

neinteresē, cik lielas būs eksploatacijas un remonta izmaksas,” skaidro A. Čīma.

Runājot par publisko sektoru, A. Kulbergs norāda, ka šī joma joprojām nav sakārtota valsts līmenī. Respektīvi, nav ieviesta centralizēta automašīnu iegādes sistēma. Tāpat arī gan Auto asociācijas, gan arī LATTA pārstāvji atzīst, ka joprojām Latvijā aktuāli ir stereotipi attiecībā uz automašīnu izcelsmes valstīm.

## LĒTU LIMUZĪNU NEBŪS

Protams, dažādu uzņēmumu un iestāžu pārstāvju attieksmi ietekmējusi arī Covid-19 krīze. Ir klienti, kuri atceras iepriekšējo krīzi pirms 12 gadiem, kad dārgām automašīnām bija lielas atlaides, un tagad atbilstoši A. Kulberga teiktajam cer iegādāties BMW markas automobili par 15 līdz 20 tūkst. eiro. Tirgotāji norāda, ka krīzes atlaides šobrīd īpaši plaši netiek piemērotas, lai gan,

sākoties valdības noteiktajam ārkārtējam stāvoklim, viņu apgrozījums ievērojami samazinājās, un ne viens vien šajā nozarē strādājošais komersants ir izmantojis valdības piedāvātos dīkstāves pabalstus.

Auto tirgotāji nesteidz par katru cenu izpārdot noliktavas, saprotot, ka šogad piedzīvotie sarežģījumi ir nevis ekonomiska, bet gan epidemioloģiska krīze, un jaunas automašīnas netika pirktas noteikto epidemioloģisko ierobežojumu dēļ, nevis tāpēc, ka klientiem nebūtu naudas. Turklāt tiek prognozēts, ka auto tirgotājiem nāksies saskarties ar problēmām, kad ekonomika atgūsies no pārciestās krīzes un uzņēmumi atkal sāks atjaunot savus autoparkus. Jāņem vērā, ka Covid-19 krīzes mēnešos jaunas auto piegādes no ārvalstīm nenotika, taču no automašīnas pasūtīšanas rūpnīcai līdz tās nokļūšanai tirdzniecības vietā var paiet pat vairāki mēneši. Tādējādi uz laiku vismaz pie atsevišķiem tirgotājiem var izveidoties situācija, ka nemaz nav, ko pirkt.

# UZŅĒMUMA AUTO UN DARBINIEKS

Mūsdienu mobilajā laikmetā uzņēmumi ar lielāku vai mazāku autoparku nav nekāds retums. Iemesli, kāpēc uzņēmumiem nepieciešamas automašīnas, ir dažādi. Noskaidrosim, kā to visu organizēt un pieskatīt, lai uzņēmumam kā transportlīdzekļa juridiskajam īpašniekam “visi papīri būtu kārtībā”.

Visbiežāk uzdotais jautājums ir par to, kādu līgumu labāk slēgt, lai nodrošinātu auto kā uzņēmuma pamatlīdzekļa tiesisku izmantošanu, ja ciemos atnāk Valsts ieņēmumu dienests (VID) vai ja darbinieks transportlīdzeklī nodarījis kādu skādi.

Ierastākie līgumu/vienošanas par auto izmantošanu veidi: vienošanās, kas iekļauta darba līgumā vai noslēgta uz tā pamata, patapinājuma līgums, nomas līgums.

## DARBA LĪGUMS

Ja tiesiskās attiecības starp darba devēju un darbinieku tiek regulētas klasiski, noslēdzot

darba līgumu, tajā iespējams iekļaut atsevišķu regulējumu par automašīnas izmantošanu. Lai pārlieku nepiesārņotu darba līgumu un nepadarītu to par bezgalīgi garu dokumentu, to visbiežāk praktizē, noslēdzot speciālu pielikumu pie darba līguma, kurā atrunāti automašīnas un, iespējams, arī cita darbiniekam uzticēta uzņēmuma īpašuma (dators, telefons) lietošanas noteikumi. Tikpat labi šādu pielikumu vai atsevišķu vienošanos pie darba līguma var slēgt jebkurā darba līguma spēkā esamības laikā.

