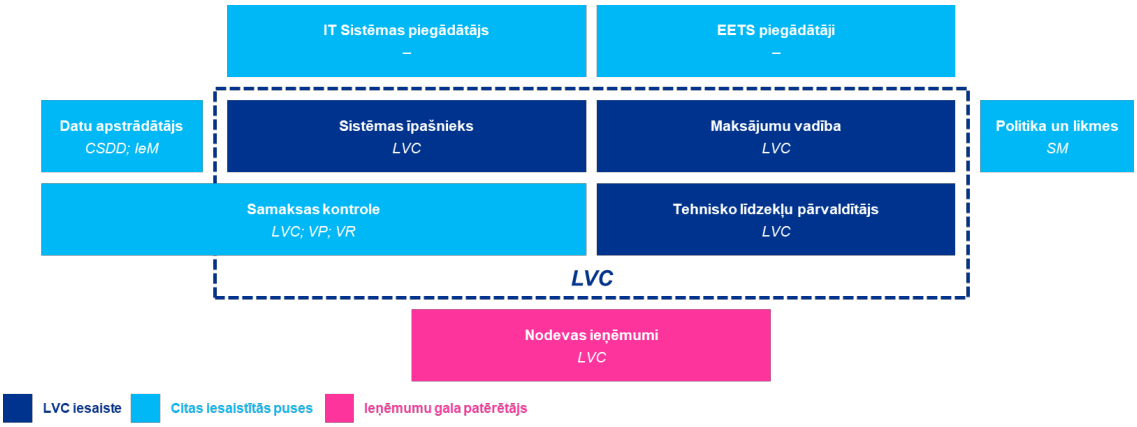
[120] KmToll – European Electronic Toll Service (EETS) at the Danish Kilometer Tolling Scheme: Saite
[121] Viapass – About Viapass: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Samaksas kontrole** – nodevas samaksas kontrole ar tehniskajiem līdzekļiem un nodevas samaksas kontrole uz ceļiem atbilstoši darbības vadlīnijām, kā arī administratīvo sodu piemērošana. **Lomu pilda LVC, VP un VR**.

Papildus norādāms, ka nodevas ieņēmumu gala patērētājs būtu LVC (skatīt 33. Attēlu).

33. Attēls: Attālumā balstītas nodevas Sistēmas centralizēta pārvaldības modeļa struktūra



Avoti: KPMG analīze

Salīdzinot attālumā balstītas nodevas Sistēmas pārvaldības modelī paredzamo iesaistīto pušu funkciju un uzdevumu sadalījumu ar esošo sadalījumu, identificējams, ka būtiskākās izmaiņas būtu IT sistēmas piegādātāja un EETS piegādātāju iesaiste, LVC funkciju paplašināšana un CSDD funkciju samazināšana (skatīt 37. Tabulu).

37. Tabula: Attālumā balstītas nodevas Sistēmā iesaistīto pušu funkciju un uzdevumu izvērtējums un salīdzinājums ar esošo sadalījumu

	SM	LVC	CSDD	VP	VR	VID	IeM	ITS pieg.	EETS pieg.
Politikas	X								
Regulējošā	X	X							
Koordinācijas		X							
Pārraudzības		X	X	X	X				
Pakalpojumu		X	X			X			X
Atbalsta		X	X	X			X	X	X

X Loma saglabāta X Jauna loma X Loma zaudēta

Avoti: KPMG analīze

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Identificēti šādi ieguvumi, piemērojot centralizētu pārvaldības modeli:

— **Augstāka kontrole un pārskatāmība**: Lielākā daļa galveno funkciju (datu apstrāde, maksājumu vadība, tehnisko līdzekļu pārvaldība) tiek veikta LVC, kas nodrošina vienotu pārraudzību un procesu izpildi;

— **Vienots klientu serviss un maksājumu process**: Visu maksājumu administrēšanu un klientu apkalpošanas eskalēto pretenziju apstrādi nodrošina viena iesaistītā puse (LVC), kas mazina fragmentāciju un uzlabo lietotāju pieredzi;

— **Mazāka koordinācija un vienkāršota līgumu vadība**: Centralizētajā modelī paredzams mazāks iesaistīto pušu skaits, kā rezultātā samazinās koordinācijas riski un administratīvais slogs;

— **Vienots tehnisko līdzekļu pārvaldības centrs**: Tehnisko līdzekļu uzstādīšana, uzturēšana un kontrole notiek caur vienu institūciju (LVC), kas ļauj efektīvāk plānot un uzturēt kontroli par sistēmas darbību.

Identificēti šādi riski, piemērojot centralizētu pārvaldības modeli:

— **Privātuma riski**: Pārkāpumi apdraud plašāku valsts datu kopu un sabiedrības uztvere var būt negatīvāka par centralizētu uzglabāšanu.

8.6.2. Decentralizēts pārvaldības modelis

Decentralizētā modeļa vizuālā struktūra būtiski nemainās salīdzinājumā ar centralizēto modeli, jo izmaiņas attiecas galvenokārt uz funkciju sadalījumu starp iesaistītajām pusēm. Atšķirībā no centralizētās pieejas, kur lielākā daļa operatīvo funkciju tiek veikta LVC, decentralizētā modelī būtiskas sistēmas darbības tiktu nodotas ārējiem pakalpojumu sniedzējiem.

Decentralizētā pārvaldības modelī **datu apstrādes un nodevas aprēķina funkcija** tiktu nodalīta no LVC. Transportlīdzekļu GNSS dati (iegūti no OBE vai EETS pakalpojumu sniedzējiem) netiktu apstrādāti centrālā sistēmā, lai veiktu nodevas aprēķinus. Nodevas aprēķināšanu veiktu EETS pakalpojumu sniedzēji decentralizēti, un tie pārskaitītu LVC tikai attiecīgo iekasētās nodevas daļu kā sistēmas turētājam. Šāds pārvaldības modelis ir piemērots Polijā [122] un ir plānots ieviešanai 2026. gadā Nīderlandē. [123]

Papildus šim modelim pastāv arī otrs decentralizētās pārvaldības variants, kurā tiktu izveidots atsevišķs uzņēmums ārpus LVC. Šis uzņēmums pārņemtu gandrīz visas operatīvās funkcijas – nodevas iekasēšanu, maksājumu administrēšanu, klientu apkalpošanu, kā arī IT uzturēšanu un tehnisko līdzekļu pārvaldību. Šādā modelī jaunais sistēmas turētājs kļūst par centrālo pakalpojumu izpildītāju, bet LVC saglabātu tikai regulējošās un koordinācijas funkcijas, kā arī tehnisko līdzekļu uzraudzību un kontroles funkcijas pār nodevas izpildi. Operacionālā sistēmas pārvaldība tiek pilnībā nodalīta no

[122] Krajowa Administracja Skarbowa – EETS Domain Statement: Saite
[123] Ministry of Infrastructure and Water Management – EETS Domain Statement Heavy Goods Vehicle Charge: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

LVC. Šāds modelis ir piemērots Čehijā, kur privāts uzņēmums *CzechToll s.r.o.* iepirkuma kārtībā no 2020. gada nodrošina pilnu nodevas sistēmas pārvaldību.[124]

Riska faktori decentralizētā modelī ir šādi:

1. **Samazināta kontrole pār datu kvalitāti un drošību**

   Datu apstrādi veic vairāki tirgus dalībnieki (EETS piegādātāji), kas palielina sadrumstalotību un koordinācijas prasības starp iesaistītajām pusēm. Tas ietver arī papildu līgumu vadību un savstarpējās atbilstības uzraudzību. Maksājumu vadība tiktu nodota EETS pārziņā, kas var radīt atšķirīgas pieejas maksājumu aprēķiniem, atšķirīgus strīdu risināšanas mehānismus.

2. **Maksājumu vadības fragmentācija**

   Tā kā maksājumu aprēķinus un apkalpošanu veiktu EETS pakalpojumu sniedzēji, var veidoties atšķirīgas pieejas maksājumu aprēķiniem, kā arī atšķirīgi strīdu risināšanas mehānismi. Tas var radīt neviendabīgu klientu pieredzi.

Identificēti šādi ieguvumi, piemērojot decentralizētu pārvaldības modeli:

— **Tehniski vienkāršāka sistēmas ieviešana**: GNSS datu apstrādi, maršruta noteikšanu un nodevas apmēra aprēķinu veiktu ārējās puses (EETS piegādāji), kas nozīmē, ka LVC centrāli ieviestajai sistēmai nebūtu jānodrošina šīs spējas;

— **Samazināti datu privātuma riski**: Visu sistēmas lietotāju maršrutu dati netiktu iegūti, glabāti un apstrādāti vienuviet. LVC nebūtu tiešas mijiedarbības ar maršruta datiem, kas nozīmē, ka nav tiešas atbildības par to apstrādi;

— **Vienkāršota pretenziju apstrāde**: EETS piegādātāji būtu atbildīgi gan par datu ievākšanu, gan nodevas apmēra aprēķinu, balstoties uz tiem. Attiecīgi klienti, kam ir komerciālas attiecības ar EETS, varētu risināt visus pretenziju veidus (piemēram, neprecīzi ievākti dati, nepareizi veikts aprēķins) ar vienu iesaistīto pusi.

8.6.3. Centralizēta un decentralizēta pārvaldības modeļa salīdzinājums

Salīdzinot centralizētu un decentralizētu pārvaldības modeli, identificējamas 38. Tabulā norādītās būtiskās atšķirības galvenajos salīdzināmajos aspektos.

38. Tabula: Centralizēta un decentralizēta pārvaldības modeļa salīdzinājums

Salīdzināmais aspekts	Centralizēts pārvaldības modelis	Decentralizēts pārvaldības modelis
Galvenais sistēmas operators	LVC kā centrālā institūcija veiktu operatīvās un pārvaldības funkcijas (sistēmas īpašnieks, maksājumu vadība, tehnisko līdzekļu pārraudzība).	LVC saglabātu tikai regulējošās, uzraudzības un koordinācijas funkcijas, bet operatīvās funkcijas izpildītu EETS piegādātāji vai ārējs operators.
Datu apstrāde un nodevas aprēķins	Nodevas aprēķinu un datu apstrādi nodrošinātu centrālā LVC sistēma.	Nodevas aprēķinu veiktu EETS piegādātāji savās sistēmās. GNSS

[124] Czechtoll – Electronic toll system: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Salīdzināmais aspekts	Centralizēts pārvaldības modelis	Decentralizēts pārvaldības modelis
	Tas nodrošinātu augstu kontroli, procesa vienotību un datu kvalitāti.	dati netiktu apstrādāti centralizēti – tie tiktu pārvaldīti vairākās datu plūsmās. Palielinātos sadrumstalotība.
Maksājumu administrēšana	LVC nodrošinātu rēķinu izrakstīšanu, maksājumu apstrādi un klientu apkalpošanu kā vienotu pakalpojumu centru.	Maksājumu aprēķins un administrēšana notiktu pie vairākiem EETS piegādātājiem, radot atšķirīgus maksājumu un strīdu risināšanas mehānismus.
Tehnisko līdzekļu pārvaldība	LVC būtu atbildīgs par visu tehnisko līdzekļu izvietošanu, uzturēšanu un līgumu vadību.	Tehnisko līdzekļu pārvaldība var tikt nodota ārējam operatoram, savukārt LVC saglabātu uzraudzības funkciju.
Koordinācijas un sadarbības sarežģītība	Zemāka sarežģītība – mazāk iesaistīto pušu, skaidrs atbildību sadalījums un mazāk savstarpējo līgumsaistību.	Augstāka sarežģītība – vairāki tirgus dalībnieki, būtiska savstarpējās atbilstības uzraudzība un papildu līgumu vadība.
Datu kvalitātes un drošības kontrole	Vienots kontroles punkts nodrošinātu augstāku drošību un kvalitātes uzraudzību.	Kontrole ir sadalīta starp vairākiem piegādātājiem, radot riskus datu kvalitātei, drošībai un procesa vienotībai.
Administratīvais slogs	Zemāks – vienots process, mazāk iesaistīto pušu.	Augstāks – nepieciešama vairāku pakalpojumu sniedzēju uzraudzība un savstarpējā koordinācija.

Avoti: KPMG ekspertu analīze

Secināms, ka centralizēts pārvaldības modelis nodrošina vienotu sistēmas vadību, augstu kontroli pār datiem un maksājumiem, kā arī zemāku administratīvo slogu. Decentralizētais modelis rada lielāku koordinācijas sarežģītību, fragmentētus datu un maksājumu procesus, un samazina vienotu kvalitātes uzraudzību. Tā rezultātā, ieviešot Sistēmu Latvijā, ieteicams piemērot centralizētu pārvaldības modeli.

8.7. Datu privātuma risinājumu rekomendācijas

Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas pienākums saskaņā ar Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. un 3. pantu šobrīd ir piemērojams gan juridiskām personām, gan fiziskām personām, proti, kravas transportlīdzekļu, kuru pilna masa pārsniedz 3 000 kilogramus, kā arī kravas transportlīdzekļu sastāvu, kuru pilna masa pārsniedz 3 500 kilogramus, turētājiem, īpašniekiem vai pārvadātājiem. Transponējot Direktīvu tiek noteiktas prasības uz attālumā balstītu ceļu nodevas likmju noteikšanu.

Lai gan praksē transportlīdzekļu, uz kuru nodeva attiecas, izmantošana pārsvarā ir saistīta ar komercdarbību un juridiskām personām, nav izslēgti gadījumi, kuros nodevas maksāšanas pienākums attiecināms uz fiziskām personām. Turklāt arī situācijās, kad nodevas maksāšanas pienākums gulstas uz juridisku personu, attālumā balstītas ceļu nodevas (likumprojektā "Ceļu nodevas likums" apzīmēta un turpmāk nodaļā lietots – Infrastruktūras nodeva) ieviešana var ietvert transportlīdzekļu vadītāju kā fizisku personu netiešu iesaisti.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Līdz ar to, ceļu lietošanas nodevas administrēšana, īpaši infrastruktūras nodevas gadījumā, var ietvert fizisku personu personas datu apstrādi Vispārīgās datu aizsardzības regulas (turpmāk – VDAR) izpratnē, tostarp datu apstrādi, kas saistīta ar transportlīdzekļa identificēšanu, kā arī ar konkrētu transportlīdzekļa vadītāju vai lietotāju datiem.

Ja ceļu lietošanas nodevas sistēmas darbības ietvaros tiek apstrādāti personas dati, automātiski kļūst piemērojamas arī personas datu aizsardzības prasības. Tas nozīmē, ka jebkurai datu apstrādei jābūt balstītai uz skaidru tiesisko pamatu, jāievēro datu minimizācijas, nolūka ierobežojuma un samērīguma principi, kā arī jānodrošina datu subjektu tiesības.

8.7.1. Tiesiskais pamats datu apstrādei

Pirms jebkādas personas datu apstrādes uzsākšanas pārzinim ir jānodrošina datu apstrādes tiesiskais pamats saskaņā ar VDAR 6.pantu. Bez tiesiskā pamata apstrāde ir nelikumīga.

VDAR 6.pants paredz, ka dati drīkst tikt apstrādāti, ja apstrāde ir nepieciešama, lai izpildītu pārzinim piemērojamu **juridisku pienākumu**, kas tieši izriet no tiesību aktiem; ja apstrāde ir vajadzīga **līguma izpildei**; ja apstrāde tiek veikta, lai īstenotu uzdevumu **sabiedrības interesēs** vai pārzinim likumā piešķirtu oficiālu pilnvaru; vai ja datu subjekts ir sniedzis **piekrišanu** konkrētam nolūkam, un šī piekrišana ir brīvi dota, skaidra un viegli atsaucama. Tiesiskā pamata izvēle jāveic katram apstrādes procesam atsevišķi, nodrošinot, ka starp apstrādes mērķi un izvēlēto pamatu pastāv reāla un pamatota nepieciešamība.

Personas datu aizsardzība ceļu lietošanas nodevu iekasēšanas sistēmas ietvaros balstās uz Direktīvas 2019/520[125] 27. pantu, kā arī uz VDAR prasībām. Minētā direktīva paredz, ka personas datu apstrāde ir pieļaujama tikai konkrēti noteiktu nolūku ietvaros un tikai attiecībā uz tiem datiem, kas uzskaitīti Direktīvas 2019/520 I pielikumā, ievērojot datu minimizācijas un samērīguma principus. Direktīva 2019/520, saskaņā ar tās 32. pantu, ir transponēta Latvijas normatīvajā regulējumā, tostarp Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

Savukārt, Direktīva 2022/362, kas nosaka attālumā balstītās ceļu nodevas aprēķināšanu, nav pilnībā transponēta Latvijas normatīvajā regulējumā. 2025. gada 6. martā Ministru kabinets nosūtīja Saeimas Prezidijam Ministru kabineta sēdē atbalstīto Likumprojektu,[126] kurā tiek iekļautas Direktīvas 2022/362 prasības. Likumprojekts šobrīd atrodas Saeimā.

Jau šobrīd nodevas iekasēšanas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu Latvijā veic LVC (Autoceļu lietošanas nodevas likuma 5. panta pirmajā daļā noteikts, ka "Nodevu

[125] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ).
[126] Ceļu nodevu likuma likumprojekts: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

administrē valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija", Valsts ieņēmumu dienests un valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi"". Autoceļu lietošanas nodevas likuma 5. panta otrajā daļā noteikts, ka "Par nodevas iekasēšanas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu visā valsts teritorijā ir atbildīga valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" un valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija""), kā arī Likumprojektā paredzēts, ka LVC veic ceļu infrastruktūras nodevas[127] administrēšanu atbilstoši noslēgtam deleģēšanas līgumam ar SM.

Šajā situācijā būtu piemērojams VDAR 6. panta pirmās daļas e) apakšpunkts, kas nosaka, ka "*apstrāde ir vajadzīga, lai izpildītu uzdevumu, ko veic sabiedrības interesēs vai īstenojot pārzinim likumīgi piešķirtās oficiālās pilnvaras*", ņemot vērā, ka nodevu iekasēšanu nevar veikt jebkura juridiska persona vai iestāde, bet gan tikai tāda, kas pilnvarota.

Likumā jau šobrīd ir noteikts pienākums LVC veikt nodevas iekasēšanas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu, proti, **LVC ir likumā piešķirtas oficiālas pilnvaras veikt datu apstrādi, lai veiktu nodevu iekasēšanu**. Arī Likumprojektā skaidri tiek paredzēts LVC pienākums veikt infrastruktūras nodevas administrēšanu, t.sk. noteiktas konkrētas darbības, ko LVC veic (Likumprojekta 16. panta otrajā daļa).

Ņemot vērā, ka likumā noteikta pilnvara un Likumprojektā paredzētas pilnvaras LVC nodrošināt nodevas iekasēšanu, LVC kā pārzinim būtu datu aizsardzības dokumentos (piemēram, privātuma politikā) jānosaka tiesiskais pamats datu apstrādei nodevas iekasēšanas administrācijas procesā. Ja tiek pieņemt Likumprojekts, LVC ir atbilstoši nepieciešams precizēt iekšējo dokumentāciju, norādot konkrēto normatīvo aktu, kurā LVC tiek piešķirtas pilnvaras veikt datu apstrādi.

8.7.2. Apstrādes nolūks

Personas datu apstrāde ceļu lietošanas nodevas administrēšanas ietvaros ir pieļaujama tikai tad, ja apstrādes nolūks ir skaidri, konkrēti un leģitīmi noteikts. Šī prasība tieši izriet no VDAR 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta, kas nosaka, ka personas dati ir vācami konkrētiem, skaidriem un likumīgiem nolūkiem un turpmāk netiek apstrādāti ar šiem nolūkiem nesavietojamā veidā.

Tādējādi pirms infrastruktūras nodevas ieviešanas un ar to saistīto tehnisko risinājumu, tostarp OBE un EETS izmantošanas, datu pārzinim ir pienākums skaidri definēt personas datu apstrādes nolūkus, lai nodrošinātu, ka apstrāde ir ierobežota ar to, kas ir nepieciešams attiecīgo nolūku sasniegšanai, un atbilst VDAR noteiktajiem datu aizsardzības principiem.

Saskaņā ar Direktīvas 2019/520 27. pantu, personas datu apstrāde ir atļauta tikai konkrēti noteiktiem nolūkiem, kas izriet no Direktīvas 23., 24. un 25. panta, un tikai attiecībā uz tiem datiem, kas uzskaitīti Direktīvas 2019/520 I pielikumā. Šie nolūki ir šādi:

[127] Saskaņā ar Likumprojekta 1. panta 3.punktu ceļu infrastruktūras nodeva ir valsts nodeva, kas jāmaksā par valsts autoceļu infrastruktūras izmantošanu ar transportlīdzekli atkarībā no attāluma, kuru tas nobraucis, un no transportlīdzekļa veida, proti, attālumā balstīta ceļa nodeva.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— identificēt transportlīdzekli, kuram nav samaksāta ceļu lietošanas maksa; identificēt transportlīdzekļa īpašnieku vai turētāju vai citu atbildīgo personu; nodrošināt pārrobežu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, izmantojot automatizētu meklēšanu valsts transportlīdzekļu reģistros; noteikt, kurš ir atbildīgs par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu (23. pants);

— izvērtēt, vai uzsākt turpmākas procedūras saistībā ar ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu; informēt transportlīdzekļa īpašnieku, turētāju vai citu identificētu personu par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu; sniegt informāciju (par pārkāpuma būtību, vietu, datumu un laiku; piemērojamiem tiesību aktiem; iespējamām juridiskajām sekām un sankcijām; tiesībām pārsūdzēt un piekļūt informācijai); nodrošināt pamattiesību ievērošanu, tostarp informācijas sniegšanu saprotamā valodā (24. pants);

— nodot nepieciešamos datus ceļu lietošanas maksas iekasētājam, lai iegūtu pienākošos maksu; izbeigt procedūru pēc maksājuma veikšanas (25. pants).

Saskaņā ar Direktīvas 27. panta otrās daļas 2. punktu personas dati tiek izmantoti tikai šādiem nolūkiem:

— identificēt personas, ko tur aizdomās par neizpildītu pienākumu maksāt ceļu lietošanas maksas;

— nodrošināt, ka nodevu iekasētājs pilda savus pienākumus pret nodokļu iestādēm;

— identificēt transportlīdzekli un tā īpašnieku vai turētāju, attiecībā uz kuru konstatēta ceļu lietošanas maksas nemaksāšana.

Lai nodrošinātu atbilstību VDAR prasībām par apstrādes nolūku konkrētību, pārziņa izstrādātajā dokumentācijā skaidri jābūt uzskatītiem personas datu apstrādes nolūkiem infrastruktūras nodevas administrēšanas ietvaros. Šie nolūki ietver:

— infrastruktūras nodevas aprēķināšana un iekasēšana;

— nobrauktā attāluma verifikācija;

— CO_2 apmēra aprēķināšana;

— pārrobežu informācijas apmaiņa un izpildes nodrošināšana;

— sūdzību un strīdu izskatīšanas procedūru nodrošināšana.

Vienlaikus ir skaidri jāparedz, ka atsevišķu nolūku īstenošanai, tostarp nobrauktā attāluma noteikšanai un pārbaudei, personas dati var tikt apstrādāti, izmantojot infrastruktūras nodevas iekasēšanai paredzētos tehniskos risinājumus, tostarp OBE un EETS ietvaros ģenerētos lokalizācijas un attāluma datus.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Datu apstrādes nolūks ir jānosaka pārzinim, to aprakstot datu aizsardzības dokumentā, piemēram, privātuma politikā.

8.7.2.1. Datu nodošana otrreizējai izmantošanai

Personas datu nodošana no vienas valsts institūcijas citai infrastruktūras nodevas administrēšanas ietvaros var tikt kvalificēta kā datu turpmāka apstrāde (sekundārā izmantošana) VDAR izpratnē, ja saņēmējs datus izmanto nolūkiem, kas nav identiski sākotnējam datu vākšanas nolūkam. Atbilstoši VDAR 5. panta 1. punkta b) apakšpunktam šādai turpmākai apstrādei ir jābūt savietojamai ar sākotnēji noteikto nolūku vai arī tai jābūt balstītai uz atsevišķu, tiesību aktos skaidri noteiktu apstrādes nolūku un tiesisko pamatu.

Personas datu otrreizēja izmantošana (piemēram, nodošana Valsts policijai vai citām valsts institūcijām) ir pieļaujama tikai saskaņā ar Fizisko personu datu apstrādes likuma (turpmāk – FPDAL) 34. pantu un tikai šādos gadījumos:

— saskaņā ar normatīvajiem aktiem, kas ievieš Direktīvu (ES) 2016/680, ja apstrāde notiek krimināltiesību jomā;

— lai izmantotu datus administratīvajā vai civilajā tiesvedībā vai valsts institūciju amatpersonu darbībā, kas saistīta ar noziedzīgu nodarījumu novēršanu, izmeklēšanu vai kriminālsodu izpildi;

— lai novērstu tūlītēju būtisku sabiedriskās drošības apdraudējumu;

— ja datu subjekts devis piekrišanu datu apstrādei.

Tādējādi jebkura personas datu apstrāde ārpus sākotnēji noteiktajiem nolūkiem (piemēram, LVC ievākto datu nosūtīšanā Valsts policijai) ir jāizvērtē un jābalsta uz skaidru tiesisko pamatu, ievērojot VDAR un FPDAL prasības.

Ņemot vērā iepriekš norādīto par LVC ievākto datu nodošanu Valsts policijai vai CSDD, jāizvērtē, kurš no pamatiem datu nodošanai būtu piemērojams, pēc jaunās Sistēmas ieviešanas un pirms datu nodošanas uzsākšanas.

8.7.3. Apstrādājamo datu apjoms un kategorijas

Personas datu apstrāde infrastruktūras nodevas administrēšanas ietvaros ir stingri ierobežojama ar tiem datu veidiem un apjomu, kas ir nepieciešami konkrēto uzdevumu izpildei un noteikti tiesību aktos. Saskaņā ar Direktīvas 2019/520 I pielikumu, kā arī ievērojot datu minimizācijas principu, apstrādājamo datu kategorijas ir šādas:

— Dati par transportlīdzekli: reģistrācijas dalībvalsts, reģistrācijas numurs, šasijas numurs/VIN, marka, modelis, ES kategorijas kods, Euro emisiju klase, CO_2 emisiju

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

klase (fakultatīvs), reklasifikācijas datums (fakultatīvs),[128] CO_2 gramos uz tonnkilometru (g/tkm) (fakultatīvs),[129] transportlīdzekļa tehniski pieļaujamā maksimālā masa u.c.;

— Dati par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījumu: dalībvalsts, kurā nav samaksāta maksa, gadījuma atsauces datums un laiks, pozīcija, piezīmes;

— Dati par transportlīdzekļa turētājiem: uzvārds (uzņēmuma nosaukums), vārds, adrese, dzimums (pēc izvēles), dzimšanas datums, tiesību subjekts, dzimšanas vieta (pēc izvēles), identifikācijas numurs (pēc izvēles);

— Dati par transportlīdzekļa īpašniekiem: uzvārds (uzņēmuma nosaukums), vārds, adrese, dzimums (pēc izvēles), dzimšanas datums, tiesību subjekts, dzimšanas vieta (pēc izvēles), identifikācijas numurs (pēc izvēles).

Jāņem vērā, ka daļa no šiem datiem ir obligāti, bet daļa ir fakultatīvi. Piemēram, dzimums, dzimšanas vieta un identifikācijas numurs ir fakultatīvi. LVC kā pārzinim būtu jāizvērtē, vai šādu datu apstrāde ir nepieciešama konkrētā nolūka sasniegšanai. Ja šādu datu apstrāde nav pamatota vai nav samērīga, tos nedrīkst apstrādāt.

8.7.3.1. Fakultatīvo datu apstrāde

Veicot datu apstrādi, jāievēro personas datu apstrādes pamatprincipi, tostarp samērīguma princips. Personas dati var tikt apstrādāti tad, ja tie ir nepieciešami, lai sasniegtu likumā paredzētu mērķi un apstrādes apjoms nav plašāks nekā objektīvi nepieciešams. Attiecībā uz datu apstrādi, kas ietvertu dzimuma un dzimšanas vietas datu apstrādi, pirmšķietami, jāsecina, ka šādu datu apstrāde nav samērīga un nav nepieciešama mērķu sasniegšanai – administrēt infrastruktūras nodevas iekasēšanu.

Atbilstoši VDAR 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam personas dati ir **adekvāti, atbilstoši un ierobežoti līdz minimumam**, kas nepieciešams nolūkiem, kādos tie tiek apstrādāti. Šis princips prasa, lai katra apstrādājamā personas datu kategorija būtu objektīvi nepieciešama konkrētā, tiesiski noteiktā apstrādes nolūka sasniegšanai.

Infrastruktūras nodevas sistēmas ietvaros personas datu apstrādes galvenie nolūki ir infrastruktūras nodevas aprēķināšana, iekasēšana, uzraudzība un pārkāpumu izpildes nodrošināšana, tostarp pārrobežu informācijas apmaiņa. Šo nolūku īstenošanai izšķiroša nozīme ir transportlīdzekļa identifikācijai, tā tehniskajiem parametriem, nobrauktajam attālumam, kā arī transportlīdzekļa īpašnieka vai turētāja identificēšanai.

Personas dati par dzimumu un dzimšanas vietu nav saistīti ar:

[128] Saskaņā ar 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 (turpmāk – Direktīva 2022/362) 3.pantu, ar kuru izdara grozījumus Direktīvā 2019/520 CO2 emisiju klase, reklasifikācijas datums, CO2 gramos uz tonnkilometru, transportlīdzekļa tehniski pieļaujamā maksimālā masa papildināti I pielikumā
[129] Saskaņā ar Direktīvu 2022/362 3. pantu, ar kuru izdara grozījumus Direktīvā 2019/520

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— infrastruktūras nodevas aprēķināšanu;

— nobrauktā attāluma noteikšanu vai pārbaudi;

— infrastruktūras nodevas samaksas uzraudzību;

— administratīvā pārkāpuma konstatēšanu vai izpildes nodrošināšanu;

— pārrobežu informācijas apmaiņu Direktīvas 2019/520 izpratnē.

Minētie dati nesniedz papildu identifikācijas vērtību, kas nebūtu sasniedzama ar mazāka apjoma datiem (piemēram, vārdu, uzvārdu, adresi, transportlīdzekļa reģistrācijas numuru vai juridiskas personas identifikācijas datiem). Līdz ar to, dzimuma un dzimšanas vietas datu apstrāde šajā kontekstā, mūsuprāt, pirmšķietami nav nepieciešama nolūku sasniegšanai un rada nepamatotu personas datu apjoma palielināšanu.

Turklāt šādu datu apstrāde palielinātu risku personas pamattiesībām un brīvībām, jo īpaši ņemot vērā, ka infrastruktūras nodevas sistēma ietver sistemātisku datu vākšanu un apstrādi, kas jau pati par sevi prasa pastiprinātu samērīguma izvērtējumu.

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka personas datu par dzimumu un dzimšanas vietu apstrāde infrastruktūras nodevas sistēmas ietvaros, pirmšķietami, nebūtu atbilstoša VDAR 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktajam datu minimizācijas principam un līdz ar to nebūtu pieļaujama.

8.7.4. Datu glabāšanas termiņi

Direktīvas 2019/950 25. panta otrajā daļā noteikts, ka "Dalībvalstis nodrošina, ka atbildīgajam subjektam sniegtos datus izmanto tikai, lai iegūtu pienākošos ceļu lietošanas maksu, un tos datus nekavējoties dzēš pēc tam, kad ceļu lietošanas maksa ir samaksāta, vai – ja maksa joprojām netiek samaksāta – dalībvalsts noteiktā saprātīgā termiņā pēc datu nosūtīšanas".

LVC kā pārzinim būtu jānosaka datu glabāšanas termiņi atbilstoši nacionālajam regulējumam, ņemot vērā datu apstrādes nolūku un nepieciešamību. Dati nedrīkst tikt glabāti ilgāk, nekā tas ir nepieciešams konkrētā uzdevuma izpildei, un pēc tam tie ir jādzēš vai jāanonimizē.

8.7.5. Datu plūsmas un iesaistītās puses

8.7.5.1. Datu plūsmas

Ceļa nodevas sistēmā ir iesaistītas vairākas institūcijas un pakalpojumu sniedzēji, kuru sadarbība nodrošina infrastruktūras nodevas aprēķināšanu, kontroli un uzraudzību. Zemāk aprakstītas galvenās datu plūsmas un katras puses loma, kādas šobrīd ir paredzētas. Attīstoties un pilnveidojot Sistēmu, datu plūsmas un iesaistīto pušu lomas var mainīties.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Datu saņemšana no CSDD: LVC saņem no CSDD datus par transportlīdzekļa turētāju un transportlīdzekļa tehniskajiem parametriem. Saskaņā ar Likumprojekta 16. panta trešo daļu, LVC ir paredzēta iespēja piekļūt transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā un traktortehnikas un tās vadītāju valsts informatīvajā sistēmā ietvertajai informācijai.

Datu saņemšana no mērīšanas iekārtām (OBE): t.s. GNSS deklarācija - iekārtas veiktie mērījumi transportlīdzekļa maršruta noteikšanai (GNSS koordinātes, ātrums, virziens); Par transportlīdzekli iekārtā ievadītie dati (Reģistrācijas numurs; Pilnais svars; Asu skaits; Izmešu/Euro klase).

Datu nodošana: LVC uztur portālu, kurā pieejama informācija par transportlīdzekļiem, kas nav samaksājuši nodevu. Saskaņā ar Likumprojekta 16. panta otrās daļas 4. punktu LVC "izveido un uztur portālu, nodrošinot tā nepārtrauktu darbību un pieejamību tiešsaistes režīmā ceļu infrastruktūras nodevas maksātājiem, ceļu infrastruktūras nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējiem, Valsts ieņēmumu dienestam, Valsts policijai un Valsts robežsardzei".

8.7.5.2. Iesaistītās puses

Saskaņā ar VDAR, personas datu apstrādē ir iesaistītas šādas lomas:

— **Pārzinis**: LVC, Valsts policija un CSDD katrs savas kompetences ietvaros darbojas kā pārzinis.[130]

— **Apstrādātājs**: Par apstrādātājiem var tikt uzskatīti, piemēram, IT sistēmu uzturētāji, kameru un kontroles sistēmu nodrošinātāji, OBE/EETS operatori, ja tie apstrādā datus tikai pēc pārziņa norādījuma.[131]

— **Kopīgie pārziņi**: Ja divas vai vairākas puses kopīgi nosaka datu apstrādes nolūkus un līdzekļus, tās uzskatāmas par kopīgiem pārziņiem (VDAR 26. pants). Šādā gadījumā attiecības un atbildību sadalījums ir jānostiprina rakstveidā. Vadoties no 1.5.1p.sniegtā apraksta LVC un CSDD (informatīvās sistēmas uzturētājs) varētu tikt uzskatīti par kopīgiem pārziņiem.[132]

Pārziņa vai apstrādātāja statuss jānosaka katram apstrādes procesam atsevišķi, izvērtējot, kura puse faktiski nosaka datu apstrādes nolūkus, apjomu un līdzekļus.

[130] Saskaņā ar VDAR 4. panta 7. punktu "pārzinis" ir fiziska vai juridiska persona, publiska iestāde, aģentūra vai cita struktūra, kas viena pati vai kopīgi ar citām nosaka personas datu apstrādes nolūkus un līdzekļus; ja šādas apstrādes nolūkus un līdzekļus nosaka ar Savienības vai dalībvalsts tiesību aktiem, pārzini vai tā iecelšanas konkrētos kritērijus var paredzēt Savienības vai dalībvalsts tiesību aktos.
[131] Saskaņā ar VDAR 4. panta 8. punktu "apstrādātājs" ir fiziska vai juridiska persona, publiska iestāde, aģentūra vai cita struktūra, kura pārziņa vārdā apstrādā personas datus;
[132] VDAR 26. pants

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

8.7.5.3. Apstrādātāji

Likumprojekta 16. panta otrās daļas 6. punktā noteikts, ka LVC "slēdz līgumu ar ceļu infrastruktūras nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzēju, kā arī nodrošina līguma izpildes kontroli". Šis punkts uzliek LVC pienākumu slēgt līgumu ar EETS operatoriem.

Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) 2020/204[133] (turpmāk – Īstenošanas regula 2020/204) 5. apsvērumā ir noteikts, ka gadījumos, kad regulā paredzētie pasākumi ietver personas datu apstrādi, šāda apstrāde ir veicama saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem personas datu aizsardzības jomā, tostarp VDAR. Tajā pašā apsvērumā uzsvērts, ka EETS nodevu iekasētājiem ir sniedzami tikai tie klientu dati, kas ir minimāli nepieciešami pareizas EETS darbības nodrošināšanai.

Tomēr iespējami arī citi apstrādātāji, kurus LVC būtu nepieciešams iesaistīt šajā procesā. Tādi būtu, piemēram, kameru un kontroles sistēmu uzturētāji, IT sistēmas uzturētāji u.c., kas veic datu apstrādi, pamatojoties uz LVC norādījumiem.

Ar visiem apstrādātājiem ir jānoslēdz rakstveida līgums atbilstoši VDAR 28. panta prasībām, skaidri nosakot apstrādes apjomu, drošības prasības un atbildību.

Atbilstoši VDAR 28. pantam pārzinim ir pienākums nodrošināt, ka personas datu apstrādi tā vārdā veic tikai tādi apstrādātāji, kuri sniedz pietiekamas garantijas attiecībā uz atbilstošu tehnisko un organizatorisko pasākumu īstenošanu, lai nodrošinātu apstrādes atbilstību VDAR prasībām un aizsargātu datu subjektu tiesības.

Līgumā skaidri jānosaka personas datu apstrādes priekšmets un ilgums, apstrādes raksturs un nolūks, apstrādājamo personas datu veidi un datu subjektu kategorijas, kā arī pārziņa pienākumi un tiesības. Papildus līgumā jāparedz apstrādātāja pienākums apstrādāt personas datus tikai saskaņā ar pārziņa dokumentētām instrukcijām, nodrošināt personas datu konfidencialitāti, kā arī īstenot atbilstošus tehniskos un organizatoriskos drošības pasākumus, ņemot vērā apstrādes raksturu, apjomu un riskus datu subjektu tiesībām un brīvībām. Līgumā jānosaka arī nosacījumi apakšapstrādātāju piesaistei, pārziņa tiesības veikt auditus vai citus atbilstības pārbaudes pasākumus, kā arī pienākumi datu aizsardzības pārkāpumu gadījumā. Līgumā jānosaka arī citi noteikumi, kas izriet no VDAR 28. panta.

8.7.6. Riski

Nepārtraukta transportlīdzekļu pārvietošanās uzraudzība, īpaši izmantojot GNSS datus un videonovērošanu, rada paaugstinātu risku datu subjektu privātumam. Ja šie dati tiek sasaistīti ar nodevas iekasēšanas informāciju, būtiski pieaug arī profilēšanas, pārmērīgas uzraudzības un potenciālas ļaunprātīgas izmantošanas iespējas. Šis risks ir īpaši nozīmīgs attiecībā uz fiziskām personām, kuras var tikt identificētas pēc maršruta.

[133] Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/204 (2019. gada 28. novembris) par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju detalizētiem pienākumiem, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma apgabala paziņojuma minimālo saturu, elektroniskajām saskarnēm, prasībām attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un ar ko atceļ Lēmumu 2009/750/EK

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Nepieciešams veikt novērtējumu par ietekmi uz datu aizsardzību (NIDA), kā arī nodrošināt pietiekamu apstrādes caurskatāmību un datu subjektu informēšanu.

Pastāv riski, kas saistīti ar kameru datu koplietošanu starp LVC, Valsts policiju un CSDD. Šāda datu apmaiņa var radīt neatļautas piekļuves vai izmantošanas iespējas ārpus sākotnēji noteiktā mērķa, piemēram, ja dati tiek izmantoti ne tikai nodevas iekasēšanai, bet arī citiem nolūkiem. Ieviešot sistēmu nepieciešams apzināt, kāda veida piekļuve videonovērošanas kamerām ir katrai iesaistītajai pusei. Būtiski ir skaidri noteikt katras iesaistītās puses statusu, no kura izriet arī atbildība datu aizsardzības nodrošināšanai.

Ņemot vērā, ka ne minētajās direktīvās, ne nacionālajā regulējumā nav noteikti nosacījumi attiecībā uz datu glabāšanu, LVC kā pārzinim jāizvērtē, kāds ir ievākto datu glabāšanas termiņš, lai tiktu ievērots minimizācijas princips. Nepieciešams skaidri noteikt un ierobežot dažādu datu veidu glabāšanas termiņus. Īpaši būtiski ir nodrošināt, ka dati, kas nav nepieciešami nodevas administrēšanai, tiek anonimizēti, lai samazinātu ietekmi uz personas privātumu. Nepieciešams noteikt konkrētus glabāšanas termiņus datiem, kas tika apstrādāti.

Datu drošības jomā pastāv riski, kas saistīti ar iespējamiem datu pārkāpumiem, neatļautu piekļuvi vai kiberuzbrukumiem. Lai gan šādi riski pastāv jebkurā informācijas sistēmā, šajā gadījumā īpaši jāizvērtē, vai pastāv paaugstināta interese vai iespējas ļaunprātīgi izmantot šos datus. Ja tiek konstatēta paaugstināta riska pakāpe, jāievieš atbilstoši augstāki drošības standarti un incidentu pārvaldības procedūras.

8.7.7. Nosacījumi, ar kuriem ieviest Sistēmu

Lai Sistēmas ieviešana būtu atbilstoša datu aizsardzības prasībām, būtiski jau no paša sākuma nodrošināt privātuma aizsardzību ("privacy by design"), īpašu uzmanību pievēršot kameru datu apstrādei un tehniskajiem risinājumiem. Datu subjektiem ir jābūt skaidri informētiem par to, kādi dati tiek vākti, kā tie tiks apstrādāti un ar ko kopīgoti, turklāt privātuma politika jānodrošina arī angļu valodā.

Jānosaka konkrēti datu glabāšanas termiņi un, ja iespējams un nepieciešams, jāievieš datu anonimizācija. Vienlaikus jāievēro datu minimizācijas princips, apstrādājot tikai tos datus, kas ir absolūti nepieciešami nodevas administrēšanai.

Pirms sistēmas ieviešanas un arī pēc būtisku izmaiņu veikšanas tajā jāveic novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību, tostarp, jāveic risku analīze. Jāievēro arī attiecīgie starptautiskie standarti datu apmaiņai un drošībai, kā piemēram, ISO 27001.

Jānoslēdz vienošanās starp visām iesaistītajām pusēm (LVC, Valsts policija, CSDD, OBE/EETS operatori), nosakot datu koplietošanas kārtību, atbildību un lomu sadalījumu. Ieteicams izstrādāt arī iekšējās politikas un procedūras, kas nosaka datu apstrādes kārtību un nodrošina, ka datu subjekti var uzzināt par savu datu apstrādi un iestādes var demonstrēt atbilstību.

Saskaņā ar VDAR V nodaļu, personas datu nodošana ārpus ES vai EEZ ir pieļaujama tikai tad, ja tiek nodrošināts atbilstošs aizsardzības līmenis (piemēram, atbilstības

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

lēmums, standarta līguma klauzulas vai citi atbilstoši aizsardzības pasākumi). Lai izvairītos no juridiskās nenoteiktības un papildu riskiem datu subjektu tiesībām un brīvībām, apstrādes veikšana ES ir uzskatāma par ieteicamu.

Būtiski ir visus ar personas datu apstrādi saistītos apsvērumus, risku izvērtējumus un pieņemtos lēmumus pienācīgi dokumentēt. Šī prasība izriet no VDAR 5. panta 2. punkta, kas nosaka pārziņa atbildības principu.

8.7.8. Secinājumi

1 Ja Likumprojektā tiks noteikts LVC pilnvarojums veikt infrastruktūras nodevas administrēšanu, tad tiesiskais pamats datu apstrādei būtu VDAR 6. panta 1. punkta e) apakšpunkts, proti, datu apstrāde nepieciešama, lai izpildītu uzdevumu sabiedrības interesēs vai īstenotu pārzinim likumīgi piešķirtās oficiālās pilnvaras. Pārzinis ir LVC, kuram ir piešķirtas pilnvaras veikt infrastruktūras nodevas iekasēšanu.

2 LVC kā pārzinim jāizstrādā detalizēta iekšējā dokumentācija (piemēram, privātuma politika, datu apstrādes reģistrs), kurā jānorāda: tiesiskais pamats, apstrādes nolūks (var balstīties uz Direktīvas 2019/520 noteiktajiem nolūkiem), apstrādājamo datu kategorijas, datu glabāšanas termiņi, datu plūsmas un iesaistītās puses, datu subjektu tiesības.

3 Apstrādājamo personas datu grupas ir noteiktas Direktīvas 2019/520 I pielikumā un ir jāierobežo tikai ar tiem datiem, kas ir nepieciešami nodevas administrēšanai. Pārziņa iekšējā dokumentācijā jānorāda, vai fakultatīvo datu apstrāde tiks veikta un vai tā ir pamatota.

4 Pirms Sistēmas ieviešanas LVC jāveic novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību, kurā novērtēt iespējamos riskus uz fizisku personu tiesībām un brīvībām, kā arī uzskaitītu pasākumus, lai novērstu identificētos riskus, kas izrietētu no datu apstrādes. Šo novērtējumu iespējams veikt, kad ir skaidras datu plūsmas, iespējamie apstrādātāji un tehniskie risinājumi, kas tiks izmantoti.

5 Datu apmaiņa paredzēta ar Valsts policiju, CSDD, EETS/OBE nodrošinātājiem. EETS/OBE nodrošinātāji būs uzskatāmi par apstrādātājiem VDAR izpratnē. Tāpēc LVC jāveic apstrādātāju pienācīga izvēle, jānoslēdz rakstveida līgumi ar apstrādātājiem, skaidri nosakot apstrādes apjomu, drošības prasības un citus VDAR 28. pantā noteiktos nosacījumus. Jāizvērtē arī citu iespējamo apstrādātāju (piemēram, IT sistēmu uzturētāju, videokameru nodrošinātāju) iesaiste un jānodrošina līgumu atbilstība VDAR prasībām.

8.8. Risinājumi situācijām, kad GNSS darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama ierīce

Šajā apakšnodaļā apskatīti iespējamie alternatīvie risinājumi ceļu lietošanas nodevas aprēķinam un apmaksai gadījumos, kad GNSS sistēmas darbība ir traucēta vai OBE

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

ierīce autovadītājam nav pieejama vai ir bojāta. Tiek apskatīti ar šiem risinājumiem saistītie tehniskie un pārvaldības aspekti, kas ietekmē pakalpojuma un satiksmes uzraudzības procesa nepārtrauktību.

8.8.1. Nodevas priekšapmaksas veikšana portālā par konkrētu maršrutu

Primārais ieteiktais risinājums, lai nodrošinātu nepārtrauktu ceļu nodevas iekasēšanu gan situācijās, kad transportlīdzekļa OBE ierīce nedarbojas, gan gadījumos, ja GNSS signāls ir traucēts, ir paredzēt iespēju autovadītājam veikt nodevas priekšapmaksu tiešsaistes portālā.

Šis risinājums balstās uz maršruta iepriekšēju plānošanu tīmeklī bāzētā klienta darba vidē – autovadītājs vai pārvadātāja pārstāvis ievada paredzētā maršruta sākuma un gala punktus un transportlīdzekļa atribūtus, sistēma pēc maršruta plānošanas algoritmiem nosaka ieteikto maršrutu (iespējams, vairākus, balstoties uz dažādiem optimizācijas kritērijiem, piemēram, īsākais ceļš, īsākais laiks, optimālais izmešu apjoms, u.c.), un aprēķina paredzamo nodevu. Nodevas aprēķinam tiek izmantota identiska tarifu informācija un aprēķina algoritms, kā pēc GNSS datiem noteikta maršruta nodevas apjoma aprēķinam, tādējādi nodrošinot vienādu nodevas apjomu, neatkarīgi no aprēķina un maksājuma veida.

Sistēmā reģistrētie un apmaksātie plānotie maršruti tiek apvienoti ar GNSS datu veidotajiem maršrutiem vienotā datu kopā kontroles un uzraudzības procesa vajadzībām – t.i., uzraudzības tehnisko līdzekļu veiktie novērojumi tiek salīdzināti ar visu veidu apmaksātajiem maršrutiem, lai noteiktu transportlīdzekļa nodevas apmaksas statusu.

Šis risinājums ir piemērots daudzviet ES, kur ir ieviesta attālumā bāzētā ceļu nodeva ar GNSS tehnoloģiju. Daži no portālu piemēriem:

- Dānija – KmToll ticket portāls;[134]
- Ungārija – HU-GO Electronic Toll Ticket portāls;[135]
- Bulgārija – RoutePass portāls.[136]

8.8.1.1. Priekšapmaksas veikšana apkalpošanas punktos

Papildus priekšapmaksas pašapkalpošanās portāla risinājumam, ir iespējams nodrošināt iespēju veikt nodevas apmaksu fiziskos apkalpošanas punktos, piemēram, degvielas uzpildes stacijās vai autopārvadātāju servisa centros. Šai gadījumā pakalpojuma sniedzējs nodrošina to pašu izejas datu ievadi portālā kā pašapkalpošanās portāla lietošanas gadījumā, bet ievadi veic pakalpojuma sniedzēja darbinieks.

[134] KmToll – KmToll ticket: Saite
[135] HU-GO – News: Saite
[136] BGTOLL – Route pass: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Pakalpojuma sniedzējs veic nodevas apjoma iekasēšanu, papildus pievienojot noteiktu maksu par sniegto pakalpojumu.

Šis risinājums ir īpaši noderīgs gadījumos, kad ir sagaidāms, ka lielai daļai autovadītāju nav pieejams kvalitatīvs internets vai nav pietiekamas digitālās prasmes pašapkalpošanās portāla lietošanai maršruta laikā.

8.8.1.2. Apmaksas laika periods pēc bojājuma iestāšanās

Lai gan portāla galvenā paredzētā funkcija ir veikt priekšapmaksu par plānotajiem maršrutiem, būtisks aspekts un lietošanas gadījums, kas jāparedz, ir maksājumu veikšana par jau veiktiem posmiem pēkšņu iekārtu bojājumu gadījumā.

Situācijās, kad OBE ierīce pēkšņi pārstāj darboties, sistēmas lietošanas noteikumi nevar pieprasīt autovadītājam nekavējoties apstāties, jo tas var radīt satiksmes bīstamību. Attiecīgi, ir jāparedz noteikts periods vai distance (piemēram, 1-2 stundas vai 50-100 km), kurā autovadītājam ir jāapstājas drošā vietā un vai nu jāatrisina iekārtas bojājuma cēlonis, vai jāveic priekšapmaksa portālā vai apkalpošanas punktā.

Apskatot ES valstu praksi, var atrast piemērus, kur šādu atpakaļejošu maksājumu iespēja ir piemērota arī valstīs, kur netiek piedāvāta priekšapmaksas maršruta metode (t.i., kur OBE lietojums ir obligāts), piemēram:

- Austrija – t.s. retroaktīvais maksājums ir jāveic ne vēlāk kā 5 stundas vai 100 km pēc maršruta posma veikšanas, par kuru nav veikts maksājums kāda iemesla dēļ;[137]
- Čehija – t.s. papildus nodevas maksājums ir pieļaujams, ja ir bijuši norādīti kļūdaini transportlīdzekļa dati (piemēram, asu skaits), vai ja ir veikts ceļa posms bez aktīvas OBE ierīces.[138]

8.8.2. Kontroles kameru tīkls kā alternatīva GNSS traucējumu gadījumā

Ja GNSS signāls ir traucēts ilgstoši un plašā teritorijā, kā rezerves risinājumu nodevas aprēķinam var izmantot pilnas plūsmas kontroles kameru tīklu (skatīt 14.1. Esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi). Standarta kontroles procesa ietvaros tiek ievākti fakti par transportlīdzekļu klātbūtni esošajos kontroles punktos noteiktā laikā. Zinot attālumu pa nodevai piemērojamajiem ceļiem starp kamerām, ir iespējams aprēķināt transportlīdzekļa minimāli veikto attālumu ceļu tīklā.

Nodevas aprēķins pēc kameru fiksētiem datiem ir atsevišķa loģika, vairāk attālināta no pamata GNSS vai priekšapmaksas aprēķina metodes, tāpēc tās ieviešanai var būt nepieciešama lielāka papildus izstrāde vai sistēmas pielāgošana. Tomēr sarunās ar sistēmu piegādātājiem ir pieminēts, ka uz kameru datiem balstīts nodevas distances aprēķina risinājums būtu viens no perspektīvākajiem risinājumiem distancē bāzētas

[137] GO-Maut – Retroactive payment: Saite
[138] MytoCZ – Toll payment options: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

nodevas piemērošanai privātajiem vieglajiem transportlīdzekļiem – attiecīgi pastāv sinerģija izstrādes ziņā starp šiem diviem lietošanas gadījumiem.

8.8.3. Automātiska trūkstošo posmu aizpildīšana

Īslaicīgu GNSS traucējumu vai OBE ierīces darbības kļūmju gadījumā visas apskatītās tirgū esošās ceļu nodevas pārvaldības sistēmas nodrošina automātisku trūkstošo maršruta posmu aizpildīšanu (t.s. *Gap Closing*[139]). Šis risinājums balstās uz pieejamajiem maršruta datiem (pirms un pēc pārtraukuma), transportlīdzekļa atribūtus, ģeogrāfiskos ceļu tīkla datus un maršruta atrašanas algoritmus, lai rekonstruētu iztrūkstošo segmentu ar ticamāko transportlīdzekļa maršrutu pārtraukuma periodā.

Posmu aizpildīšanas funkcionalitāte ir būtiska, lai novērstu nepamatotus maksājumu zudumus un saglabātu sistēmas darbības nepārtrauktību, un tā ir jāuzskata par vienu no sistēmas pamata funkcionalitātēm. Īslaicīgi darbības traucējumi, GNSS pārklājuma vai tīkla savienojuma zudumi atsevišķām iekārtām ir uzskatāma par normālu sistēmas darbības īpašību un ir jāņem vērā gan pie sistēmas pielāgošanas, gan procesu un procedūru izstrādes (piemēram, jau minētais apmaksas laika periods pēc ierīces bojājuma konstatēšanas) – augstas kvalitātes maršruta posmu aizpildīšanas algoritms nodrošina to, ka tie nerada sistēmisku ietekmi uz kopējo nodevas iekasēšanas procesu.

8.8.4. Mobilā lietotne kā alternatīva OBE ierīcei

Iespējamais papildus risinājums vai alternatīva OBE var būt mobilā lietotne, kas nodrošina maršruta datu ievākšanu, izmantojot viedtālruņa GNSS funkcionalitāti. Tomēr jāņem vērā, ka šis risinājums ir pakļauts tiem pašiem GNSS traucējumu riskiem, kā OBE ierīces. Mobilā lietotne rada papildus savietojamības izaicinājumus, jo ir jāparedz tās pielietošana plašā gala lietotāju viedierīču klāstā – attiecīgi ir sarežģīti noteikt garantētu sagaidāmo GNSS signāla precizitātes līmeni.

Lai arī pastāv tehniskas iespējas nodrošināt mobilo aplikāciju integritāti, ir jāņem vērā, ka mobilajām aplikācijām klienta pārvaldītā iekārtā vienmēr būs augstāki drošības riski kā OBE, kas ir specializēti vienam mērķim paredzēta ierīce ar pilnu ražotāja kontroli pār programmatūru.

Attiecīgi neiesakām uzskatīt mobilo lietotni par alternatīvu vai rezerves risinājumu OBE nepieejamības vai GNSS traucējumu gadījumos. Atkarībā no ieviešanas prioritātēm, mobilā aplikācija var tikt uzskatīta par papildus nodevas piemērošanas iespēju no lietotāju ērtības viedokļa, bet šādā lietošanas gadījumā tās ir jāuzskata vienlīdzīgas ar OBE no pieejamības risku viedokļa.

8.9. Sistēmas veidu tehniski-ekonomiskā izvērtējuma secinājumi

Analīze liecina, ka no izvērtētajiem attālumā balstītas nodevas Sistēmas veidiem, ņemot vērā visaptverošu tehnisko un ekonomisko kritēriju analīzi, Latvijas apstākļiem

[139] KmToll – Annex E (Technical Conditions): Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

piemērotākā Sistēma būtu attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājums. Tomēr, ņemot vērā, ka attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu ieviešana, potenciāli, paredzētu 21,7 milj. EUR (skatīt 8.3. Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas) ieviešanas izmaksas kā arī papildus uzturēšanas izmaksas, ko būtu nepieciešams segt gala lietotājiem, ekonomiski pamatots risinājums būtu esošās sistēmas saglabāšana. GNSS ieviešanas un uzturēšanas izmaksas un ārējo izmaksu komponente palielinātu gala lietotāju nodevu un nodokļu slogu, neveicinot papildus ieņēmumus Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām. Lai sasniegtu vienādu uz Stratēģija 2040 paredzētajām investīcijām attiecināmu ieņēmumu apjomu, gala lietotāju izdevumi būtu augstāki ar attālumā balstītu nodevu nekā ar laikā balstītu nodevu.

Veicot detalizētu izvērtējumu par Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksām, izvēloties GNSS risinājumu un ievērojot Direktīvā noteiktos principus, un sagatavojot aplēses par konkrētām uz vienu kilometru piemērojamām likmēm, secināms, ka iespējamā likme (ja to veido, lai segtu Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas) Latvijas apstākļos būtu ievērojami augstāka nekā citās ES dalībvalstīs, tādējādi radot augstāku izmaksu slogu uz katru Latvijā braucošo vietējo un ārvalstu transportlīdzekli. Šāda risinājuma ieviešana potenciāli varētu negatīvi ietekmēt transporta un loģistikas sektoru, tādējādi arī citas nozares un sabiedrību (piemēram, veicinot pakalpojumu un preču cenu kāpumu).

Papildus tam, būtiski ņemt vērā, ka attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma ieviešanas administrēšana un izmaksas radītu augstāku administratīvo slogu uz Sistēmas pārvaldības modelī iesaistītajām pusēm. Piemēram, lai ieviestu Sistēmu būtu nepieciešams izstrādāt detalizētu iekšējo dokumentāciju (piemēram, privātuma politika, datu apstrādes reģistrs) un pirms Sistēmas ieviešanas LVC būtu jāveic novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību.

Vienlaikus norādāms, ka izvēloties saglabāt esošo laikā balstīto nodevu un neieviest attālumā balstītu nodevu, uzsverams būtisks risks – ja Sistēma netiek ieviesta līdz 2030. gada 25. martam, Latvijai var tikt piemēroti naudas sodi (iespējamie naudas sodi un to piemērošana aprakstīta 1.1.2. Iespējamās sekas, ja attālumā balstīta autoceļu lietošanas nodeva netiek ieviesta). Ņemot vērā, ka sodi tiek aprēķināti balstoties uz pārkāpto noteikumu nozīmīgumu un pārkāpuma ietekmi uz vispārējām un konkrētām interesēm, laika posmu, kurā ES tiesību normas nav tikušas piemērotas un attiecīgās valsts maksātspēju, lai nodrošinātu, ka soda naudas ir atturošas, to precīzu apmēru pašlaik nav iespējams noteikt. Nepieciešams izvērtēt, vai iespējamie naudas sodi būtu samērīgi ar Sistēmas neieviešanas rezultātā radītiem izdevumu ietaupījumiem. Nepieciešams laikus vērsties pie atbildīgajām iestādēm, lai informētu tās par lēmumu neieviest Sistēmu un sniegtu šāda lēmuma pamatojumu.

No augstāk norādītā izriet, ka attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu ieviešana palielinātu administratīvo slogu iesaistītajām pusēm, potenciāli varētu negatīvi ietekmēt transporta un loģistikas sektoru un palielinātu gala lietotāju samaksāto nodevu un nodokļu slogu. Esošās laikā balstītas nodevas saglabāšana būtu pamatots risinājums pašreizējā situācijā, taču nepieciešams ņemt vērā ar attālumā balstītas nodevas neieviešanu saistītos riskus. Turpmākajās Ziņojuma nodaļās apskatīti iespējamie modeļi, stratēģija un rīcības, kas var tikt izmantoti, ja nākotnē tiktu pieņemts lēmums ieviest uz GNSS risinājuma balstītu Sistēmu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

9. Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi

Šajā nodaļā veikts izvērtējumu par iespējamajiem Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļiem, kā ietvaros analizēta līdzšinējā prakse ES valstīs. Balstoties uz ES prakses analīzi, potenciālo Sistēmas ieviešanas risinājumu Latvijā un tā salīdzināmību ar citu valstu praksi, kā arī finansēšanas modeļu piemērotības Latvijai izvērtējumu, identificēti Latvijas apstākļiem piemērotākie Sistēmas ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi.

9.1. Ārvalstu Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas prakse

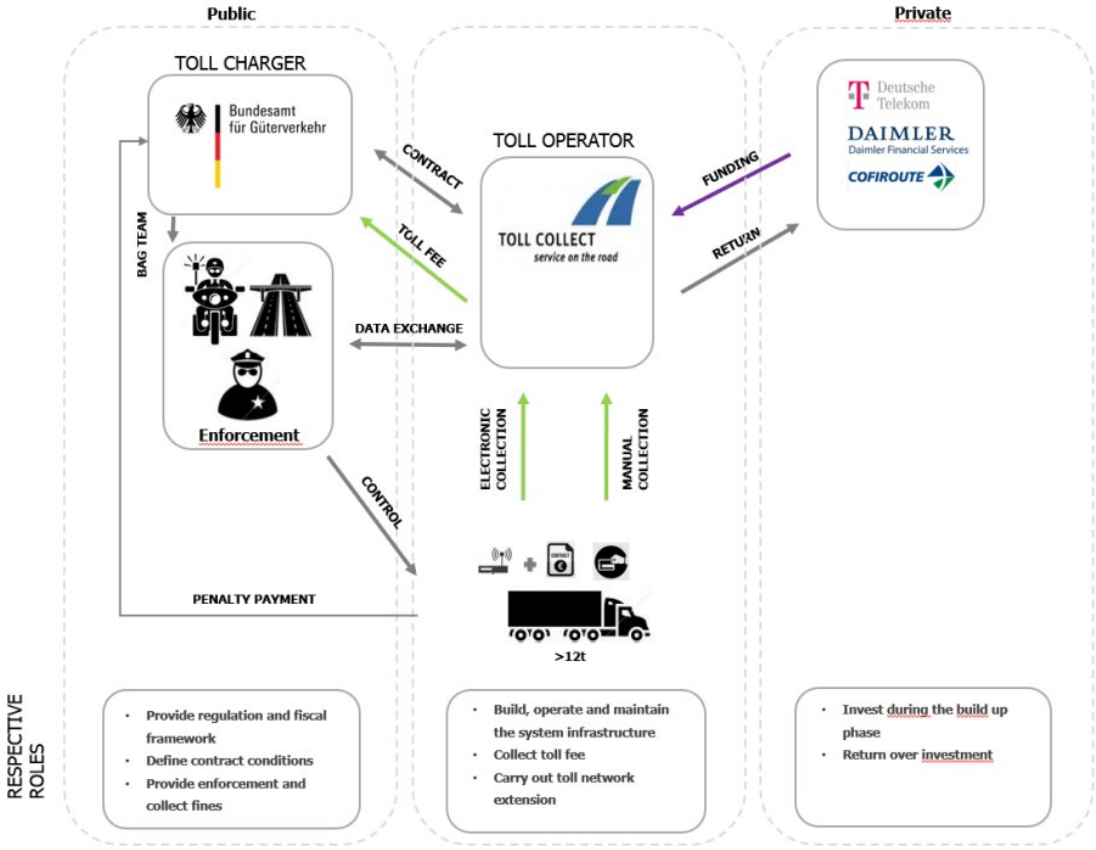
Ārvalstu prakses analīzes ietvaros analizēti divi galvenie Sistēmas izveides finansēšanas un uzturēšanas modeļi – publiskā un privātā partnerība (PPP) un valsts finansējums. Valsts finansējuma finansēšanas modelī Sistēmas ieviešanu būtu iespējams nodrošināt ar valsts līdzekļiem, potenciāli novirzot laikā balstītas nodevas ieņēmumus Sistēmas ieviešanai. PPP finansēšanas modelī Sistēmas ieviešanu būtu iespējams nodrošināt ar koncesijas līgumu vai pēc DBFOM (*Design-Build-Finance-Operate-Maintain*; arī partnerības iepirkuma līgums) principa, privātajam partnerim nodrošinot Sistēmas izstrādi, ieviešanu, finansēšanu un uzturēšanu, savukārt publiskajam partnerim nodrošinot politikas, uzraudzības un kontroles funkcijas. Koncesijas līguma ietvaros privātā partnera ienākumi ir atkarīgi no nodevas galalietotāju skaita, saņemot samaksu no galalietotājiem vai no publiskā partnera, atkarībā no galalietotāju pieprasījuma. DBFOM ietvaros privātajam partnerim ir iespējams gan saņemt samaksu atkarībā no galalietotāju pieprasījuma, gan saņemt pieejamības maksājumus. Zemāk atspoguļoti piemēri no līdzšinējās finansēšanas un uzturēšanas prakses ES valstīs – Vācijā, Slovākijā, Čehijā un Ungārijā.

Vācijas LKW-Maut sistēma līdz 2018. gadam bija balstīta uz PPP modeli, kur publiskais partneris nodrošināja politikas, uzraudzības un kontroles funkcijas, kā arī noteica līguma nosacījumus. Sistēmas izstrādi, ekspluatāciju un uzturēšanu, kā arī nodevas iekasēšanu un tvēruma paplašināšanu nodrošināja sistēmas pārvaldībai izveidotais uzņēmums "Toll

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Collect", kura darbību (un tādējādi sistēmas ieviešanu) finansēja privātie partneri, kuri atguva veiktās investīcijas un saņēma peļņu no nodevas ieņēmumiem (skatīt 34. Attēlu).

34. Attēls: Vācijas LKW-Maut publiskās un privātās partnerības modelis līdz 2018. gadam



Avoti: Eiropas Komisija – Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling" MOVE/D3/2014-259: Saite

Sistēmas sākotnējā ieviešana saskārās ar kavējumiem, kā rezultātā pēc 14 gadu ilgas tiesvedības 2018. gadā panākta vienošanās par 3,2 miljardu EUR kopējo kompensāciju.[140] Pēc līguma beigām Vācijas valdība īslaicīgi nacionalizēja *Toll Collect* un plānoja uzsākt jaunu iepirkuma procedūru, taču tika pieņemts lēmums 2019. gadā pastāvīgi nacionalizēt uzņēmumu un turpmāk Sistēmas pārvaldību publiskajam sektoram nodrošināt.[141] Vācijas pieredze liecina, ka PPP modeļa izvēle negarantē Sistēmas laicīgu ieviešanu un Sistēmas efektīvu darbību, uzturēšanu un attīstību ir iespējams nodrošināt bez privāto partneru līdzdalības.

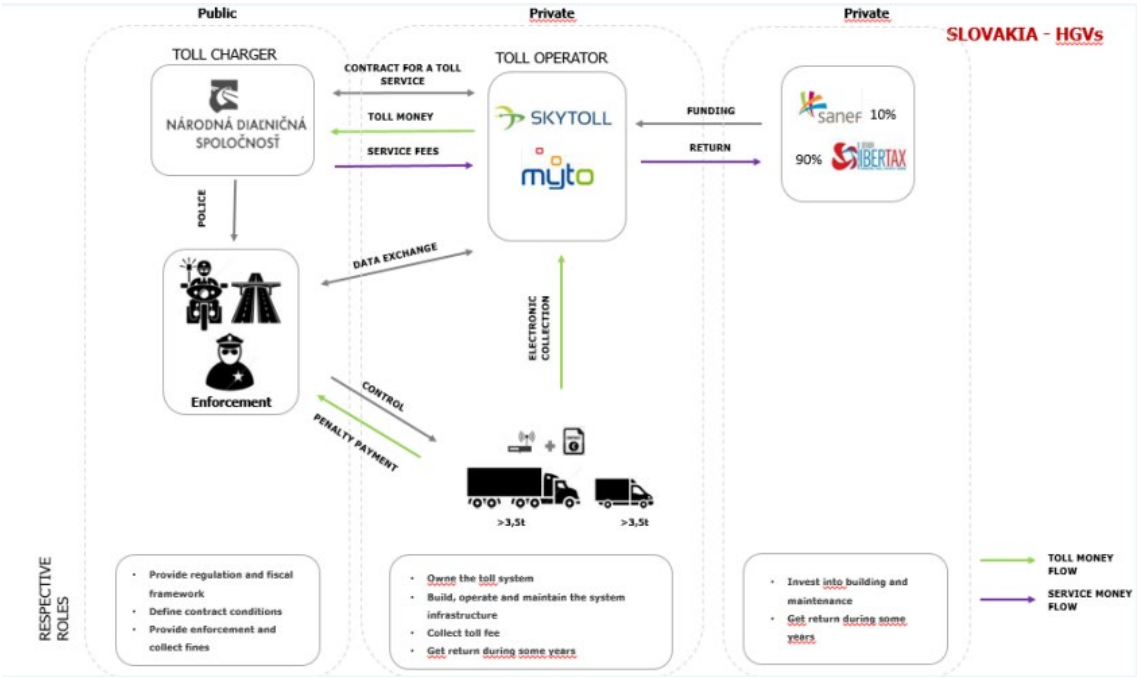
Arī Slovākijas eMyto Sistēmas struktūra norāda uz līdzīgu modeli kā LKW-Maut PPP, kur publiskais partneris nodrošina politikas, uzraudzības un kontroles funkcijas, savukārt privātais partneris nodrošina finansējumu Sistēmas ieviešanai un atgūst to caur nodevas ieņēmumiem. Būtiska atšķirība Slovākijas praksē ir tas, ka Sistēmas pārvaldītājs ir

[140] Deutsche Telekom – Germany, Daimler, and Deutsche Telekom reach agreement in road toll arbitration: Saite
[141] Reuters – Germany to permanently nationalise truck toll company: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

privātā sektora uzņēmums (Vācijā *Toll Collect* bija *Daimler AG*, *Deutsche Telekom* un *Cofiroute* konsorcijs) (skatīt 35. Attēlu).

35. Attēls: Slovākijas eMyto publiskās un privātās partnerības modelis



Avoti: Eiropas Komisija – Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling" MOVE/D3/2014-259: Saite

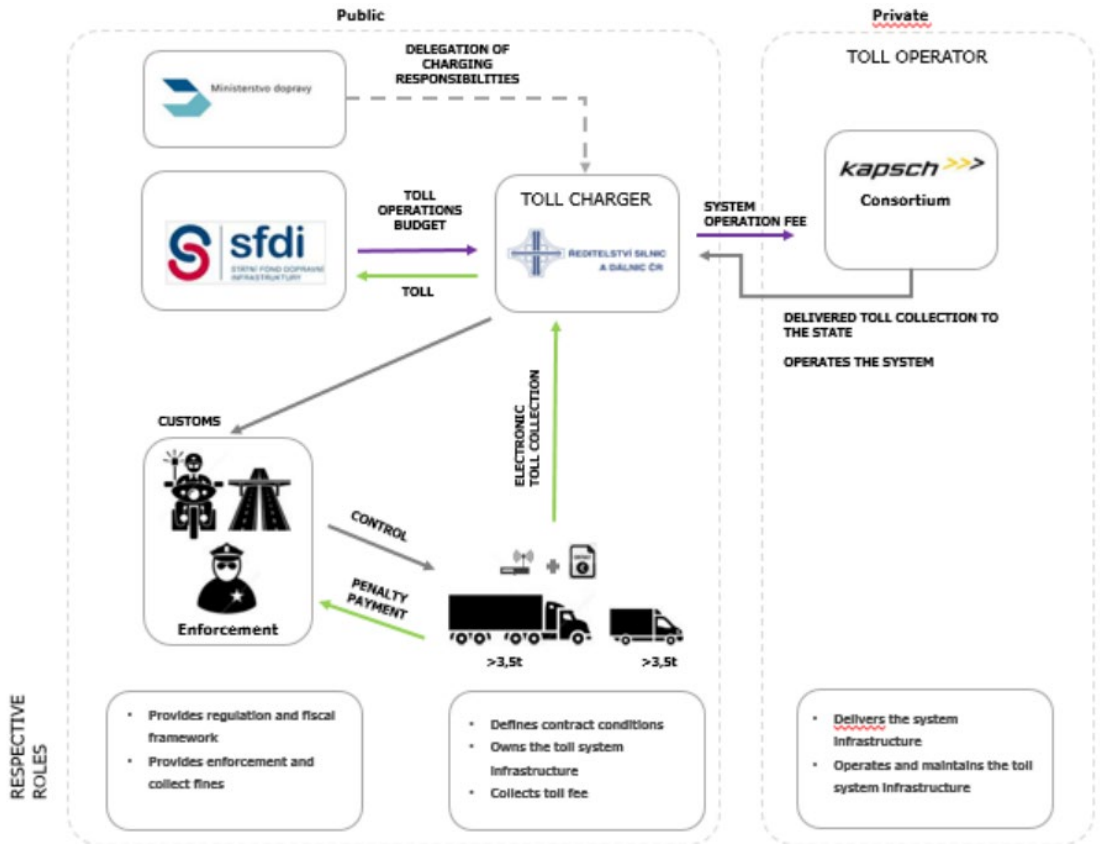
Čehijas nodevas iekasēšanas struktūra līdz 2019. gadam bija veidota pēc PPP principiem,[142] taču tā atšķīrās no augstāk norādītajiem Vācijas un Slovākijas piemēriem. Čehijas modeļa ietvaros nodevas iekasēšanu nodrošina un Sistēmas īpašnieks ir publiskais partneris, privātajam partnerim nodrošinot Sistēmas ieviešanu, tostarp ieviešanas finansēšanu, un uzturēšanu, atgūstot investīcijas no nodevas ieņēmumiem (skatīt 36. Attēlu). Līdzīgs finansēšanas un uzturēšanas modelis (taču ar atšķirīgiem nosacījumiem) identificējams arī Polijā (2011. gadā ieviestā *ViaTOLL* Sistēma)[143] un

[142] Kapsch Telematic Services – Current challenges of Kapsch ETS in the Czech Republic: Saite
[143] Obserwator Finansowy.pl – Viatoll do przedłużenia lub wymiany na technologię satelitarną: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Bulgārijā (2020. gadā ieviestā Sistēma),[144] kur abos gadījumos privātais partneris ir bijis *Kapsch* konsorcijs.

36. Attēls: Čehijas publiskās un privātās partnerības modelis līdz 2019. gadam



Avoti: Eiropas Komisija – Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling" MOVE/D3/2014-259: Saite

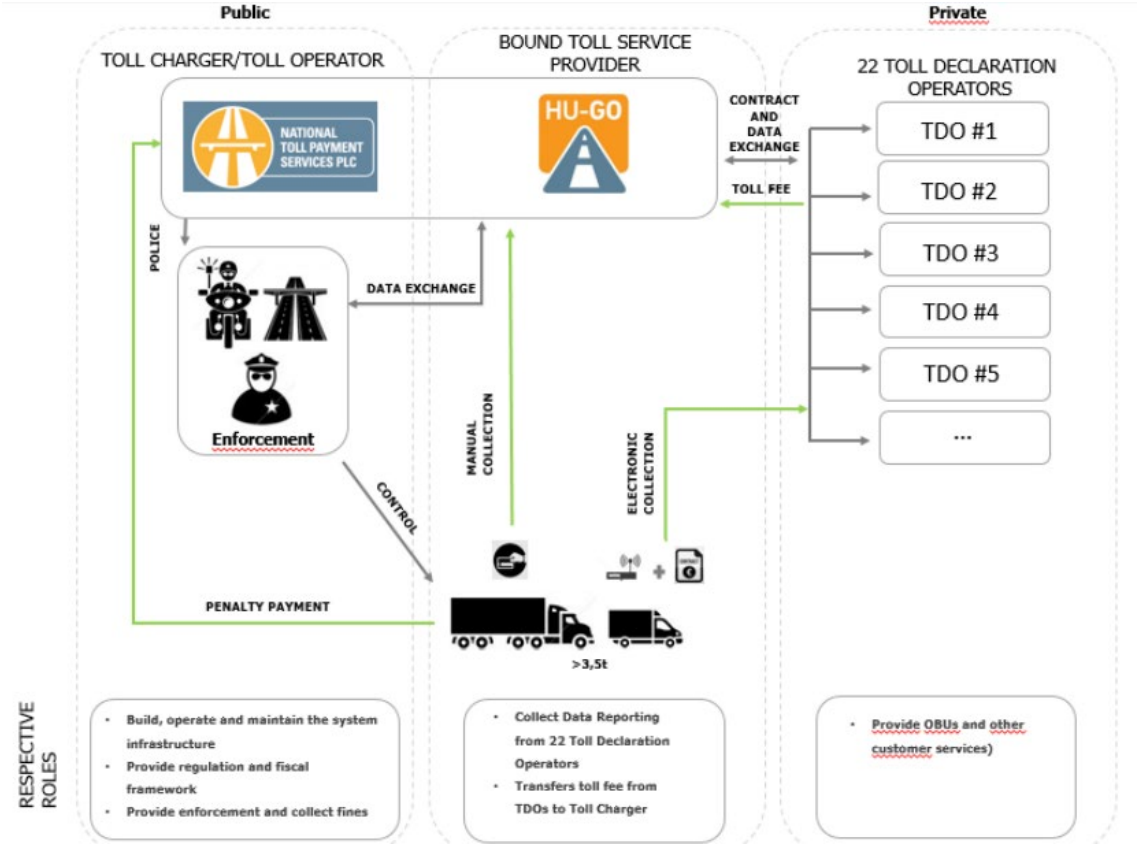
Ungārijas pieredze kalpo kā tiešākais valsts finansējuma modeļa piemērs, kur, papildus politiskajām, uzraudzības un kontroles funkcijām, Sistēmas izstrādi, ieviešanu,

[144] Sofia Globe – Bulgaria signs contract to build road toll system: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

finansēšanu, uzturēšanu un darbību, kā arī nodevas iekasēšanu nodrošina publiskais sektors (skatīt 37. Attēlu).

37. Attēls: Ungārijas valsts finansējuma modelis



Avoti: Eiropas Komisija – Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling" MOVE/D3/2014-259: Saite

Zemāk, 39. Tabulā, salīdzināta Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas prakse minētajās ES valstīs. Salīdzinājuma kontekstā jāņem vērā, ka ieviešanas finansējuma modelis norāda uz galveno finansējuma modeļa veidu – valsts finansējums vai PPP –, nenorādot precīzu modeli (DBFOM, BOT, koncesijas līgums, aizdevums, u.c.). Tāpat norādāms, ka sākotnējais km tvērums norāda uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājam nodeva, pirmatnējo garumu pēc Sistēmas ieviešanas, ieviešanas laiks norāda uz laika posmu no ieviešanas līguma noslēgšanas līdz tās ekspluatācijas pirmajai dienai, līgums apzīmē kopējo līguma ilgumu, kas var ietvert arī Sistēmas uzturēšanu un darbības nodrošināšanu pēc tās ieviešanas, un finansējuma apjoms norāda uz līguma summu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

39. Tabula: Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas prakse ES valstīs pārskats

Valsts	Ieviešanas finansējuma modelis	Sistēmas tehnoloģiskais risinājums	Sākotnējais km tvērums	Ieviešanas laiks	Līgums	Finansējuma apjoms
Austrija (2004)	Publiskā un privātā partnerība, vēlāk valsts finansējums [145*]	DSRC [146]	2 080 km[146]	18 mēneši[146]	10 gadi[146]	€750,0 milj.[146]
Beļģija (2016)	Publiskā un privātā partnerība [147]	GNSS[147]	≈3 000 km [148]	18 mēneši [149]	12 gadi[147]	€1 400,0 milj.[148]
Bulgārija (2020)	Publiskā un privātā partnerība [150]	GNSS [151]	16 317 km [152]	19 mēneši[152]	19 mēneši[152]	€76,7 milj.[152]
Čehija (2007)	Publiskā un privātā partnerība [153]	DSRC[153]	1 430 km[153]	9 mēneši[153]	10 gadi [154]	€136,0 milj. [155**]
Čehija (2019)	Publiskā un privātā partnerība [156]	GNSS [157]	2 409 km [158]	14 mēneši [159]	10 gadi[159]	€425,5 milj.[159]
Dānija (2025)	Valsts finansējums [160]	GNSS[160]	≈10 900 km [161]	15 mēneši[161]	5 gadi[161]	N/D

[145] Der Standard – Europass-Kauf: Neuer Mautstreit: Saite
[146] Friedrich Schwarz-Herda – Toll Collection in Austria: Saite
[147] EFKON – Nationwide Toll Enforcement System for Belgium: Saite
[148] Road pricing – Belgium's heavy vehicle road user charge to start 1 April: Saite
[149] T-Systems – Satellic NV: Forward-looking technology: Saite
[150] Sofia Globe – Bulgaria signs contract to build road toll system: Saite
[151] Kapsch TrafficCom – Bulgaria Nationwide Tolling & E-Vignette System: Saite
[152] TTI – Kapsch starts the implementation of Bulgaria's nationwide tolling project: Saite
[153] Kapsch Telematic Services – Current challenges of Kapsch ETS in the Czech Republic: Saite
[154] Bina, L., Černy, V., & Novakova, H. (2012). Road Charging in the Czech Republic and EU and External Costs of Transport. Journal of Civil Engineering and Architecture, 6(12), 1672–1678. Saite
[155] Kapsch Group – The ETS & its positive effects in the Czech Republic: Saite
[156] SkyToll – Business Introduction: Saite
[157] CzechToll – Electronic toll system: Saite
[158] Ministry of Transport of the Czech Republic – CzechToll successfully launched toll payment on 902.9 km of newly charged roads and motorways: Saite
[159] Ministry of Transport of the Czech Republic – CzechToll and SkyToll shall be the new toll system operator from 2020: Saite
[160] KmToll – About the scheme: Saite
[161] Kapsch TrafficCom – Danish satellite toll system uses Kapsch TrafficCom technology: Saite

Valsts	Ieviešanas finansējuma modelis	Sistēmas tehnoloģiskais risinājums	Sākotnējais km tvērums	Ieviešanas laiks	Līgums	Finansējuma apjoms
Polija (2011)	Publiskā un privātā partnerība [162]	DSRC [163]	1 543 km [164]	8 mēneši[163]	8 mēneši + 89 mēneši[164]	N/D
Polija (2021)	Valsts finansējums [165]	GNSS[165]	6 000 km[165]	3 gadi[165]***	N/A	N/D
Slovākija	Publiskā un privātā partnerība [166]	GNSS[166]	2 000 km	11 mēneši	13 gadi	€850,0 milj.
Slovēnija	Valsts finansējums [167]	DSRC[167]	623 km[167]	18 mēneši[167]	10 gadi[167]	€110,5 milj. [167]
Ungārija	Valsts finansējums	GNSS	6 513 km	3 mēneši	N/A	N/D
Vācija	Publiskā un privātā partnerība, vēlāk valsts finansējums	GNSS	12 800 km	28 mēneši	12 gadi	N/D

* ASFiNAG nesaņem valsts finansējumu – Sistēmas ieviešana un uzturēšana finansēta ar nodevas ieņēmumiem;
** Nav identificēts, vai norādītais finansējums ir attiecināms tikai uz Sistēmas ieviešanu vai pilnu uzturēšanas līgumu;
*** Precīzs ieviešanas laiks nav identificējams, taču Polijas Augstākā revīzijas iestāde norādījusi uz vairāk kā 2 gadu ilgiem kavējumiem Sistēmas ieviešanā.

Kā alternatīvs finansējuma modelis identificējams Eiropas investīciju bankas (EIB) finansējums. Slovēnija DSRC sistēmas ieviešanai 2017. gadā piesaistīja EIB finansējumu 51 milj. EUR apmērā, [168] kas veidoja aptuveni 46% no valsts nodrošinātā 110,5 milj. EUR sistēmas ieviešanas un 10 gadu uzturēšanas finansējuma[167]. Arī Polija 2011. gada attālumā balstītas nodevas ar DSRC (ViaTOLL) ieviešanai piesaistīja Eiropas investīciju bankas finansējumu 120 milj. EUR apmērā. [169]

Secināms, ka sistēmas ieviešana ar PPP finansēšanas modeli ES valstīs, galvenokārt, ir piemērota projektos ar augstu investīciju apjomu un paredzamajām izmaksām (lai gan Bulgārijā finansējuma apjoms ir zem 100,0 milj., EUR, tas attiecināms tikai uz Sistēmas ieviešanu un neietver ilgāka termiņa uzturēšanu vai tvēruma attīstību). Būtisks raksturojošais rādītājs PPP finansēšanas modeļiem ir ievērojami sistēmas tvēruma paplašinājumi pēc tās sākotnējās ieviešanas (Beļģija, Čehija, Polija, Slovākija un Vācija).

[162] Obserwator Finansowy.pl – Viatoll do przedłużenia lub wymiany na technologię satelitarną: Saite
[163] Kapsch Telematic Services – Electronic Toll Collection in Poland – achievements and perspectives: Saite
[164] Kapsch TrafficCom – Eights months to ETC in Poland: Saite
[165] Supreme audit office of Poland – A long road to e-TOLL: Saite
[166] SkyToll – SkyToll profile: Saite
[167] Q-Free – Signature of the contract for toll collection in free traffic flow: Saite
[168] Eiropas investīciju banka – DARS – Free flow tolling system: Saite
[169] Eiropas investīciju banka – Poland: EIB provides EUR 300 million to support imporvements to Polish road infrastructure: Saite

Austrijas, Polijas un Vācijas pieredze liecina, ka pēc sākotnējas Sistēmas ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas ar PPP modeli, ir iespējams pārņemt Sistēmu publiskā sektora pārvaldībā un nodrošināt tās efektīvu darbību un attīstību.

Identificēti 2 gadījumi ar būtiskiem kavējumiem sistēmas ieviešanas procesā – Polija 2021. gadā (valsts finansējums) un Vācija (PPP), tādējādi nav viennozīmīgi secināms, ka kāds no finansēšanas modeļiem garantētu laicīgu sistēmas ieviešanu, iekļaujoties paredzamajos termiņos. Tāpat nav identificējama saikne starp PPP modeļa izvēli un īsāku ieviešanas laiku.