Lielos uzņēmumos ar daudz automašīnām, kas tiek darbiniekiem piešķirtas vienādiem vai līdzīgiem izmantošanas mērķiem, bieži vien tiek radīta iekšējā darba auto izmantošanas



**INESE  
FREIVALDE,**

ZAB “Ellex  
Kļaviņš” vecākā  
juriste



politika jeb vienoti noteikumi, kuriem attiecīgā brīdī ar savu parakstu pievienojas katrs darbinieks, kuram tiek piešķirts uzņēmuma auto. Atsauce uz šādu noteikumu pastāvēšanu un pienākumu tos ievērot var tikt savlaicīgi ielikta arī darba līgumā. Jebkurā gadījumā svarīgākie noteikumi, kas jāparedz, ir šādi:

- kādam mērķim, nolūkam darbiniekam auto tiek piešķirts;
- vai darbinieks auto var izmantot tikai darba laikā, dodoties uz un no darba, vai to drīkst izmantot arī privātiem braucieniem;
- kā notiek atskaitīšanās par izmantoto degvielu, vai to visos gadījumos apmaksā darba devējs, vai privātu braucienu atļaušanas gadījumā darbiniekam pašam ir pienākums segt daļu no degvielas izdevumiem – ja ir, kā tiek aprēķinātas proporcijas;
- kurš un kādā apmērā sedz auto ekspluatācijas izdevumus un kas tajos ietilpst;
- apdrošināšanas pastāvēšana un instrukcija, kāda ir rīcība un darbinieka atbildība auto sabojāšanas vai sabojāšanās gadījumā;
- citi būtiski vai īpaši noteikumi, piemēram, vai darbiniekam ir tiesības auto izpirkt no uzņēmuma.

Aplūkojot auto izmantošanas noteikumus, specifiska uzmanība pievēršama darbinieka atbildības jautājumiem par uzņēmumam vai trešajām personām nodarītiem zaudējumiem. Būtiski norādīt, ka pastāv un visbiežāk tiek piesaukts Darba likuma (DL) vispārējais regulējums, kas paredz darbinieka pienākumu segt visus darba devēja zaudējumus gadījumos, kad tie nodarīti prettiesiskas, vai vainojamas rīcības dēļ, kas nav saistīta ar nolīgta darba veikšanu (DL 86. panta 3. daļa). Svarīgi norādīt, ka DL vienlaikus arī paredzēts, ka darbinieks, kura darbs saistīts ar zaudējumu rašanās paaugstinātu risku, atbild vienīgi tad, ja zaudējumi darba devējam nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ (DL 86. panta 4. daļa). Šī var būt izšķiroša nianse, runājot par zaudējumiem, kurus darbinieks nodarījis ar darba auto un tā izmantošanas laikā. Proti, tā kā transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, tā īpašniekam (valdītājam, turētājam) rūpīgi jāizvērtē, kam viņš to nodod lietošanā.

Tāpat jāizvērtē, vai transportlīdzekļa obligāta lietošana darba laikā nav vērtējama kā paaugstināts zaudējumu nodarīšanas riska faktors, kas jāņem vērā darba devējam. Jebkurā gadījumā lielāku vai mazāku zaudējumu

rašanās no transportlīdzekļa izmantošanas nav retums, lai neteiktu, ka tas notiek visai bieži, tāpēc uzņēmumam jā rūpējas par vienmēr spēkā esošu obligāto civiltiesiskās atbildības transportlīdzekļu apdrošināšanas (OCTA) polisi un pavisam rūpīga un tālredzīga (vai auto iegādes līzingu izmantojoša) saimnieka gadījumā arī brīvprātīgo sauszemes transportlīdzekļu apdrošināšanas (KASKO) polisi. Ja nepieciešams, darba līgumā vai auto izmantošanas noteikumos var paredzēt, ka daļu no polises prēmijas, ja auto tiks izmantots ne tikai darba vajadzībām, kompensē pats darbinieks.