Sistēmas ieviešanas projektos, kur paredzamās izmaksas un tvērums būtu salīdzināms ar potenciālo sistēmas ieviešanas pieeju Latvijā, nav izmantoti PPP finansēšanas modeļi, bet gan ieviešana nodrošināta ar valsts finansējumu (un Slovēnijas gadījumā, ar daļēju EIB finansējumu) un uzturēšana ar nodevas ieņēmumiem – Bulgārija, Slovēnija un Ungārija.

Vienojošs aspekts visu valstu pieredzē ir tas, ka Sistēmas uzturēšana tiek finansēta no nodevas ieņēmumiem.

9.2. Latvijas apstākļiem piemērotākie Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeļi

Lai identificētu Latvijas apstākļiem piemērotāko Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modeli, nepieciešams ņemt vērā ne tikai citu valstu līdzšinējo finansēšanas modeļu izvēli un pieredzi, bet arī to piemērojamību Latvijas potenciālajam risinājumam un apstākļiem. Ņemot vērā ārvalstu praksi, potenciālo Sistēmas ieviešanas risinājumu Latvijā un to raksturojošos parametrus, secināms, ka Latvijas apstākļiem piemērotākais Sistēmas izveides ieviešanas finansēšanas un uzturēšanas modelis būtu ieviešanas finansēšana ar valsts budžeta līdzekļiem, turpmāku Sistēmas uzturēšanu nodrošinot ar nodevas ieņēmumiem. Secinājumu pamato sekojošie apsvērumi:

- Salīdzinot Latvijas apstākļus ar valstīm, kur piemērots PPP modelis, paredzamās 10 gadu izmaksas Latvijā būtu ievērojami zemākas – 44,5 milj. EUR 10 gados. Tuvākais salīdzināmais piemērs būtu Bulgārija, kur 76,7 milj. EUR ieviešanas izmaksas (CAPEX) ir vairāk nekā trīs reizes augstākas nekā paredzamās ieviešanas izmaksas Latvijā (aptuveni 7–24 milj. EUR, atkarībā no izvēlētās programmnodrošinājuma stratēģijas). Slovēnijā, kur ieviešanas un uzturēšanas izmaksas būtu salīdzināmākas ar Latviju, izmantots valsts finansējums;

- Ņemot vērā Sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamās izmaksas, PPP modeļa piemērošana radītu ar privātā partnera segtajām izmaksām nesamērīgu administratīvo slogu LVC;

- Paredzams, ka, piemērojot PPP finansēšanas modeli, Sistēmas ieviešanas izmaksas un nodevas likmes būtu augstākas. Privātajam partnerim būtu nepieciešams ne tikai atgūt veiktās investīcijas, bet arī nodrošināt peļņu no nodevas ieņēmumiem. Tā rezultātā, būtu nepieciešams paaugstināt nodevas likmes, paaugstinot gala lietotāju nodokļu un nodevu slogu;

- Valsts finansējuma modeļa piemērošana ļautu SM un LVC tiešāk ietekmēt ieviešanas gala rezultātu un noteikt prasības.

Kā alternatīvs finansējuma rīks izvērtējams EIB finansējums (ņemot vērā Polijas un Slovēnijas iepriekšēju pieredzi šī instrumenta pielietošanā). Sistēmas ieviešana Latvijā nodrošinātu atbilstību EIB transporta sektora aizdevumu politikai, ņemot vērā, ka nodeva tiktu piemērota TEN-T tīklam (atbilst 2022. gada politikas 5.37. punktam) un nodrošinātu ITS attīstību (atbilst 2022. gada politikas 5.39. punktam).[170] Taču nepieciešams ņemt vērā, ka Sistēmas ieviešana pie pašreizējām paredzamajām izmaksām nekvalificētos EIB noteiktajam minimālajam investīciju apjomam (25 milj. EUR, kas veido līdz 50% no kopējām projekta izmaksām).[171]

[170] Eiropas investīciju banka – Transport Lending Policy 2022: The Way Forward: Saite
[171] Eiropas investīciju banka – Loans for the public sector: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

10. Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģiju novērtējums

Šajā sadaļā novērtētas dažādas Sistēmas programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģijas, ietverot scenārijus ar Sistēmas izstrādi, licences iegādi, vai licences abonēšanu (SaaS). Par katru scenāriju izvērtēti pārvaldības aspekti, veikts daudzkritēriju risku novērtējums un risku analīze, kā arī izstrādāti secinājumi.

10.1. Iespējamo pārvaldības stratēģiju pārskats

Atbilstoši darba uzdevumam, pārvaldības stratēģiju novērtēšanai izmantoti trīs pamata scenāriji: programmatūras izstrāde, licences iegāde un licences abonēšana. Jāņem vērā, ka tik sarežģītai sistēmai programmnodrošinājums visdrīzāk tiks nodrošināts, izmantojot vairākus scenārijus: veidojot hibrīdu licencēšanas, izstrādes un pārvaldības modeli.

Zemāk pievienotajos scenāriju aprakstos iekļautie vērtējumi sagatavoti, balstoties uz nozares labāko praksi šādu risinājumu ieviešanā, taču tos nevar uzskatīt par Sistēmas ieviešanas plānu vai resursu plānu, jo gan termiņi, gan nepaciešamie resursi būtu atkarīgi no konkrētā LVC izvelētā scenārija, prioritātēm un piegādātāju iespējām.

10.1.1. Izstrāde

LVC vajadzībām piemērotas sistēmas izstrāde nodrošinātu atbilstību Latvijas situācijai, ja sistēmas izstrādātājs pilnībā sekotu pasūtītāja un iesaistīto pušu definētajam prasībām. Iespējamie soļi šādam pārvaldības scenārijam aprakstīti nodaļā zemāk. Kopējais novērtētais scenārija ieviešanas ilgums ir 28 – 36 mēneši no projekta uzsākšanas brīža.

1. solis: Projekta plānošana un prasību definēšana

Ilgums:	**3 – 4 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – projekta vadība no pasūtītāja puses, informācijas sniegšana, attīstības aktivitātes reģistrēšana un saskaņošana sistēmā VIRSIS;[172] **Ārējais konsultants** – projekta vadība, koordinācija, prasību apkopošana, tehnisko un funkcionālo prasību dokumentācija, juridiskā analīze.
Galvenie uzdevumi:	➢ Sagatavot projekta īstenošanas plānu un budžetu. ➢ Veikt detalizētu biznesa prasību analīzi un sagatavot tehnisko specifikāciju

[172] Ministru kabineta noteikumi Nr. 368 "Informācijas sistēmu un to darbībai nepieciešamo informācijas un komunikācijas tehnoloģiju resursu un pakalpojumu attīstības aktivitāšu un likvidēšanas uzraudzības kārtība"

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

	➢ Reģistrēt attīstības aktivitāti sistēmā VIRSIS un pārvaldīt saskaņošanas procesu ar iesaistītajām institūcijām.
Rezultāts:	✓ Projekta uzdevuma dokuments (*Project Charter*); ✓ Sistēmas prasību specifikācija; ✓ Normatīvā regulējuma priekšlikumi

2. solis: Iepirkuma procedūras organizēšana

Ilgums:	**6 – 9 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – iepirkuma prasību un pretendenta kvalifikācijas definēšana; **Ārējais konsultants (ja nepieciešams)** – iepirkumu procedūras organizēšana.
Galvenie uzdevumi:	➢ Sagatavot iepirkuma nolikumu. ➢ Organizēt iepirkumu un noslēgt līgumu ar tā uzvarētāju.
Rezultāts:	✓ Noslēgts līgumu ar iepirkuma uzvarētāju.

3. solis: Sistēmas arhitektūras un dizaina izstrāde

Ilgums:	**4 – 6 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – arhitektūras prasību definēšana un izstrādes uzraudzība; **Ārējais konsultants (ja nepieciešams)** – arhitektūras izstrādes uzraudzība; **Izstrādātājs / sistēmas integrators (iepirkuma kārtībā izvēlēts)** – tehniskā arhitektūra un dizains;
Galvenie uzdevumi:	➢ Izstrādāt sistēmas arhitektūru: *backend*, *frontend*, datu bāze, integrācijas slānis. ➢ Definēt drošības, datu aizsardzības un autentifikācijas prasības (saskaņā ar VDAR). ➢ Projektēt datu apmaiņu ar CSDD, VID, Valsts kasi un citām valsts sistēmām. ➢ Izstrādāt lietotāju saskarnes prototipu (portāls, mobilā lietotne, inspektoru panelis).
Rezultāts:	✓ Arhitektūras dokuments un datu modeļa apraksts; ✓ Lietotāja interfeisa prototips; ✓ Drošības plāns.

4. solis: Sistēmas izstrāde un integrācija

Ilgums:	**10 – 12 mēneši**
Atbildīgie:	**Izstrādātājs / sistēmas integrators** – izstrāde un integrācija; **Ārējais konsultants (ja nepieciešams)** – tehniskā uzraudzība, piedalīšanās testēšanā; **LVC** – tehniskā uzraudzība, testēšanas vides uzturēšana;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Galvenie uzdevumi:	➢ Izstrādāt sistēmas moduļus, piemēram, lietotāju pārvaldība un autentifikācija, nodevas aprēķins un maksājumu apstrāde, kontroles un pārkāpumu apstrādes modulis, administratīvais panelis LVC operatoriem. ➢ Izveidot API savienojumus ar CSDD, VID un citām sistēmām. ➢ Nodrošināt datu apmaiņu ar mobilajām ierīcēm un GNSS datiem.
Rezultāts:	✓ Pilnībā funkcionējoša testa sistēma; ✓ Integrēta maksājumu un kontroles vide.

5. solis: Testēšana un validācija

Ilgums:	**3 mēneši**
Atbildīgie:	**Izstrādātājs** – tehniskā testēšana; **LVC** – lietotāju akcepttests; **Ārējais konsultants (ja nepieciešams)** – tehniskā uzraudzība, piedalīšanās testēšanā.
Galvenie uzdevumi:	➢ Veikt funkcionālo, integrācijas un veiktspējas testēšanu. ➢ Testēt nodevas aprēķinu precizitāti dažādos scenārijos. ➢ Veikt drošības un privātuma pārbaudes (penetrācijas testi). ➢ Nodrošināt lietotāju akcepta testus (UAT).
Rezultāts:	✓ Akceptēta un testēta sistēma, gatava ieviešanai; ✓ Testu atskaites un drošības audita protokoli.

6. solis: Ieviešana un apmācība

Ilgums:	**2 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – sistēmas palaišana un uzraudzība, publiskā komunikācija; **Izstrādātājs** – datu migrācija, konfigurācija un tehniskais atbalsts; **CSDD un VP** – lietotāju un inspektoru apmācība.
Galvenie uzdevumi:	➢ Migrēt sākotnējos datus un konfigurēt produkcijas vidi. ➢ Apmācīt lietotājus un kontroles dienestus. ➢ Veikt pilotprojekta testu reālajā vidē. ➢ Nodrošināt tehnisko atbalstu pirmajās nedēļās pēc palaišanas.
Rezultāts:	✓ Sistēma darbojas ražošanā; ✓ Lietotāji apmācīti; ✓ Uzraudzības un atbalsta process ieviests.

7. solis: Uzturēšana un uzraudzība

Ilgums:	**Nepārtraukta (pēc ieviešanas)**
Atbildīgie:	**LVC** – sistēmas uzraudzība un drošības pārvaldība; **Izstrādātājs (uzturēšanas līguma ietvaros)** – kļūdu novēršana, atjauninājumi;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Galvenie uzdevumi:	➢ Regulāri sistēmas atjauninājumi un drošības auditi. ➢ Veiktspējas monitorings un datu kvalitātes kontrole. ➢ Atbalsts lietotājiem (*HelpDesk*, e-pakalpojumi). ➢ Jaunu funkciju pievienošana (piemēram, integrācija ar ES EETS).
Rezultāts:	✓ Sistēma darbojas ražošanā; ✓ Tiek veikti sistēmas atjauninājumi un novērstas kļūdas; ✓ Atbilstoši LVC prasībām tiek pievienota jauna funkcionalitāte.

10.1.2. Licences iegāde

Licences iegādes scenārijā LVC iegūtu tiesības izmantot programmnodrošinājumu neierobežotā termiņā, nodrošinot sistēmas izvietošanu un uzturēšanu savā vai nomātā infrastruktūrā. Šis risinājums ļautu elastīgi pielāgot un integrēt papildu moduļus, kā arī garantētu, ka visi kritiskie dati, ja nepieciešams, tiek glabāti Latvijā, ievērojot normatīvajos aktos noteiktos drošības standartus. Ilgtermiņā valsts nodrošina neatkarību no ārējiem piegādātājiem un kontroli pār ceļu nodevas iekasēšanas sistēmu.

Licences iegāde ļauj labāk kontrolēt sistēmas izmaksas un funkcionalitāti, taču var radīt izaicinājumus jaunu prasību ieviešanā un izmaiņu uzturēšanā ilgtermiņā. Iespējamie soļi šādam pārvaldības scenārijam aprakstīti nodaļā zemāk. Kopējais novērtētais scenārija ieviešanas ilgums ir 23 – 28 mēneši no projekta uzsākšanas brīža.

1. solis: Projekta plānošana un prasību definēšana

Ilgums:	**4 – 6 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – projekta vadība, tehnisko un biznesa prasību noteikšana; **IT un vadības konsultanti** – projekta vadība, tirgus izpēte un tehniskās specifikācijas izstrāde
Galvenie uzdevumi:	➢ Noteikt sistēmas funkcionalitāti: GNSS datu vākšana, nodevas aprēķins, kontrole un maksājumu uzskaite. ➢ Izstrādāt detalizētu prasību specifikāciju licencējamai platformai (GNSS, API, drošība, atskaites). ➢ Definēt sistēmas arhitektūru (galvenie moduļi, datu plūsmas, integrācijas punkti). ➢ Reģistrēt attīstības aktivitāti sistēmā VIRSIS un pārvaldīt saskaņošanas procesu ar iesaistītajām institūcijām.
Rezultāts:	✓ Projekta uzdevums un prasību dokuments; ✓ Iepirkuma dokumentācija un tehniskā specifikācija licencējamam risinājumam.

2. solis: Programmnodrošinājuma licences iegāde un līguma noslēgšana

Ilgums:	**4 – 6 mēneši**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Atbildīgie:	**LVC** – iepirkuma procedūras vadība; **IT un vadības konsultanti** – atbalsts iepirkuma organizēšanā un pretendenta izvēlē.
Galvenie uzdevumi:	➢ Veikt iepirkumu, nosakot sistēmas galvenās prasības: ○ GNSS datu precizitāte un uzticamība; ○ Funkcionalitāte nodevas aprēķinām un maksājumu apstrādei; ○ Integrācijas iespējas ar valsts sistēmām (CSDD, VID, Valsts kase, u.c.); ○ Kontroles infrastruktūras savietojamība (kameras, ANPR, mobilie kontrolpunkti); ○ Drošības atbilstība ES un Latvijas prasībām (VDAR, NIS2); ○ Specifiskas prasības Latvijas apstākļiem, piemēram, saskarne latviešu valodā un citas. ➢ Noslēgt licences un nodošanas līgumu, kas paredz neierobežota termiņa lietošanas tiesības pasūtītājam. ➢ Definēt tehniskās dokumentācijas nodošanu un piegādātāja atbalsta periodu.
Rezultāts:	✓ Noslēgts līgums ar izvēlēto programmatūras piegādātāju; ✓ Licencētā sistēma un dokumentācija nodota LVC īpašumā.

3. solis: Sistēmas pielāgošana un infrastruktūras uzstādīšana

Ilgums:	**8 – 10 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC**– infrastruktūras uzstādīšana un sistēmas pielāgošanas vadība; **Programmatūras piegādātājs** – instalācija, konfigurācija un apmācības **CSDD, VID, Valsts kase** – integrācijas ieviešana; **VP** – kontroles infrastruktūras uzraudzība.
Galvenie uzdevumi:	➢ Izvietot programmatūru datu centrā vai mākoņvidē sistēmas uzturēšanai (pašu pārvaldībā). ➢ Integrēt GNSS datu ievades plūsmu: ➢ Uzstādīt jauno un integrēt esošo kontroles infrastruktūru. ➢ Nodrošināt datu integrāciju ar CSDD transportlīdzekļu reģistru, VID, Valsts kasi. ➢ Veikt drošības konfigurāciju (ugunsmūris, šifrēšana, žurnālu auditi).
Rezultāts:	✓ Sistēma uzstādīta LVC infrastruktūrā; ✓ Pilna funkcionalitāte nodrošināta un testējama.

4. solis: Testēšana un validācija

Ilgums:	**3 – 4 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – testu koordinācija;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

	Programmatūras piegādātājs – tehniskā testēšana.
Galvenie uzdevumi:	➢ Funkcionālā, slodzes un drošības testēšana. ➢ GNSS datu precizitātes validācija (reālos maršrutos). ➢ Kontroles pārbaudes – kameras salīdzinājumā ar sistēmas datiem. ➢ Testēt maksājumu plūsmas un lietotāju portālus. ➢ Lietotāju akcepttests LVC.
Rezultāts:	✓ Apstiprināta sistēmas gatavība ražošanai; ✓ Validēta GNSS funkcionalitāte un drošība.

5. solis: Ieviešana un lietotāju apmācība

Ilgums:	**2 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – ieviešanas vadība un datu migrācija; **Piegādātājs** – apmācības un tehniskais atbalsts; **VP** – kontroles apmācības.
Galvenie uzdevumi:	➢ Migrēt datus no pilotvides uz produkcijas vidi. ➢ Aktivizēt maksājumu un kontroļu moduli. ➢ Nodrošināt apmācības (LVC, VP, lietotāji, klientu atbalsta personāls). ➢ Palaist sistēmu publiskā režīmā.
Rezultāts:	✓ GNSS sistēma darbojas produkcijas režīmā; ✓ Sistēmas lietotāji ir apmācīti; ✓ Nodevu iekasēšana un kontrole funkcionē pilnā apjomā.

6. solis: Uzturēšana un attīstība (pēc nodošanas)

Ilgums:	**pastāvīga**
Atbildīgie:	**LVC IT nodaļa** – sistēmas administrēšana un uzturēšana; **Programmatūras piegādātājs** – atbalsts saskaņā ar uzturēšanas līgumu.
Galvenie uzdevumi:	➢ Veikt regulārus drošības un programmatūras atjauninājumus; ➢ Uzturēt GNSS datu kvalitāti un precizitāti; ➢ Nodrošināt integrāciju ar jauniem valsts datu avotiem; ➢ Veidot ikgadējos pārskatus par iekasēšanas efektivitāti.
Rezultāts:	✓ LVC pilnībā pārvalda un uztur sistēmu; ✓ Valsts nodrošina neatkarību no ārējiem piegādātājiem.

10.1.3. Licences abonēšana (*Software as a Service*)

Licences abonēšanas SaaS scenārijā tiktu izmantotas programmatūras licences, kuras LVC iegādājas uz noteiktu laiku (sākotnējais ieteikums – 10 gadus), maksājot par pakalpojuma izmantošanu abonēšanas veidā. Šajā modelī SaaS piegādātājs nodrošina

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

platformas funkcionalitāti, tehnisko atbalstu un regulārus atjauninājumus, kamēr klients var ieviest risinājumu bez pilnas tā izstrādes.

Licences abonēšana ir populārākais scenārijs ko izmanto valstis Eiropā un tas ir ātrāks ieviešanā nekā citi scenāriji un atbilst ES EETS standartiem, taču ilgterminā var prasīt lielākas izmaksas. Iespējamie soļi šādam pārvaldības scenārijam aprakstīti nodaļā zemāk. Kopējais novērtētais scenārija ieviešanas ilgums ir 20 – 24 mēneši no projekta uzsākšanas brīža.

1. solis: Projekta plānošana un prasību definēšana

Ilgums:	**4 – 6 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – projekta vadība, prasību apkopošana; **IT un vadības konsultanti** – SaaS tirgus analīze, tehnisko alternatīvu izvērtēšana, tehniskās specifikācijas sagatavošana.
Galvenie uzdevumi:	➢ Noteikt sistēmas darbības modeli: attālumā bāzēts nodevas aprēķins, izmantojot transportlīdzekļu OBE ierīces. ➢ Definēt integrācijas prasības ar valsts sistēmām (CSDD, VID, Valsts kase). ➢ Izvērtēt datu aizsardzības un drošības aspektus (GNSS datu precizitāte, anonimizācija). ➢ Sagatavot prasību specifikāciju SaaS risinājuma izvēlei un iepirkuma dokumentāciju. ➢ Reģistrēt attīstības aktivitāti sistēmā VIRSIS un pārvaldīt saskaņošanas procesu ar iesaistītajām institūcijām.
Rezultāts:	✓ Projekta uzdevuma dokuments; ✓ Tehniskā specifikācija (GNSS un SaaS prasības); ✓ Sākotnējais budžeta un termiņu grafiks.

2. solis: Iepirkums par pakalpojuma sniedzēja izvēli

Ilgums:	**4 – 5 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – iepirkuma organizācija; **IT un vadības konsultanti –** atbalsts iepirkuma organizēšanā un pretendenta izvēlē.
Galvenie uzdevumi:	➢ Veikt iepirkumu, definējot: o GNSS datu uztveres un apstrādes precizitātes prasības; o API integrācijas iespējas ar CSDD un nodokļu sistēmām; o Kontroles un uzraudzības (*Enforcement*) moduļa iespējas (kameras, ANPR, mobilās vienības); o SLA (*service level agreement*) un datu glabāšanas nosacījumus. ➢ Izvēlēties piegādātāju ar pieredzi ES EETS jomā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

	➢ Noslēgt abonēšanas un uzturēšanas līgumu, vēlamais periods: 10 gadi.
Rezultāts:	✓ Parakstīts līgums ar izvēlēto SaaS piegādātāju; ✓ Saskaņots ieviešanas un pārejas grafiks.

3. solis: Sistēmas pielāgošana un integrācija ar Latvijas valsts infrastruktūru

Ilgums:	**8 mēneši**
Atbildīgie:	**SaaS piegādātājs** – GNSS datu apstrādes platformas konfigurācija un integrācija; **LVC IT nodaļa** – sistēmas pielāgošanas koordinācija un testēšanas vide; **CSDD, VID, Valsts kase** – datu apmaiņas kanālu nodrošināšana; **VP, CSDD** – Kontroles integrācija (kameras un mobilās vienības).
Galvenie uzdevumi:	➢ Integrēt un apstrādāt sistēmā GNSS datu plūsmu. ➢ Savienot SaaS sistēmu ar Latvijas datu apmaiņas infrastruktūru. ➢ Nodrošināt maksājumu sistēmas integrāciju ar maksājumu kanāliem. ➢ Uzstādīt un pieslēgt kontroles infrastruktūru. ➢ Konfigurēt atskaišu un datu analītikas moduli (statistika, iekasēšanas pārskati).
Rezultāts:	✓ Pielāgota un testējama GNSS SaaS sistēma Latvijas videi; ✓ Pilnībā funkcionējošas integrācijas ar valsts institūcijām.

4. solis: Testēšana un validācija

Ilgums:	**3 – 4 mēneši**
Atbildīgie:	**SaaS piegādātājs** – tehniskā testēšana; **LVC** – integrācijas un lietotāju akcepttests; **VP** – kontroles testēšana.
Galvenie uzdevumi:	➢ Testēt GNSS datu precizitāti, pozicionēšanas stabilitāti, un nodevas aprēķina algoritmu. ➢ Validēt datu apmaiņu ar CSDD, VID un Valsts kasi. ➢ Testēt kontroles darbību. ➢ Veikt drošības testus (ielaušanās testi, datu šifrēšanas pārbaude).
Rezultāts:	✓ Validēta GNSS SaaS sistēma, gatava ieviešanai; ✓ Akceptēta drošības atbilstība un SLA testu rezultāti.

5. solis: Ieviešana un apmācība

Ilgums:	**2 mēneši**
Atbildīgie:	**LVC** – ieviešanas koordinācija; **SaaS piegādātājs** – konfigurācija un tehniskais atbalsts;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Galvenie uzdevumi:	➢ Palaist sistēmu pilotrežīmā (ierobežotā teritorijā vai transportlīdzekļu grupā). ➢ Nodrošināt lietotāju apmācības (autopārvadātāji, LVC personāls, kontroles dienesti). ➢ Aktivizēt maksājumu plūsmas un pārraudzības rīkus. ➢ Veikt sākotnējo darbības uzraudzību un incidentu novēršanu.
Rezultāts:	✓ Sistēma darbojas ražošanā (GNSS un SaaS režīmā); ✓ Lietotāji apmācīti un pieslēgti; ✓ Nodevu iekasēšana notiek efektīvi.

6. solis: Uzturēšana un līguma uzraudzība

Ilgums:	**pastāvīga (abonēšanas periodā)**
Atbildīgie:	**LVC IT nodaļa** – sistēmas uzraudzība un SLA kontrole; **SaaS piegādātājs** – uzturēšana, drošības atjauninājumi, kļūdu labošana;
Galvenie uzdevumi:	➢ Uzraudzīt pakalpojuma kvalitāti (*uptime*, reakcijas laiks, datu precizitāte). ➢ Nodrošināt GNSS datu auditus un drošības monitoringu. ➢ Veikt programmatūras atjauninājumus, atbilstoši ES EETS un VDAR prasībām. ➢ Sagatavot nepieciešamos pārskatus un izvērtēt abonēšanas izmaksu efektivitāti.
Rezultāts:	✓ Stabils, uzturēts GNSS SaaS risinājums Latvijas vajadzībām; ✓ Ikgadēji SLA un drošības pārskati; ✓ Nepārtraukta sistēmas uzraudzība un attīstība.

10.1.4. Apskatīto pārvaldības stratēģiju būtisko kritēriju salīdzinājums

Izvēloties piemērotāko programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģiju, ir svarīgi salīdzināt dažādas alternatīvas pēc kritērijiem, kas ir būtiski šādu lielu un kompleksu risinājumu ieviešanā. 40. Tabulā apkopotas galvenās augsta līmeņa atšķirības starp programmatūras izstrādi, SaaS pakalpojumiem un programmatūras licenču iegādi. Šāds salīdzinājums palīdzēs pieņemt labāk informētus lēmumus, ņemot vērā izmaksas, funkcionalitāti, drošību, uzturēšanas un citus aspektus.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

40. Tabula: Pārvaldības stratēģiju būtisko kritēriju salīdzinājums

Kritērijs	Programmatūras izstrāde	Programmatūras licences iegāde	SaaS (*Software as a Service*)
Sākotnējās izmaksas	Augstas, saistītas ar pielāgotu sistēmas izstrādi un infrastruktūru.	Augstas, vienreizējas maksas par licencēm un papildu integrācijas izmaksas.	Zemas, parasti balstītas uz abonēšanas maksām, var būt papildu izmaksas integrāciju izstrādei.
Ilgtermiņa izmaksas	Var būt augstas un grūti prognozējams, saistītas ar uzturēšanu un atjauninājumiem, lai atbilstu izmaiņām.	Relatīvi zemas, bet var pieaugt ar nepieciešamajiem atjauninājumiem un uzturēšanu.	Var mainīties, atkarībā no abonēšanas plāniem un pakalpojumu sniedzēja izmaiņām.
Kontrole pār funkcionalitāti	Pilnīga kontrole, sistēma var tikt pilnībā pielāgota specifiskām prasībām.	Vidēja, atkarīga no iegādātās programmatūras funkcionalitātes.	Ierobežota, atkarīga no pakalpojumu sniedzēja piedāvājuma.
Ieviešanas laiks	Ilgs, atkarīgs no izstrādes cikla un pielāgojumiem.	Vidējs, nepieciešama uzstādīšana, konfigurācija un iespējama integrācija.	Ātrs, tūlītēja piekļuve pēc abonēšanas, bet var prasīt laiku integrācijai.
Uzturēšana un atjauninājumi	Nepieciešams pašiem nodrošināt uzturēšanu un atjauninājumus.	Lietotājam jānodrošina atjauninājumi, bieži par papildu maksu, atbilstības nodrošināšanai.	Pakalpojumu sniedzējs nodrošina uzturēšanu un atjauninājumus, svarīgi ir paredzēt atbilstības nodrošināšanu izmaiņām.
Drošība	Pilnīga kontrole pār drošību, nepieciešami resursi, lai nodrošinātu datu aizsardzību.	Lietotājs atbild par drošību, var prasīt papildu ieguldījumus datu aizsardzībai.	Pakalpojumu sniedzējs nodrošina drošību, bet jāuzrauga, īpaši svarīgi datu aizsardzības nodrošināšanai.
Mērogojamība (*Scalability*)	Atkarīga no infrastruktūras un resursiem, var būt nepieciešami papildu ieguldījumi.	Ierobežota, atkarīga no licenču skaita un infrastruktūras.	Augsta, viegli pielāgojama lietotāju skaitam un datu apjomam.
Integrācija ar citām sistēmām	Var būt sarežģīta, prasa pielāgojumus, īpaši maksājumu un transporta sistēmu integrācijai.	Var būt sarežģīta, atkarīga no programmatūras specifikācijām un nepieciešamās integrācijas.	Parasti vienkārša, bieži ir jau izstrādātas API, kas nodrošina integrācijas iespējas.
Atbalsts	Pašiem jānodrošina atbalsts, var būt nepieciešami specializēti resursi, vai jāorganizē ārpakalpojums.	Atkarīgs no programmatūras ražotāja, bieži par papildu maksu, var būt nepieciešami specializēti resursi.	Pakalpojumu sniedzējs nodrošina atbalstu, kas ir būtiski operatīvai darbībai.
Pielāgojamība	Augsta, var pilnībā pielāgot sistēmu savām biznesa prasībām.	Ierobežota, atkarīga no programmatūras funkcionalitātes.	Ierobežota, atkarīga no pakalpojumu sniedzēja piedāvājuma.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Zemāk redzamajā 41. Tabulā apkopoti galvenie sistēmas ieviešanas un pārvaldības procesi, norādot pasūtītāja iesaistes līmeni atkarībā no izvēlētā programmatūras ieviešanas un uzturēšanas scenārija. Tabula ļauj salīdzināt, cik lielā mērā pasūtītājam jāiesaistās procesā, izvēloties programmatūras izstrādi, SaaS (programmatūra kā pakalpojums) vai licences iegādi. Šāda pieeja palīdzēs pieņemt pamatotus lēmumus, ņemot vērā pasūtītāja organizācijas vajadzības, iespējas un resursus.

41. Tabula: Pasūtītāja iesaistes intensitāte atkarībā no izvēlētās programmnodrošinājuma pārvaldības stratēģijas

Sistēmas ieviešanas procesi	Programmatūras izstrāde	Programmatūras licences iegāde	SaaS (*Software as a Service*)
Prasību vākšana	Ļoti augsta: Pasūtītājam ir jānodrošina detalizētas prasības, aktīvi iesaistoties analīzē.	Vidēja: Pasūtītājs izvērtē prasības, lai izvēlētos piemērotu programmatūru.	Vidēja: Pasūtītājs sniedz prasības pakalpojumu sniedzējam, bet iesaiste ir mazāka.
Projektēšana	Augsta: Liela iesaiste, lai nodrošinātu, ka dizains atbilst mērķiem.	Zema: Dizains jau ir noteikts programmatūrā, minimāla iesaiste.	Zema: Dizainu nodrošina pakalpojumu sniedzējs, mazāka pasūtītāja iesaiste.
Izstrādes vadība	Augsta: Nepieciešama regulāra iesaiste, lai pārraudzītu izstrādes procesu.	Zema: Izstrāde ir pabeigta, minimāla iesaiste.	Zema: Izstrādi veic pakalpojumu sniedzējs, minimāla pasūtītāja iesaiste.
Integrācija	Augsta: Aktīva iesaiste, lai nodrošinātu sistēmas savietojamību.	Vidēja: Iesaistās integrācijas procesā, nepieciešama savietojamība ar esošajām sistēmām.	Vidēja: Iesaistās integrācijas procesā, bet pakalpojumu sniedzējs bieži nodrošina rīkus.
Testēšana	Ļoti augsta: Pasūtītājs aktīvi piedalās testēšanā, lai apstiprinātu prasību izpildi.	Vidēja: Pasūtītājs veic testēšanu, lai pārliecinātos par programmatūras funkcionalitāti.	Vidēja: Pasūtītājs piedalās testēšanā, lai apstiprinātu pakalpojuma atbilstību.
Uzturēšana	Augsta: Pasūtītājam ir jānodrošina regulāra uzturēšana un atjauninājumi.	Vidēja: Pasūtītājam jānodrošina uzturēšana un atjauninājumi.	Zema: Uzturēšanu nodrošina pakalpojumu sniedzējs, mazāka pasūtītāja iesaiste.
Drošības uzturēšanā	Vidēja: Nepieciešama drošības uzraudzība un politiku izstrāde.	Vidēja: Pasūtītājs nodrošina drošības pasākumus, sadarbojoties ar ražotāju.	Vidēja: Drošību nodrošina sniedzējs, bet pasūtītājs uzrauga.
Veiktspējas uzraudzība	Vidēja: Regulāra uzraudzība, lai novērtētu sistēmas efektivitāti.	Vidēja: Pasūtītājs uzrauga sistēmas veiktspēju un efektivitāti.	Vidēja: Pasūtītājs uzrauga pakalpojuma sniegumu un lietotāju apmierinātību.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Sistēmas ieviešanas procesi	Programmatūras izstrāde	Programmatūras licences iegāde	SaaS (*Software as a Service*)
Atbalsts	Augsta: Pasūtītājs nodrošina lietotāju atbalstu un problēmu risināšanu.	Vidēja: Pasūtītājs nodrošina atbalstu, sadarbojoties ar ražotāju.	Vidēja: Atbalstu nodrošina sniedzējs, bet pasūtītājs koordinējas ar sniedzēju.
Atbilstība	Augsta: Pasūtītājs nodrošina, ka sistēma atbilst tiesiskajiem noteikumiem.	Vidēja: Pasūtītājs nodrošina atbilstību, sadarbojoties ar ražotāju.	Vidēja: Sniedzējs nodrošina atbilstību, bet pasūtītājs uzrauga.

10.2. Pārvaldības aspekti

Lai izprastu programmnodrošinājuma pārvaldības iespējas ceļu nodevu sistēmām, šajā nodaļā ir apkopoti būtiskākie praktiskie apsvērumi, kuri izriet no līdzšinējās izpētes un ir precizēti, veicot aptauju un intervijas ar ceļu nodevu pārvaldības platformu piegādātājiem. Šīs apakšnodaļas mērķis ir sniegt faktos balstītu priekšstatu par nozarē izmantotajām ieviešanas, uzturēšanas un pārvaldības metodēm, sadarbības modeļiem, un nozares dalībnieku uzsvērtajiem būtiskajiem aspektiem un labajām praksēm.

Nozares pieredze ir apzināta, veicot intervijas ar Dānijas un Nīderlandes ceļu uzturētāju pārstāvjiem, un veicot intervijas un informācijas pieprasījumu nodevas pārvaldības sistēmu piegādātājiem *Be-Mobile*, *Kapsch TraffiCom* un *Q-Free*.

Šī informācija kalpo par pamatu tālākai analīzei un pārvaldības modeļu riska novērtējumam, ļaujot precīzāk novērtēt un salīdzināt dažādas pārvaldības stratēģijas, ņemot vērā faktisko situāciju nozarē.

10.2.1. Licencēšana

Ņemot vērā daudzveidīgās ceļu uzturētāju prasības dažādās valstīs, lielākā daļa piegādātāju ir gatavi piedāvāt elastīgas iespējas sadarbības modeļu ziņā.

Var tikt noteikta platformas lietošanas mēneša maksa, kas ietver pilnu uzturēšanas un darbības atbalstu, to skaitā platformas kā intelektuālā īpašuma izmantošanas maksu. Pastāv arī scenāriji, kur platformas izmantošanas licence tiek iegādātā sākotnējā ieviešanas posmā, iekļaujot kapitālizmaksās gan platformas intelektuālā īpašuma lietošanas tiesības, gan projekta ieviešanu un pielāgojumu izstrādi. Pēc sākotnējās ieviešanas operacionālajā posmā tiek veikta ikmēneša uzturēšanas maksa par platformas tehnisko uzturēšanu un atbalsta pakalpojumiem.

Abos gadījumos, lai arī maksājuma struktūra ir atšķirīga, platformas kods paliek izstrādātāja intelektuālais īpašums.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Pēc piegādātāju sniegtās informācijas, licences īres jeb abonēšanas modelis ir nozarē populārākais, ļaujot klientiem samazināt sākotnējo kapitālieguldījumu apjomu. Uzskatāms piemērs nozares standarta praksei ir Dānijas ceļu uzturēja *Sund & Bælt* pieprasītais licencēšanas modelis, kas sastāv no:

1. Sākotnējās ieviešanas maksas, kas ietver:
    - platformas konfigurācijas un projekta īstenošanas izmaksas,
    - klienta specifisko platformas pielāgojumu izstrādes izmaksas (t.i., prasības, kas netiek nosegtas platformas standarta funkcionalitātē).
2. Ikmēneša SaaS platformas lietošanas maksa, ko veido:
    - izvietošanas un uzturēšanas izmaksas (atkarīgas no SLA nosacījumiem un tehniskajiem parametriem),
    - lietojuma apjomā balstītas izmaksas (piemēram, noteikta maksa proporcionāli nodevai pakļauto transportlīdzekļu veikto kilometru skaitam).
3. Piegādātāja ekspertu stundu vai dienas likme, uz ko tiek balstītas izmaiņu pieprasījumu vai papildus pieprasīto konsultāciju (ārpus uzturēšanas līguma ietvariem) izmaksas.

10.2.2. Izvietošana

Aptaujātie piegādātāji var nodrošināt ceļu nodevu platformu izvietošanu dažādos veidos – izvietojot uz klienta pārvaldīta datu centra, vai pārvaldot izvietošanu savā infrastruktūrā un nodrošinot platformu kā mākoņpakalpojumu (*SaaS*).

Mākoņpakalpojuma modeli piegādātāji izceļ kā ekonomiski izdevīgāko, jo klientam nav jānodrošina un jāuztur platformas prasībām atbilstošas IT infrastruktūras vide. Tomēr tiek norādīts, ka atsevišķos gadījumos var pastāvēt vietēji normatīvie akti, kas pieprasa pārvaldīto datu uzturēšanu tikai attiecīgās valsts robežās. Jāatzīmē, ka, lai arī MK noteikumu projekts "Informācijas sistēmu izvietošanas un datu centru drošības prasības" ir tikai izstrādes stadijā, pēc pašreizējā satura un iepriekšējās mākoņrisinājumu ieviešanas pieredzes valsts pārvaldes iestādēs, nav pamata domāt, ka vismaz šī normatīvā akta kontekstā būtu nepārvarami šķēršļi risinājuma izvietošanai ārpus Latvijas, drošā datu centrā ES teritorijā. Visi piegādātāji apliecina, ka var ievērot prasības par datu neapstrādāšanu ārpus ES.

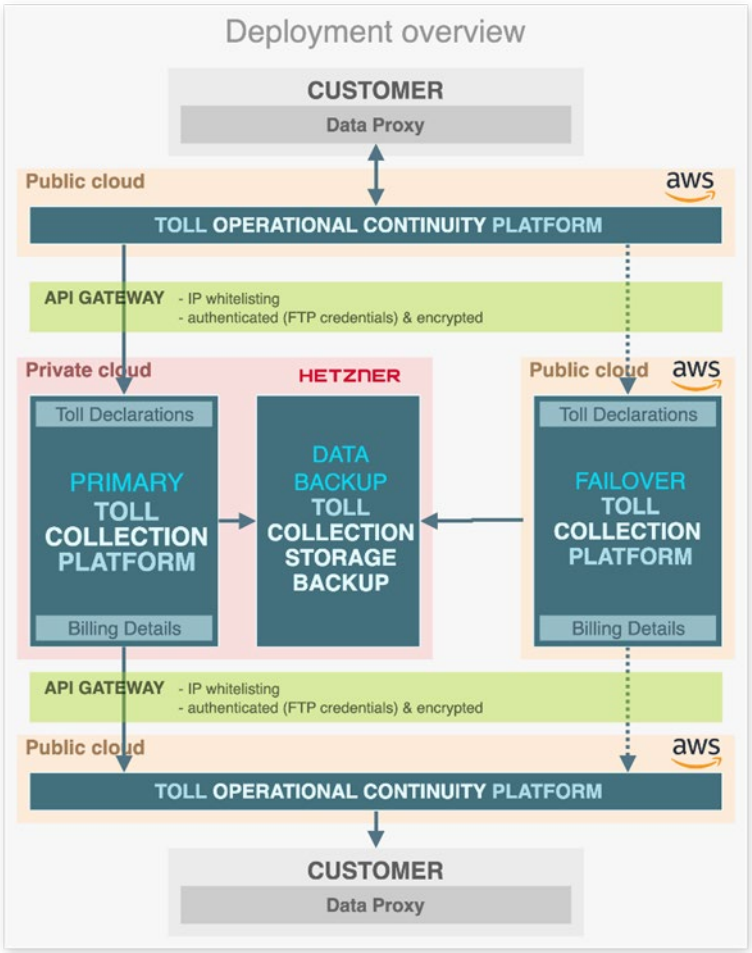
Piegādātāji arī spēj nodrošināt risinājuma izvietošanu klienta nodrošinātā datu centrā. Šī pieeja nodrošina augstāku autonomiju un kontroli pār to, kur un kā tiek uzglabāti dati, bet paredz lielāku infrastruktūras un cilvēkresursu slogu, it īpaši, ja klients vēlas sasniegt augstu uzticamības un pieejamības līmeni.

Atsevišķs risinājums, ko iesaka viens no piegādātājiem, ir kombinēt privātos un publiskos mākoņpakalpojumus efektīvākai resursu izmantošanai un papildus piekļūstamības nodrošināšanai. Šādā hibrīdmodelī primārā platformas instance tiek izvietota privātajā

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

mākonī (Latvijas kontekstā, piemēram, Latvijas Valsts radio un televīzijas centra (LVRTC) datu centrā vai citā LVC norādītā datu centrā), kur iespējams stingri kontrolēt piekļuvi un drošības aspektus. Savukārt automātiskā rezerves (t.s., *failover*) instance tiek izvietota publiskajā mākonī, un tiek aktivizēta, ja tiek konstatēta primārās instances nepieejamība.

38. Attēls: Publiskā un privātā mākoņrisinājuma izmantošanas modelis



Avots: Piegādātāja Be-Mobile sniegtā diagramma

10.2.3. Pielāgojumu izstrāde

Pielāgojumu izstrāde ceļu nodevu sistēmās parasti norit, ievērojot ar piegādātāju atrunātu izmaiņu vadības (*change request*) procedūru, kura ietvaros klients iesniedz attiecīgu pieprasījumu, definējot nepieciešamās izmaiņas, to mērķi, vajadzības un citus apsvērumus, bet izmaiņu ieviešanu platformā veic platformas piegādātājs. Platformas kods ir piegādātāja intelektuālais īpašums, un piegādātājs ir atbildīgs par sistēmas funkcionālās integritātes saglabāšanu, tāpēc pamata funkcionalitāte nav pieejama klientam vai trešajām pusēm izmaiņu veikšanai.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Tai pat laikā modernās mikropakalpojumu (*microservices*) arhitektūrās pastāv iespēja savienot pamata platformu ar atsevišķiem blokiem vai moduļiem, ko var izstrādāt klients vai ārpakalpojumā piesaistīta trešā puse. Šāda pieeja ļauj radīt un integrēt jaunas, klientam specifiski nepieciešamas funkcionalitātes, neiejaucoties platformas darbībā. Šādu funkciju var pildīt arī citas klienta IT vides sistēmas, kurām ir nepieciešami ceļu nodevu platformas dati savu funkciju veikšanai.

Pielāgojumu izstrādei nodevas iekasēšanas funkcionalitātes maiņai vai paplašināšanai būtiskas ir ne tikai programmatūras izstrādes kompetences, bet arī zināšanas par elektroniskās ceļu nodevas pārvaldības nozari, kurā pastāv specifiski biznesa un tehniskie principi, ko nosaka gan starptautiski standarti (piemēram, ISO 12855,[173] ISO 21192[174]), gan pieredzē balstīta labā prakse. Šī iemesla dēļ trešajām pusēm, kas nav iepriekš bijušas iesaistītas salīdzināmos projektos, var rasties neparedzami izaicinājumi izprast prasības būtību, definēt labai praksei atbilstošu risinājuma dizainu un nodrošināt ilgtermiņa risinājuma kvalitāti. Praktiski ir ieteicams piesaistīt trešās puses izstrādi tikai ārējiem moduļiem vai servisiem, kas tieši neietekmē pamata platformas kritiskos procesus un izpildes loģiku; pielāgojumus, kas ietekmē vai maina nodevas pārvaldības loģiku, ir ieteicams pasūtīt platformas piegādātājam, izmantojot izmaiņu vadības procedūru.

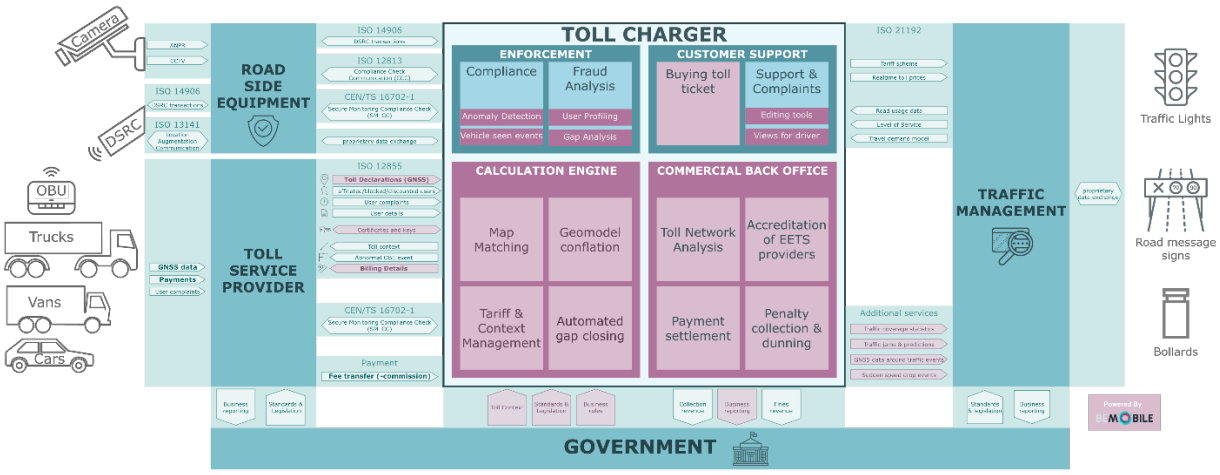
Visas apskatītās platformas nodrošina API iespējas datu piekļuvei un izmantošanai klienta autorizētās ārējās sistēmās vai servisos. Tas dod iespēju izmantot nodevas iekasēšanas procesā ievāktos GNSS datus arī citu ar satiksmes pārvaldību saistītu risinājumu izveidē un atbalstā (piemēram, vidējā nobraukuma uzskaite, zemo emisiju zonu pārvaldība, u.c.). Arī šajā lietošanas gadījumā ieteiktā labā prakse ir pēc iespējas pieturēties pie starptautisko standartu noteiktiem tehniskajiem un datu apmaiņas principiem (primāri, ISO 21192), kas ievērojami samazina tehnisko atkarību no konkrētā nodevas pārvaldības sistēmas piegādātāja un ļauj vienkāršāk šo datu avotu aizvietot nākotnē, ja rodas tāda nepieciešamība.

[173] ISO 12855:2025. Electronic fee collection — Information exchange between service provision and toll charging
[174] ISO/TS 21192:2024. Electronic fee collection — Support for traffic management

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Konceptuāls nodevas pārvaldības sistēmas izvietojums plašākā saistīto sistēmu un risinājumu kontekstā ir sniegts 39. Attēlā.

39. Attēls: Paplašinātā nodevas iekasēšanas sistēmu ekosistēma



Avots: Piegādātāja Be-Mobile sniegtā diagramma

10.2.4. Atbalsts un uzturēšana

Atbalsts un uzturēšana apskatītajos ceļu nodevu risinājumu pārvaldības modeļos parasti aptver vairākus atbalsta līmeņus, atkarībā no klienta iespējām un vienošanās ar piegādātāju. Daži pakalpojumu sniedzēji piedāvā pilnībā pārņemt visu uzturēšanas pakalpojumu, tostarp nodrošināt pirmā līmeņa atbalstu klienta darbiniekiem (platformas gala lietotājiem). Biežāk izplatīts modelis ir, ka klients uzņemas 1. līmeņa atbalstu iekšēji (nodrošina IT nodaļa, vai platformas galvenie lietotāji), veicot sākotnējo problēmu izpēti un konsultatīvu atbalstu gala lietotājiem, un sarežģītāko jautājumu vai platformas defektu gadījumā iesaista piegādātāja komandu.

Piegādātāju atbalsta komandas strādā attālināti un sastāv no vairāku jomu speciālistiem, piemēram, infrastruktūras, programmatūras un drošības ekspertiem. Kritisku incidentu pārvaldības gaitā klientam ir jāspēj nodrošināt viena galvenā kontaktpersona, lai saziņa ar piegādātāja atbalsta inženieriem būtu efektīva un nepārprotama.

Jebkurā atbalsta modelī liela nozīme ir tam, kura no iesaistītajām pusēm uzņemas servisa integratora lomu – t.i., ir atbildīgs par visu saistīto un integrēto sistēmu (piem., nodevas platformas, tehnisko līdzekļu, EETS piegādātāju, u.c.) un to uzturētāju tehnisku un organizatorisku sadarbību. Parasti šo lomu uzņemas pats klients, taču nav izslēgta arī vienošanās, ka šo uzdevumu pakalpojuma līguma ietvaros pilnīgi vai daļēji uzņemas ceļu nodevas risinājuma platformas piegādātājs, koordinējot pārējās IT ekosistēmas integrāciju noteikto mērķu sasniegšanā.

Visu apskatīto platformu programmatūra tiek licencēta uz noteiktu laiku un tiek nemitīgi uzlabota un regulāri atjaunināta visa līguma darbības laikā. Piegādātāji spēj nodrošināt, ka jauninājumi nerada pārtraukumus nodevas iekasēšanā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Vispārīgais sistēmas darbības līmenis, pieļaujamā ietekme incidentu gadījumā un sagaidāmais atbalsta process ir skaidri jādefinē pakalpojuma atbalsta līmeņa līgumā (SLA). Balstoties uz no piegādātājiem saņemtajiem SLA piemēriem, labā prakse ir balstīt pakalpojuma līmeņa indikatorus ne tikai platformas pieejamībā (kas ir tikai viens no būtiskiem kritērijiem), bet arī apstrādāto datu kvalitātes kritērijos. Galvenie piedāvātie indikatori ir:

- Datu saņemšanas saskarnes pieejamība (*availability*);
- Saņemto datu apstrādes pilnīgums (c*ompleteness*);
- Datu apstrādes savlaicīgums (*timeliness*);
- Uz datiem veikto maršrutu un nodevas apjoma precizitāte (*correctness*).

10.2.5. Mērogojamība

Risinājuma tvēruma, funkcionalitātes un resursu mērogošana ceļu nodevu platformās var būt saistīta ar politikas izmaiņām, transportlīdzekļu skaita pieaugumu vai papildus prasībām, kuras var rasties lietošanas laikā. Piegādātāji norāda, ka piedāvāta infrastruktūra (pieņemot mākoņpakalpojuma modeli) un programmatūra ir pierādījusi veiktspēju līdzīga vai lielāka apjoma nodevu domēnos un ir pietiekami elastīga, lai viegli spētu piemērotos Latvijas kontekstam un esošajām un paredzamajām nākotnes vajadzībām.

Gadījumos, kad licencēšana balstās uz faktisko lietojuma intensitāti, piemēram, transportlīdzekļu skaitu vai apstrādāto kopējo nodevas kilometru skaitu, šāds modelis automātiski ņem vērā organisko nodevas maksātāju skaita vai kustības intensitātes palielināšanos gadu gaitā, un papildus piegādātāja iegūtie ieņēmumi no licenču maksas nosedz nepieciešamos papildus resursus.

Jaunu scenāriju pievienošana, piemēram, transportlīdzekļu kategoriju paplašināšana, var prasīt papildus izmaksas atkarībā konkrētās izmaiņas veida, ietekmes, un licencēšanas veida. Ierastā prakse ir šādas izmaiņas ieviest, izmantojot līgumā atrunāto izmaiņu vadības (*change management*) procedūru, piegādātājam novērtējot izmaiņas ietekmi un pamatojot iespējamās izstrādes un papildus uzturēšanas resursu izmaksas.

Izvietošanas modelī, kur klients nodrošina datu centra infrastruktūru, šo tehnisko resursu mērogošanas atbildība ir klienta atbildībā. Platformas piegādātājs var sniegt specifikāciju infrastruktūras nepieciešamajai veiktspējai, atkarībā no plānotā transakciju skaita vai datu apjoma.

10.2.6. Drošības risku pārvaldība

Ņemot vērā apstrādāto datu daudzumu, potenciālo jūtīgumu un sistēmas nepieejamības finansiālo ietekmi, drošības pārvaldība ir svarīgs aspekts sistēmas novērtējumā. Ceļu nodevas pārvaldības platformai savu funkciju pildīšanai ir jāsaņem dati no liela skaita ārēju datu avotu, kas palielina potenciālo uzbrukumu tvērumu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Sistēmas programmnodrošinājuma drošības uzturēšanai ir būtiska regulāra atjauninājumu piemērošana un iespēja operatīvi izvietot drošības labojumus (angļu val., "*security patches*") jaunu ievainojamību atklāšanas gadījumā. Aptaujātie piegādātāji uzsver piedāvāto platformu atjauninājumu un incidentu (kas ietver arī drošības incidentus) pārvaldības procesus augstā briedumā līmenī, to skaitā ar iespēju izvietot labojumus bez sistēmas dīkstāves. Incidentu un ievainojamību risināšanas kārtība un laika rāmji tiek atrunāti SLA noteikumos starp piegādātāju un klientu.

Ja risinājums tiek izvietots mākoņvidē, piegādātāji apstiprina, ka var garantēt datu apstrādi tikai ES robežās. Platformas uzturēšanai kā mākoņpakalpojumam ir papildus drošības riski, kas saistīti ar attiecīgā mākoņskaitļošanas resursu piegādātāja pieejamību, bet tas dod papildus iespējas ātrai servisa darbības atjaunošanai kritiska incidenta gadījumā ar produkcijas instanci, piemēram, iespēju uzturēt aktīvu rezerves kopiju (t.s., "*hot/warm standby*"), kas automātiski pārņem funkcijas produkcijas instances nepieejamības gadījumā.

Platformu piegādātāji uzsver atbilstību kiberdrošības un procesu pārvaldības labās prakses standartiem, to skaitā ārēji sertificētiem standartiem. Biežāk minētie ir:

- ISO 27001 – informācijas drošības pārvaldība,
- ISO 9001 – kvalitātes vadības sistēma,
- ISAE 3402 – revīzijas procedūras, kas apliecina iekšējo procesu un drošības kontroles atbilstību stingriem audita kritērijiem.

10.2.7. Atkarība no piegādātājiem

Piegādātāju atkarības risks ceļu nodevu platformu ieviešanā un uzturēšanā lielākoties ietekmē jaunu funkciju vai izmaiņu ieviešanā līguma darbības laikā, ņemot vērā, ka tikai piegādātājam ir iespējas pārvaldīt un modificēt pamata platformas funkcionalitāti. Sākotnēji noteiktie pamata pakalpojumi, to kvalitāte, un izmaksas ir skaidri noteiktas līgumā un saistītajos SLA noteikumos, tādēļ ikdienas darbībā klienta attiecības ar piegādātāju ir līgumiski fiksētas.

Vairums tirgū zināmo ceļa nodevu platformu piegādātāju darbojas jau ilgu laiku un ir izveidojuši stabilu klātbūtni nozarē, kas mazina iespēju, ka līguma darbības laikā tie varētu pārstāt sniegt pakalpojumus, mainīt savu darbības profilu vai iziet no tirgus.

Ņemot vērā sākotnējās ieviešanas un sistēmas integrācijas darbu apjomu, ierasta prakse platformas nodrošināšanai ir slēgt ilgtermiņa līgumus uz 5 līdz 10 gadiem, ar iespēju tos pagarināt uz noteiktu termiņu (2-3 gadiem). Šī pieeja nodrošina pakalpojuma sniegšanas paredzamību un veicina piegādātāju un klientu veidot ilgtermiņā efektīvu sadarbību.

Ņemot vērā nepieciešamību piegādātājam plānot un rezervēt noteiktus resursus ilgākā laika periodā, piegādātāji parasti uzstāj uz nosacījumiem, ka līguma vienpusēja izbeigšana bez pamatojuma no klienta puses pirms termiņa ietver soda naudu vai citas

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

finansiālas sekas. Savukārt, ja piegādātājs neievēro SLA noteikumos iekļautās saistības, klientam ir tiesības prasīt atbildību no piegādātāja (to skaitā finansiālu ieturējumu no pakalpojuma maksas), un ilgstoša saistību neizpilde var būt pamatojums līguma izbeigšanai pirms termiņa.

Būtisks faktors klienta atkarības no konkrēta piegādātāja mazināšanai ir starptautisko standartu ievērošana. Galvenais standarts šajā kontekstā ir ISO 12855 "*Electronic fee collection — Information exchange between service provision and toll charging*", kas nosaka prasības un specifikāciju datu apmaiņai starp nodevas iekasēšanas lomu veicošām sistēmām (piemēram, centrālo ceļu nodevas pārvaldības platformu un transportlīdzekļu iekārtu *OBE* uzturētājiem. Vismaz viens no piegādātājiem uzsver ciešu sekošanu šī standarta prasībām, un norāda, ka klientam ir salīdzinoši vienkāršāk nomainīt centrālo sistēmu un tās piegādātāju, ja risinājums jau sākotnēji cieši seko starptautiskajiem standartiem.

Jāatzīmē, ka noteikta atkarība no piegādātāja nav vērojama tikai risinājuma licences īres modelī. Ceļu nodevas pārvaldības centrālā sistēma ir ar augstu sarežģītību un tai ir jāparedz un jārisina tehniskās un biznesa loģikas problēmas ļoti specifiskā nozarē. Ja tiek izvēlēta jauna risinājuma izstrāde, izmantojot IT programmatūras izstrādes ārpakalpojumu sniedzēju, izstrādes sarežģītības dēļ pēc sākotnējās izstrādes un uzturēšanas perioda, veidotos ļoti līdzīga atkarība no sākotnējā izstrādātāja. Lai arī augstas kvalitātes dokumentācija un sākotnējās prasības programmas koda uzturamībai (angļu val., "*maintainability*") var atvieglot iespējas citam IT pakalpojumu sniedzējam pārņemt uzturēšanas un tālākās attīstības atbildību, uzkrātās pieredzes un zināšanu zudums pie uzturētāja maiņas neizbēgami rada ievērojamus efektivitātes kritumus uz ievērojamu laika periodu, kas attiecīgi rada papildus riskus izmaksas uzturētāja un klienta pusē. Sarežģītām klientam izstrādātām sistēmām uzturētāja nomaiņa var kopēju izmaksu ziņā būt salīdzināma ar tirgū pieejamu sistēmu nomaiņu, pat ņemot vērā iespējamās izmaiņas procesos un esošajās integrācijās.

10.2.8. Izmaksas

Kā plašāk izvērsts 8.3. Sistēmas ieviešanas un uzturēšanas izmaksas nodaļā, sagaidāmās kopējās izmaksas tirgū esošas GNSS platformas lietošanai ir aptuveni no 31 līdz 44 milj. EUR 10 gadu periodā, vai, ja tiek rēķinātas tikai uz centrālo sistēmu attiecināmās izmaksas (neņemot vērā OBE un loģistikas izmaksas), no 24 līdz 38,5 milj. EUR 10 gadu periodā.

Novērtējot jaunas izstrādes izmaksas, ir jāņem vērā, ka potenciālajiem IT programmatūras izstrādes pakalpojumu sniedzējiem Latvijā nav pieejama iepriekšēju salīdzināmu projektu pieredze, kas ļautu novērtēt izmaksas pēc salīdzinājuma ar iepriekš veiktajiem darbiem. Attiecīgi, lai izstrādes pakalpojumu sniedzējs bez pieredzes un zināšanām ceļu nodevas pārvaldības jomā spētu sniegt pat augsta līmeņa jaunas sistēmas izstrādes izmaksas, būtu nepieciešamas detalizētas jaunās sistēmas biznesa un tehniskās prasības, kas nav pieejamas šajā brīdī un nav paredzētas izstrādāt šī pētījuma tvērumā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Lai iegūtu ļoti augsta līmeņa izstrādes izmaksas salīdzināšanas nolūkiem, iespējams veikt sistēmas ieviešanas tvēruma sadalīšanu galvenajās zināmajās komponentēs un paredzamajos darba blokos (balstoties uz līdzšinējā izpētē iegūto informāciju no platformu piegādātājiem) un veikt darba apjomu novērtējumu cilvēkdienās (c.d.) pēc eksperta vērtējuma metodes. Novērtējums ir sniegts 3 līmeņiem – zemākais sagaidāmais darba apjoms, augstākais sagaidāmais darba apjoms, un vidējais/ticamākais darba apjoms.

42. Tabula: Sistēmas izstrādes darba apjoma novērtējums

Sistēmas komponents vai darba bloks	Zems (c.d.)	Vidējs (c.d.)	Augsts (c.d.)
Biznesa, tehnisko un juridisko prasību analīze	80	300	400
Kartes datu, ģeogrāfiskā modeļa un nodevas domēna konteksta vadība	300	500	1 500
GNSS maršrutu atpazīšana un apstrāde (t.s. "*map-matching", "gap-closing"*)	300	700	2 000
OBE un klientu datu pārvaldība	150	600	1 200
EETS piegādātāju pārvaldība un akreditācija	200	600	950
Ienākošo datu plūsmas apstrāde un privātuma risinājumi	100	500	900
Nodevas tarifu aprēķina loģika	100	500	900
Norēķinu, rēķinu un maksājumu sistēma	450	600	1 200
Kontroles un uzraudzības sistēmas integrācija	200	400	900
Klientu portāls un atbalsta centru integrācija	80	400	600
Priekšapmaksas nodevas iegādes portāls	350	750	1000
Anomāliju un ļaunprātīgu manipulāciju noteikšanas loģika (t.s., "*Fraud analysis*")	100	250	800
Cita integrācija, testēšana un pilotprojekti	200	800	1 200
Ekspluatācijas un drošības vides sagatavošana	450	500	900
Projekta vadība, kvalitātes kontrole un dokumentācija (15% no darbu apjoma)	450	1 110	2 170
Kopā (aptuveni)	**3 430**	**8 510**	**16 620**

Avots: KPMG veikts ekspertu novērtējums

Ņemot vērā augsto nenoteiktības pakāpi šāda veida izstrādes projektā, reālistiski sagaidāmais darba apjoms kopīgi visam projektam ir paredzams starp vidējo un augsto novērtējumu. Ņemot vērā, ka darba apjomu novērtēšanas uzdevumos pat pieredzējušiem profesionāļiem ir pierādīta tendence novērtēt apjomu pārlieku optimistiski (t.s., "*Planning fallacy*"[175]), pastāv iespēja, ka kopējais darba apjoms var būt pat lielāks nekā šobrīd augstākais novērtētais. Salīdzinājuma mērķiem varam pieņemt izstrādes darba apjomu intervālā no 8 510 cilvēkdienām līdz 16 620 cilvēkdienām.

[175] Planning fallacy - The Decision Lab: saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Praksē, uz doto brīdi Latvijā izstrādes projektu stundas likmes tipiski ir robežās no 50 līdz 100 EUR/cilvēkstunda, jeb 400 līdz 800 EUR/cilvēkdiena, bet ir precedenti arī likmēm ārpus šī intervāla. Iekšējās izmaksas var atšķirties, balstoties uz darbinieku lomu, bet parasti ārēji klientiem piedāvājumā tiek piedāvāta viena vidēji svērtā stundas likme, kas ietver visas lomas. Šim novērtējumam varam pieņemt vidējo izstrādes darbu likmi 600 EUR/cilvēkdiena.

Ilgtermiņa uzturēšanas izmaksas ir ļoti atkarīgas no klienta noteiktā SLA noteikumu līmeņa un sistēmas pieejamības prasībām. Vidēji varam balstīties uz pieņēmumu, ka sistēmas pilnvērtīga uzturēšana, to skaitā nelielu izmaiņu vai uzlabojumu veikšana, izmaksā 20% no sākotnējām izstrādes izmaksām gadā.

Apkopojot šos pieņēmumus, varam novērtēt jaunas ceļu nodevas pārvaldības sistēmas izstrādes izmaksas 10 gadu periodā.

43. Tabula: Izstrādes scenārija izmaksu aprēķins

Pozīcija	Izmaksas no, EUR	Izmaksas līdz, EUR
Izstrādes apjoms, cilvēkdienas	8 510	16 620
Izstrādes darbu likme, EUR/cilvēkdiena	600	600
Sākotnējās izstrādes izmaksas, EUR	5 106 000	9 972 000
Uzturēšanas izmaksas gadā (20% no izstrādes izmaksām), EUR	1 021 200	1 994 400
Kopējās izmaksas 10 gadu periodā, EUR	**10 212 000**	**19 944 000**

Avots: KPMG veikts ekspertu novērtējums

Izstrādes izmaksas neietver izvietošanas un infrastruktūras izmaksas, jo tās nav tieši salīdzināmas ar esošu produktu lietošanas izmaksām. Ir jāņem vērā, ka izstrādātai sistēmai ir obligāti nepieciešama speciāli veidota izvietošanas infrastruktūra, savukārt gatava risinājuma izvēles gadījumā pastāv izvēle, vai komponentes izvietot klienta uzturētā infrastruktūras vidē, vai uzticēt tās pārvaldīt piegādātājam.

Pēc šī augsta līmeņa novērtējuma secināms, ka paredzamās jaunas sistēmas izstrādes izmaksas ir no 10,2 milj. EUR līdz 19,9 milj. EUR, ar netriviālu iespējamību pārsniegt šo intervālu. Tās ir nedaudz mazākas nekā tirgū apzinātās pieejamo sistēmu lietojuma izmaksas, bet nesniedz dramatiskas izmaksu samazinājuma iespējas, īpaši ņemot vērā papildus nenoteiktības. Attiecīgi, tālākam novērtējumam iespējams veikt daudzkritēriju risku analīzi visām pārvaldības stratēģijām vienlīdzīgi, neveicot atsevišķu korekciju vai kompensāciju kādam no scenārijiem nesalīdzināmu investīciju apjomu dēļ.

10.3. Daudzkritēriju risku novērtējums

Šī nodaļa apkopo būtiskākos riskus, kas var ietekmēt GNSS ceļu lietošanas nodevu sistēmas ieviešanas un ekspluatācijas rezultātus, novērtējot katru risku trīs aplūkotajām pārvaldības pieejām: risinājuma licences abonēšana (SaaS), risinājuma licences iegādi, un individuāla risinājuma izstrādi. Novērtējuma mērķis ir identificēt galvenos riska faktorus, un salīdzināt pārvaldības stratēģijas alternatīvas pēc to kopējā riska profila.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

10.3.1. Novērtējuma kritēriji

Risku identifikācija ir veikta, grupējot tos pēc galvenajiem pārvaldības aspektiem, kas ir izvērsti šī nodevuma 10.2. nodaļā:

- atbalsts un uzturēšana;
- atkarība no piegādātājiem;
- drošības risku pārvaldība;
- izmaksas;
- izvietošana;
- licencēšana;
- mērogojamība;
- pielāgojumu izstrāde.

Ņemot vērā, ka arī katras pārvaldības stratēģijas ietvaros ir iespējams dažādi veikt sistēmas konfigurāciju (piemēram, izvietošanas modelis nav tieši atkarīgs no pārvaldības modeļa), risku novērtējuma veikšanai ir veikti šādi galvenie pieņēmumi par katru no modeļiem:

Risinājuma licences abonēšanas (SaaS) pārvaldības modeļa pieņēmumi:

- risinājums tiek pilnībā izvietots piegādātāja nodrošinātā mākoņpakalpojumu sniedzēja vidē;
- sistēmas kods, infrastruktūra un tehniskā konfigurācija paliek piegādātāja īpašumā;
- sistēmas funkcionalitātes izmaiņas notiek, pasūtītājam iesniedzot izmaiņu pieprasījumus (*change requests*) piegādātājam;
- atbildība par sistēmas darbspēju, kiberdrošību un datu aizsardzību ir noteikta ar pakalpojuma līgumu (SLA);
- abonēšanas un uzturēšanas līgums tiek slēgts uz 10 gadiem. Pēc šī perioda pienākšanas, var tikt pieņemts lēmums par līguma pagarināšanu vai nomaiņu ar citu platformu.

Risinājuma licences iegādes pārvaldības modeļa pieņēmumi:

- risinājuma programmatūras licence tiek iegādāta projekta sākumā kā pastāvīgas lietošanas (*perpetual*) licence, un ietver tiesības lietot ar piegādātāja intelektuālo īpašumu;
- risinājums tiek izvietots LVC pārziņā esošā datu centrā;
- sistēmas kods paliek piegādātāja intelektuālajā īpašumā;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- sistēmas funkcionalitātes izmaiņas notiek, klientam iesniedzot izmaiņu pieprasījumus (*change requests*) piegādātājam;
- risinājumam tiek slēgts uzturēšanas līgums ar piegādātāju uz 10 gadiem.

Individuāla risinājuma izstrādes pārvaldības modeļa pieņēmumi:

- risinājums tiek individuāli izstrādāts LVC vajadzībām, izmantojot ārpakalpojumu un balstoties uz pasūtītāja definētām biznesa un tehniskajām prasībām;
- LVC ir pilna risinājuma īpašnieks, tai skaitā intelektuālā īpašuma, dokumentācijas un pirmkoda līmenī;
- risinājums tiek izvietots LVC pārziņā esošā datu centrā;
- tiek slēgts ilgtermiņa uzturēšanas līgums ar sākotnējās izstrādes veicēju uz vismaz 5 gadu termiņu;
- pilna atbildība par drošību, uzturēšanu un incidentu pārvaldību pēc ieviešanas ir pasūtītājam un tā izvēlētam uzturētājam.

10.3.2. Metodoloģija

Katrs identificētais risks tika novērtēts pēc diviem kritērijiem katrai no pārvaldības stratēģijām:

- **Varbūtība (V):** cik ticami, ka risks iestāsies;
- **Ietekme (I):** kādas var būt riska iestāšanās sekas, ietekmējot projekta vai sistēmas dzīves cikla izmaksas vai pakalpojumu kvalitāti.

Kritēriji tika novērtēti 5-līmeņu skalā.

Varbūtības skala:

- 1 – Zems. Riska iestāšanās ir maz ticama, nepieciešama vairāku ārēju faktoru vienlaicīga sakritība.
- 2 – Vidēji zems. Risks var rasties reti vai pie specifiskiem apstākļiem.
- 3 – Vidējs. Risks var iestāties ar mērenu biežumu, to skaitā ikdienas darbības apstākļu laikā.
- 4 – Vidēji augsts. Risks ir ticams, var īstenoties jau projekta gaitā vai ekspluatācijas sākumposmā.
- 5 – Augsts. Risks ir ļoti ticams vai jau bieži pieredzēts līdzīgos projektos.

Ietekmes skala:

- 1 – Neliela. Risks praktiski neietekmē mērķus vai procesa norisi.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- 2 – Zema. Var radīt īslaicīgus traucējumus, bet tie ir viegli pārvarami.
- 3 – Vidēja. Novērojama būtiska ietekme uz projekta izmaksām, termiņiem vai sistēmas darbības kvalitāti.
- 4 – Augsta. Būtiski bojājumi, ievērojams finansiāls vai reputācijas zaudējums.
- 5 – Ļoti augsta. Katastrofāla ietekme, kas var apdraudēt projekta izpildi vai ilgstoši apturēt nodevas pārvaldības procesu.

Kopējais riska novērtējums (N) tiek aprēķināts kā iespējamības un ietekmes reizinājums. Iespējamās ietekmes vērtības ir vizualizētas 44. Tabulā.

44. Tabula: Riska novērtējuma matrica

Iespējamība \ Ietekme	1 - Neliela	2 - Zema	3 - Vidēja	4 - Augsta	5 - Ļoti augsta
5 - Ļoti augsta	5	10	15	20	25
4 - Augsta	4	8	12	16	20
3 - Vidēja	3	6	9	12	15
2 - Zema	2	4	6	8	10
1 - Ļoti zema	1	2	3	4	5

Avots: KPMG izstrādāta tabula

Balstoties uz šo novērtējumu, riskus vara iedalīt šādos kritiskuma līmeņos:

- 1-4: Zems risks. Maznozīmīga ietekme vai ļoti maza iespējamība; var uzskatīt kā pieņemamus bez papildu pasākumiem.
- 5-8: Mērens risks. Nepieciešama periodiska uzraudzība; ieteicams veikt mazināšanas pasākumus, izvērtējot to izmaksu efektivitāti.
- 9-12: Augsts risks. Nepieciešams plānot konkrētus mazināšanas pasākumus.
- 13-25: Ļoti augsts risks. Nepieciešami detalizēts mazināšanas pasākumu plāns, jānovērtē iespējamā riska ietekme uz stratēģiju vadības līmenī.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

10.3.3. Risku novērtējums

Licencēšanas riski

Kopā ir identificēti 3 riski, kas saistīti ar licencēšanas aspektiem.

45. Tabula: Licencēšanas risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
1	Licencēšanas noteikumu un izmaksu izmaiņas	Pieaugot sistēmas lietojumam vai mainoties piegādātāja biznesa politikai, var tikt mainīti licencēšanas nosacījumi un maksas struktūra.	2	2	4	3	3	9	3	2	6
2	Ilgtermiņa saistību risks	Līgumos parasti ir noteiktas ilgtermiņa saistības (5–10 gadi) un soda sankcijas, ja klients vēlas lauzt līgumu. Pastāv risks, ka sākotnēji izvēlētais licencēšanas modelis ilgtermiņā nebūs izdevīgs vai nespēs segt jaunas vajadzības.	2	2	4	3	3	9	3	4	12
3	Finansējuma pieejamība	Ieviešanas modeļiem ar augstām sākotnējām kapitālizmaksām ir nepieciešams piesaistīt finansējumu, kas var radīt izaicinājumus vai kavējumus.	3	4	12	2	2	4	3	4	12

Izvietošanas riski

Kopā ir identificēti 5 riski, kas saistīti ar izvietošanas aspektiem.

46. Tabula: Izvietošanas risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
4	Infrastruktūras atbilstības uzturēšana	Izvietojot sistēmu datu centrā, ir jānodrošina gan atbilstoša serveru un tīkla infrastruktūra, gan atbilstoša cilvēkresursu pieejamība darbspējas nodrošināšanai, dublēšanas un rezerves kopiju izveidei, u.tml. Ja sistēmai ir augstas pieejamības un mērogojamības prasības, infrastruktūra rada būtisku ietekmi uz sistēmas veiktspēju.	3	4	12	1	3	3	2	4	8
5	Datu centra vai mākoņ-pakalpojuma nepieejamība	Neatkarīgi no izvēlētā modeļa, izvietošanas vidē var rasties tehniskas problēmas. Izstrādes un licences iegādes gadījumā klients atbild par resursu pieejamību. SaaS gadījumā risku ietekmē piegādātāja infrastruktūra un mākoņvides pakalpojuma stabilitāte.	3	5	15	2	4	8	3	4	12
6	Datu atrašanās vietas un normatīvo aktu atbilstības prasības	Atsevišķos gadījumos var būt prasības par infrastruktūras izvietošanu Latvijā vai ES, piemēram, lai pildītu prasības par personas datu glabāšanu.	2	1	2	2	2	4	2	1	2
7	Mērogošanas un veiktspējas ierobežojumi	Ja strauji palielinās apstrādājamo transakciju skaits, klientam (izstrādes vai licences iegādes gadījumā) var nākties ieguldīt papildu infrastruktūrā un konfigurācijas pielāgošanā. Savukārt SaaS tipiski piedāvā elastīgu skaitļošanas resursu mērogošanu, bet pastāv atkarība no piegādātāja spējām nodrošināt atbilstošu veiktspēju pieauguma gadījumā.	2	3	6	2	2	4	2	3	6

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
8	Incidentu un atbalsta koordinēšana starp vairākām pusēm	Ja izvietošanu veic pats klients (izstrāde vai licences iegāde), tad problēmu gadījumā klients nodrošina infrastruktūras diagnostiku, savukārt platformas piegādātājs atbild par programmnodrošinājumu. SaaS modeļa gadījumā abus aspektus nosedz piegādātāja atbalsta serviss. Var būt iesaistīti vēl papildus trešās puses (piemēram, datu centra uzturētājs).	4	3	12	2	2	4	3	2	6

Pielāgojumu izstrādes riski

Kopā ir identificēti 5 riski, kas saistīti ar pielāgojumu izstrādes aspektiem.

47. Tabula: Pielāgojumu izstrādes risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
9	Nepietiekama nozares kompetence	Ja izstrādi vai pielāgojumu veic pakalpojuma sniedzējs bez specializētas pieredzes ceļu nodevu pārvaldības jomā, var rasties kļūdas prasību izpratnē un ieviešanā, kas pagarina izstrādes laiku, palielina izmaksas vai samazina funkcionalitātes kvalitāti.	4	4	16	1	3	3	1	3	3
10	Slēgts platformas kods un ierobežota piekļuve	SaaS un licences iegādes gadījumā pamata platformas kods pieder piegādātājam, klientam nav iespējas patstāvīgi veikt būtiskus platformas pielāgojumus. Ja jaunie risinājumi vai funkcijas atšķiras no standarta funkcionalitātes, klientam	2	2	4	4	3	12	3	3	9

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
		jāpaļaujas uz piegādātāja spēju un gatavību integrēt izmaiņas atbilstoši vienošanās noteikumiem.									
11	Darba apjoma un budžeta pārsniegšanas risks	Pielāgojumu ieviešanas darbības var būt sarežģītas un laikietilpīgas, un grūti novērtējamas pirms izstrādes uzsākšanas.	4	4	16	2	3	6	2	3	6
12	Kvalitātes kontroles un testēšanas sarežģītība	Katram būtiskam pielāgojumam ir jāveic testēšana, lai nodrošinātu sistēmas stabilitātes saglabāšanu. Izstrādes gadījumā tas var prasīt papildus resursus un laiku. SaaS un licences iegādes modelī testēšanu lielā mērā nodrošina platformas uzturētājs, taču klientam joprojām jāveic integrācijas un lietojamības testi savā vidē.	3	4	12	3	3	9	3	3	9
13	Konflikti ar pamata arhitektūru un integrācijām	Ja jaunie pielāgojumi būtiski maina pamata platformas loģiku, var rasties konflikti esošajās integrācijās, kas var ietekmēt citu sistēmu darbību, vai neparedzamā veidā ietekmēt sistēmas pamata funkcionalitāti.	3	3	9	2	4	8	3	4	12

Atbalsta un uzturēšanas riski

Kopā ir identificēti 6 riski, kas saistīti ar atbalsta un uzturēšanas aspektiem.

48. Tabula: Atbalsta un uzturēšanas risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
14	Atbalsta un kompetences pieejamība	Izstrādes gadījumā klientam ir jānodrošina atbalsta un nepieciešamās kompetences pieejamību visā sistēmas darbības periodā (patstāvīgi vai ar ārpakalpojuma palīdzību). SaaS modelī šo pakalpojumu sniedz piegādātājs, taču klients ir atkarīgs no pieejamajiem resursiem un pakalpojuma sniedzēja prioritātēm. Licences iegādes gadījumā atbalsta līmenis ir atkarīgs no piegādātāja resursu pieejamības un SLA noteikumiem.	3	4	12	2	3	6	3	3	9
15	SLA (pakalpojuma līmeņa vienošanās) izpildes kontrole	Uzturēšanas un atbalsta SLA var netikt pilnībā izpildīts, un kavēti reakcijas laiki vai kļūdu novēršana var samazināt sistēmas pieejamību un lietotāju apmierinātību.	3	4	12	2	3	6	3	3	9
16	Incidentu risināšanas sarežģītība	Liela apjoma vai kritisku incidentu gadījumā izstrādes modelī klientam var būt sarežģīti operatīvi piesaistīt speciālistus un veikt problēmas diagnostiku un novēršanu. SaaS un licences iegādes gadījumā incidenta novēršanas atbildība lielākoties piegādātāja pusē, tomēr klients ir atkarīgs no pakalpojumu sniedzēja reaģēšanas ātruma un pieejamajiem resursiem.	3	5	15	2	4	8	3	4	12
17	Kvalificētu cilvēkresursu nodrošinājums	Uzturēšanai un atbalstam nepieciešami speciālisti, kas pārzina sistēmas tehnisko un biznesa loģiku. Izstrādē klientam vai viņa izvēlētam pakalpojumu sniedzējam jāuztur šāda komanda ilgtermiņā. SaaS un licences iegādes gadījumā lielā mērā var uzticēties piegādātāja resursu pieejamībai, taču var rasties resursu iztrūkums apjomīgu incidentu (kas ietekmē vairākus piegādātāja klientus) gadījumā.	4	4	16	3	3	9	3	4	12

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
18	Ilgtermiņa versiju un atjauninājumu ieviešanas risks	Nepārtraukti programmatūras un drošības jauninājumi ir nepieciešami, lai saglabātu sistēmas stabilitāti. Izstrādes gadījumā jāorganizē regulāri atjauninājumi un pārbaudes. SaaS modelī atjauninājumus veic pakalpojuma sniedzējs, taču klients var būt pakļauts izmaiņu grafikam. Licences iegādē jauninājumi var nākt ar papildu izmaksām un laikietilpīgu ieviešanu.	3	3	9	2	2	4	2	2	4
19	Atbalsta koordinēšana starp vairākām iesaistītajām pusēm (sistēmas integratora loma)	Nodevas pārvaldības sistēma tiks integrēta ar citām platformām. Izstrādē klients var uzņemties integratora lomu, koordinējot visu pušu atbalstu. SaaS un licences iegādes gadījumā var būt vajadzīga papildus saskaņošana starp piegādātāju, klientu un citiem pakalpojumu sniedzējiem.	3	3	9	4	3	12	4	3	12

Mērogojamības riski

Kopā ir identificēti 3 riski, kas saistīti ar mērogojamības aspektiem.

49. Tabula: Mērogojamības risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
20	Nepietiekama infrastruktūras mērogojamība	Ja sistēmu vajadzēs strauji paplašināt (piemēram, apkalpot lielāku transportlīdzekļu vai transakciju skaitu), izstrādes vai licences iegādes gadījumā klientam jānodrošina atbilstošas infrastruktūras izmaiņas. SaaS modelī mērogošanu parasti nodrošina pakalpojumu sniedzējs.	3	4	12	3	2	6	3	2	6

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
21	Finansiālā neprog-nozējamība saistībā ar lielāku slodzi	Palielinoties lietojumam, var pieaugt infrastruktūras, licences vai abonēšanas maksas. Izstrādē klientam nākas investēt jaunos serveros vai mākoņa resursos, SaaS gadījumā maksa pielāgojas lietojuma apjomam, bet var kļūt neparedzēti lielas, ja nav veikta savlaicīga cenu modeļa analīze.	3	4	12	4	3	12	3	4	12
22	Cilvēkresursu pieejamība straujai paplašināšanai	Ja nepieciešams operatīvi pielāgot sistēmu, izstrādes gadījumā klientam jānodrošina izstrādātāju komanda un infrastruktūras izmaiņu kompetences, lai paplašinājumu veiktu īsā laikā. SaaS gadījumā var būt nepieciešama papildus vienošanās ar piegādātāju par resursu nodrošināšanu.	2	4	8	2	3	6	2	4	8

Drošības riski

Kopā ir identificēti 5 riski, kas saistīti ar drošības pārvaldības aspektiem.

50. Tabula: Drošības risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
23	Kiberuzbrukumi un drošības incidenti	Platforma var tikt pakļauta uzbrukumiem (DDoS, datu ļaunprātīga iegūšana, izmantojot ievainojamības u.c.). Izstrādes modelī klients pats nodrošina drošības risinājumus un reaģēšanas spējas. SaaS gadījumā drošības pasākumus un incidentu pārvaldību īsteno piegādātājs, bet klients ir atkarīgs no tā kompetences un atbilstības. Licences iegādes gadījumā drošības pārvaldība ir dalīta atbildība starp klientu un piegādātāju.	3	5	15	3	4	12	3	4	12

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
24	Datu aizsardzības un privātuma risks	Izstrādē klientam jāpārliecinās par atbilstību VDAR un citu normatīvo aktu prasībām, izstrādājot un ieviešot atbilstošas drošības politikas un mehānismus. SaaS un licences iegādes modelī datu apstrādes procesu atbilstību nodrošina piegādātājs, tomēr klientam ir jāveic validācija par datu izmantošanu atbilstoši savām prasībām un leģitīmajām vajadzībām.	3	4	12	2	3	6	2	3	6
25	Savlaicīga drošības labojumu (*patch*) pārvaldība	Izstrādē un uzturēšana ir jānodrošina nepārtraukts atjauninājumu un drošības ielāpu process, ņemot vērā jaunatklātās ievainojamības. Kavējumi vai nepilnības šajā procesā rada būtisku papildus apdraudējumu. SaaS gadījumā šī procesa vadību un izvietošanu veic piegādātājs.	3	4	12	2	4	8	3	4	12
26	Piekļuves tiesību un autentifikācijas kontrole	Sarežģītā sistēmā jānodrošina lomas, lietotāju tiesības un atbilstošas piekļuves. Izstrādes modelī atbildība gulstas uz klientu vai ārpakalpojumu izstrādātāju. SaaS gadījumā piegādātājs parasti piedāvā gatavus lietotāju pārvaldības risinājumu, bet klientam ir jānodrošina savām prasībām atbilstoša konfigurācija un pārvaldība.	2	4	8	1	3	3	2	3	6
27	Fiziskās drošības un datu centra drošības riski	Risinājuma izvietošanā ir jānodrošina attiecīgs datu centra drošības līmenis. SaaS gadījumā fiziskā drošība ir pakalpojumu sniedzēja atbildība (visbiežāk ārpakalpojuma modelī, izmantojot mākoņskaitļošanas pakalpojumu sniedzējus). Licences iegādes vai izstrādes gadījumā klients nodrošina izvietošanas vidi.	2	3	6	1	3	3	2	3	6

Piegādātāju atkarības riski

Kopā ir identificēti 5 riski, kas saistīti ar piegādātāju atkarības aspektiem.