## PATAPINĀJUMA LĪGUMS

Otrs biežākais uzņēmuma auto izmantošanas veids ir savstarpējs patapinājuma līgums. Lai arī patapinājuma līgumu biežāk pieņemts noslēgt, kad darbinieks izmantos savu privāto automašīnu darba pienākumu veikšanai, savukārt uzņēmums segs tā ekspluatācijas izmaksas, to tikpat labi var slēgt arī tad, ja uzņēmums patapina sev piederošu auto darbiniekam. Saskaņā ar Civillikumu (CL) patapinājums (lietošanas aizdevums) ir līgums, ar kuru kādam lietu nodod bez atlīdzības, bet noteiktai lietošanai, ar nosacījumu, ka jāatdod tā pati lieta (CL 1947. pants). Ar patapinājumu darbinieks kļūst par patapinātās lietas – automašīnas – turētāju.

No vienas puses, CL ir draudzīgs uzņēmumam attiecībā uz atbildību pret patapināto lietu, proti, darbiniekam kā patapinājuma ņēmējam pēc iespējas jā rūpējas par patapinātās lietas uzturēšanu un uzglabāšanu, tādēļ viņš atbild par katru tās bojājumu, kuru būtu spējis novērst (CL 1953. pants). Tostarp darbinieks atbild arī par vieglu neuzmanību. Savukārt, ja darbinieks tomēr ir ievērojis nepieciešamo rūpību, viņš neatbild ne par trešās personas vainu, kuru viņam nav bijis iespējams novērst, ne par nejaušu zaudējumu vai lietas bojā eju (CL 1955. pants). Tas nozīmē, ka apdrošināšana automašīnai ir absolūti nepieciešama, jo, kā rāda prakse, auto var nozagt arī no apgaismotas un apsargātas autostāvietas, līdz ar to pierādīt darbinieka vainu zaudējumu nodarīšanā var būt visai sarežģīti.

Vel jāņem vērā, ja patapinājuma līgums ir noslēgts vienlīdz par labu darba devējam un darbiniekam, piemēram, auto lietojams gan darba, gan privātām vajadzībām, tad darbinieks atbildēs tikai samērā ar to rūpību, kādu mēdz ievērot savās paša lietās, bet, ja līguma



noslēgšanas mērķis ir vienīgi darba devēja labums, piemēram, klientu apkalpošana, izmantojot transportlīdzekli, darbinieks atbildēs tikai par ļaunu nolūku un rupju neuzmanību (CL 1957. pants).

## NOMAS LĪGUMS

Saldzinoši retāk izmantotā tiesiskā forma automašīnas nodošanai darbiniekam ir nomas līgums, ko pārsvarā izmanto, ja nav skaidri definējams, kam un cik darbinieks auto izmantos, un to arī neviens negrasās skrupulozi kontrolēt. Piemēram, ja tā paredzēta privātām vajadzībām vai darbinieka ērtībai un lojalitātes pret uzņēmumu veicināšanai, nevis tiešo darba pienākumu veikšanai.

Saskaņā ar CL nomas līgums ir atlīdzības līgums, ar kuru viena puse apsola otrai kādas konkrētas lietas izmantošanu par samaksu. Lai arī samaksas apmērs ir brīvi regulējams, tam nevajadzētu būt tādām, ka dalībnieki uzņēmuma valdei var pārņemt nesaimniecisku rīcību, rīkojoties ar uzņēmuma mantu, vai VID – cita darījuma slēpšanu zem finansiāli neizdevīga nomas līguma nosaukuma, kamēr uzņēmums noraksta auto ekspluatācijas izmaksas izdevumus, bet pretī saņem vien centus.

Nomas līguma gadījumā abām pusēm jāpievērš no līguma izrietošām saistībām visa tā rūpība, kādu pēc taisnības var prasīt, it sevišķi lietas glabāšanas ziņā. Tādēļ puses atbild viena otrai par katru zaudējumu, kas noticis ļaunprātības vai neuzmanības dēļ, un tikai nejauši zaudējumi nevienam nav jāatlīdzina (CL 2128. pants).