51. Tabula: Piegādātāju atkarības risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
28	"*Vendor lock-in*" jeb piegādātāja atkarība	SaaS un licences iegādes gadījumā pastāv spēcīga atkarība no konkrēta piegādātāja platformas, kas var apgrūtināt pāreju pie cita risinājuma. Izstrādes gadījumā pastāv atkarība no sākotnējā izstrādātāja, taču, ja sistēma veidota ar atvērtu arhitektūru un labu dokumentāciju, teorētiski uzturētāju/attīstītāju var mainīt.	3	3	9	4	3	12	4	3	12
29	Sadarbības partneru biznesa nepārtrauktība un spēju samazināšanās	Ja piegādātājs vai uzturētājs izbeidz savu darbību, maina biznesa virzienu vai zaudē speciālistus, klients var palikt bez kritiskā atbalsta un uzturēšanas pakalpojumiem.	3	4	12	2	5	10	2	4	8
30	Jaunu funkciju ieviešanas iespējas	SaaS un licences iegādes modelī pastāv risks, ka piegādātājs nevar vai negrib veikt nepieciešamos pielāgojumus vai piedāvā tos veikt par neproporcionālām izmaksām. Izstrādē klients pats var plānot attīstību, tomēr joprojām pastāv atkarība no izstrādes uzņēmuma, īpaši, ja sistēma ir ar augstu sarežģītību.	2	3	6	2	4	8	2	4	8
31	Atbilstība starptautiskajiem standartiem	Ja sistēma nav veidota atbilstoši nozares starptautiskajiem standartiem (ISO 12855, ISO 21192), pāreja pie cita risinājuma nākotnē var būt saistīta ar lielu integrāciju un procesu atkārtotu pielāgošanu. Izstrādes gadījumā klientam ir jānodrošina prasību izpildi par atbilstību standartiem. SaaS un licences iegādes gadījumā atbilstība ir atkarīga no tā, cik lielā mērā piegādātājs seko nozares labajai praksei.	3	3	9	2	3	6	2	3	6
32	Tehnoloģiskās atkarības un inovāciju risks	Izvēlētais vai izstrādātais tehnoloģiskais risinājums var novecot, vairs neatbilstot nozares labajai praksei, klienta vai normatīvo aktu prasībām, vai neatbalstot jaunākās iespējas vai tendences nozares procesu pārvaldībā.	4	3	12	2	3	6	2	3	6

Izmaksu riski

Kopā ir identificēti 3 riski, kas saistīti ar izmaksu aspektiem.

52. Tabula: Izmaksu risku novērtējums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde			Licences abonēšana (SaaS)			Licences iegāde		
			V	I	N	V	I	N	V	I	N
33	Ilgtermiņa izmaksu neprog-nozējamība	Izstrādē pastāv iespēja, ka uzturēšanas un pielāgojumu izmaksas nākotnē būtiski pārsniedz sākotnēji plānoto (nepieciešami papildu resursi, incidentu novēršana, u.tml.). SaaS modelī izmaksas var pieaugt, ja palielinās lietotāju skaits vai nepieciešamas papildus funkcionalitātes. Licences iegādes modelī var mainīties atbalsta maksa vai izmaksas par infrastruktūru.	4	4	16	2	3	6	3	2	6
34	Papildu izmaksas par izmaiņām vai jaunu funkcionalitāti	Ar laiku var rasties nepieciešamība ieviest izmaiņas vai papildu moduļus. Izstrādes gadījumā šīs izmaiņas vienmēr ir jānodrošina klientam. SaaS modelī daļa no izmaiņām (kas nepieciešamas plašākam klientu lokam) var tikt piegādātās kā daļa no platformas attīstības.	3	3	9	2	2	4	3	2	6
35	Neparedzēti izdevumi par infrastruktūru un apkopes resursiem	Izstrādes vai licences iegādes gadījumā klientam jānodrošina serveru, datortīkla, drošības, rezerves kopiju un citi uzturēšanas resursi, kuru izmaksas sistēmas darbības laikā var neparedzami pieaugt. SaaS modelī šo riskus primāri uzņemas pakalpojumu sniedzējs.	2	3	6	1	2	2	2	3	6

10.4. Risku analīze

Šajā apakšnodaļā ir veikta novērtēto risku padziļināta analīze no vairākiem skatu punktiem.

10.4.1. Risku kategoriju analīze

Novērtētie riski ir apkopoti pa risku kategorijām 53. Tabulā.

53. Tabula: Risku apkopojums pa kategorijām

Riska kategorija	Izstrāde, vidējais risku novērtējums	Licences abonēšana (SaaS), vidējais risku novērtējums	Licences iegāde, vidējais risku novērtējums
Licencēšana	6,67	7,33	10,00
Izvietošana	9,40	4,60	6,80
Pielāgojumu izstrāde	11,40	7,60	7,80
Atbalsts un uzturēšana	12,17	7,50	9,67
Mērogojamība	10,67	8,00	8,67
Drošības risku pārvaldība	10,60	6,40	8,40
Atkarība no piegādātājiem	9,60	8,40	8,00
Izmaksas	10,33	4,00	6,00
Vidējais novērtējums kopā	**10,31**	**6,80**	**8,20**

Avots: KPMG analīze

Vidējais vērtējums nevienai no risku kategorijām nav ļoti augsta riska līmenī. Apskatot riskus pa kategorijām katrai no pārvaldības stratēģijām, varam secināt:

- Jaunas sistēmas izstrādes stratēģija uzrāda visaugstāko kopējo riska līmeni (vidēji 10,31).
  - Īpaši augsti riski novērojami kategorijās "Atbalsts un uzturēšana" (12,17) un "Pielāgojumu izstrāde" (11,40), kas atspoguļo paaugstinātus izaicinājumus ilgtermiņa uzturēšanas, resursu pieejamības un izstrādes stabilitātes nodrošināšanā.
  - Zemākais riska līmenis šai stratēģijai ir Licencēšanas kategorijā, sakarā ar risinājuma intelektuālā īpašuma tiesību nonākšanu LVC valdījumā.
- Licences abonēšanas (SaaS) stratēģija uzrāda zemāko kopējo riska līmeni (vidēji 6,80).

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- Salīdzinoši augstāki riski saglabājas "Licencēšanas" (7,33) un "Atkarības no piegādātājiem" (8,40) jomās.
- Šajā modelī būtiski samazinās izvietošanas, izmaksu neparedzamības un drošības riski, pateicoties pakalpojuma sniedzēja atbildībai par visu risinājumu, ieskaitot infrastruktūras pārvaldību.

- Licences iegādes modelis ieņem vidējo pozīciju ar kopējo riska vērtējumu 8,20.
  - Šajā modelī augstākie riski ir Atbalsta un uzturēšanas (9,67) un Licencēšanas (10,00) jomās, saistībā ar sadalītu atbildību starp piegādātāju un LVC.

Visās stratēģijās augstāki vidējie riski novērojami šādās kategorijās:

- Atbalsts un uzturēšana – visaugstākā riska kategorija kopumā, ar īpaši augstu ietekmi jaunas sistēmas izstrādes modelī. Uzturēšana ir būtisks sistēmas dzīvotspējas faktors visā tās darbības laikā, tāpēc riski šai kategorijā ir ar augstu ietekmes līmeni.
- Pielāgojumu izstrāde un mērogojamība – neatkarīgi no izvēlētā modeļa, būtiski riski ir saistīti ar tehnisko elastību un turpmāko attīstību. Ievērojamas izmaiņas nodevas iekasēšanas vidē vai procesā var radīt nepieciešamību lielām izmaiņām sistēmas funkcionalitātē vai veiktspējas līmenī, kas savukārt pieprasa nodrošināt kompetenču un resursu pieejamību.
- Drošības risku pārvaldība – ņemot vērā iespējamo apdraudējumu ietekmi, šī kategorija kopumā saglabā augstu nozīmīgumu visos scenārijos.

10.4.2. Risku ar ļoti augstu novērtējumu analīze

Individuālu risku līmenī kopā ir identificēti 7 riski ar ļoti augstu novērtējumu, visi no tiem saistīti ar jaunas sistēmas izstrādes stratēģiju. Šie riski ir novērtēti detalizētāk.

Datu centra vai mākoņpakalpojuma nepieejamība

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
5	Datu centra vai mākoņpakalpojuma nepieejamība	Neatkarīgi no izvēlētā modeļa, izvietošanas vidē var rasties tehniskas problēmas. Izstrādes un licences iegādes gadījumā klients atbild par resursu pieejamību. SaaS gadījumā risku ietekmē piegādātāja infrastruktūra un mākoņvides pakalpojuma stabilitāte.	3	5	15

Izstrādes gadījumā, sistēmas darbības atjaunošanai vai migrācijai uz jaunu vidi ilgstošas produkcijas vides nepieejamības gadījumā ir nepieciešama gan

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

programmnodrošinājuma uzturētāja aktīva iesaiste, gan jaunās vai atjaunojamās vides infrastruktūras speciālistu iesaiste. Ja sistēma nav jau sākotnēji izstrādāta, paredzot neatkarību no izvietošanas vides un nav testētas darbības nepārtrauktības atjaunošanas procedūras, esošās produkcijas vides negaidīts zaudējums var novest pie ilgstošas (līdz pat vairākām nedēļām vai mēnešiem) nepieejamības un ievērojama datu apjoma zuduma.

Nepietiekama nozares kompetence

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
9	Nepietiekama nozares kompetence	Ja izstrādi vai pielāgojumu veic pakalpojuma sniedzējs bez specializētas pieredzes ceļu nodevu pārvaldības jomā, var rasties kļūdas prasību izpratnē un ieviešanā, kas pagarina izstrādes laiku, palielina izmaksas vai samazina funkcionalitātes kvalitāti.	4	4	16

Ceļu nodevas pārvaldības tehniskā nodrošinājuma risinājumi un loģika ir ļoti specializēta joma. Lai nodrošinātu efektīvu šīs jomas problēmu risinājumu ieviešanu, to skaitā ņemot vērā iespējamos izņēmuma un īpašos gadījumus (*edge cases*), izstrādes vadošajiem speciālistiem ir jābūt jau iepriekš iegūtai pieredzei šādu risinājumu ieviešanā. Šādu speciālistu Eiropā nav daudz, un lielākā daļa jau ir nodarbināti nodevas pārvaldības platformu piegādātāju uzņēmumos vai citu valstu ceļu uzturētāju organizācijās. Izstrādājot jaunu sistēmu, šāda pieredze nebūs iekšēji pieejama ne LVC, ne, visticamāk, izstrādes pakalpojuma sniedzēja pusē, kas rada paaugstinātu riska līmeni. Daļēji risks ir pārvaldāms, paredzot nepieciešamās kompetences piesaisti kā papildus konsultāciju ārpakalpojumu.

Darba apjoma un budžeta pārsniegšanas risks

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
11	Darba apjoma un budžeta pārsniegšanas risks	Pielāgojumu ieviešanas darbības var būt sarežģītas un laikietilpīgas, un grūti novērtējamas pirms izstrādes uzsākšanas.	4	4	16

Kā minēts izvērstāk pie izmaksu pārvaldības aspekta, ir ļoti izaicinoši novērtēt kopējās izmaksas jaunas sistēmas izstrādei, īpaši ņemot vērā ierobežoto pieejamo kompetenci šai jomā gan pasūtītāja, gan potenciālo izpildītāju pusē. Attiecīgi ir liela iespējamība, ka projekta izpildes gaitā tiek atklātas jaunas funkcionālās vai tehniskās prasības, vai rodas negaidīti tehniski izaicinājumi, saistīti ar procesu izņēmumiem vai īpašiem gadījumiem; šo izaicinājumu risināšana attiecīgi var ievērojami paildzināt izstrādes projekta izpildi un radīt papildus izmaksas.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Incidentu risināšanas sarežģītība

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
16	Incidentu risināšanas sarežģītība	Liela apjoma vai kritisku incidentu gadījumā izstrādes modelī klientam var būt sarežģīti operatīvi piesaistīt speciālistus un veikt problēmas diagnostiku un novēršanu. SaaS un licences iegādes gadījumā incidenta novēršanas atbildība lielākoties piegādātāja pusē, tomēr klients ir atkarīgs no pakalpojumu sniedzēja reaģēšanas ātruma un pieejamajiem resursiem.	3	5	15

Jaunas sistēmas izstrādes scenārijā, izstrādātās sistēmas atbalsta sniedzējām ir ne tikai jānodrošina nepieciešamās kompetences incidentu diagnostikai un novēršanai, bet arī jākoordinē incidenta risināšanas gaita ar infrastruktūras resursu pārvaldnieku. Ņemot vērā risinājuma salīdzinošo unikalitāti, piegādātājam var būt izaicinoši ātri piesaistīt nepieciešamos speciālistus gan ar pietiekami augstu tehnisko kvalifikāciju, gan izpratni par ietekmētajiem procesiem – iztrūkums jebkurā no šiem aspektiem var ievērojami paildzināt sistēmas pilnvērtīgas darbības atjaunošanu.

Sarežģītu incidentu vai apstākļu sakritības gadījumā, var rasties tehniskas dabas konfliktsituācijas starp vairākām uzturēšanā iesaistītajām pusēm (piem., programmnodrošinājuma un infrastruktūras uzturētājiem), kas saistītas ar nevēlēšanos uzņemties atbildību vai iniciatīvu kopīga risinājuma meklēšanā.

Kvalificētu cilvēkresursu nodrošinājums

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
17	Kvalificētu cilvēkresursu nodrošinājums	Uzturēšanai un atbalstam nepieciešami speciālisti, kas pārzina sistēmas tehnisko un biznesa loģiku. Izstrādē klientam vai viņa izvēlētam pakalpojumu sniedzējam jāuztur šāda komanda ilgtermiņā. SaaS un licences iegādes gadījumā lielā mērā var uzticēties piegādātāja resursu pieejamībai, taču var rasties resursu iztrūkums apjomīgu incidentu (kas ietekmē vairākus piegādātāja klientus) gadījumā.	4	4	16

Kvalitatīvam atbalstam un sistēmas attīstības iespēju nodrošināšanai ir nepieciešama ilgtermiņā uzturēta atbalsta un izstrādes speciālistu komanda. Jaunas sistēmas izstrādes gadījumā, šāda kompetence var tikt iegūta izstrādes komandas dalībnieku vidū projekta laikā, bet ir būtisks izaicinājums to saglabāt uz visu sistēmas lietojuma laiku. Ja sistēmā nenotiek nepārtraukta attīstība (kā tas lielākoties ir komerciālu platformu gadījumā), šo speciālistu noslodze šīs sistēmas uzturēšanā var būt nepietiekama un pilna laika piesaiste kļūst ekonomiski nepamatojama; attiecīgi šie speciālisti var tikt piesaistīti citiem projektiem, izbeigt darba attiecības ar uzturēšanas pakalpojuma

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

sniedzēju, vai kļūt citādā veidā nepieejami sistēmas uzturēšanas un attīstības darbu veikšanai.

Kiberuzbrukumi un drošības incidenti

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
23	Kiberuzbrukumi un drošības incidenti	Platformas var tikt pakļauta uzbrukumiem (DDoS, datu ļaunprātīga iegūšana, izmantojot ievainojamības u.c.). Izstrādes modelī klients pats nodrošina drošības risinājumus un reaģēšanas spējas. SaaS gadījumā drošības pasākumus un incidentu pārvaldību īsteno piegādātājs, bet klients ir atkarīgs no tā kompetences un atbilstības. Licences iegādes gadījumā drošības pārvaldība ir dalīta atbildība starp klientu un piegādātāju.	3	5	15

Ceļu nodevas pārvaldības sistēma savas augstās redzamības un potenciāli lielās finansiālās ietekmes dēļ ir pievilcīgs mērķis kiberuzbrukumiem. Līdzīgi kā uzturēšanas scenārijos, pie jaunas sistēmas izstrādes stratēģijas rodas papildus izaicinājumi kompetenču nodrošināšanai un atbalsta pakalpojuma sniedzēju koordinācijai drošības incidentu gadījumā.

Papildus ietekmi rada pats fakts, ka sistēma ir jauni izstrādāta – attiecīgi tai nav jau reālā aktīvā produkcijas lietojumā esošas instances un pierādītas drošības prasību izpildes vēstures citu klientu kontekstā. Lai arī šo risku var pārvaldīt ar visaptverošu drošības prasību ieviešanu un ielaušanās testu veikšanu izstrādes projekta laikā, neatklātu būtisku ievainojamību palikšanas fakts ir lielāks jauni izstrādātā sistēmā, kas vēl iet cauri stabilizācijas periodam (protams, pieņemot, ka esošajām sistēmām tiek veikti labajai praksei atbilstoši drošības auditi, atjauninājumu un labojumu pārvaldība).

Ilgtermiņa izmaksu neprognozējamība

Nr.	Risks	Apraksts	Izstrāde		
			V	I	N
33	Ilgtermiņa izmaksu neprog-nozējamība	Izstrādē pastāv iespēja, ka uzturēšanas un pielāgojumu izmaksas nākotnē būtiski pārsniedz sākotnēji plānoto (nepieciešami papildu resursi, incidentu novēršana, u.tml.). SaaS modelī izmaksas var pieaugt, ja palielinās lietotāju skaits vai nepieciešamas papildus funkcionalitātes. Licences iegādes modelī var mainīties atbalsta maksa vai izmaksas par infrastruktūru.	4	4	16

Līdzīgi kā minēts pie "Darba apjoma un budžeta pārsniegšanas risks" novērtējuma, arī ilgtermiņa uzturēšanas izmaksas ir izaicinoši novērtēt jauni izstrādātai sarežģītai

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

sistēmai. Pastāv liela iespējamība, ka uzsākot aktīvu lietošanu, var tikt konstatētas vajadzības pēc papildus tehniskajiem resursiem, vai uzturēšanas darbu apjoms var pārsniegt plānoto. Atsevišķos gadījumos, šis pieaugums var būt ievērojams – līdz pat vairākām reizēm (piemēram, ja ir veikti nepareizi pieņēmumi par sistēmas mērogošanas iespējām).

10.5. Secinājumi

1. Programmatūras ieviešanas un pārvaldības stratēģijas izvēle būtiski ietekmē pasūtītāja iesaistes līmeni, kas nozīmē, ka LVC ir rūpīgi jāizvērtē savas iespējas un resursi pirms lēmuma pieņemšanas, kuru no pārvaldības stratēģijām izvēlēties.

2. Sistēmas izstrādes gadījumā pasūtītājs iegūst augstu pielāgojamību, taču tas prasīs lielu LVC personāla iesaisti, specifiskus resursus un atbildību par atbalstu, kas var radīt papildu slogu.

3. SaaS risinājumi piedāvā zemāku pasūtītāja iesaisti un operatīvu atbalstu no pakalpojuma sniedzēja, tomēr pielāgojamība ir ierobežota, un organizācijai vairāk jāpielāgojas piedāvātajām funkcijām.

4. Pēc iespējas cieša pieturēšanās pie industrijas standartiem (piemēram, ISO 12855) un savlaicīga integrācijas prasību definēšana būtiski atvieglo iespējamo platformas piegādātāja vai uzturētāja maiņu nākotnē un attiecīgi samazina atkarības no piegādātājiem risku.

5. Visās pieejās īpaša uzmanība jāpievērš datu aizsardzības prasībām un drošības risku novērtējumam, jo ir paredzams, ka ceļu nodevas sistēma var piesaistīt paaugstinātu kiberapdraudējumu savas ietekmes un redzamības dēļ.

6. Sistēma ir augstu sarežģītības līmeni un nodrošina procesus ļoti specifiskā nozarē, attiecīgi ļoti būtisks faktors ieviešanā un ilgtermiņa uzturēšanā ir kompetentu jomas speciālistu pieejamība. Īpaši liels izaicinājums šim faktoram ir pie jaunas sistēmas izstrādes stratēģijas.

7. Kopīgi izvērtējos riskus visās kategorijās, jaunas sistēmas izstrādes stratēģija ir ar augstāko kopējo riska līmeni. Licences abonēšanas (SaaS) stratēģija ir ar zemāko riska līmeni.

Ņemot vērā aplūkotos riskus, pārvaldības stratēģiju salīdzinājumu un aplūkotos pārvaldības aspektus, par ieteicamāko ieviešanas scenāriju uz uzskatāma licences abonēšanas (SaaS) stratēģija.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

11. Sistēmas izveides ieviešanas stratēģijai piemērojamais atbalsta regulējums un tā prasības

Atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas skaidrotajam,[176] lai atbalstu kvalificētu kā valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – **LESD**) 107. panta pirmā punkta izpratnē, **jābūt izpildītiem četriem kumulatīviem nosacījumiem**:

1. pastāv valsts iejaukšanās vai „valsts līdzekļu izmantošana",
2. šī iejaukšanās var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm,
3. ar minēto iejaukšanos tiek piešķirta selektīva priekšrocība tās saņēmējam, un
4. ar šo iejaukšanos tiek kropļota konkurence vai tiek radīti tās kropļošanas draudi.

Līdz ar to, izmantojot minētos kritērijus, ir iespējams noskaidrot, vai Direktīvā uzliktais pienākums Latvijai ieviest infrastruktūras nodevu ir uzskatāms par valsts atbalstu.

Kritērijs par valsts iejaukšanos vai valsts līdzekļu izmantošanu – nav izpildīts

Direktīva pati par sevi nenosaka tiešu valsts iejaukšanos vai valsts līdzekļu izmantošanu, kas varētu tikt uzskatīta par valsts atbalstu. Tā koncentrējas uz prasībām attiecībā uz ceļu nodevām un lietošanas maksām, bet nenosaka konkrētu valsts finansējumu vai kompensācijas.

Tomēr Latvijai, ieviešot šīs prasības Latvijas Republikas normatīvajos aktos, ir rīcības brīvība, un Direktīva atļauj paredzēt kompensācijas vai atbrīvojumus, kas varētu ietvert valsts līdzekļu izmantošanu. Direktīva arī skaidri norāda, ka neskar LESD 107. un 108. pantu, kas attiecas uz valsts atbalstu, un dalībvalstīm jāievēro šie noteikumi, ja tās ieviešpapildu pasākumus vai kompensācijas. (Direktīvas 7.k pants)

Direktīvas 7.k panta skaidrojums

7.k pants: *Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu, šī direktīva neierobežo dalībvalstu, kuras ievieš autoceļu nodevu sistēmu, rīcības brīvību paredzēt attiecīgas kompensācijas.*

Direktīva dod dalībvalstīm brīvību noteikt kompensācijas (piemēram, atvieglojumus vai atlīdzības) saistībā ar autoceļu nodevu sistēmas ieviešanu. Tomēr šī brīvība nav absolūta – jebkuras kompensācijas, ko dalībvalsts ievieš, ir jāvērtē atbilstoši Eiropas Savienības tiesību aktiem par valsts atbalstu, proti, LESD 107. un 108. pantam.

Tas nozīmē:

1. Latvija drīkst ieviest kompensācijas, bet tikai tādā apjomā un veidā, kas nav pretrunā ES noteikumiem par valsts atbalstu.

[176] Sk. Eiropas Savienības Tiesas sprieduma lietā „DOBELES HES" 31.punktu.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

2. Ja kompensācija atbilst valsts atbalsta pazīmēm (t. i., tiek izmantoti valsts līdzekļi, priekšrocība ir selektīva, tiek ietekmēta konkurence un tirdzniecība starp dalībvalstīm), tad šāda rīcība ir jāsaskaņo ar Eiropas Komisiju un jāievēro attiecīgās procedūras.

3. Direktīva pati par sevi neuzliek pienākumu ieviest kompensācijas, bet arī neaizliedz to darīt, ja vien tiek ievēroti ES valsts atbalsta noteikumi.

Ietekme uz tirdzniecību

Ceļu nodevas potenciāli var ietekmēt pārrobežu pārvadājumus un līdz ar to tirdzniecību starp dalībvalstīm. Direktīva pati par sevi paredz vienotu pieeju, lai novērstu šādu ietekmi, bet, ja Latvija ieviesīs selektīvus atvieglojumus, šis nosacījums var iestāties.

Selektīva priekšrocība

Direktīva uzsver, ka jebkuras maksas vai atbrīvojumi ir jāpiemēro nediskriminējošā veidā. Tomēr, ja Latvija praksē piešķirs atbrīvojumus vai samazinātas maksas noteiktām transportlīdzekļu kategorijām vai uzņēmumiem, tas var tikt uzskatīts par selektīvu priekšrocību.

Konkurences kropļošana

Ja selektīvas priekšrocības rezultātā tiek radīti labvēlīgāki konkurences apstākļi atsevišķiem uzņēmumiem vai transportlīdzekļu kategorijām, tas var kropļot konkurenci vai radīt tās kropļošanas draudus. Direktīva ir izstrādāta, lai novērstu šādus riskus, bet, ja valsts rīcība rada šādu situāciju, šis nosacījums arī var tikt izpildīts. (Direktīvas 6. panta 2. punkts).

Direktīvas 6. panta 2. punkts: *Dalībvalstis var piemērot* ***pazeminātas nodokļu likmes vai atbrīvojumus****:*

a) transportlīdzekļiem, ko izmanto valsts vai civilajai aizsardzībai, ugunsdzēsības vai citos avārijas dienestos un policijā, kā arī ceļu uzturēšanai izmantojamajiem transportlīdzekļiem;

b) transportlīdzekļiem, kuru kustībai pa to reģistrācijas dalībvalsts publiskās lietošanas autoceļiem ir gadījuma raksturs un kurus izmanto fiziskās vai juridiskās personas, kā galvenā nodarbošanās nav kravu pārvadāšana — ***ar Komisijas atļauju un ar nosacījumu, ka ar šo transportlīdzekļu veiktie pārvadājumi nerada konkurences izkropļojumus.***

Secinājumi

Direktīva pati par sevi nenosaka valsts atbalstu, jo tā paredz vispārīgus, visiem piemērojamus noteikumus un uzsver nediskriminējošu piemērošanu. Tomēr, ja dalībvalsts, īstenojot Direktīvu, paredz selektīvas priekšrocības, izmanto valsts līdzekļus un tiek izpildīti visi četri LESD 107. panta pirmajā punktā minētie nosacījumi, šāda rīcība var tikt kvalificēta kā valsts atbalsts LESD 107. panta izpratnē.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Līdz ar to, atbilstoši Direktīvas 7.k pantam, Latvijai transponējot Direktīvu un nenosakot izņēmumus, valsts atbalsta kritēriji, kas izriet no LESD 107. panta pirmā punkta neiestājas. Sākotnēji Latvija plāno piemērot nodevas lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr, ja Latvija noteiktu atvieglojumus kādiem noteiktiem transportlīdzekļiem – pazemināta nodokļu likmes vai atbrīvojumu veidā (piemēram, valsts aizsardzības un operatīvais transports), tad būt jāveic procedūra par ietekmi uz konkurenci novērtēšanai un valsts atbalsta saskaņošanai ar Eiropas Komisiju.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

12. Sistēmas ieviešanas stratēģija

12.1. Sistēmas ieviešanas laika grafiks

Izstrādāts indikatīvs Sistēmas ieviešanas Latvijā laika grafiks, paredzot iespējamo Sistēmas ar GNSS risinājumu ieviešanas procesu, tostarp aprakstot veicamās darbības un galvenos riskus, kas saistīti ar ieviešanas laika plāna izpildi. Sistēmas ieviešanas laika grafiks izstrādāts, balstoties uz pieņēmumiem, ka: Latvijā tiek ieviesta attālumā balstīta ceļu nodevas pārvaldības Sistēma ar GNSS risinājumu, izmantojot tirgū pieejamas platformas licences abonēšanas (*SaaS)* modeli; Sistēma tiek piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām uz Ziņojumā definētā autoceļu tīkla; tiek piemērots hibrīda risinājums pakalpojumu sniegšanai un klientu atbalstam – OBE, mobilā aplikācija, klientu portāls un zvanu centrs; tiek nodrošināta likumiski piemērojama digitāla pierādījumu uzraudzības ķēde un funkcionāls sodu un parādu atgūšanas process.

Norādītie Sistēmas ieviešanas posmu ilgumi ir indikatīvi un ir atkarīgi no iepirkumu procedūru noteikumiem, institucionālās kapacitātes, Sistēmu atbalstošo reģistru gatavības (transportlīdzekļu dati) un kontrolei pieejamajiem resursiem. Jāņem vērā, ka biežākie iemesli ieviešanas kavējumiem ir:

— Kavēta juridiskā gatavība un pierādījumu pieņemamības noteikumi;

— Iepirkumu procedūra un rezultātu apstrīdēšana;

— Ieviešanai pieejamo resursu, ieviešanas kapacitātes un klientu apkalpošanai nepieciešamo darbību nepietiekama novērtēšana;

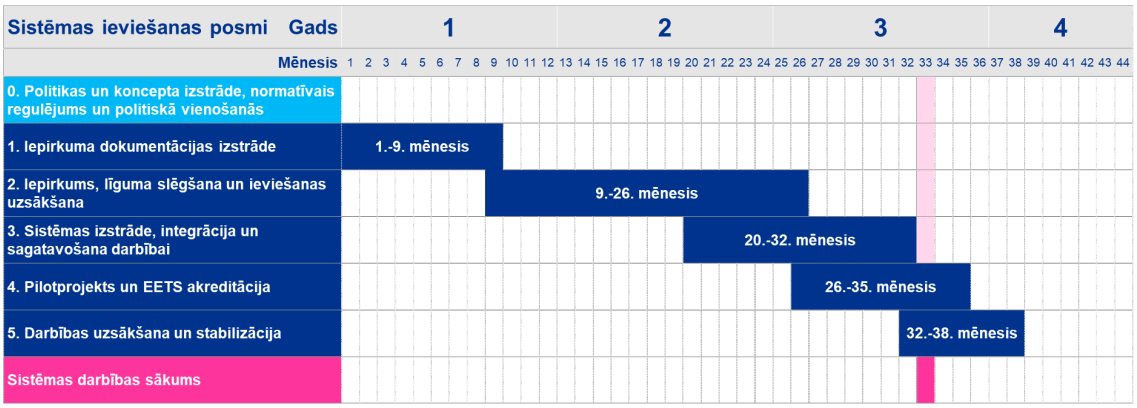
— Nepietiekama samaksas krāpniecības novēršanas kontrole, paplašinot Sistēmas tvērumu.

Balstoties uz KPMG ekspertu komandas veikto analīzi un citu valstu pieredzi Sistēmas ieviešanā, paredzams, ka indikatīvais laiks Sistēmas ieviešanai un darbības uzsākšanai (sākot ar iepirkuma dokumentācijas izstrādes un neietverot politiskos un koncepta

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

procesos pirms tam) būtu 38 mēneši. Ieviešana būtu nodrošināma piecos nošķiramos, taču paralēlos posmos (skatīt 40. Attēlu).

40. Attēls: Indikatīvs Sistēmas ieviešanas laika grafiks



Avoti: KPMG ekspertu komandas analīze

Zemāk skaidrots katrs Sistēmas ieviešanas posms un tā ietvaros veicamās darbības, kā arī rezultāti:

0. Posms: Politikas un koncepta izstrāde, normatīvais regulējums un politiskā vienošanās:

— Nepieciešams vienoties par un apstiprināt Sistēmas mērķus, autoceļu, par kuru lietošanu piemērojama nodeva, tīklu, nodevas aprēķina metodoloģiju un nodevas tvērumā iekļautos transportlīdzekļus;

— Noteikt nodevas iekasēšanas noteikumus un sagatavot nodevas likmju struktūras melnrakstu (tostarp ietverot atvieglojumus un atbrīvojumus no nodevas maksāšanas un sodus par nodevas nemaksāšanu);

— Vienoties par nodevas samaksas kontroles konceptu, nosakot kontroles stratēģiju, atbildības noteikumus un pierādījumu prasības;

— Izstrādāt konceptuālo vai informatīvo ziņojumu par pāreju no laikā balstītas nodevas uz attālumā balstītu nodevu (paredzams, ka tam nepieciešami 6 līdz 12 mēneši, aptverot augstāk norādītās posma darbības);

— Panākt politisko vienošanos, lemjot par labu Sistēmas ieviešanai un tādējādi ļaujot uzsākt turpmākus soļus ieviešanas realizācijai;

— Izstrādāt, saskaņot un apstiprināt finansējuma modeli;

— Uzsākt normatīvā regulējuma un likumu, tostarp Ceļu nodevu likuma un saistošo MK noteikumu, izstrādi;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Pieņemt (vai sagatavot pieņemšanai) normatīvo regulējumu, kas sniedz pilnvaru piemērot Sistēmu, un noteikt datu pārvaldības kārtību (datu privātums, uzglabāšana, audits) (paredzams, ka normatīvā regulējuma izstrādei, saskaņošanai un pieņemšanai nepieciešami vismaz 24 mēneši);

— Definēt pierādījumu pieņemamības noteikumus (digitālais paraksts, notikumu reģistrācija, piekļuves kontrole).

Rezultāti: Apstiprināts Sistēmas koncepts, nodevas likmju modelis, samaksas kontroles koncepts un augsta līmeņa Sistēmas ieviešanas plāns, kā arī pieņemts (vai sagatavots pieņemšanai) normatīvais regulējums.

1. Posms (1.-9. mēnesis): Iepirkuma dokumentācijas izstrāde:

— Sagatavot iepirkuma dokumentāciju, definējot funkcionālās prasības, pakalpojumu līmeņa vienošanās, kiberdrošības prasības, integrācijas un testēšanas prasības.

Rezultāti: Izstrādāta iepirkumu dokumentācija ar prasībām, izvērtējuma kritērijiem un augsta līmeņa Sistēmas arhitektūru.

2. Posms (9.-26. mēnesis): Iepirkums, līguma slēgšana un ieviešanas uzsākšana:

— Veikt iepirkuma procedūru, precizējot jautājumus attiecībā uz prasībām un izvērtējot iesniegtos piedāvājumus (tehnisko, finanšu, piegādes ticamības, drošības un atbilstības aspektos);

— Noslēgt līgumus un izveidot ieviešanas projekta struktūru un pārvaldības modeli (projekta vadības birojs, pārmaiņu vadība, testēšanas un pārejas plāns).

Rezultāti: Noslēgti līgumi ar piegādātājiem, izveidots sākotnējais projekta plāns, izstrādāta sistēmu saskarņu kontroles dokumentācija, saskaņota testēšana un izstrādāta pārejas stratēģija.

3. Posms (20.-32. mēnesis): Sistēmas izstrāde, integrācija un sagatavošana darbībai:

— Izstrādāt GNSS galvenās funkcijas (tostarp transportlīdzekļu veiktā ceļa noteikšanu, ceļu tīkla digitālās kartes datu saskaņošanu, nodevas likmju aprēķinu), kā arī samaksas, rēķinu izrakstīšanas un atskaišu sagatavošanas risinājumus;

— Nodrošināt pakalpojumu sniegšanas un klientu apkalpošanas kanālus (aplikācija, portāls, zvanu centrs), maksājumu integrācijas risinājumus un pretenziju risināšanas darba plūsmas;

— Sagatavot Sistēmu darbībai, nodrošinot OBE piegādes ķēdi un izplatīšanas procesus, standarta darbības procedūras, kiberdrošības uzraudzību un darbības nepārtrauktības procedūras;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Uzsākt mārketinga pasākumus, nodrošinot starptautisku informācijas izplatīšanu par jaunas Sistēmas ieviešanu Latvijā, kā arī tarifiem un citiem gala lietotājiem būtiskiem aspektiem.

Rezultāti: Darbībai gatava Sistēma un saskarnes, apmācīts personāls, sagatavota loģistikas sistēma liela skaita OBE nodrošināšanai.

4. Posms (26.-35. mēnesis): Pilotprojekts un EETS akreditācija:

— Veikt reprezentatīvu pilotprojektu, testējot Sistēmas darbību sarežģītos krustojumos, paralēlos autoceļos, robežu tuvumā, apdzīvotās vietās);

— EETS akreditācija, kā ietvaros tiek piesaistīti EETS pakalpojumu sniedzēji, veikta testēšana un novērtēta potenciālo EETS pakalpojumu sniedzēju atbilstība definētajiem kvalitātes kritērijiem;

— Testēt Sistēmas precizitāti un rēķinu izrakstīšanas integritāti, kā arī verificēt pierādījumu uzraudzības ķēdi kontroles nodrošināšanai.

Rezultāti: Pilotprojekta ziņojums attiecībā pret pieņemšanas kritērijiem, verificēta pierādījumu uzraudzības ķēde un pieņemts lēmums par Sistēmas gatavību darbības uzsākšanai.

5. Posms (32.-38. mēnesis): Darbības uzsākšana un stabilizācija:

— Normatīvais regulējums stājas spēkā;

— Veikt pāreju un uzsākt attālumā balstītas nodevas Sistēmas darbību;

— Stabilizēt Sistēmas veiktspēju, nodrošinot defektu labojumus, ceļu tīkla kartes datu un likmes piemērošanas loģikas optimizāciju. Pakāpeniski palielināt nodevas samaksas kontroli;

— Noteikt atbildības un piešķirt pilnvarojumu kontroles, uzturēšanas un darbības nodrošināšanas iestādēm/organizācijām.

Rezultāti: Stabila Sistēmas darbība, funkcionāla kontroles procesa darbība, sākotnējie atbilstības un ieņēmumu rādītāji.

Nepieciešams ņemt vērā, ka pastāv riski neuzsākt Sistēmas darbību plānotajā laikā. To visbiežāk nosaka sekojošie faktori:

— Juridiskā gatavība un pierādījumu pieņemamība, tostarp datu uzglabāšanas un audita noteikumu aspekti;

— Skaidri definētas iepirkuma prasības un procedūra, kā arī efektīvi pārvaldīta iepirkuma procedūras rezultātu apstrīdēšana;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— OBE izplatīšanas tīkla gatavība un efektivitāte, kā arī dzīves cikla procesi (izplatīšana, ierīču maiņa, krājumu pārvaldība);

— Pieņemšanas testēšanas disciplīna (precizitāte, rēķinu izrakstīšanas integritāte, Sistēmas izturība un drošība);

— Kontroles standarta darbības procedūras, sodu sistēma un parādu atgūšanas procesi, kas veido efektīvu motivāciju nodevas apmaksai.

Uzsverams, ka laicīga politiskās vienošanās panākšana un normatīvā regulējuma izstrāde un saskaņošana ir kritiski svarīga Sistēmas ieviešanai, jo bez tā nebūtu iespējams uzsākt Sistēmas ieviešanai nepieciešamās iepirkuma dokumentācijas izstrādi un tādējādi arī turpmākus ieviešanas posmus. Lai gan 40. Attēlā norādītais laika grafiks nav attiecināts uz specifiskiem datumiem, ja Sistēmu būtu plānots ieviest līdz 2030. gadam (uzsākot Sistēmas darbību 2030. gada janvārī), iepirkumu dokumentācijas izstrādi būtu nepieciešams uzsākt līdz 2027. gada maijam. No tā izriet, ka, ja līdz 2027. gada beigām netiek izstrādāts, saskaņots un pieņemts normatīvais regulējums (iepirkuma dokumentācijas izstrādi iespējams uzsākt paralēli normatīvā regulējuma procesiem), pastāv ievērojams risks nespēt ieviest Sistēmu laikā līdz Direktīvā noteiktajam 2030. gada marta termiņam.

Secināms, ka Sistēmas darbības uzsākšana 38 mēnešu laikā ir sasniedzama, ja politika, likumdošana, iepirkumu procedūra, OBE izplatīšanas loģistika un kontroles gatavība ir apvienota vienā programmā ar skaidriem pieņemšanas kritērijiem. Sistēmas tvēruma paplašināšana ir, galvenokārt, operacionāls izaicinājums, ko nosaka ceļa tīkla kartes datu kvalitāte, samaksas kontroles efektivitāte un klientu apkalpošanas kapacitāte.

12.2. Normatīvā regulējuma grozījumu nepieciešamība

Kā norādīts Sistēmas ieviešanas laika grafikā, pirms Sistēmas ieviešanas un darbības uzsākšanas būtu nepieciešams tai atbilstošs normatīvais regulējums, veicot grozījumus esošajā regulējumā un izstrādājot Ceļu nodevu likumu.

Ņemot vērā Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas Latvijā iespējamības izpētes 1. starpziņojumā apkopoto informāciju par spēkā esošā normatīvā regulējuma – Autoceļu lietošanas nodevas likuma –, atbilstību Direktīvas prasībām un ieteikumiem, tostarp attiecībā uz nodevas komponentēm, Likumprojektu un identificētos potenciālos attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu parametrus Latvijā, veikts izvērtējums par nepieciešamajiem grozījumiem normatīvajā regulējumā, lai Sistēmu ieviestu Latvijā.

Likumprojekts, kas nodrošinātu Latvijas normatīvā regulējuma augstāku atbilstību Direktīvai vairākos aspektos, ir izstrādāts (taču nav stājies spēkā). Ņemot vērā, ka Likumprojekts nodrošina augstāku atbilstību Direktīvai un būtu vērtējams kā iespējamais Sistēmas ieviešanai piemērojamais normatīvais akts, izvērtējums veikts attiecībā pret Likumprojektu. Izvērtējums veikts divos līmeņos – kādas Direktīvas prasības un ieteikumi ir pārņemti Likumprojektā un kā Likumprojektā noteiktais atbilst Sistēmas ieviešanai

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

nepieciešamajam, tostarp identificējot papildus nepieciešamos grozījumus normatīvajā regulējumā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

54. Tabula: Likumprojektā pārņemtās Direktīvas prasības un ieteikumi un tā atbilstība Sistēmas ieviešanai nepieciešamajam normatīvajam regulējumam

Nr.	Direktīvā noteiktais (atbilstoši Direktīvas 1999/62/EK pantiem)	Likumprojekta atbilstība Direktīvai	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
1.	**7. pants**	1., 2., 3., 4., 5., 6., 9., 10. un 13. punkts pārņemts pilnībā un 7., 8., 11. un 14. punkts netiek pārņemts, kā arī 12. un 15. punkts nav attiecināms.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	**Nē**
2.	**7.a pants**	1. un 2. punkts pārņemts pilnībā, 3. punkts netiek pārņemts, 4. punkts pārņemts daļēji un 5. punkts nav attiecināms.	Attiecas uz lietošanas maksu, kas pēc Sistēmas ieviešanas netiktu piemērota. Likumprojektā norādīta lietošanas maksas piemērošanas pārtraukšana un pāreja uz autoceļu nodevu, taču nepieciešams precizēt pārejas termiņus atbilstoši plānotajam Sistēmas ieviešanas datumam.	**Jā**
3.	**7.aa pants**	Nav attiecināms uz Latvijas situāciju.	Nav attiecināms uz Latvijas situāciju.	**Nē**
4.	**7.b pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtībai un apmēriem.	**Jā**
5.	**7.c pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus ārējo izmaksu komponentes apmēriem un normatīvajā regulējumā specifiski paredzēt komponentes piemērošanu.	**Jā**
6.	**7.ca pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus ārējo izmaksu komponentes apmēriem un normatīvajā regulējumā specifiski paredzēt komponentes piemērošanu.	**Jā**
7.	**7.cb pants**	Nav pārņemts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus ārējo izmaksu komponentes apmēriem un normatīvajā regulējumā specifiski paredzēt komponentes piemērošanu.	**Jā**

Nr.	Direktīvā noteiktais (atbilstoši Direktīvas 1999/62/EK pantiem)	Likumprojekta atbilstība Direktīvai	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
8.	**7.d pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
9.	**7.da pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. pantā.	Ieviešot Sistēmu, nav paredzēta maksas par satiksmes sastrēgumiem ieviešana.	**Nē**
10.	**7.e pants**	1. punkts pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. pantā un 2. punkts netiek pārņemts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtībai un apmēriem.	**Jā**
11.	**7.f pants**	Netiek pārņemts.	Ieviešot Sistēmu, nav paredzēts maksas uzcenojums.	**Nē**
12.	**7.g pants**	Netiek pārņemts.	Ieviešot Sistēmu, nav paredzēta maksas diferenciācija infrastruktūras izmantošanas optimizācijai.	**Nē**
13.	**7.ga pants**	1., 2., 3., 4. un 11. punkts pārņemts pilnībā Likumprojekta 2. pielikumā, 5. un 6. punkts netiek pārņemts un 7., 8., 9. un 10. punkts nav attiecināms.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtībai un apmēriem.	**Jā**
14.	**7.gb pants**	1. un 2. punkts pārņemts daļēji Likumprojekta 2. pielikumā un 3., 4. un 6. punkts netiek pārņemts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par transportlīdzekļiem uz kuriem attieksies nodeva.	**Jā**
15.	**7.h pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
16.	**7.i pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 12. un 13. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par transportlīdzekļiem uz kuriem attieksies nodeva.	**Jā**
17.	**7.j pants**	1. punkts pārņemts daļēji Likumprojekta 5., 8., 9., 10., 11., 13., 14. un 15. pantā, 2. punkts pārņemts pilnībā Likumprojekta 6. pantā, 3. punkts pārņemts pilnībā Likumprojekta 13. pantā un 4. punkts pārņemts pilnībā Likumprojekta 15. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams paredzēt kārtību kādā veicama nodevas apmaksa un pierādījumu sniegšana, kā arī izstrādāt MK noteikumus par tehniskajām prasībām nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējam, to reģistrācijai, uzraudzības kārtībai un izslēgšanai.	**Jā**
18.	**7.k pants**	Netiek pārņemts.	Kompensācijas nav paredzamas, normatīvais regulējums ir atbilstošs.	**Nē**

Nr.	Direktīvā noteiktais (atbilstoši Direktīvas 1999/62/EK pantiem)	Likumprojekta atbilstība Direktīvai	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
19.	**8. pants**	Netiek pārņemts.	Vienotās lietošanas maksas nav paredzamas, normatīvais regulējums ir atbilstošs.	**Nē**
20.	**9. pants**	Pārņemts daļēji Likumprojekta 17., 18. un 19. pantā.	Nav attiecināms.	**Nē**
21.	**9.c pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
22.	**9.d pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
23.	**9.e pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
24.	**10.a pants**	Nav nepieciešams pārņemt.	Nav attiecināms.	**Nē**
25.	**11. pants**	Pārņemts pilnībā Likumprojekta 3. un 17. pantā.	Nav attiecināms.	**Nē**
26.	**0., II, III, IIIa, IIIb, IIIc, IV, V, VI un VII pielikums**	Pārņemts daļēji Likumprojekta II un III nodaļā un 2. pielikumā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtību un apmēriem.	**Jā**
27.	**Grozījumi Direktīvā 1999/37/EK**	Nav attiecināms.	Nav attiecināms.	**Nē**
28.	**Grozījumi Direktīvā (ES) 2019/520**	Pārņemts daļēji Likumprojekta 22. pantā.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par kārtību kādā veic informācijas apmaiņu ar citiem ES dalībvalstu kontaktpunktiem un apmaiņai paredzētās informācijas apjomu.	**Jā**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite; Ceļu nodevu likuma likumprojekts: Saite; Tiesību akta projekta "Ceļu nodevu likums" sākotnējās ietekmes (ex-ante) novērtējuma ziņojums (anotācija): Saite

Ņemot vērā salīdzinājumu starp Direktīvā noteikto, Likumprojektā paredzēto un Sistēmas ieviešanai nepieciešamo, veikts arī izvērtējums par Sistēmas ieviešanai nepieciešamo attiecībā pret Likumprojekta III, V un VI nodaļā, pārejas noteikumos un 1. un 2. pielikumā noteikto, identificējot tiešus nepieciešamos grozījumus normatīvā regulējuma pilnveidošanai. Nepieciešams ņemt vērā, ka Ceļu nodevu likuma likumprojekta ietvaros termins "ceļu infrastruktūras nodeva" apzīmē attālumā balstītu nodevu, taču "autoceļu lietošanas nodeva" apzīmē esošo laikā balstīto nodevu (vinjeti).

55. Tabula: Normatīvajā regulējumā nepieciešamie grozījumi Sistēmas ieviešanai

Nr.	Likumprojekts	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
1.	12. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas objekts. 1. punkts.	Paredzams, ka nodevā tiktu ietverta tikai ceļu infrastruktūras lietošanas maksa un maksas par ārējām izmaksām attiecībā uz gaisa un trokšņa piesārņojumu.	Jā
2.	12. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas objekts. 2. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par transportlīdzekļiem uz kuriem attieksies nodeva. Paredzams, ka nodeva attiektos uz kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām (N1 no 3 tonnām, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi).	Jā
3.	12. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas objekts. 3. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtībai un apmēriem.	Jā
4.	13. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas maksāšana, aprēķināšana un iekasēšana. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
5.	13. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas maksāšana, aprēķināšana un iekasēšana. 2. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams paredzēt kārtību kādā veicama nodevas apmaksa un pierādījumu sniegšana.	Jā
6.	13. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas maksāšana, aprēķināšana un iekasēšana. 3. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus nodevas aprēķināšanas kritērijiem, kārtībai un apmēriem.	Jā
7.	13. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas maksāšana, aprēķināšana un iekasēšana. 4. punkts.	Nepieciešams izvērtēt šī punkta piemērojamību.	Jā
8.	14. pants. Atvieglojumi un atbrīvojumi no ceļu infrastruktūras nodevas maksāšanas. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
9.	14. pants. Atvieglojumi un atbrīvojumi no ceļu infrastruktūras nodevas maksāšanas. 2. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
10.	15. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējs. 1. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams precizēt iekasēšanas pakalpojuma sniedzēju.	Jā
11.	15. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējs. 2. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par tehniskajām prasībām nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējam, to reģistrācijai, uzraudzības kārtībai un izslēgšanai.	Jā
12.	16. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas administrēšana. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
13.	16. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas administrēšana. 2. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē

Nr.	Likumprojekts	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
14.	16. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas administrēšana. 3. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
15.	16. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas administrēšana. 4. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par kārtību, kādā nodeva tiek iekasēta un administrēta.	Jā
16.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 1. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par kārtību, kādā tiek kontrolēta nodevas samaksa.	Jā
17.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 2. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams precizēt nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu pārvaldību.	Jā
18.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 3. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams precizēt nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu pārvaldību.	Jā
19.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 4. punkts.	Nepieciešams izvērtēt atbilstošāko atbildību sadalījumu.	Jā
20.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 5. punkts.	Nepieciešams izvērtēt atbilstošāko atbildību sadalījumu.	Jā
21.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 6. punkts.	Nepieciešams izvērtēt atbilstošāko atbildību sadalījumu.	Jā
22.	20. pants. Ceļu nodevu samaksas kontrole. 7. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
23.	21. pants. Ierobežojumi nesamaksātas autoceļu lietošanas nodevas un ceļu infrastruktūras nodevas dēļ. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
24.	21. pants. Ierobežojumi nesamaksātas autoceļu lietošanas nodevas un ceļu infrastruktūras nodevas dēļ. 2. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
25.	22. pants. Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu nodevu maksāšanas pārkāpumiem. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
26.	22. pants. Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu nodevu maksāšanas pārkāpumiem. 2. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
27.	22. pants. Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu nodevu maksāšanas pārkāpumiem. 3. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
28.	22. pants. Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu nodevu maksāšanas pārkāpumiem. 4. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē
29.	22. pants. Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu nodevu maksāšanas pārkāpumiem. 5. punkts.	Līdz Sistēmas ieviešanai nepieciešams izstrādāt MK noteikumus par kārtību, kādā veic informācijas apmaiņu ar citiem ES dalībvalstu kontaktpunktiem un apmaiņai paredzētās informācijas apjomu.	Jā
30.	24. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas nesamaksāšana. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	Nē

Nr.	Likumprojekts	Sistēmas ieviešanai nepieciešamais	Nepieciešami grozījumi
31.	24. pants. Ceļu infrastruktūras nodevas nesamaksāšana. 2. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	**Nē**
32.	26. pants. Kompetence administratīvo pārkāpumu procesā. 1. punkts.	Normatīvais regulējums ir atbilstošs.	**Nē**
33.	Pārejas noteikumi	Nepieciešams precizēt 1., 3., 6., 7. un 8. punktā norādīto datumu atbilstoši paredzamajam ceļu infrastruktūras nodevas ieviešanas datumam. Nepieciešams precizēt 4. punktā norādīto datumu.	**Jā**
34.	1. pielikums	Paredzams, ka nodeva tiktu piemērota plašākam autoceļu tīklam kā definēts Likumprojekta pielikumā.	**Jā**
35.	2. pielikums	Papildus autoceļu lietošanas nodevas likmēm, pēc atbilstošo MK noteikumu izstrādes, nepieciešams definēt ceļu infrastruktūras nodevas likmes.	**Jā**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz Ceļu nodevu likuma likumprojekts: Saite

Balstoties uz normatīvā regulējuma izvērtējumu un identificētajiem nepieciešamajiem grozījumiem, secināms, ka izstrādātais Likumprojekts būtu izmantojams kā pamats nākotnes Ceļu nodevu likumam, kas noteiktu normatīvo regulējumu Sistēmas ieviešanai. Likumprojektā būtu veicami atsevišķi grozījumi un precizējumi.

13. Pārejas stratēģija

Pārejas stratēģijas ietvaros analizēta iespējamā pieeja kādā, pēc Sistēmas ieviešanas kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām, būtu iespējams paplašināt Sistēmas tvērumu, lai tajā iekļautu transportlīdzekļus, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu vai paplašināt autoceļu tīklu, par kura lietošanu maksājama nodeva. Tā ietvaros, analizēti iespējamie risinājumi tvēruma paplašināšanai, papildus Sistēmas izmaksas, potenciālās likmes, potenciāli ieņēmumi un risinājumi kopējā nodokļu un nodevu sloga līdzsvarošanai, kā arī identificēti ar tvēruma paplašināšanu saistītie riski un izveidota pārejas stratēģija.

13.1. Sistēmas ieviešana transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu

Sistēmas ieviešanas visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu ietvaros izvērtēti divi iespējamie scenāriji – tiek paplašināts attālumā balstītas nodevas ar GNSS tvērums, piemērojot to visiem transportlīdzekļiem, un hibrīda risinājums, kur kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām piemērota attālumā balstīta nodeva ar GNSS, savukārt citiem transportlīdzekļiem piemērota laikā balstīta nodeva (vinjete).

Transportlīdzekļu, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, (kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām, autobusi un vieglie pasažieru transportlīdzekļi) pienesums autoceļu infrastruktūras finansējumam pašlaik tiek nodrošināts ar transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa (turpmāk – TEN) un akcīzes nodokļa ieņēmumiem, kas tiek ieskaitīti Valsts autoceļu fondā, savukārt autoceļu lietošanas nodeva tiek piemērota tikai kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām. Vērtējot iespējamu nodevas tvēruma paplašināšanu, kā ietvaros būtu iespējams ieviest Sistēmu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, identificējams, ka TEN pārkvalificēšana uz nodevu būtu ekonomiski pamatojams un gala lietotājiem draudzīgs risinājums. Pāreja no ikgadēja TEN uz nodevu var stiprināt saikni starp autoceļu uzturēšanas un attīstības finansējumu un infrastruktūras izmantošanu (princips "lietotājs maksā"), veicināt finansējuma nodrošinājumu un uzlabot taisnīgumu starp infrastruktūras lietotājiem. Taču jāņem vērā, ka šāda pieeja var radīt arī ievērojamus ieviešanas un sabiedrības pieņemšanas izaicinājumus.

Tā ietvaros, pieejami divi galvenie risinājumi:

— **Laikā balstīta nodeva (vinjete)**, kas būtu ātrākais un zemākā riska risinājums, ko ieviest plašā mērogā. Vinjetes piemērošana ir plaši izplatīta un ilglaicīga prakse ES valstīs, taču tā nespētu nodrošināt tiešu sasaisti ar transportlīdzekļu nobrauktajiem km un neveicinātu efektīvu autoceļu tīkla izmantošanu;

— **Attālumā balstīta nodeva ar GNSS risinājumu**, piemērojot to ar OBE un mobilo aplikāciju, kā arī nodrošinot kontroli ar ANPR. Šis risinājums būtu visciešāk saistīts ar principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" piemērošanu, taču ir svarīgi ņemt vērā, ka tas būtu ievērojami sarežģītāks – klientu skaits būtu daudz lielāks nekā

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

kravas transportlīdzekļiem, būtu pastiprināti datu privātuma riski un būtu nepieciešams stiprināt un rūpīgi izstrādāt kontroles mehānismus, lai nodrošinātu to uzticamību un pieņemšanu sabiedrībā. Uzsverams, ka kravas transportlīdzekļiem piemērotos principus nebūtu iespējams tieši mērogot tādā veidā, lai tie būtu sociāli pieņemami citu transportlīdzekļu klientu segmentā.

Ņemot vērā augstāk minēto, Sistēmas tvēruma paplašināšanai ieteicams sekojošais pārejas koncepts:

— Laicīgi pieņemt lēmumu, vai plānotā gala stadija ir (a) pastāvīga laikā balstīta nodeva transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, vai (b) attālumā balstīta nodeva transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu;

— Ja plānotā gala stadija ir attālumā balstīta nodeva, nepieciešams apsvērt divu posmu pāreju, ieviešot laikā balstītu nodevu kā pagaidu "pārejas" risinājumu (ar mērķi nostiprināt nodevas piemērošanas citiem transportlīdzekļiem konceptu sabiedrībā un iekļaut ārzemēs reģistrētos transportlīdzekļus nodevas tvērumā) un paralēli izstrādājot un vēlāk ieviešot attālumā balstītu Sistēmu ar GNSS risinājumu;

— Sākotnēji ieviest nodevu kā ieņēmumu-neitrālu nodokļu pārkvalifikāciju, samazinot vai pilnībā pārkvalificējot TEN atbilstoši nodevas ieņēmumu apjomiem;

— Izstrādāt stabilu juridisko pierādījumu uzraudzības ķēdi, iekļaut privātuma aizsardzības principus un izveidot operacionāli efektīvu un noturīgu kontroles modeli pirms Sistēmas darbības sākuma.

13.1.1. Sistēmas ieviešanas transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, sākuma punkts

Lai gan esošā laikā balstītā nodeva sniedz institucionālu pamatu, veidojot sākuma punktu rēķinu procesiem, piekrišanas kultūrai un nodevu konceptam, nodevas piemērošana citiem transportlīdzekļiem nestu plašas izmaiņas klientu skaitā un plūsmā, politiskajā ietekmē un darbības mērogā. Ņemot vērā, ka potenciālais risinājums ietvertu TEN pārkvalificēšanu, identificēti sekojošās esošā TEN stiprās un vājās puses:

TEN stiprās puses un iespējas

— **Viegli saprotams risinājums gala lietotājiem**: samaksa veicama reizi gadā, ir viegli saprotama un atvieglo budžeta plānošanu;

— **Zems administratīvais slogs**: iekasēšana ir integrēta esošajos procesos (reģistrācija, tehniskā apskate), tādējādi to ir iespējams realizēt caur esošiem kanāliem, neveidojot atsevišķu klientu apkalpošanas sistēmu;

— **Augsta prasību ievērošana**: tā kā maksājumi ir saistīti ar obligātām darbībām, kas jāveic transportlīdzekļu īpašniekiem, ir iespējams nodrošināt efektīvu nodokļa iekasēšanu ar maz iespējām izvairīties no maksājumiem;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Stabila naudas plūsma un plānošana**: ikgadēji maksājumi nodrošina relatīvi paredzamu ieņēmumu plūsmu salīdzinājumā ar uz darījumiem balstītu iekasēšanu;

— **Zems datu privātuma risks**: nav nepieciešams reģistrēt atrašanās vietas vai veiktā ceļa datus;

— **Augsta brieduma pakāpe**: iekasēšanas un prasību ievērošanas procesi ir funkcionāli un tiek ilglaicīgi nodrošināti.

TEN vājās puses un riski

— **Trūkst sasaistes ar "lietotājs maksā" principu:** maksājumi nav samērīgi ar infrastruktūras lietošanu**;**

— **Neietver ārzemēs reģistrētus transportlīdzekļus**: ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi nemaksā TEN, tādējādi nesniedzot pienesumu valsts nodokļu ieņēmumiem un neveicinot "lietotājs maksā" principus attiecībā uz infrastruktūras lietošanu;

— **Ierobežotas iespējas pielāgot autoceļu tīklu**: nesniedz iespējas pārvaldīt autoceļu tīklu atbilstoši infrastruktūras lietošanai, sastrēgumiem, atsevišķu autoceļu augstākam nolietojumam;

— **Ierobežots taisnīgums pret gala lietotājiem**: īpašnieki, kas gadā veic mazāku distanci uz autoceļiem samaksā vienādu apjomu ar īpašniekiem, kas aktīvi lieto infrastruktūru;

— **Vājāka ilgtermiņa noturība**: mainoties transportlīdzekļu sadalījumam emisiju klasēs un tehnoloģijām (tostarp elektrisko transportlīdzekļu īpatsvaram pieaugot samazinātos akcīzes nodokļa par degvielu ieņēmumi), iespējams paaugstināts spiediens uz infrastruktūras finansējuma nodrošināšanu;

— **Nenodrošina mērogojamības iespējas**: lai gan identificējami administratīvā sloga ieguvumi, TEN procesi nesniedz kapacitāti valsts mēroga attālumā balstītas nodevas nodrošināšanai.

Balstoties uz TEN stipro un vājo pušu izvērtējumu, identificējami **sekojošie pamatojumi pārejai uz nodevu**:

— **Taisnīgums**: gala lietotāji maksā atbilstoši infrastruktūras lietošanai;

— **Finansējuma noturība**: mainoties transportlīdzekļu sadalījumam emisiju klasēs un pieaugot elektrisko transportlīdzekļu īpatsvaram, nodeva spētu stabilizēt autoceļu infrastruktūras finansējumu;

— **Plašākas transportlīdzekļu ietekmes kompensēšanas iespējas**: attālumā balstīta nodeva var ietvert maksu par sastrēgumiem, skaņas piesārņojumu un emisijām,

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

precīzāk atspoguļojot transportlīdzekļu ietekmi uz dažādiem aspektiem (ja šādas maksas tiek piemērotas);

— **Ārzemēs reģistrētu transportlīdzekļu iekļaušana**: nodrošina, ka ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi sniedz pienesumu autoceļu infrastruktūras finansējumam, atbilstoši to lietošanai.

Lai nodrošinātu efektīvu Sistēmas tvēruma paplašināšanu, tostarp TEN pārkvalificēšanu, **nepieciešams pieņemt sekojošos sākotnējos lēmumus**:

— **Izvēlētais gala modelis**: laikā balstīta nodeva vai attālumā balstīta nodeva ar GNSS;

— **Autoceļu tīkls**: atbilstoši kravas transportlīdzekļiem piemērotajam tīklam, plašāks tīkls, vai sašaurināts (piemēram, tikai TEN-T) tīkls;

— **Ietvertie transportlīdzekļi**: tikai kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām un vieglie pasažieru transportlīdzekļi, arī autobusi, vai papildus citi transportlīdzekļi;

— **Ieņēmumu-neitralitāte un nodokļu pāreja**: kad un kā tiek veikta TEN pārkvalifikācija (pakāpeniski vai vienlaicīgi pilnā apmērā);

— **Datu aizsardzības risinājumi**: kādi atrašanās vietas un veiktā ceļa dati tiek apstrādāti, to uzglabāšanas laiks un pieejas.

13.1.2. Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājuma izvērtējums

Attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājumu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, būtu iespējams piedāvāt kā hibrīda pakalpojumu piedāvājumu:

— **Mobilā lietotne**: piemērota lielākajai daļai lietotāju un nodrošina ātru reģistrēšanos, konta pārvaldību un maksājumu veikšanu;

— **OBE**: nav obligāta regulāriem lietotājiem (piemēram, komerciālajiem autoparkiem) vai obligāta atsevišķiem posmiem vai lietotājiem, ja tiek dota priekšroka spēcīgākai aizsardzībai pret manipulācijām un augstākai precizitātei.

Abos gadījumos Sistēmas atbalsta daļa aprēķina apliekamo attālumu un piemērojamās likmes, nodrošina apmaksu (priekšapmaksa vai pēcapmaksa) un atbalsta kontroles mehānismus, izmantojot auditējamu pierādījumu ķēdi.

Sistēmas dizaina risinājumu varianti

A1 variants: Lietotne kā pamata risinājums, OBE pēc izvēles (ieteicams agrīnai pieejamībai):

— Noklusējuma kanāls ir mobilā lietotne ar braucienu reģistrēšanu fonā;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— OBE tiek piedāvāts autoparkiem un lietotājiem, kuri vēlas atsevišķu ierīci un potenciāli lielāku stabilitāti;

— Ārzemju lietotāju piekļuve tiek nodrošināta, izmantojot īstermiņa reģistrāciju lietotnē vai dienas caurlaidi, kas saistīta ar transportlīdzekļa numura zīmi.

A2 variants: Obligāts OBE noteiktām lietotāju grupām:

— Obligāts OBE komerciāliem vieglajiem transportlīdzekļiem un biežiem ceļotājiem, savukārt lietotne neregulāriem lietotājiem;

— Uzlabo kontroles uzticību, bet rezultējas sarežģītākā loģistikā un augstākā politiskajā spiedienā.

A3 variants: Hibrīda GNSS un ANPR "video nodevas iekasēšanas" rezerves risinājums:

— GNSS ir galvenā iekasēšanas metode. Uz autoceļiem izvietotas ANPR kameras pārbauda atbilstību un var arī nodrošināt rēķinu izrakstīšanu nereģistrētiem lietotājiem (ar augstākām administratīvajām maksām);

— Noderīgi ārvalstu transportlīdzekļiem un kontroles sistēmai, bet prasa rūpīgu tiesisko regulējumu un strīdu risināšanu.

Attālumā balstītas nodevas ar GNSS stiprās un vājās puses

Stiprās puses un iespējas

— **Spēcīga sasaiste ar taisnīguma principiem**: lietotāji maksā proporcionāli nobrauktajiem kilometriem uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērota nodeva;

— **Politikas elastība**: likmes var diferencēt pēc dažādiem parametriem (pēc nepieciešamības);

— **Pielāgojams lieliem tīkliem, neizbūvējot nodevas iekasēšanas punktus**: piemērots pakāpeniskai ieviešanai;

— **Potenciāli piemērots nākotnes prasībām**: var papildināt pakāpenisku degvielas akcīzes ieņēmumu samazināšanos, attīstoties transportlīdzekļu autoparka elektrifikācijai.

Vājās puses un riski

— **Augsta ieviešanas sarežģītība**: augsts lietotāju skaits, liels darījumu apjoms un liels klientu atbalsta pieprasījums;

— **Privātuma sensitivitāte**: nepārtraukta atrašanās vietas datu apstrāde var būt politiski strīdīga, un tā ir jāizstrādā ar stingru minimizēšanu un pārredzamību;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Krāpniecība un manipulācijas**: uz lietotnēm balstītas sistēmas var pārvarēt bez stingras kontroles. Kontrolei jābūt ticamai un samērīgai;

— **Precizitātes un kartēšanas problēmas**: pilsētu ēkas, paralēlie ceļi, pierobežas zonas un sarežģīti krustojumi palielina kartes saskaņotības riskus;

— **Sākotnējās izmaksas**: augstākas izmaksas sistēmām, kontroles infrastruktūrai un Sistēmas ekspluatācijai (OPEX).

Privātuma aizsardzība un datu pārvaldība

GNSS Sistēma transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, var tikt piemērota tikai tad, ja tiek ieviesti stingri privātuma aizsardzības pasākumi. Stabila pieeja ietvertu:

— **Datu minimizāciju**: uzglabāt tikai ar maksu saistītus ierakstus (piemēram, maksas segmentus vai apkopotu attālumu), nevis pilnus maršrutus, ja tas ir iespējams (taču jāņem vērā, ka tas apgrūtinātu pretenziju izskatīšanu);

— **Skaidrus uzglabāšanas noteikumus**: definēt īsu uzglabāšanas periodu neapstrādātiem pozicionēšanas datiem (ja tie tiek izmantoti) un ilgāku uzglabāšanas periodu tikai rēķinu apmaksai un strīdu risināšanai;

— **Caurspīdīgas lietotāju tiesības**: vienkārša piekļuve rēķinu ierakstiem, strīdu procesiem un skaidri skaidrojumi, ka nodevas iekasēšana netiek izmantota vispārējai novērošanai;

— **Spēcīgu kiberdrošības kontroli**: droša ierīces identitāte, parakstītie dati un uzraudzīta anomāliju noteikšana;

— **Neatkarīgu revīziju**: periodiskas rēķinu integritātes, datu drošības un pierādījumu ķēdes pieņemamības revīzijas.

Kontroles mehānismi

Transportlīdzekļiem, kas pašlaik nemaksā nodevu, kontroles mehānismi būtu jāveido kā šādu pasākumu kombinācija:

— **Automātiskās pārbaudes (ANPR izvēlētos kontroles punktos)**: pārbauda, vai numura zīmei ir derīgs konts / lietotne / OBE un vai ir nodevas deklarācija;

— **Mērķtiecīgas mobilās kontroles**: koncentrējas uz izvairīšanās karstajiem punktiem un augsta riska koridoriem;

— **Pierādījumu ķēde**: standartizētas pārkāpumu procedūras, kas piemērotas administratīvai apstrādei;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Pārrobežu neveikto maksājumu apstrāde**: attiecīgā gadījumā izmanto ES sadarbības un informācijas apmaiņas mehānismus un, ja iespējams, slēdz līgumus par parādu piedziņu.

13.1.3. Laikā balstītas nodevas risinājuma izvērtējums

Laikā balstītas nodevas piemērošana transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu Latvijā, ir plaši sastopama prakse ES valstīs:

— Austrijā vinjete ir nepieciešama transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, lai pārvietotos pa ātrgaitas ceļiem un automaģistrālēm; [177]

— Čehijā vinjete ir nepieciešama transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, lai pārvietotos pa atsevišķiem automaģistrāļu posmiem; [178]

— Slovākijā vinjete ir nepieciešama transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, lai pārvietotos pa atsevišķiem ātrgaitas ceļu un automaģistrāļu posmiem; [179]

— Ungārijā vinjete ir nepieciešama transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, lai pārvietotos pa atsevišķiem ātrgaitas ceļu posmiem. [180]

Tas norāda, ka, laikā balstītas nodevas piemērošana transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, atbilstu praksei citās ES valstīs. Taču jāņem vērā, ka vinjetes ES valstīs tiek piemērotas uz ātrgaitas ceļiem un automaģistrālēm, tādējādi vinjetes piemērošana uz Latvijas autoceļiem būtu atšķirīgs risinājums no vispārpieņemtās prakses ES.

Laikā balstītas nodevas stiprās un vājās puses

Stiprās puses un iespējas

— **Ātrāka ieviešams risinājums valsts mērogā**;

— **Mazākas bažas par privātumu**: nav nepieciešama braucienu izsekošana, tiek apstrādāti tikai tiesību un izpildes ieraksti;

— **Vieglāk pieņemams risinājums lietotājiem**: ērti lietotājiem un sniedz iespējas iegādāties tiešsaistē un piesaistīt numura zīmei;

— **Mazāka darbības sarežģītība**: rēķinu un strīdu apjomi parasti ir mazāki nekā attālumā balstītai nodevai.

[177] Austria – Vignette, toll fee & GO-box: Driving on Austria's Motorways: Saite
[178] Czech eGovernment – Motorway vignettes (electronic vignettes): Saite
[179] Národná diaľničná spoločnosť – Electronic vignette: Saite
[180] National Toll Payment Services – E-vignette: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Vājās puses un riski

— **Vāja saikne ar faktisko infrastruktūras lietošanu (nobrauktajiem kilometriem)**: lietotājs ar lielu nobraukumu maksā tikpat, cik lietotājs ar mazu nobraukumu tajā pašā laika periodā;

— **Ierobežota politikas diferenciācija**: emisiju maksas komponentes un cita veida diferenciācija ir iespējama, taču mazāk precīza un mazāk pārredzama nekā diferenciācija attālumā balstītai nodevai;

— **Potenciālas vienlīdzības problēmas**: neregulāri lietotāji un ārzemju lietotāji var uztvert īsāka laika posma vinješu cenas kā dārgas (atkarībā no likmju struktūras);

— **Ieņēmumu un satiksmes ietekme ir atkarīga no tā, kuras ceļu klases ir iekļautas**: tīkla paplašināšana palielina politisko jutīgumu.

13.1.4. Attālumā balstītas nodevas un laikā balstītas nodevas risinājumu salīdzinājums

Zemāk 56. Tabulā salīdzināti attālumā balstītas nodevas un laikā balstītas nodevas risinājumi galvenajos Sistēmas tvēruma paplašināšanas aspektos.

56. Tabula: Attālumā balstītas nodevas risinājums un laikā balstītas nodevas risinājums attiecībā pret Sistēmas tvēruma paplašināšanas kritērijiem

Kritēriji	Attālumā balstīta nodeva ar GNSS	Laikā balstīta nodeva
Taisnīgums	Augsts (balstīts uz infrastruktūras lietošanu km)	Vidējs līdz zems (pieeja uz noteiktu laiku)
Ieviešanas sarežģītība	Augsts (ierīces, kartēšana, plaša mēroga rēķinu process)	Vidējs
Privātuma jutība	Augsts	Vidējs līdz zems
Kontroles prasības	Augsts (krāpniecības kontrole un pierādījumu uzraudzības ķēde)	Vidējs (atbilstības pārbaudes)
Uzturēšanas izmaksas un klientu apkalpošana	Augstāks (liels norēķinu apjoms un pretenzijas)	Zemāks
Ieņēmumu fleksibilitāte	Augsts (piemērojamas dažādas maksas)	Vidējs (ierobežots piemērojamo maksu tvērums)
Ieviešanai nepieciešamais laiks	Ilgāks (vairāku gadu ilga programma)	Ātrāks (iespējama ieviešana 12-24 mēnešu laikā, ja ir nodrošināti atbilstoši pārvaldības mehānismi)
Piemērotība ārzemju transportlīdzekļiem	Sarežģītāks	Vienkāršāks (saskaņots ar citu ES valstu pieeju)

Avoti: KPMG ekspertu komandas analīze

Salīdzinājums norāda, ka, ja prioritātes ir ātrāka ieviešana, vienkāršāks risinājums un sabiedrībai saprotamāks risinājums, laikā balstīta nodeva ir atbilstošāks pirmais solis un

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

var tikt plānots kā gala stadija, ja zemāks taisnīgums ir pieņemams. Ja prioritāte ir taisnīgums un noturība ilgtermiņā, attālumā balstītas nodevas ar GNSS ir atbilstošāks gala stadijas risinājums, taču tam būtu nepieciešams ilgāks ieviešanas laiks, spēcīgāka pārvaldība un rūpīgi izstrādāti privātuma risinājumi un kontroles mehānismi.

TEN saglabāšana kā ilgtermiņa izvēle ir pamatojama tad, ja valsts ir gatava pieņemt ierobežotu ārvalstu lietotāju pienesumu un var pierādīt, ka būs iespējams nodrošināt pietiekamu ceļu finansējuma apjomu bez nodevas. Ja izmaiņu mērķis ir principa "lietotājs maksā" veicināšana un ārvalstu lietotāju iekļaušana, TEN saglabāšana nav atbilstošs risinājums.

Šādā gadījumā labākā kopējā izvēle ir pāriet uz laika balstītu nodevu kā pirmo soli, apvienojot to ar TEN samazināšanu, vienlaikus izstrādājot un ieviešot attālumā balstītu nodevu ar GNSS kā plānoto gala stadiju ilgtermiņā (tikai tad, ja valsts nepārprotami vēlas nodrošināt "lietotājs maksā" taisnīgumu un ir gatava sarežģītībai, privātuma pārvaldībai un izpildes mērogam).

13.1.5. Ieteicamā pārejas stratēģija

Turpmākajā aprakstā ir pieņemts Sistēmas tvēruma paplašināšanas ceļš, kur tiek ieviesta laikā balstīta nodeva kā pārejas posms, lai izstrādātu iekasēšanas un kontroles procedūras, vienlaikus izstrādājot un testējot attālumā balstītas nodevas ar GNSS Sistēmu, kas tiktu ieviesta kā gala stadija Sistēmai, kas paplašina transportlīdzekļu tvērumu.

13.1.5.1. Sistēmas dizains un tvērums

Nodevas tvērumā, attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ieteicams iekļaut:

- M1 kategorijas vieglos pasažieru transportlīdzekļus;
- N1 kategorijas vieglos komerciālos transportlīdzekļus (kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām);
- Mazos mikroautobusus, ja tas ir atbilstoši (ja iekļauti, jāpiemēro konsekventi noteikumi ar N1 kategoriju).

N1 iekļaušanu kopā ar M1 pamato tas, ka Direktīvas 7. panta 3. punkts nosaka, ka, ja nodeva tiek piemērota vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem, tā ir jāpiemēro arī vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Neskarot Direktīvā noteikto, M1 kategorijas vieglo automašīnu iekļaušana ir būtiska, jo tās veido lielāko vieglo transportlīdzekļu satiksmes daļu un tāpēc nosaka gan ieņēmumu bāzi, gan jebkuras nodevas shēmas pieņemamību sabiedrībā. M1 kategorijas iekļaušana nodrošina, ka sistēma netiek uztverta kā vērsta tikai uz komerciāliem lietotājiem, un atbalsta saskaņotu "lietotājs maksā" principu piemērošanu lietotājiem. N1 kategorijas iekļaušana nodrošina taisnīgumu komerciālajai satiksmei (bieži vien ar lielu nobraukumu) un atbilst ES praksei, kur arvien vairāk tiek diferencētas nodevas atkarībā no transportlīdzekļa parametriem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

EK norāda, ka no 2024. gada ceļu lietošanas nodevas lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir jādiferencē pēc CO_2 emisijām un ka diferenciācija, kuras pamatā ir CO_2, kļūs aktuāla noteiktiem mazas noslodzes transportlīdzekļu segmentiem (piemēram, furgoniem un mikroautobusiem). [181]

Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, iekļaujami M2 un M3 kategorijas autobusi.

Autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva paplašinātā tvērumā, tvērums (ieteicamais lēmumu pieņemšanas ietvars)

Nepieciešams noteikt autoceļu tīklu, balstoties uz pārredzamu ietvaru. Izvērtētajiem kritērijiem jāiekļauj ieņēmumu potenciālu, samaksas kontroles iespējas, satiksmes novirzīšanas riskus un ietekmi uz vienlīdzību. Identificējami trīs iespējamie autoceļu tīkla scenāriji.

A scenārijs: tikai automaģistrāles/ātrgaitas šosejas (politiski visvieglāk pārvaldāms, taču paļaujas uz šo autoceļu tīkla attīstību līdz nodevas ieviešanai):

— **Ieguvumi**: vienkāršākais vēstījums lietotājiem un zems satiksmes novirzīšanas risks, jo alternatīvo maršrutu skaits ir ierobežots, kā arī vienkāršākā samaksas kontrole;

— **Ierobežojumi**: ierobežoti ieņēmumi, vāja saikne ar uzturēšanas vajadzībām plašākā valsts galveno autoceļu tīklā un ārvalstu lietotāju iesaiste ir atkarīga no šo autoceļu izmantošanas.

B scenārijs: atbilstoši kravas transportlīdzekļiem piemērotajam autoceļu tīklam (ieteicams līdzsvarotai sākotnējai valsts mēroga shēmai):

— **Ieguvumi**: lielāki ieņēmumi un taisnīgums, tuvāka saikne ar infrastruktūras lietošanu un satiksmes ietekmi uz to un kontrole nodrošināma ar ANPR;

— **Ierobežojumi**: nepieciešama rūpīga satiksmes novirzīšanas uzraudzība; augstāka politiskā jutība.

C scenārijs: lielākā daļa valsts autoceļu tīkla (maksimāls pārklājums):

— **Ieguvumi**: teorētiski spēcīgākais taisnīgums, samazināta izvairīšanās no maksāšanas;

— **Ierobežojumi**: visaugstākā politiskā jutība un kontroles izmaksas un nepieciešami stingrāki mazināšanas pasākumi.

Indikatīvi ieteicamais un turpmākā analīzē izmantotais scenārijs būtu laikā balstītas nodevas (pārejas posms) piemērošana atbilstoši autoceļu tīklam, uz kura nodeva tiek piemērota kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām. Vēlāk, 12 līdz 18

[181] Eiropas Komisija – Road charging (tolls and vignettes): Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

mēnešus pēc ieviešanas, iespējams izvērtēt autoceļu tīkla atbilstību, it īpaši ja plānotas izmaiņas nodevas tvērumā.

13.1.5.2. Laikā balstītas nodevas pārejas posms

Laikā balstīta nodeva ir ātrākais un uzticamākais mehānisms, lai pārietu no ikgadēja TEN uz pakāpenisku "lietotājs maksā' principu piemērošanu. Laikā balstītas nodevas ietvaros tiesības izmantot autoceļu būtu saistītas ar transportlīdzekļa numura zīmi un tiktu kontrolētas ar automatizētām pārbaudēm (ANPR) un mērķtiecīgiem kontroles mehānismiem.

Ieteicams nodrošināt vinješu pieejamību vismaz šādos laika posmos (ieteicamais minimālais komplekts):

- Dienas vinjete (iebraucējiem draudzīga, atbalsta arī neregulārus lietotājus);
- Nedēļas vinjete (tūrismam un tranzītam);
- Mēneša vinjete (īstermiņa regulāriem lietotājiem);
- Gada vinjete (iedzīvotājiem).

Likmju struktūras veidošanas principi

- **Ieņēmumu ziņā neitrālas pārejas princips**: pieaugot vinjetes ieņēmumiem, proporcionāli samazināt ikgadējo TEN, lai izvairītos no pēkšņām izmaiņām iedzīvotājiem;
- **Vienlīdzības garantijas**: atvieglojumi vai atbrīvojumi noteiktām grupām;
- **Diferenciācija (pēc izvēles, bet nodrošinot caurspīdīgumu)**: pakāpeniski var ieviest ierobežotu diferenciāciju pēc CO_2 klases (piemēram, 2–3 pakāpes), lai izvairītos no pārmērīgas sarežģītības.

Nepieciešams ņemt vērā, ka TEN jau izmanto ar CO_2 saistītu likmju diferenciāciju, kas var sniegt informāciju jebkurai papildu vinjetes diferenciācijas izstrādei, vienlaikus saglabājot saprotamību lietotājiem.

Kontroles nodrošināšana un klientu apkalpošana

- ANPR pārklājums, kas vērsts uz augstas noslodzes posmiem, pierobežas zonām un galvenajiem satiksmes mezgliem, apvienojot to ar pārbaudēm uz autoceļiem;
- **Vienkārša klienta pieredze**: vinjetes iegāde veicama tiešsaistē, degvielas uzpildes stacijās un mazumtirdzniecības vietās, tostarp ietverot norādījumus lietotājiem dažādās valodās;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Administratīvā kontrole ar skaidru pierādījumu ķēdi**: tiesību pārbaude, kam seko pārkāpuma paziņojums. Pēc tā tiek sniegts laiks maksājuma veikšanai, pēc kā neievērošanas veicama eskalācija un parāda atgūšana.

13.1.5.3. Attālumā balstītas nodevas gala stadija

Ja tiek ieviesta attālumā balstīta nodeva, GNSS būtu mērogojams mehānisms. Transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, ieteicams tāds Sistēmas dizains, kura ietvaros nodrošināma mobilā lietotne kā galvenais risinājums un OBE pēc izvēles, lai izvairītos no dārgas ierīču loģistikas un nodrošinātu ātrāku ieviešanu. OBE joprojām ir vērtīgi autoparkiem, lietotājiem ar lielu nobraukumu un lai mazinātu izvairīšanos no samaksas. Uzsverams, ka mobilā lietotne nav visiem lietotājiem pieejams risinājums, jo tai piemīt ierobežota tehniskā un sociālā pieejamība, augsti savietojamības riski, nepieciešama lietotāja disciplinēta rīcība un pastāv būtiska iedzīvotāju un ārvalstu lietotāju daļa, kuri lietotni izmantot nevar (piemēram, mobilo tālruņu bez viedtālruņa funkcijām lietotāji) vai negrib (piemēram, datu apjoma lietojuma vai ierīces akumulatora apsvērumu dēļ).

Ieteicamais gala stadijas modelis:

— **Kanālu kombinācija**: mobilā lietotne kā pamata risinājums un OBE tiek piedāvāti (vai ir obligāti) autoparkiem un komerciāliem lietotājiem;

— **Maksas iekasēšana**: veiktais attālums mērīts tikai tīklā, par kura lietošanu maksājama nodeva. Likmju dzinējs atbalsta vienkāršu diferenciāciju pēc transportlīdzekļa klases un (pēc izvēles) CO_2 emisiju klasēm;

— **Privātums pēc noklusējuma**: uzglabāti tikai ar maksu saistītie ieraksti (piemēram, veiktais attālums, maksas posmi), īss uzglabāšanas laiks neapstrādātai pozicionēšanai un neatkarīgas revīzijas;

— **Kontrole**: GNSS deklarācijas tiek pārbaudītas ar mērķtiecīgām ANPR pārbaudēm un pārbaudēm uz autoceļiem. Ieviesta attīstīta krāpšanas analīze (viltošana / manipulācija / anomāliju atklāšana).

13.1.5.4. TEN pārkvalificēšanas process

TEN pārkvalificēšanas procesā ir nepieciešams uzsvērt un formulēt nodokļu reformu kā nodokļu pārkvalifikāciju, nevis papildu slogu gala lietotājiem. TEN pārkvalificēšanai ieteicams šāds process:

— **0.-1. gads**: paziņot par reformu un publicēt pārredzamu "nodokļu pārnešanas grafiku" (kā samazinās ikgadējais TEN, sākoties nodevas piemērošanai);

— **1.-2. gads**: ieviesta laikā balstīta nodeva un sākta pakāpeniska gada TEN samazināšana rezidentu transportlīdzekļiem;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **2.-4. gads**: ja tiek pieņemts attālumā balstītas nodevas ar GNSS risinājums kā gala stadija, sākta GNSS ieviešanas projektēšana un pakāpeniska migrācija, vienlaikus turpinot TEN samazināšanu. Tā ietvaros jāizvairās no dubultas iekasēšanas, izmantojot skaidrus pārejas noteikumus;

— **4.+ gads**: nodevu sistēma tiek konsolidēta, saglabājot laikā balstītu nodevu kā gala stadiju, vai arī aizvietojot to ar attālumā balstītu nodevu. Izskatāma iespēja saglabāt tikai īstermiņa laikā balstītas izmantošanas tiesības, ja šāds lēmums ir pamatojams.

13.1.5.5. Riski un pārvaldība

Lai nodrošinātu efektīvu pārvaldību un atbilstošu risku vadību, paplašinot Sistēmas tvērumu, jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt procesu atbilstību direktīvā par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu ES noteiktajam.[182] Sistēmas ietvaros nepieciešams nodrošināt, lai Sistēma atbilstu Direktīvā noteiktajam. Tāpat jānodrošina atbilstība VDAR, ietverot formālu datu aizsardzības ietekmes novērtējumu (DPIA) GNSS un publicējot privātuma saistību un auditu rezultātus.

Institucionālo un iepirkumu pārvaldības apsvērumu kontekstā, lai izvairītos no atkarības no viena piegādātāja riska un nodrošinātu ilgtermiņa konkurētspēju, būtu nepieciešams pieprasīt atvērtas saskarnes un dokumentētas API starp nodevas iekasēšanas biroju, kontroles sistēmu, klientu kanāliem un maksājumu pakalpojumu sniedzējiem. Tāpat nepieciešams saglabāt datu īpašumtiesības un definēt skaidras audita tiesības. Jāplāno sadarbspēju ar EETS, ja tas ir nepieciešams, un nodrošināt, ka informācijas apmaiņa par nemaksāšanu ir juridiski atbalstīta. Nepieciešams arī savlaicīgi izveidot spēcīgu projekta vadības biroju un nodrošināt darbības kapacitāti, ne tikai sistēmu izstrādes spējas.

Ieviešanas procesā jāņem vērā šādi galvenie riski un tiem attiecīgie iespējamie mazināšanas pasākumi:

— **Sabiedrības pieņemšanas risks**: iespējams mazināt, izmantojot ieņēmumu ziņā neitrālu nodokļu pārvirzi, pārredzamu autoceļu uzturēšanas finansējuma piešķiršanu un skaidrus privātuma aizsardzības pasākumus;

— **Sistēmas sarežģītības risks (GNSS)**: iespējams mazināt, izmantojot pakāpenisku ieviešanu, kontrolētus pilotprojektus un stingrus pieņemšanas kritērijus precizitātei un rēķinu integritātei;

[182] Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva (ES) 2019/520 par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— **Kontroles ticamības risks**: iespējams mazināt, izmantojot pārredzamus kontroles mehānismus agrīnā stadijā, praktiskus standarta darbības procesus un nepārtrauktu mērrādītāju uzraudzību (viltus pozitīvi, lietu caurlaidspēja, iekasēšanas rādītāji);

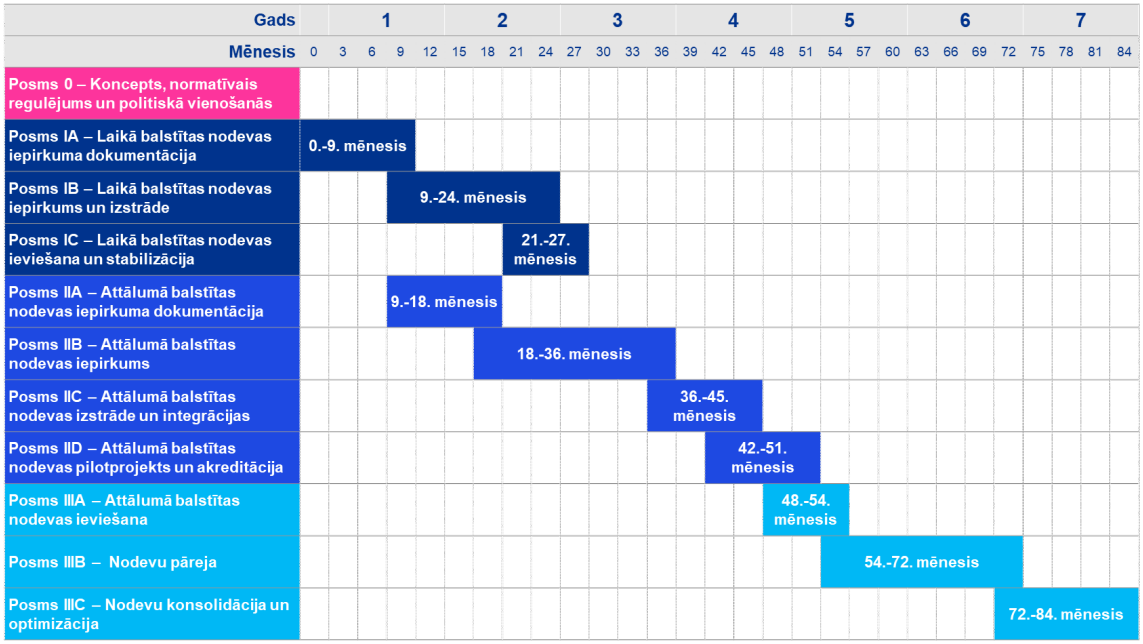
— **Pārrobežu iekasēšanas risks**: iespējams mazināt, izmantojot uz numura zīmēm balstītas lietošanas tiesību pārbaudes, veicinot sadarbības mehānismus un piemērojot praktisku parādu atgūšanas stratēģiju;

— **Operacionālā pārslodze (klientu atbalsts)**: iespējams mazināt, izmantojot pašapkalpošanās principus, skaidru lietotāja saskarni un lietotāja pieredzi, kā arī mērogojot kapacitāti pirms paplašināšanas soļiem.

13.1.5.6. Indikatīvs ieviešanas laika grafiks

Atbilstoši augstāk aprakstītajai ieteicamajai pārejas stratēģijai, lai Sistēmu ieviestu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, izstrādāts indikatīvs laika grafiks Sistēmas ieviešanai. Tā ietvaros paredzēts, ka ieviešana būtu, galvenokārt, sadalāma trīs galvenajos posmos un katrs posms ietvertu trīs apakšposmus. Ja plānotā gala stadija ir attālumā balstīta nodeva ar GNSS, kopējais ieviešanas laiks, atbilstoši pārejas stratēģijai, būtu 84 mēneši (skatīt 41. Attēlu).

41. Attēls: Indikatīvs Sistēmas ieviešanas laika grafiks, ieviešot to transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu



Avoti: KPMG ekspertu komandas analīze

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Zemāk skaidrots katrs Sistēmas ieviešanas posms un tā ietvaros veicamās darbības, kā arī rezultāti:

Posms 0: Koncepts, normatīvais regulējums un politiskā vienošanās

Šī posma ietvaros jāpieņem lēmums par plānoto gala stadiju (attālumā balstīta nodeva ar GNSS), izvēloties laikā balstītu nodevu kā pārejas posmu un nosakot nodokļu pārejas loģiku, jāizstrādā Sistēmas koncepts, kā arī jāizstrādā, jāsaskaņo un jāpieņem normatīvais regulējums un jāpanāk politiskā vienošanās. Galvenās darbības šajā posmā ietvertu:

— Apstiprināt gala stadiju, nosakot to kā attālumā balstītu nodevu ar GNSS (ar laikā balstītu nodevu kā pārejas posmu);

— Apstiprināt darbības tvērumu, tostarp ietvertos transportlīdzekļus, sākotnējo tīklu un atvieglojumus vai atbrīvojumus;

— Definēt nodokļu pārejas principus, ietverot pakāpenisku ikgadēju TEN samazināšanu, sākoties laikā balstītas nodevas ieņēmumiem (izvairīties no dubultās iekasēšanas);

— Apstiprināt pārvaldību, lomas, ietekmes uz vidi novērtējuma pieeju (laikus sagatavot GNSS privātuma regulējumu);

— Izstrādāt vinješu produktu komplektu: dienas / nedēļas / mēneša / gada;

— Definēt autoceļu tīklu, par kura lietošanu piemērojama laikā balstīta nodeva (atbilstoši kravas transportlīdzekļiem piemērotajam tīklam);

— Noteikt sākotnējos likmju principus laikā balstītai nodevai;

— Apstiprināt GNSS Sistēmas dizainu, paredzot mobilo lietotni un OBE;

— Definēt integrētas privātuma aizsardzības noteikumus, tostarp datu minimizēšanai, uzglabāšanai, auditam un DPIA attiecībā uz attālumā balstītu nodevu;

— Definēt attālumā balstītas nodevas kontroles un uzraudzības pieeju, kas ietvertu GNSS deklarāciju un ANPR verifikāciju, kā arī pārbaudes uz autoceļiem;

— Izstrādāt konceptuālo vai informatīvo ziņojumu par laikā balstītas nodevas piemērošanu un vēlāku pāreju uz attālumā balstītu nodevu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu (paredzams, ka tam būtu nepieciešami 6 līdz 12 mēneši, ietverot augstāk norādītās darbības);

— Izstrādāt, saskaņot un pieņemt normatīvo regulējumu (t.sk. attiecīgo likumu un MK noteikumus) (paredzams, ka tam būtu nepieciešami 24 mēneši);

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Rezultāti: Izstrādāta MK noteikumu pakete un definēts darbības tvērums, sagatavots laika grafiks un paredzēta nodokļu pārnešana. Izstrādāts juridiskā ceļveža projekts (nodevu ieviešanas noteikumi). Izstrādāta augsta līmeņa kontroles koncepcija (ANPR, kontrole uz autoceļiem un administratīvā apstrāde). Izveidots pamats GNSS Sistēmas tehniskajām un juridiskajām prasībām. Pieņemti tiesību akti (vai gatava pieņemšanas pakete). Piedāvājumu pakete un līgumi iekšējās pārvaldības, pārdošanas kanālu un ANPR kontroles atbalsta jomā.

Posms I: Pārejas posms, ieviešot laikā balstītu nodevu[183]

Paredzams šo posmu īstenot 27 mēnešu laikā un īsā termiņā uzsākt nodevu iekasēšanu, aptvert ārvalstu transportlīdzekļus un izveidot kontroles mehānismus pirms attālumā balstītas nodevas ieviešanas.

Posms IA: Laikā balstītas nodevas iepirkuma dokumentācija (0.-9. mēnesis)

— Sagatavot iepirkuma dokumentāciju par vinješu platformu (vinjetes un valsts reģistrācijas numura sasaistes datubāze, maksājumi, portāli, API).

Rezultāti: Sagatavota iepirkuma dokumentācija.

Posms IB: Iepirkums un izstrāde (9.-24. mēnesis)

— Veikt iepirkuma procesu par vinješu platformu (vinjetes un valsts reģistrācijas numura sasaistes datubāze, maksājumi, portāli, API);

— Izveidot pārdošanas kanālus, ietverot kanālus tiešsaistē, mazumtirdzniecības vietās un robežkontroles informācijas punktos;

— Izvietot ANPR kontroles prioritāros koridoros un pieeju robežkontroles punktos;

— Sagatavot klientu apkalpošanas un strīdu risināšanas procesus.

Rezultāti: Pārbaudīta vinješu sistēma, klientu pieredze, maksājumu saskaņošana. Izpildes standarta darbības procedūras un pierādījumu ķēde tiesību pārkāpumu gadījumā.

Posms IC: Ieviešana un stabilizācija (21.-27. mēnesis)

— Ieviest laikā balstītas nodevas Sistēmu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā nodevu, tvēruma autoceļu tīklā;

— Uzsākt samaksas kontroli un pakāpeniski kāpināt tās tvērumu;

[183] Pārejas stratēģijas laika grafiks sniedz iespējamu ieviešanas ceļa karti ar plašāku tvērumu. Ja nodeva tiek piemērota citiem transportlīdzekļiem un esošā sistēma izpilda prasības, atsevišķus posmus (piemēram, IA un IB) būtu iespējams saīsināt.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Uzsākt ikgadējo TEN samazinājumu (daļēju), tiklīdz ir pierādīti stabili ieņēmumi no nodevas.

Rezultāti: Stabila darbība un uzskaitīti mērķrādītāji (kļūdainu pozitīvi rezultāti, klientu atbalsta apjomi, maksājumu rādītāji). Izstrādāts pirmā gada snieguma novērtējums.

Posms II: Attālumā balstītas nodevas Sistēmas ar GNSS paralēla izstrāde

Paredzams darbu pie attālumā balstītas nodevas Sistēmas ieviešanas transportlīdzekļiem, kas pašlaik nemaksā nodevu, sākt 9.-18. mēnesī, savukārt GNSS darbību uzsākt 48.-54. mēnesī.

Posms IIA: Attālumā balstītas nodevas iepirkuma dokumentācija (9.-18. mēnesis)

— Sagatavot iepirkuma dokumentāciju par sistēmu, lietotni un maksājumu un pārkāpumu lietu pārvaldību.

Rezultāti: Sagatavota iepirkuma dokumentācija.

Posms IIB: Attālumā balstītas nodevas iepirkums (18.-36. mēnesis)

— Veikt iepirkuma procesu par sistēmu, lietotni un maksājumu un pārkāpumu lietu pārvaldību;

— Slēgt līgumus ar piegādātājiem.

Rezultāti: Veikts iepirkums, noslēgti līgumi ar piegādātājiem.

Posms IIC: Sistēmas izstrāde un integrācijas (36.-45. mēnesis)

— Izveidot GNSS iekšējās sistēmas, kas ietvertu karšu salīdzināšanu, likmju aprēķina sistēmu, rēķinu virsgrāmatu un klientu pārvaldību;

— Izstrādāt mobilo lietotni un integrēt papildu OBE ekosistēmu;

— Integrēt transportlīdzekļu reģistru, maksājumu pakalpojumu sniedzējus, pārkāpumu lietu pārvaldību un parādu piedziņu;

— Sagatavot krāpšanas kontroles mehānismus (viltošana / manipulācijas / anomāliju atklāšana).

Rezultāti: Pilna GNSS Sistēma pirmsražošanas stadijā. Darbības gatavība, ietverot atbalsta kapacitāti, strīdu risināšanas procesus un uzraudzību.

Posms IID: Pilotprojekts un akreditācija (42.-51. mēnesis)

— Pilotprojekts ar izvēlētām grupām, kur ieteicama sekojošā secība:

  - N1 autoparki un lietotāji ar lielu nobraukumu;

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

- Brīvprātīgi M1 agrīnie lietotāji.

— Sertificēt sistēmu precizitāti, rēķinu integritāti, pierādījumu ķēdes pieņemamību un krāpšanas kontroli;

— Nodrošināt EETS akreditāciju;

— Definēt pārejas noteikumus.

Rezultāti: Pilotprojekta apstiprināšanas vai neapstiprināšanas ziņojums un lēmums par gatavību Sistēmas darbības uzsākšanai.

Posms III: Pāreja uz gala stadiju

Paredzams šo posmu īstenot 24.-60. mēnesī.

Posms IIIA: Attālumā balstītas nodevas ieviešana (48.-54. mēnesis)

— Uzsākt GNSS Sistēmas darbību definētajā autoceļu tīklā;

— Saglabāt laikā balstītu nodevu uz pagaidu periodu, lai nodrošinātu pāreju starp Sistēmām.

Rezultāti: Stabila GNSS darbība ar izmērītiem mērķrādītājiem (precizitāte, strīdi, iekasēšanas līmenis).

Posms IIIB: Nodevu pāreja (54.-72. mēnesis)

— Paplašināt GNSS Sistēmas tvērumu plašākai lietotāju bāzei vairākos posmos: 1. posms, kas ietvertu N1 kategorijas transportlīdzekļus un autoparkus; 2. posms, kas ietvertu biežus M1 kategorijas transportlīdzekļu lietotājus; 3. posms, kas ietvertu visus M1 kategorijas transportlīdzekļu lietotājus, kā arī M2 un M3 kategorijas transportlīdzekļus;

— Samazināt laikā balstītas nodevas pieejamību (izvērtējama iespēja saglabāt vinjeti tikai kā īstermiņa apmeklētāju caurlaidi vai pilnībā atteikties no tās).

Rezultāti: Lielākā daļa vietējo lietotāju izmanto attālumā balstītu nodevu, vinjete tiek pakāpeniski izņemta no aprites.

Posms IIIC: Nodevu konsolidācija un optimizācija (72.-84. mēnesis)

— Nodokļu pārejas pabeigšana, kā ietvaros TEN ir ievērojami samazināts vai atcelts (politisks lēmums);

— Likmju, kontroles mehānismu un analītikas optimizācija;

— Tīkla paplašināšanas izvērtēšana tikai pēc stabilas nodevas samaksas ievērošanas lietotāju starpā un taisnīguma pārskatīšanas.

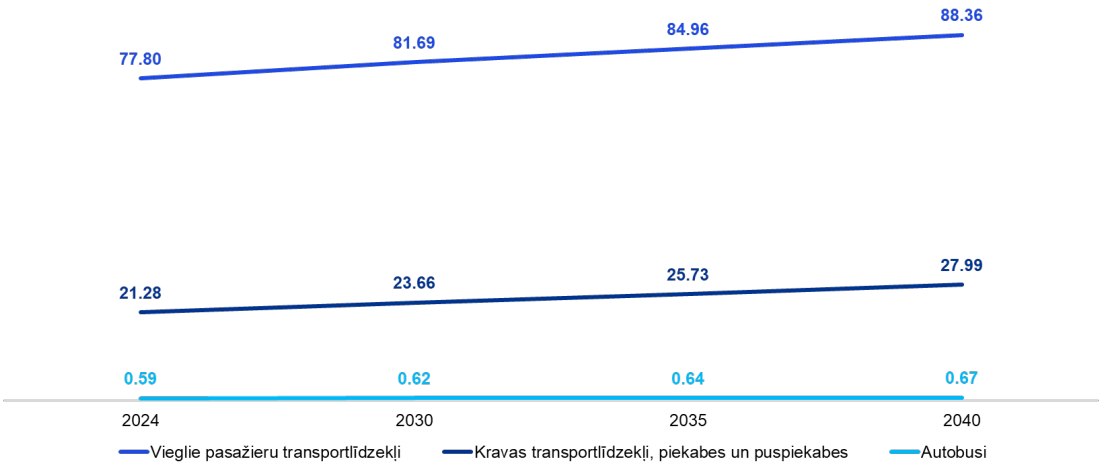
© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

13.1.6. Potenciālās nodevas likmes un ieņēmumi, ieviešot Sistēmu visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu

Ņemot vērā, ka precīza Sistēmas ieviešanas transportlīdzekļiem kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, tvēruma noteikšana ir atkarīga no dažādiem aspektiem un lēmumiem, veiktas atsevišķas aplēses par potenciālajām nodevas likmēm un ieņēmumiem, ja attālumā balstīta nodeva ar GNSS vai laikā balstīta nodeva tiktu secīgi, pēc attālumā balstītas nodevas piemērošanas kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām ieviešanas, ieviesta arī citiem transportlīdzekļiem sākot no 2040. gada.

Lai nesamērīgi nepalielinātu transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, piemēroto nodokļu un nodevu slogu, abos scenārijos kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu līdz 3 tonnām, autobusu un vieglo pasažieru transportlīdzekļu potenciālās likmes veidotas atbilstoši esošajiem transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa (TEN) ieņēmumiem katrai transportlīdzekļu kategorijai. 2024. gada TEN ieņēmumiem piemērota 2018.-2024. gada ieņēmumu izaugsme (taču ja izaugsme bijusi zemāka par 5% šajā periodā, piemēroti 5%), lai iegūtu 2030. gada potenciālos ieņēmumus un 2030. gada TEN ieņēmumiem piemērota 2019.-2024. gada izaugsme (taču ja izaugsme bijusi zemāka par 4% šajā periodā, piemēroti 4%), iegūstot 2035. gada potenciālos ieņēmumus. 2035. gada ieņēmumiem piemērota 2019.-2024. gada izaugsme (vai 4%), iegūstot 2040. gada potenciālos ieņēmumus, kas izmantoti kā atsauces vērtība nepieciešamo nodevas ieņēmumu aprēķinam par 2040.-2049. gadu. Vēsturiskās TEN izaugsmes piemērošana nozīmē, ka provizoriskajās nākotnes vērtībās tiek atspoguļots līdzšinējo autoparka struktūras, transportlīdzekļu skaita un likmju politikas tendenču turpinājums. No tā izriet, ka 2040.-2049. gada laika posmā nodevas ieņēmumiem no TEN pārkvalificēšanas Latvijā reģistrētiem vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem būtu jāatbilst 883,6 milj. EUR, Latvijā reģistrētiem kravas transportlīdzekļiem būtu jāatbilst 279,9 milj. EUR un Latvijā reģistrētiem autobusiem būtu jāatbilst 6,7 milj. EUR (skatīt 42. Attēlu).

42. Attēls: Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa ieņēmumi 2024., 2030., 2035. un 2040. gadā, milj. EUR



Avoti: KPMG analīze, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Tādējādi sistēmas ieviešanas visiem transportlīdzekļiem, kas šobrīd nemaksā autoceļu lietošanas nodevu pārejas stratēģija un aprēķini balstīti uz scenāriju, kur transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis tiek pārklasificēts par autoceļu lietošanas nodevu, nepalielinot Latvijā reģistrētu transportlīdzekļu nodokļu un nodevu slogu, taču radot papildus ieņēmumus valsts budžetā un autoceļu infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai no ārzemēs reģistrētiem transportlīdzekļiem.

13.1.6.1. Potenciālās likmes un ieņēmumi attālumā balstīta nodevas ar GNSS scenārijā

Lai noteiktu potenciālās nodevas likmes kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 tonnām, autobusiem un vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem, piemērojot šiem transportlīdzekļiem attālumā balstītu nodevu, nepieciešams ņemt vērā iespējamos GNSS Sistēmas sadārdzinājumus un nepieciešamos izdevumus, lai pielāgotu Sistēmu paplašinātajam transportlīdzekļu tvērumam. Balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju un KPMG ekspertu analīzi, lēšams, ka 10 gadu laika posmā papildu GNSS pielāgošanas un ekspluatācijas izmaksas būtu 51,6 milj. EUR, kā rezultātā kopējās GNSS izmaksas 20 gadu laika posmā būtu 118,9 milj. EUR (skatīt 57. Tabulu).

57. Tabula: GNSS tvēruma paplašināšanas ieviešanas un ekspluatācijas izmaksu aplēses

Izmaksu pozīcija	10 gadu papildu izmaksas (EUR)
Ieviešanas izmaksas (CAPEX)	**+€4 080 000**
Ekspluatācijas izmaksas (OPEX)	**+€47 500 000**
Paplašinātā tvēruma papildus 10 gadu izmaksas	**+€51 580 000**
Sākotnējā tvēruma 20 gadu izmaksas	**€67 298 940**
GNSS kopējās 20 gadu izmaksas	**€118 878 940**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz sistēmu piegādātāju sniegto informāciju un KPMG ekspertu analīzi

Ņemot vērā, ka autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva, infrastruktūras attīstībai nepieciešamās investīcijas pēc 2040. gada nav identificētas, aprēķinam piemērots pieņēmums, ka šajā laika posmā piemērojams vienāds investīciju (izmaksu) apjoms kā 2031.-2039. gadam piemērotās Stratēģija 2040 izmaksas, tādējādi saglabājot kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām likmes nemainīgas (**papildus investīciju scenārijs**). Lēšams, ka šādā scenārijā kopējās izmaksas pret ko attiecināt nodevas ieņēmumus būtu 4 743,9 milj. EUR (skatīt 58. Tabulu).

58. Tabula: Autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, potenciālas infrastruktūras izmaksas 2030.-2049. gadā un nepieciešamie TEN ieņēmumi 2040.-2049. gadā papildus investīciju scenārijā

Izmaksu pozīcija	20 gadu izmaksas (EUR)
Stratēģija 2040 izmaksas	**€1 578 000 000**
Iespējamās investīcijas 2040.-2049. gadā	**€1 578 000 000**
Autoceļu uzturēšanas 20 gadu izmaksas	**€298 800 000**
Kopā	**€3 454 800 000**
GNSS kopējās 20 gadu izmaksas	**€118 878 940**

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Izmaksu pozīcija	20 gadu izmaksas (EUR)
TEN 10 gadu ieņēmumi	**€1 170 195 691**
Kopējās 20 gadu izmaksas	**€4 743 874 631**

Avoti: KPMG analīze, LVC sniegtā informācija

Alternatīvi, veikts aprēķins par scenāriju, kur Stratēģija 2040 izmaksas ir vienīgās uz infrastruktūras attīstības projektiem attiecināmās izmaksas šajā laika posmā un tās tiek līdz 50% apmērā finansētas ar aizdevumu, kopējās 20 gadu izmaksās iekļaujot 1 578,0 milj. EUR investīciju izmaksas un pieņēmumu par 250,0 milj. EUR aizdevuma procentu izmaksām (**investīciju finansēšanas scenārijs**). Šādā scenārijā, 20 gadu kopējās izmaksas pret ko attiecināt nodevas ieņēmumus būtu 3 415,9 milj. EUR (skatīt 59. Tabulu).

59. Tabula: Autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, potenciālās infrastruktūras izmaksas 2030.-2049. gadā un nepieciešamie TEN ieņēmumi 2040.-2049. gadā investīciju finansēšanas scenārijā

Izmaksu pozīcija	20 gadu izmaksas (EUR)
Stratēģija 2040 izmaksas	**€1 578 000 000**
Aizdevuma procentu izmaksas	**€250 000 000**
Autoceļu uzturēšanas 20 gadu izmaksas	**€298 800 000**
Kopā	**€2 126 800 000**
GNSS kopējās 20 gadu izmaksas	**€118 878 940**
TEN 10 gadu ieņēmumi	**€1 170 195 691**
Kopējās 20 gadu izmaksas	**€3 415 874 631**

Avoti: KPMG analīze, LVC sniegtā informācija

Lai aprēķinātu potenciālos ieņēmumus no attālumā balstītas nodevas piemērošanas transportlīdzekļiem, kuri pašlaik nemaksā nodevu, veiktas aplēses par transportlīdzekļu gadā nobrauktajiem kilometriem uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva. To ietvaros, veikts pieņēmums, ka kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 tonnām ārzemēs reģistrētu transportlīdzekļu īpatsvars no nobrauktajiem kilometriem ir 10%, autobusiem 15% un vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem 10%. Balstoties uz aplēsēm, šie transportlīdzekļi 2025. gadā uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva, kopā veica 3 636,3 milj. km, savukārt ieskaitot kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām veiktos 867,6 milj. km, aprēķinos ietvertie transportlīdzekļi kopā veica 4 503,9 milj. km (skatīt 60. Tabulu). Piemērots pieņēmums, ka 2026.-2041. gadā nobraukto km skaits visām transportlīdzekļu kategorijām pieaugs par 24%, savukārt 2042.-2051. gadā par 10%.

60. Tabula: Paplašinātā tvēruma transportlīdzekļu aplēstie nobrauktie kilometri 2024. gadā uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva, dalījumā pēc kategorijas un reģistrācijas valsts

Transportlīdzekļu kategorijas	Kilometri gadā (milj., 2025)
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām	**306,0**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	275,4

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Transportlīdzekļu kategorijas	Kilometri gadā (milj., 2025)
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	30,6
Autobusi	**36,5**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	31,0
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	5,5
Vieglie pasažieru transportlīdzekļi	**3 293,7**
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	2 964,4
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	329,4
Tvēruma paplašinājuma transportlīdzekļi kopā	**3 636,3**
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 3 tonnām kopā	**867,6**
Kopā	**4 503,9**

Avoti: KPMG analīze, balstoties uz LVC un SM sniegtajiem datiem

Attiecinot potenciālās nodevas likmes infrastruktūras komponenti pret nepieciešamajiem ieņēmumiem 2030.-2049. gadam, papildus investīciju scenārijā kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu virs 3 tonnām nodevas likmes paliktu nemainīgas, savukārt kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 tonnām tiktu piemēroti vidēji 0,056 EUR uz kilometru, autobusiem vidēji 0,062 EUR uz kilometru un vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem vidēji 0,026 EUR uz kilometru, nodrošinot ar TEN ieņēmumiem samērīgus nodevas ieņēmumus no Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem un vienlaikus sedzot infrastruktūras investīciju un uzturēšanas, kā arī GNSS izdevumus.[184] Papildus, kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām piemērota ārējo izmaksu komponente saistībā ar gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma radītām izmaksām 8.4. Potenciālie autoceļu lietošanas nodevas likmju apmēri norādītajā apjomā, savukārt lielas noslodzes autobusiem (M2 un M3 kategorija), balstoties uz Direktīvas 7.cb pantā norādīto iespēju piemērot zemākas vērtības, piemērotas ārējo izmaksu komponentes likmes 50% apmērā (vidēji 0,012 EUR uz kilometru autobusiem). Investīciju finansēšanas scenārijā būtu iespējams samazināt likmes kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām (ārējo izmaksu komponentes likmes saglabājot nemainīgas), kā arī kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3 tonnām un autobusiem (skatīt 61. Tabulu).

Abos scenārijos kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu līdz 3 tonnām likmes veidotas līdzīgākas kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām likmēm, ņemot vērā abu transportlīdzekļu grupu līdzīgo ietekmi uz autoceļu infrastruktūru. Būtu nepieciešams izvērtēt autobusiem piemērojamo likmju apjomu, ņemot vērā, ka autobusu, kas ir uzskatāmi kā lielas noslodzes transportlīdzekļi, ietekme uz autoceļu infrastruktūru būtu pielīdzināma lielas noslodzes kravas transportlīdzekļiem. Tabulā

[184] Kā norādīts 8.5.2. Potenciālie ieņēmumi dažādos likmju scenārijos, autoceļu attīstības investīcijas būtu potenciāli iespējams attiecināt arī uz ārējo izmaksu komponenti, tādējādi ļaujot samazināt infrastruktūras komponentes likmes.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

norādītas arī likmes abiem scenārijiem, ja nepieciešamie ieņēmumi tiek attiecināti ne tikai uz infrastruktūras komponenti, bet arī uz ārējo izmaksu komponenti.

61. Tabula: Potenciālās paplašinātā tvēruma attālumā balstītas nodevas vidējās likmes (infrastruktūras komponente visiem transportlīdzekļiem un ārējo izmaksu komponente lielas noslodzes transportlīdzekļiem), EUR uz kilometru

Transportlīdzekļu kategorijas	Nodevas likmes papildus investīciju scenārijā, EUR uz kilometru / *(attiecinot izmaksas uz ārējo izmaksu komponenti)*	Nodevas likmes investīciju finansēšanas scenārijā, EUR uz kilometru / *(attiecinot izmaksas uz ārējo izmaksu komponenti)*
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu no 3 līdz 3,5 tonnām	**€0,096 / *(€0,085)***	**€0,061 / *(€0,053)***
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu no 3,5 līdz 12 tonnām	**€0,167 / *(€0,151)***	**€0,115 / *(€0,102)***
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 12 tonnām	**€0,329 / *(€0,298)***	**€0,225 / *(€0,200)***
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām	**€0,056 / *(€0,050)***	**€0,044 / *(€0,038)***
Autobusi	**€0,062 / *(€0,056)***	**€0,052 / *(€0,048)***
Vieglie pasažieru transportlīdzekļi	**€0,026 / *(€0,026)***	**€0,026 / *(€0,026)***

Piezīme: Iekavās aiz slīpsvītras norādīts scenārijs, kur Stratēģija 2040 paredzētās investīcijas tiek attiecinātas arī uz ārējo izmaksu komponenti
Avoti: KPMG analīze

Balstoties uz aplēsēm, papildus investīciju scenārijā transportlīdzekļi, kuri pašlaik nemaksā nodevu, sniegtu 1 213,0 milj. EUR nodevas ieņēmumos 2040.-2049. gadā, kopā ar kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3 tonnām 2030.-2049. gadā sniedzot 5 261,5 milj. EUR ieņēmumos. Savukārt investīciju finansēšanas scenārijā transportlīdzekļi, kas pašlaik nav nodevas tvērumā, pienes 1 166,4 milj. EUR ieņēmumos, kopējiem ieņēmumiem sasniedzot 3 887,9 milj. EUR. Ņemot vērā, ka TEN pārkvalificēšanas mērķis būtu nodrošināt pienesumu no ārzemēs reģistrētiem transportlīdzekļiem, saglabājot Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu nodokļu slogu nemainīgu, uzsverams, ka ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi (kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām, autobusi un vieglie pasažieru transportlīdzekļi) sniegtu papildus 122,6 milj. EUR ieņēmumus 10 gadu periodā jeb 12,3 milj. EUR gadā (papildus investīciju scenārijā) vai 117,7 milj. EUR 10 gadu periodā jeb 11,8 milj. EUR gadā (investīciju finansēšanas scenārijā). Attiecinot nepieciešamos ieņēmumus arī uz ārējo izmaksu komponenti, ieņēmumi papildus investīciju scenārijā sasniegtu 4 840,9 milj.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

EUR un investīciju finansēšanas scenārijā tie sasniegtu 3 542,6 milj. EUR (skatīt 62. Tabulu).

62. Tabula: Potenciālie paplašinātā tvēruma attālumā balstītās nodevas kopējie ieņēmumi 2030.-2049. gadā, milj. EUR

Transportlīdzekļu kategorijas	Ieņēmumi papildus investīciju scenārijā, milj. EUR / *(attiecinot izmaksas uz ārējo izmaksu komponenti)*	Ieņēmumi investīciju finansēšanas scenārijā, milj. EUR / *(attiecinot izmaksas uz ārējo izmaksu komponenti)*
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3 tonnām	**197,9 / *(176,7)***	**155,5 / *(134,3)***
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	178,1 / *(159,0)*	139,9 / *(120,9)*
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	19,8 / *(17,7)*	15,5 / *(13,4)*
Autobusi	**26,1 / *(23,6)***	**21,9 / *(20,2)***
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	22,2 / *(20,1)*	18,6 / *(17,2)*
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	3,9 / *(3,5)*	3,3 / *(3,0)*
Vieglie pasažieru transportlīdzekļi	**989,0 / *(989,0)***	**989,0 / *(989,0)***
Latvijā reģistrēti transportlīdzekļi	890,1 / *(890,1)*	890,1 / *(890,1)*
Ārzemēs reģistrēti transportlīdzekļi	98,9 / *(98,9)*	98,9 / *(98,9)*
Tvēruma paplašinājuma transportlīdzekļi kopā	**1 213,0 / *(1 189,3)***	**1 166,4 / *(1 143,5)***
Kravas transportlīdzekļi ar pilnu masu virs 3 tonnām kopā	**4 048,5 / *(3 651,7)***	**2 721,5 / *(2 399,1)***
Kopā	**5 261,5 / *(4 840,9)***	**3 887,9 / *(3 542,6)***

Avoti: KPMG analīze

13.1.6.2. Potenciālās likmes un ieņēmumi laikā balstītas nodevas scenārijā

Ņemot vērā ierobežoto informācijas un datu par ārvalstīs reģistrētu kravas transportlīdzekļu ar pilnu masu līdz 3 tonnām, autobusu un vieglo pasažieru transportlīdzekļu pārvietošanos pa Latvijas autoceļiem pieejamību, kas būtu nepieciešami, lai noteiktu potenciālo iegādāto vinješu skaitu un sadalījumu pēc laika posmiem, potenciālās likmes un ieņēmumi laikā balstītai nodevai nav analizēti.

Taču norādāms, ka potenciālās laikā balstītas nodevas likmes transportlīdzekļiem, kas pašlaik nemaksā nodevu, būtu iespējams veidot atbilstoši TEN likmju struktūrai. Vienlaikus jāņem vērā, ka, veidojot laikā balstītas nodevas likmes, nepieciešams ievērot Direktīvā noteikto attiecībā uz likmju sadalījumu pēc laika posmiem. Direktīvā noteikts, ka vinjetes vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem jānodrošina vismaz dienas, nedēļas vai 10 dienu (vai abos), mēneša vai divu mēnešu (vai abos) un gada laika posmos. Tā ietvaros, divu mēnešu likme nevar pārsniegt 30% no gada likmes, mēneša likme nevar pārsniegt 19% no gada likmes, 10 dienu likme nevar pārsniegt 12% no gada likmes,

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

nedēļas likme nevar pārsniegt 11% no gada likmes un dienas likme nevar pārsniegt 9% no gada likmes.[185]

13.2. Autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, tvēruma paplašināšana

Kā norādīts 8.1. Izvērtētie Sistēmas veidi un parametri, Sistēmai tiktu paredzēts piemērot likumprojektā "Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā" [186] norādīto autoceļu tīklu, ko veido 2 151,9 km valsts galveno un reģionālo autoceļu (skatīt 43. Attēlu).

43. Attēls: Valsts galveno un reģionālo autoceļu tīkls, par kura lietošanu maksājama nodeva



Piezīme: Sarkanā krāsā apzīmēts autoceļu tīkls līdz 2026. gadam, savukārt zilā krāsa apzīmēti likuma grozījumos paredzētie papildinājumi
Avoti: KPMG izstrādāts attēls, balstoties uz Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

Sanāksmēs ar SM un LVC norādīts, ka autoceļu tīkla, par kura lietošanu piemērojama nodeva, tvērumu nav paredzēts paplašināt tuvākajā nākotnē, tādēļ šajā sadaļā aprakstīti teorētiski apsvērumi tīkla paplašināšanai (ņemot vērā, ka analīzē izmantotais autoceļu tīkls jau paplašina tvērumu sākot ar 2026. gada martu).

Kā svarīgi apsvērumi tīkla paplašināšanai identificējama kravas transportlīdzekļu satiksmes intensitāte (kas, potenciāli, arī norāda uz autoceļiem, kas tiek izmantoti, lai izvairītos no nodevas maksāšanas) un kontroles un uzraudzības mehānismu, tostarp to tehnisko līdzekļu izvietojuma, piemērojamība autoceļiem. Piemērs potenciālam autoceļu

[185] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362: Saite
[186] Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

tīkla paplašinājumam norādīts 44. Attēlā, kā ietvaros nodeva tiktu piemērota ievērojami lielākam skaitam valsts reģionālo autoceļu, kopējam tvērumam sasniedzot 3 591,3 km.

44. Attēls: Potenciāls autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, paplašināšanas scenārijs



Avoti: LVC sniegtā informācija

Šāds risinājums nodrošinātu, ka nodevas tvērumā ir reģionālie autoceļi ar augstāko kravas transportlīdzekļu satiksmes plūsmu un tiktu ietverti stratēģiski transporta koridori – robežpunkti un ostas. Šādā autoceļu tīkla paplašinājuma scenārijā nav identificējami ierobežojumi nodevas samaksas kontroles un uzraudzības darbības un tehnisko līdzekļu izvietojuma iespējām.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Tīkla paplašinājumam identificējama arī iespējama attīstības pakāpe, iekļaujot papildus 196,1 km autoceļu Zemgalē un Kurzemē, kopējam autoceļu tīklam sasniedzot 3 787,4 km (skatīt 45. Attēlu).

45. Attēls: Potenciāla autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva, paplašināšanas scenārija tālāka attīstības pakāpe



Avoti: LVC sniegtā informācija

Ņemot vērā GNSS mērogojamības spējas, pastāv iespējas nodevu attiecināt uz visiem valsts autoceļiem, taču būtu kritiski jāizvērtē šāda risinājuma lietderība, ņemot vērā iespējamo negatīvo ietekmi uz gala lietotājiem un sabiedrību, kā arī potenciālo ieņēmumu samērīgumu ar papildus izmaksām.

Balstoties uz KPMG ekspertu komandas analīzi, autoceļu tīkla tvēruma paplašināšanai, lai iekļautu lielu daļu valsts autoceļu, būtu nepieciešami ne vairāk 12 mēneši (iespējams mazāk, atkarībā no tīkla paplašināšanas mēroga). Šāda veida paplašināšana būtu veicama pakāpeniski, sākotnēji Sistēmas tvērumā iekļaujot valsts reģionālos autoceļus un tikai pēc tam iekļaujot vietējos autoceļus. Arī pakāpeniskās paplašināšanas ietvaros nepieciešams kā prioritāti izvirzīt autoceļus un transporta koridorus ar augstu kravas transportlīdzekļu noslodzi un piemērojamību kontroles un uzraudzības nodrošināšanai. Tīkla paplašināšanas ietvaros, darbības uzsvars tiek pārslēgts no "sistēmas darbiem" uz "mēroga darbiem". Tādēļ veiksmīgai tīkla paplašināšanai nepieciešams nodrošināt:

— Karšu kvalitāti un izmaiņu kontroli plašā mērogā (nodrošināmi nepārtraukti atjauninājumi, kvalitātes kontrole un disciplinēta pieeja darbības atjauninājumiem);

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

— Krāpšanas un manipulāciju kontroli (veicināma viltošanas atklāšana, anomāliju analīze, melnie un baltie saraksti), tostarp spējas saglabāt tās precizitāti plašākā mērogā;

— Kontroles un uzraudzības mehānismu produktivitāti (vērtējams izskatīto pārkāpumu lietu skaits, kļūdaini pozitīvi, izmaksas par lietu un iekasēšanas ātrums);

— Klientu atbalsta mērogošana, optimizējot atbalstu vairākās valodās, uzlabojot atbilžu ātrumu un optimizējot kapacitāti strīdu apjomiem.

Ja autoceļu tīklu, par kura lietošanu piemērojama nodeva, tvērumu paplašinātu uz visu valsts autoceļu tīklu, paredzams, ka tam būtu nepieciešami aptuveni 18 mēneši. Šāda veida paplašināšanai būtu piemērojami augstāk norādītie principi. Autoceļu tīkla tvēruma paplašināšana ietvertu ne tikai paša tīkla paplašināšanu, bet arī Sistēmas darbības optimizāciju un efektivitātes uzlabojumus (kas pamato 18 mēnešu ilgumu). Tvēruma paplašināšanai būtu nepieciešams optimizēt likmes, kontroles mehānismus un izvietojumu, kā arī samaksas ievērošanas analītiku ilgtermiņa noturībai:

— Paredzēt risinājumus izņēmumu gadījumiem un specifiskām vietām (robežpunkti, ostas un apdzīvotas vietas, piepilsētas un pilsētas (ja piemērojams));

— Optimizēt likmes, balstoties uz līdz tam brīdim novēroto lietotāju uzvedību, kā arī ņemot vērā likmju pieejamību un ietekmi uz sabiedrību, ieņēmumu stabilitāti;

— Optimizēt kontroles un uzraudzības mehānismus un izvietojumu, veicot uz riskiem balstītu atbilstības analīzi (izvērtējot pastāvīgos nemaksātājus un aktīvākās pārkāpumu vietas);

— Nodrošināt sistemātisku veiktspējas ziņošanu un nepārtrauktu uzlabojumu ieviešanu (tostarp lietotāju pieredzē, strīdu procesā, auditā un kiberdrošībā).

Papildus norādāms, ka, atbilstoši sistēmas piegādātāju sniegtajai informācijai, autoceļu tīkla paplašināšana neradītu būtiskas papildus izmaksas attiecībā uz nodevas centrālo sistēmu, jo visus autoceļus būtu nepieciešams kartēt jau pirmatnējā ieviešanas stadijā.

Secināms, ka autoceļu tīkla paplašināšana var kalpot kā mehānisms kravas transportlīdzekļiem piemēroto attālumā balstītas nodevas likmju samazināšanai. Lai gan kravas transportlīdzekļu satiksmes intensitāte uz citiem ceļiem ir zemāka par esošo (plānoto) tīklu, to iekļaušana nodrošinātu lielāka transportlīdzekļu nobraukto kilometru skaita iekļaušanu nodevas tvērumā, tādējādi veicinot nodevas ieņēmumus. Savukārt, ja nodevas likmes tiek attiecinātas pret nepieciešamajām izmaksām, tās būtu iespējams samazināt pie plašāka autoceļu tīkla. Šajā kontekstā nepieciešams izvērtēt, vai tvēruma paplašināšanā radītie papildu ieņēmumi ir samērīgi ar izmaksās iekļaujamajām papildu infrastruktūras uzturēšanas izmaksām un ietekmi uz gala lietotājiem.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

13.3. Risinājumi situācijām, kad GNSS darbība tiek traucēta vai transportlīdzekļa vadītājam nav pieejama ierīce

Šī apakšnodaļa apskata iespējamos alternatīvos risinājumus ceļu lietošanas nodevas aprēķinam un apmaksai gadījumos, kad GNSS sistēmas darbība ir traucēta vai OBE ierīce autovadītājam nav pieejama, vai ir bojāta. Tiek apskatīti ar šiem risinājumiem saistītie tehniskie un pārvaldības aspekti, kas ietekmē pakalpojuma un satiksmes uzraudzības procesa nepārtrauktību.

13.3.1. Nodevas priekšapmaksas veikšana portālā par konkrētu maršrutu

Primārais ieteiktais risinājums, lai nodrošinātu nepārtrauktu ceļu nodevas iekasēšanu gan situācijās, kad transportlīdzekļa OBE ierīce nedarbojas (ko norāda vizuāls statusa indikators ierīcē[187]), gan gadījumos, ja GNSS signāls ir traucēts, ir paredzēt iespēju autovadītājam veikt nodevas priekšapmaksu tiešsaistes portālā.

Šis risinājums balstās uz maršruta iepriekšēju plānošanu tīmeklī bāzētā klienta darba vidē – autovadītājs vai pārvadātāja pārstāvis ievada paredzētā maršruta sākuma un gala punktus un transportlīdzekļa atribūtus, sistēma pēc maršruta plānošanas algoritmiem nosaka ieteikto maršrutu (iespējams vairākus, balstoties uz dažādiem optimizācijas kritērijiem, piemēram, īsākais ceļš, īsākais laiks, optimālais izmešu apjoms, u.c.), un aprēķina paredzamo nodevu. Nodevas aprēķinam tiek izmantotas identiska tarifu informācija un aprēķina algoritms kā pēc GNSS datiem noteikta maršruta nodevas apjoma aprēķinam, tādējādi nodrošinot vienādu nodevas apjomu, neatkarīgi no aprēķina un maksājuma veida.

Sistēmā reģistrētie un apmaksātie plānotie maršruti tiek apvienoti ar GNSS datu veidotajiem maršrutiem vienotā datu kopā kontroles un uzraudzības procesa vajadzībām – t.i., uzraudzības tehnisko līdzekļu veiktie novērojumi tiek salīdzināti ar visu veidu apmaksātajiem maršrutiem, lai noteiktu transportlīdzekļa nodevas apmaksas statusu.

Šis risinājums ir piemērots daudzviet ES, kur ir ieviesta distancē bāzētā ceļu nodeva ar GNSS tehnoloģiju. Daži no portālu piemēriem:

- Dānija – KmToll ticket portāls,[188]
- Ungārija – HU-GO Electronic Toll Ticket portāls.[189]
- Bulgārija – RoutePass portāls,[190]

[187] Piemērs: OBU-5310-22A lietošanas pamācība: saite
[188] KmToll – KmToll ticket: Saite
[189] HU-GO – News: Saite
[190] BGTOLL – Route pass: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

13.3.1.1. Priekšapmaksas veikšana apkalpošanas punktos

Kā papildinājums priekšapmaksas pašapkalpošanās portāla risinājumam, ir iespējams nodrošināt iespēju veikt nodevas apmaksu fiziskos apkalpošanas punktos, piemēram, degvielas uzpildes stacijās vai autopārvadātāju servisa centros. Šai gadījumā pakalpojuma sniedzējs nodrošina to pašu izejas datu ievadi portālā kā pašapkalpošanās portāla lietošanas gadījumā, bet ievadi veic pakalpojuma sniedzēja darbinieks. Pakalpojuma sniedzējs veic nodevas apjoma iekasēšanu, papildus pievienojot noteiktu maksu par sniegto pakalpojumu.

Šis risinājums ir īpaši noderīgs gadījumos, kad ir sagaidāms, ka lielai daļai autovadītāju nav pieejama kvalitatīva interneta pieeja vai pietiekamas digitālās prasmes pašapkalpošanās portāla lietošanai maršruta laikā.

13.3.1.2. Apmaksas laika periods pēc bojājuma iestāšanās

Lai gan portāla galvenā paredzētā funkcija ir veikt priekšapmaksu par plānotajiem maršrutiem, būtisks aspekts un lietošanas gadījums, kas jāparedz, ir maksājumu veikšana par jau veiktiem posmiem pēkšņu iekārtu bojājumu gadījumā.

Situācijās, kad OBE ierīce pēkšņi pārstāj darboties, sistēmas lietošanas noteikumi nevar pieprasīt autovadītājam nekavējoties apstāties, jo tas var radīt satiksmes bīstamību. Attiecīgi, ir jāparedz noteikts periods vai distance (piemēram, 1-2 stundas vai 50-100 km), kurā autovadītājam ir jāapstājas drošā vietā un vai nu jāatrisina iekārtas bojājuma cēlonis, vai jāveic priekšapmaksa portālā vai apkalpošanas punktā.

Apskatot ES valstu praksi, var atrast piemērus, kur šādu atpakaļejošu maksājumu iespēja ir piemērota arī valstīs, kur netiek piedāvāta priekšapmaksas maršruta metode (t.i., kur OBE lietojums ir obligāts), piemēram:

- Austrija – t.s. retroaktīvais maksājums ir jāveic ne vēlāk kā 5 stundas vai 100 km pēc maršruta posma veikšanas, par kuru nav veikts maksājums kāda iemesla dēļ. [191]
- Čehija – t.s. papildus nodevas maksājums ir pieļaujams, ja ir bijuši norādīti kļūdaini transportlīdzekļa dati (piemēram, asu skaits), vai ja ir veikts ceļa posms bez aktīvas OBE ierīces. [192]

13.3.2. Kontroles kameru tīkls kā alternatīva GNSS traucējumu gadījumā

Ja GNSS signāls ir traucēts ilgstoši un plašā teritorijā, kā rezerves risinājumu nodevas aprēķinam var izmantot pilnas plūsmas kontroles kameru tīklu. Standarta kontroles procesa ietvaros tiek ievākti fakti par transportlīdzekļu klātbūtni esošajos kontroles

[191] GO-Maut – Retroactive payment: Saite
[192] MytoCZ – Toll payment options: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

punktos noteiktā laikā. Zinot attālumu pa nodevai piemērojamajiem ceļiem starp kamerām, ir iespējams aprēķināt transportlīdzekļa minimāli veikto attālumu ceļu tīklā.

Nodevas aprēķins pēc kameru fiksētiem datiem ir atsevišķa loģika, vairāk attālināta no pamata GNSS vai priekšapmaksas aprēķina metodes, tāpēc tās ieviešanai var būt nepieciešama lielāka papildus izstrāde vai sistēmas pielāgošana. Tomēr sarunās ar sistēmu piegādātājiem ir pieminēts, ka uz kameru datiem balstīts nodevas distances aprēķina risinājums būtu viens no perspektīvākajiem risinājumiem distancē bāzētas nodevas piemērošanai privātajiem vieglajiem transportlīdzekļiem – attiecīgi pastāv sinerģija izstrādes ziņā starp šiem diviem lietošanas gadījumiem.

13.3.3. Automātiska trūkstošo posmu aizpildīšana

Īslaicīgu GNSS traucējumu vai OBE ierīces darbības kļūmju gadījumā visas apskatītās tirgū esošās ceļu nodevas pārvaldības sistēmas nodrošina automātisku trūkstošo maršruta posmu aizpildīšana (t.s. *Gap Closing*). Šis risinājums balstās uz pieejamajiem maršruta datiem (pirms un pēc pārtraukuma), transportlīdzekļa atribūtus, ģeogrāfiskos ceļu tīkla datus un maršruta atrašanas algoritmus, lai rekonstruētu iztrūkstošo segmentu ar ticamāko transportlīdzekļa maršrutu pārtraukuma periodā.

Posmu aizpildīšanas funkcionalitāte ir būtiska, lai novērstu nepamatotus maksājumu zudumus un saglabātu sistēmas darbības nepārtrauktību, un tā ir jāuzskata par vienu no sistēmas pamata funkcionalitātēm. Īslaicīgi darbības traucējumi, GNSS pārklājuma vai tīkla savienojuma zudumi atsevišķām iekārtām ir uzskatāma par normālu sistēmas darbības īpašību un ir jāņem vērā gan pie sistēmas pielāgošanas, gan procesu un procedūru izstrādes (piemēram, jau minētais apmaksas laika periods pēc ierīces bojājuma konstatēšanas) – augstas kvalitātes maršruta posmu aizpildīšanas algoritms nodrošina to, ka tie nerada sistēmisku ietekmi uz kopējo nodevas iekasēšanas procesu.

13.3.4. Mobilā lietotne kā alternatīva OBE ierīcei

Kā iespējams papildus risinājums vai alternatīva OBE var tikt piedāvāta mobilā lietotne, kas nodrošina maršruta datu ievākšanu, izmantojot viedtālruņa GNSS funkcionalitāti. Tomēr jāņem vērā, ka šis risinājums ir pakļauts tiem pašiem GNSS traucējumu riskiem kā OBE ierīces. Mobilā lietotne rada papildus savietojamības izaicinājumus, jo ir jāparedz tās pielietošana plašā gala lietotāju viedierīču klāstā – attiecīgi ir sarežģīti noteikt garantētu sagaidāmo GNSS signāla precizitātes līmeni.

Lai arī pastāv tehniskas iespējas nodrošināt mobilo aplikāciju integritāti, ir jāņem vērā, ka mobilajām aplikācijām klienta pārvaldītā iekārtā vienmēr būs augstāki drošības riski kā OBE, kas ir specializēti vienam mērķim paredzēta ierīce ar pilnu ražotāja kontroli pār programmatūru.

Attiecīgi neiesakām uzskatīt mobilo lietotni par alternatīvu vai rezerves risinājumu OBE nepieejamības vai GNSS traucējumu gadījumos. Atkarībā no ieviešanas prioritātēm, mobilā aplikācija var tikt uzskatīta par papildus nodevas piemērošanas iespēju no lietotāju ērtības viedokļa, bet šādā lietošanas gadījumā tās ir jāuzskata vienlīdzīgas ar OBE no pieejamības risku viedokļa.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

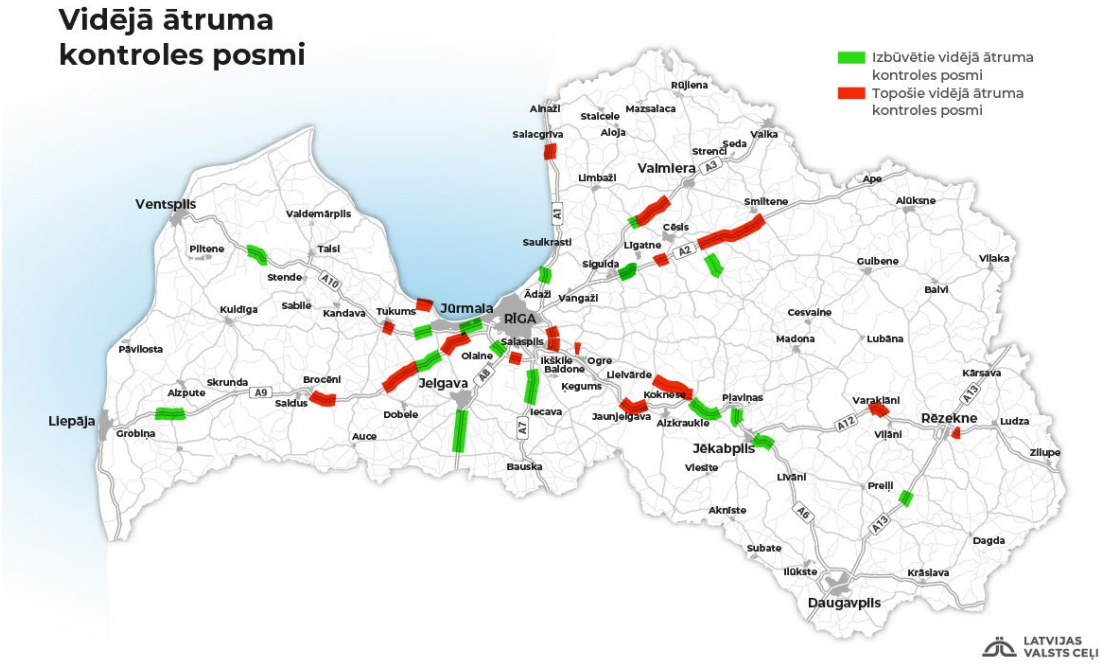
14. Esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma un to pārvaldības izvērtējums

Esošās autoceļu nodevas un citu satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma un to pārvaldības izvērtējuma ietvaros identificēts esošais un plānotais satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu tīkls, izvērtēta esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāte un tās paplašināšanas iespējas, kā arī identificēta nepieciešamība papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojumam. Papildus sniegts priekšlikums vienotai satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu pārvaldības stratēģijai.

14.1. Esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi

Atbilstoši Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpētes 1. starpziņojumā norādītajai informācijai, esošie un plānotie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi ietver 16 esošas vidējā braukšanas ātruma videokameras (un 17 plānotas), 4 ceļa meteostaciju videokameras un 100 stacionāros fotoradarus. Autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontrole ar vidējā braukšanas ātruma videokamerām tiek veikta uz A1, A2, A3, A5, A6, A7, A8, A9, A10 un A13 autoceļiem (skatīt 46. Attēlu).

46. Attēls: Vidējā ātruma kontroles posmi Latvijā



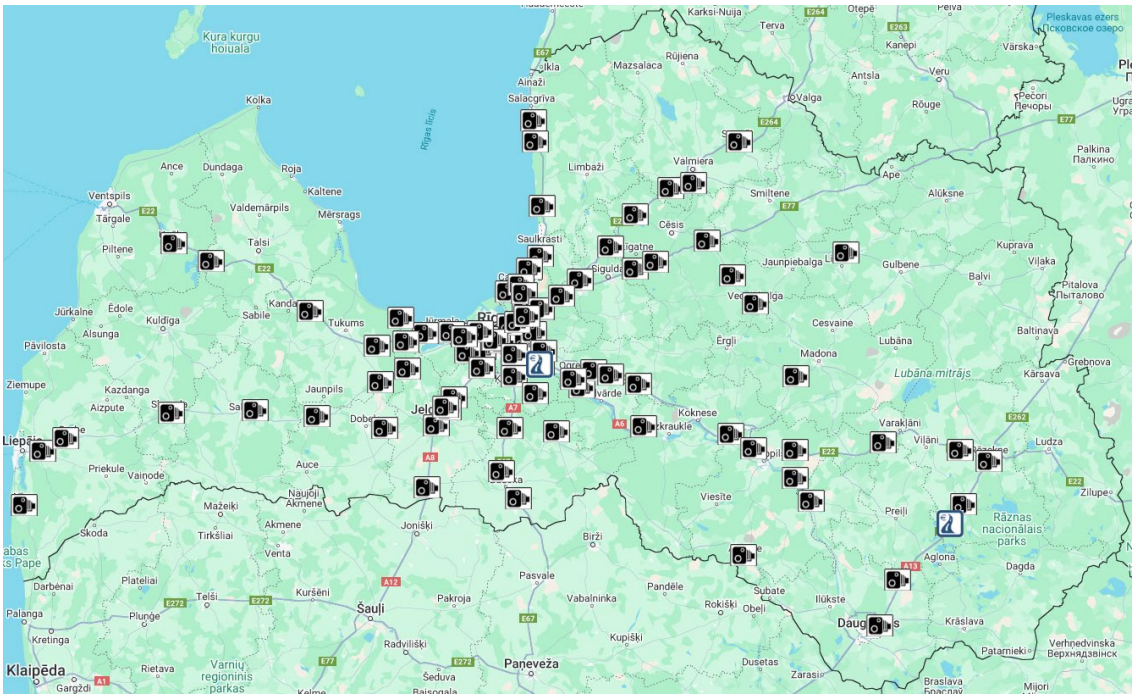
Avoti: LVC izstrādāts attēls: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Ar ceļa meteostaciju videokamerām autoceļu lietošanas nodevas samaksas kontrole tiek veikta uz A4, A8, A12 un P80 autoceļiem.

Atsaucoties uz Attālumā balstītas autoceļu nodevas iekasēšanas sistēmas ieviešanas Latvijā iespējamības izpētes 1. starpziņojumu, intervijās ar nodevas samaksas uzraudzībā un kontrolē iesaistītajām pusēm norādīts, ka nodevas samaksas kontrolei tuvāko gadu laikā tiks pielāgots viss CSDD pārvaldībā esošo stacionāro fotoradaru tīkls, fotoradariem veicot pilnu plūsmas kontroli. Plānotās izmaiņas būtiski paplašinātu nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu tīklu, iekļaujot tajā 100 fotoradarus (skatīt 47. Attēlu).

47. Attēls: Stacionāro fotoradaru un autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātiskās kontroles sistēmas Latvijā



Avoti: CSDD – Stacionāro fotoradaru karte: Saite

Ņemot vērā augstāk norādīto esošo tehnisko līdzekļu izvietojumu un funkcionalitāti, kā arī plānus to paplašināt, 48. Attēlā atspoguļots iespējamais nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu tīkls uz autoceļiem, par kuru lietošanu tiktu piemērota nodeva. Tas ietver stacionāros fotoradarus, autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātisko kontroles sistēmas, vidējā ātruma kontroles posmu videokameras un meteostaciju

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

videokameras. Identificējams, ka samaksas kontroles tehniskie līdzekļi būtu izvietoti uz visiem autoceļiem, par kuru lietošanu tiktu piemērota nodeva, izņemot P111.

48. Attēls: Esošo un plānoto stacionāro fotoradaru, autoceļu lietošanas nodevas samaksas automātisko kontroles sistēmu, vidējā ātruma kontroles posmu videokameru un meteostaciju videokameru tīkls uz autoceļiem, par kuru lietošanu tiktu piemērota nodeva



Avoti: KPMG izstrādāts attēls

Secināms, ka īstenojot plānoto satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu, kas būtu attiecināmi uz nodevas Sistēmu, attīstību, to izvietojums un pārklājums būtu, lielākoties, atbilstošs un nodrošinātu nodevas samaksas kontroli atbilstoši tīkla nepieciešamībām, taču ieteicams izvērtēt papildus tehnisko līdzekļu uzstādīšanu samaksas kontrolei uz P111 autoceļa.

14.2. Esošo tehnisko līdzekļu funkcionalitāte un tās paplašināšanas iespējas

Esošie satiksmes kontroles un uzraudzības tehniskie līdzekļi nodrošina pilnvērtīgu pašreizējās autoceļu lietošanas nodevas uzraudzību, un tās darbības principi ļauj secināt, ka pāreja uz attālumā balstītu nodevas modeli neprasa būtiskas izmaiņas sistēmas infrastruktūrā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Pašreizējā kontroles kameru tīkla darbība ir vērsta uz transportlīdzekļa klātbūtnes reģistrēšanu noteiktā vietā un laikā, un šī ar fotofiksāciju pierādāmā fakta salīdzināšanu ar nodevas samaksas statusu. Šāda kontroles loģika ir ļoti līdzīga tai, kas būtu nepieciešama, lai verificētu transportlīdzekļa iesniegtās GNSS deklarācijas, tādēļ nav konceptuālu šķēršļu esošo kontroles līdzekļu un to atbalstošo sistēmu pielāgošanai šādas uzraudzības nodrošināšanai.

Pašreizējā kontroles sistēma, ko nodrošina *fits.toll* platforma ir veidota kā vairāku savstarpēji saistītu elementu kopums. Tajā ietilpst gan stacionārās kontroles vietas, kurās darbojas kameru un sensoru tehnoloģijas, gan mobilās uzraudzības vienības, kā arī datu apmaiņas mehānismi starp iesaistītajām institūcijām. Kontrolē tiek izmantoti vizuālie dati un papildu manuālās verifikācijas procesi, kas nodrošina, ka transportlīdzekļi ar nenolasāmām numura zīmēm tiek korekti identificēti.

Esošās infrastruktūras un sistēmas funkcionalitātes izvērtējums rāda, ka pāreja uz attālumā balstītu uzraudzību, galvenokārt, nozīmētu izmaiņas datu salīdzināšanas loģikā. Vinjetes kontroles pamatā ir pārbaude, vai noteiktā brīdī transportlīdzeklim aktīva vinjete ar atbilstošo darbības laika posmu, savukārt GNSS modelī tiek salīdzināts transportlīdzekļa deklarētais maršruts ar reālo atrašanās laika un vietas faktu. No platformas *fits.toll* uzturētāja iegūtā informācija norāda, ka šāda loģikas nomaiņa pirmšķietami neprasa būtiskas investīcijas: pielāgojumu izmaksas tiek vērtētas kā salīdzinoši zemas (līdz 100 tūkstošiem EUR) un saistītas ar izmaiņām aprēķinu loģikā un integrāciju izstrādē centrālajā sistēmā. Izmaiņas kontroles kameru pamata darbībā vai kameru nomaiņa nav nepieciešama.

Kontroles sistēmas darbības loģika jau šobrīd paredz sadarbību starp vairākām datu apmaiņas pusēm, tostarp CSDD uzturēto Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru, kas nodrošina pārkāpumu protokola projektu izveidi, to pārbaudi, apstiprināšanu un pārkāpuma protokolu nosūtīšanu saņēmējam. Pārejot uz GNSS bāzētu nodevas modeli, šie sadarbības principi paliek nemainīgi – mainās tikai nodevas apmaksas statusa datu avots, nevis kontroles mehānisma būtība.

Esošās infrastruktūras mērogojamība ļauj nodrošināt efektīvāku uzraudzības pārklājumu gadījumā, ja LVC vai CSDD izvēlas paplašināt kameru tīklu. Ja pilnas plūsmas kameru skaits palielinātos, uzlabotos arī transportlīdzekļu plūsmas novērošanas nepārtrauktība, kas radītu iespēju precīzāk identificēt neatbilstības starp faktiskajiem nobraukuma datiem un saņemtajām GNSS deklarācijām.

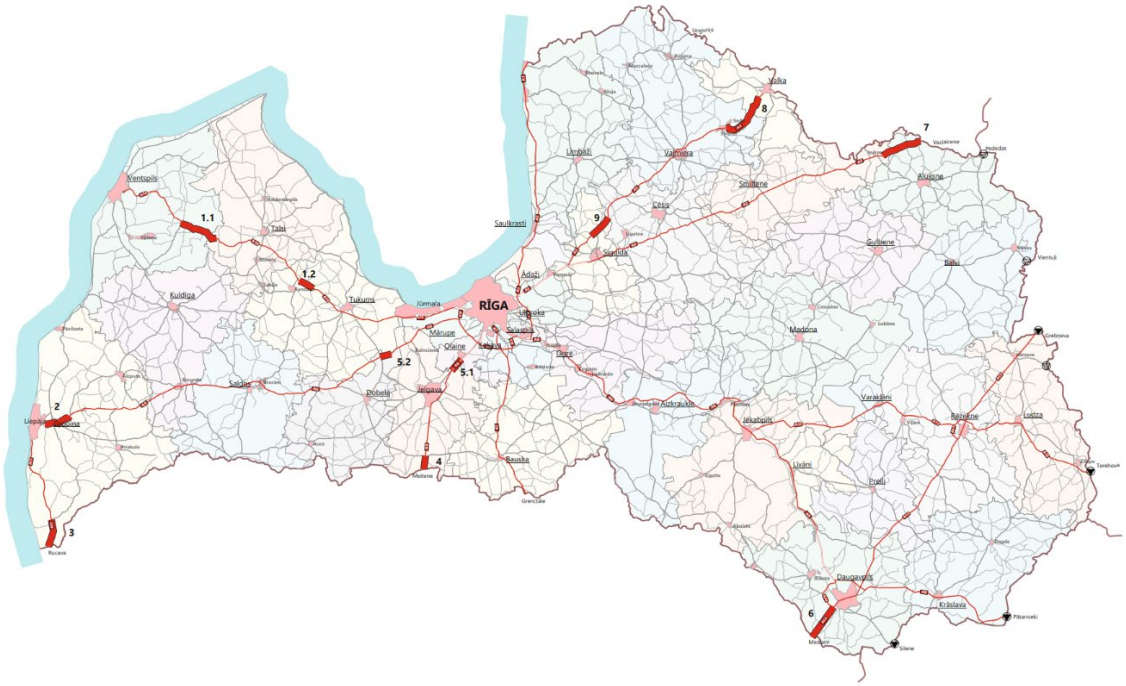
14.3. Papildus satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu izvietojuma nepieciešamība

Balstoties uz izpētes gaitā apkopoto informāciju, KPMG ekspertu komandas analīzi un sanāksmēm ar LVC, secināms, ka esošais satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu tīkls ir pietiekams un atbilstu attālumā balstītas nodevas uzraudzības un kontroles tehnisko līdzekļu izvietojuma prasībām. Secināms, ka tehnisko līdzekļu tīkla attīstības prioritātei būtu pilna CSDD stacionāru fotoradaru tīkla (100 fotoradari) pielāgošana pilnas plūsmas kontrolei, tādējādi nodrošinot plašu nodevas samaksas kontroli un uzraudzību uz autoceļu tīkla, par kura lietošanu maksājama nodeva.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Identificējams, ka potenciāls veids, kā paplašināt satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu tīklu būtu iekārtu svēršanai kustībā izvietošana uz valsts autoceļiem. Balstoties uz LVC sniegto informāciju, uz valsts autoceļu tīkla, potenciāli, tiktu izvietotas 9 iekārtas, to tīklam ietverot A2, A3 (divas iekārtas), A8, A9, A10 (viena no divām opcijām), A11 un A13 autoceļus (uz A8 un A9 kopā paredzēts izvietot trīs iekārtas – katram autoceļam vismaz viena iekārta un vienam no autoceļiem divas iekārtas) (skatīt 49. Attēlu).

49. Attēls: Potenciāls iekārtu svēršanai kustībā izvietojums



Avoti: LVC sniegtā informācija

Ņemot vērā, ka iekārtas svēršanai kustībā veic foto fiksāciju, ar tām būtu iespējams veikt nodevas samaksas stāvokļa pārbaudi un identificēt pārkāpējus, vienlaikus spējot salīdzināt transportlīdzekļa faktisko masu ar nodevas apmaksai sniegto informāciju par transportlīdzekļa pilno masu.

Nodevas samaksas kontroles tehnisko līdzekļu tīklu papildinātu arī "Tehniskā nodrošinājuma un digitālo risinājumu ieviešana izmeklēšanas procesa efektīvai darbībai, sabiedriskās kārtības un drošības monitoringa uzlabošanai" projekts (2.1.1.1.i.0/1/23/I/VARAM/009), kā ietvaros 2026. gada laikā paredzēts ieviest 100 videokameru tīklu, ko būs iespējams izmantot, lai, citu starpā, fiksētu pārkāpumus.[193]

Tehnisko līdzekļu tīkla attīstības kontekstā uzsverams, ka, saskaņā ar 8.6.1. Centralizēts pārvaldības modelis nodaļā norādīto informāciju, vienotai satiksmes kontroles un uzraudzības tehnisko līdzekļu pārvaldības stratēģijai būtu ieteicams nodrošināt visu

[193] Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs – Tehniskā nodrošinājuma un digitālo risinājumu ieviešana izmeklēšanas procesa efektīvai darbībai, sabiedriskās kārtības un drošības monitoringa uzlabošanai: Saite

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

valsts autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslā izvietoto satiksmes kontroles un uzraudzības līdzekļu pārvaldību vienas iestādes – LVC – pārziņā. Tas mazinātu datu plūsmu sarežģītību un datu apstrādes administratīvo slogu, kā arī ļautu efektīvāk nodrošināt sasaisti starp nodevas samaksas kontroli un nodevas iekasēšanu. Papildus datu apstrādes jautājumiem, šāds risinājums ļautu arī vienoti plānot nodevas kontroles tehnisko līdzekļu izvietojumu un tā attīstību.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

15. Normatīvā regulējuma grozījumu priekšlikumi

15.1. Vispārīga informācija

15.1.1. Par nodevām

Šobrīd Autoceļu lietošanas nodevas likums paredz tikai laikā balstītas nodevas piemērošanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Proti, Autoceļu lietošanas nodevas likuma 4. pantā noteikts, ka nodevu maksā atkarībā no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa un no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva asu skaita par laiku, kurā paredzēts lietot autoceļus saskaņā ar šī likuma 2. pielikumā noteiktajām likmēm.

Atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likuma 2. panta pirmajai daļai nodevu maksā par valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu ar šādiem kravas transportlīdzekļiem vai to sastāviem:

a) ar kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem;

b) ar kravas transportlīdzekļu sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3500 kilogramiem.

Vieglajiem pasažieru automobiļiem Latvijas Republikas normatīvie akti ceļu nodevas piemērošanu pagaidām neparedz.

2024. gada 4. decembrī tika pieņemti Grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā (turpmāk – Grozījumi), saskaņā ar kuriem tika ievērotas Direktīvas 7.a panta prasības attiecībā uz autoceļu nodevas likmju noteikšanu. Ar Grozījumiem tika ieviestas jaunas laikā balstītas nodevas likmes ar mērķi, saskaņot autoceļu lietošanas nodevas sistēmu, t.sk. Baltijas valstīs, un palīdzēt finansēt ceļu infrastruktūru un veicināt autoparka nomaiņu, motivējot izvēlēties augstākas efektivitātes zemu emisiju transportlīdzekļus.

Šobrīd Autoceļu lietošanas nodevas likuma redakcijā ir ietvertas normas, ar kurām pārņemtas atsevišķas Direktīvas normas (skat. Grozījumu anotāciju).

Saeimā pašlaik ir iesniegti trīs grozījumi Autoceļu lietošanas nodevas likumā, no kuriem vienā tiek ieviestas Direktīvas prasības attiecībā uz nodevu likmju noteikšanu. Papildus Saeimā ir iesniegts Likumprojekts, ar kuru plānots pilnībā pārņemt Direktīvu.

Ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 288. panta trešā daļas noteikumus, direktīvas uzliek dalībvalstīm saistības uz sasniedzamo rezultātu, lai pilnībā izpildītu no Eiropas Savienības tiesībām izrietošās saistības, Latvijai ir jānodrošina pilnīga un pareiza Direktīvas normu pārņemšana nacionālajā regulējumā.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Direktīvas 7. panta 10. punkts noteic, ka no 2030. gada 25. marta Eiropas transporta pamattīklā lielas noslodzes transportlīdzekļiem laikā balstītas nodevas vairs nevarēs piemērot (ja vien nebūs iestājies, kāds no 7. panta 11. punkta izņēmumiem).

Tāpat arī atbilstoši Direktīvas 7.ca panta trešajam punktam no 2026. gada 25. marta saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu Latvijai ir jāpiemēro maksas par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem Eiropas transporta pamattīklā.

Atbilstoši Direktīvas 2. panta 1. punkta 9. apakšpunktam maksas par ārējām izmaksām ir maksas par:

a) satiksmes radītu gaisa piesārņojumu;

b) satiksmes radītu trokšņa piesārņojumu vai

c) satiksmes radītām CO2 emisijām.

15.2. Par iesniegto likumprojektu

15.2.1. Infrastruktūras nodeva

Saeimā ir iesniegts Likumprojekts, kas aizstās šobrīd spēkā esošo Autoceļu lietošanas nodevas likumu. No Likumprojekta anotācijas izriet, ka ar Likumprojektu no 2030. gada 1. janvāra ir plānots ieviest attālumā balstītu ceļa nodevu, kas Likumprojektā ir definēta kā infrastruktūras nodeva. Vienlaikus Eiropas transporta pamattīklā tiks pārtraukta laikā balstītas nodevas kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām, piemērošana.

Atbilstoši Likumprojektam (4. pants) laikā balstītu nodevu turpina maksāt lielas noslodzes transportlīdzekļi par valsts galveno vai reģionālo autoceļu lietošanu, kas noteikti šā likumprojekta 1. pielikumā.

No Likumprojekta anotācijas izriet, ka laikā balstītu nodevu Eiropas transporta tīkla pamattīklā kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām, piemēros līdz 2029. gada 31. decembrim.

Līdz ar to, ievērojot, ka Latvijā ir ieviesta divu līmeņu ceļu tīklu struktūra, kas sastāv no vispārējā tīkla un pamattīkla, laikā balstīta nodeva pamattīklā vairs netiks piemērota, bet to turpinās piemērot lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pārvietojas pa valsts galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem.

Atbilstoši Likumprojekta 12. panta pirmajai daļai infrastruktūras nodevu maksās par mehāniska transportlīdzekļa ar četriem vai vairāk riteņiem vai transportlīdzekļu sastāva, kas paredzēti vai tiek izmantoti pasažieru vai kravas pārvadāšanai pa ceļiem, nobraukto attālumu pa valsts galveno vai reģionālo autoceļu, ietverot ceļu infrastruktūras lietošanas maksājumu vai maksājumu par satiksmes sastrēgumiem, vai maksājumu par ārējām izmaksām atkarībā no ieguldījuma vai būvniecības izmaksām.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

No Likumprojekta anotācijas izriet, ka tās nomaksāšana piešķir tiesības ar minēto transportlīdzekli izmantot ceļu infrastruktūru.

Ministru kabinetam būs deleģēts noteikt transportlīdzekļus atkarībā no to ietekmes uz autoceļa nolietojumu un to radītā piesārņojuma, par kuru lietošanu maksājama ceļu infrastruktūras nodeva (Likumprojekta 12. panta otrā daļa).

Līdz ar to no 2030. gada 1. janvāra Latvijā ir plānots izpildīt Direktīvas 7. panta 10. punktā norādīto prasību par to, ka Eiropas transporta pamattīklā lielas noslodzes transportlīdzekļiem laikā balstītas nodevas vairs netiks piemērotas. Proti, paredzēts infrastruktūras nodevu (attālumā balstītu nodevu) ieviest no 2030. gada 1. janvāra, vienlaikus pārtraucot piemērot Eiropas transporta pamattīklā laikā balstītu nodevu lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

15.2.2. Maksas par gaisa piesārņojumu

Likumprojekts neparedz tiešu atsauci uz Direktīvas 7.ca pantu, kas paredz Latvijai pienākumu no 2026. gada 25. marta piemērot maksas par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu.

Atbilstoši Direktīvas 7.ca pantam no 2026. gada 25. marta saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu Latvijai ir jāpiemēro maksas par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem Eiropas transporta pamattīklā.

Vienlaikus Direktīva noteic, ka Latvija var atkāpties no šī pienākuma un nepiemērot maksu par ārējām izmaksām, ja uz citiem ceļiem novirzītu tādus transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, tādējādi negatīvi ietekmējot ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību.

Saskaņā ar Likumprojekta 12. pantu infrastruktūras nodeva var ietvert maksas par satiksmes radītu gaisa piesārņojumu.

Lai nodrošinātu Direktīvas 7.ca panta prasību izpildi, Likumprojektā ir nepieciešams tieši noteikt, ka infrastruktūras nodeva ietver maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu, vai arī skaidri paredzēt atrunu, ka Eiropas pamattīklā šādas maksas netiek piemērotas, ievērojot Direktīvas 7.ca panta otrajā daļā noteikto par potenciālā piesārņojuma rašanās iespēju.

Pie tam, ņemot vērā, ka infrastruktūras nodeva stāsies spēkā tikai no 2030. gada 1. janvāra, nepieciešams nodrošināt, lai maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu tiktu piemērotas sākot no 2026. gada 25. marta.

Pašlaik Likumprojektā Direktīvas 7.ca panta prasību ieviešana nav paredzēta. Turklāt Direktīvas 7.ca panta prasības nav pārņemtas arī nevienā no trim Saeimā iesniegtajiem grozījumiem Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

Likumprojekts paredz tiesības noteikt pašvaldības nodevu par ielu lietošanu ar M, N, O kategorijas transportlīdzekļiem un traktortehniku, ja pašvaldības teritorijā gaisa

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

piesārņojuma līmenis pārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus un galvenais pārsnieguma iemesls ir transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums.

Saskaņā ar Likumprojekta 17. panta sesto daļu pašvaldības dome izdod saistošos noteikumus, kuros nosaka ielu nodevas apmēru, maksāšanas kārtību, ielas, par kuru lietošanu tā maksājama, kā arī kārtību, kādā tiek veikta ielu nodevas samaksas kontrole.

Ņemot vērā, ka atbilstoši Likumprojekta 17. panta pirmajai daļai ielu nodeva nav piemērojama tranzīta ielām, KPMG ieskatā šādas nodevas ieviešana neietilpst Direktīvas tvērumā un nenodrošina Direktīvas 7.ca panta prasību izpildi.

Ievērojot minēto, šobrīd nav skaidrs, kā tiks nodrošināta Direktīvas 7.ca panta prasību transponēšana, ņemot vērā, ka šo prasību ieviešanas termiņš ir 2026. gada 25. marts.

15.2.3. LVC kompetence

Atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 7. panta pirmajai un otrajai daļai autoceļu valsts pārvaldi īsteno SM, kas attiecīgi, pamatojoties uz deleģēšanas līgumu, deleģē uzdevumus LVC.

Infrastruktūras nodevas iekasēšanas sistēmas (turpmāk – Sistēmas) kontroli plānots uzdot LVC. Secīgi šāds deleģējums ir jānostiprina normatīvajos aktos, nosakot LVC kompetenci par Sistēmas ieviešanu un nodrošināšanu, precizējot LVC uzdevumus un pilnvaru apjomu un tādējādi nodrošinot atbilstošu normatīvo pamatu LVC. Likumprojekta 16. pantā noteikta LVC kompetence Sistēmas nodrošināšanā. Proti, saskaņā ar minētā panta pirmo daļu infrastruktūras nodevu administrē LVC atbilstoši noslēgtajam deleģēšanas līgumam ar Satiksmes ministriju.

Savukārt 16. panta otrā daļa noteic, ka LVC, administrējot ceļu infrastruktūras nodevu, kontrolē nodevas aprēķināšanas, maksāšanas un atbrīvojumu piemērošanas pareizību, veic valsts budžetā ieskaitāmās nodevas uzskaiti, nodrošina informācijas par veiktajiem maksājumiem pievienošanu transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistram tiešsaistes režīmā, izveido un uztur nodevas administrēšanas portālu, nodrošinot tā nepārtrauktu pieejamību nodevas maksātājiem, iekasēšanas pakalpojuma sniedzējiem un kompetentajām institūcijām, nodrošina e-pakalpojumus maksātājiem, slēdz un uzrauga līgumus ar nodevas iekasēšanas pakalpojuma sniedzējiem, nodrošina maksājumu ieskaitīšanu valsts pamatbudžeta kontā Valsts kasē, kā arī nodrošina portāla klientu atbalsta dienesta darbību.

Papildus Likumprojekta anotācijā ir norādīts, ka LVC administrēšanu varētu veikt visefektīvāk, ņemot vērā, ka saskaņā ar likumu "Par autoceļiem" tai deleģēta valsts autoceļu pārvaldīšana, tās rīcībā ir dažādas uz valsts autoceļiem uzstādītas tehniskās ierīces, ko būtu visefektīvāk nākotnē izmantot ceļu infrastruktūras nodevas administrēšanā.

No minētā izriet, ka Likumprojektā ir precizēta LVC kompetence un noteikts atbilstošs normatīvais pamats Sistēmas kontrolei.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

15.3. Secinājumi par normatīvā regulējuma grozījumiem saistībā ar Direktīvas prasību pārņemšanu

Šobrīd Direktīvas prasības ir daļēji pārņemtas Autoceļu lietošanas nodevas likumā attiecībā uz nodevu likmju aprēķināšanu. Direktīvas transponēšana tiks pabeigta ar Saeimā iesniegto likumprojektu "Ceļu nodevu likums", ar kuru tiks nodrošināta Direktīvas prasību izpilde un noteikts LVC kompetences normatīvais pamats.

Likumprojektā nav ietvertas atsauces uz Direktīvas 7.ca pantu, kā arī nav transponētas tā prasības. Likumprojekts gaisa piesārņojuma jomā paredz pašvaldībām tiesības ieviest ielu nodevu, kas nav piemērojama tranzīta ceļiem, līdz ar to tā neietilpst Direktīvas tvērumā un nenodrošina Direktīvas 7.ca panta prasību izpildi. Vienlaikus Direktīvas 7.ca panta prasības nav pārņemtas arī nevienā no trim šobrīd Saeimā iesniegtajiem grozījumiem Autoceļu lietošanas nodevas likumā.

Lai izpildītu Direktīvas 7.ca prasības, Likumprojekta 12. pantā ir skaidri jāparedz, ka infrastruktūras nodeva ietver maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu, vai jāparedz atruna, ka Eiropas transporta pamattīklā šīs maksas netiks piemērotas atbilstoši Direktīvas 7.ca otrajai daļai. Tāpat, ņemot vērā, ka infrastruktūras nodeva tiks ieviesta tikai no 2030. gada 1. janvāra, ir jānodrošina, ka maksas par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu tiek piemērotas jau no 2026. gada 25. marta.

Līdz Direktīvas 7.ca panta piemērošanas termiņam ir atlicis mazāk kā mēnesis, tādēļ pastāv būtisks risks, ka Latvija nepagūs laikus izpildīt prasību par maksas piemērošanu ārējām izmaksām, kas saistītas ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu. Tādējādi, ja Likumprojekta redakcijā netiks veikti grozījumi un tas netiks pieņemts un nestāsies spēkā līdz 2026. gada 25. martam, valstij var rasties risks saskarties ar Eiropas Komisijas ierosinātu pārkāpuma procedūru.

© 2026 KPMG Baltics SIA. Visas tiesības aizsargātas.
Dokumenta klasifikācija: Konfidenciāls

Sazinieties ar mums

Artūrs Petrovs
Partneris, Darījumu konsultācijas
T +371 29947696
E apetrovs@kpmg.com

Kristaps Kovaļevskis
Direktors, Vadības konsultācijas
T +371 28447273
E kkovalevskis@kpmg.com

Atsevišķus vai visus šajā dokumentā aprakstītos pakalpojumus varēt nebūt atļauts sniegt KPMG revīzijas klientiem un to saistītām pusēm.

www.kpmg.com/lv

© 2026 KPMG Baltics SIA, Latvijā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību un KPMG neatkarīgu dalībfirmu, kuras saistītas ar Apvienotajā Karalistē reģistrētu privātu garantiju sabiedrību "KPMG International Limited", globālās organizācijas dalībfirma. Visas tiesības aizsargātas.

Šajā dokumentā apkopotā informācija ir vispārīga un nav paredzēta kādas konkrētas fiziskas vai juridiskas personas situācijas apskatam. Lai arī mūsu mērķis ir sniegt precīzu un savlaicīgu informāciju, nav iespējams garantēt, ka informācijas saņemšanas brīdī tā vēl arvien būs precīza vai ka tā būs precīza nākotnē. Nevienam savā rīcībā nevajadzētu paļauties uz šo informāciju bez atbilstošas profesionālas konsultācijas, rūpīgi izpētot konkrēto situāciju.

KPMG nosaukums un logo ir preču zīmes, kuras KPMG globālās organizācijas neatkarīgās dalībfirmas izmanto saskaņā ar licences noteikumiem.