## PĀRKĀPUMI, LIETOJOT UZŅĒMUMA AUTO

Lietojot nespecifiskas kategorijas auto, galvenais atbildības dalījums notiek ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumos. Par sliktu uzvedību uz ceļa, ātruma pārkāpšanu, avāriju izraisīšanu un citām ik dienu vērojāmām situācijām primāri atbildība tiek prasīta no transportlīdzekļa vadītāja MK noteikumu Nr. 279 noteiktajā kārtībā. Tomēr ir situācijas, kad tas nav iespējams, vismaz ne tiešā veidā. Piemēram, ja atļautā braukšanas ātruma pārkāpums ir fiksēts ar fotoradaru un kvīts ar automašīnas numuru tiek nosūtīta uzņēmumam kā auto īpašniekam. Šajā gadījumā svarīgi laikus paredzēt, kā uzņēmums iekšēji risina šādus jautājumus ar darbinieku,

kuram auto uzticēts. Šī nianse noteikti atrunājama auto lietošanas noteikumos. Tāpat pie uzņēmuma “pa tiešo” nonāks atbildība par trešajām personām nodarītiem zaudējumiem, kuri sedzami civiltiesiskās apdrošināšanas veidā. Jā, uzņēmums vēlāk varēs vērsties ar regresa prasību pret darbinieku par zaudējumiem, kurus tas nodarījis, tomēr galvenais, lai uzņēmuma auto vienmēr būtu derīga OCTA, kura segtu apskādēto trešo personu tiesiskos prasījumus.

## IESPĒJAS UN NIANSES

Ir uzņēmumi, kas, lai noturētu kvalificētus speciālistus, kuru trūkums valstī ir izteikti liels (tātad liels ir arī pārvilināšanas risks), gatavi nākt pretī vairāk, nekā tikai nodrošinot darbiniekam iespēju vizināties ar uzņēmumam piederošu auto. Vērojama tendence, ka uzņēmumi, pērkot jaunu auto ar mērķi to piešķirt darbiniekam, slēdz vienošanos, paredzot, ka, piemēram, pēc operatīvā līzīngā termiņa beigām, kas ir trīs līdz pieci gadi, darbiniekam būs iespēja izpirkt auto par tā atlikušo vērtību. Ar šādu vienošanos uzņēmums bieži nošauj divus zaļus ar vienu šāvienu. Pirmkārt, panāk, ka darbinieks ir ieinteresēts palikt uzņēmumā vismaz uz šo laiku, jo ir motivēts iegūt vērtīgu lietu par saldinoši mazu cenu, otrkārt, zinot, ka auto būs tā nākotnes privātpašums, lietos to rūpīgi un saudzēs vairāk nekā standarta dienesta auto, kura krēslu nereti laika gaitā izsēž pat vairāki darbinieki. Šāds piegājiens attiecīgi samazina arī uzņēmuma izmaksas, ko tas segtu par nevienu īpaši neinteresējošas automašīnas nesaudzīgu ekspluatāciju. Noslēdzot vienošanos par auto izpirkšanu, var paredzēt dažādus papildu noteikumus, tostarp, ka darbinieks piedalās arī auto uzturēšanā un vienošanās no uzņēmuma puses tiek izbeigta bez darbinieka iecerētā bonusa, ja tas aiziet no uzņēmuma pirms termiņa.

Runājot par līgumu veidiem, pieminēta arī atbildība par auto sabojāšanu vai zādzību. Būtiski, lai jebkurā līgumā, neskatoties uz to, kāda forma izvēlēta kā uzņēmumam finansiāli izdevīgākā, būtu paredzēti ne tikai darbinieka pienākumi un tiesības, bet arī atbildība par uzticēto auto.

Pienākumus pret auto uzņēmumi parasti nedefinē bez problēmām, piemēram, pienākums auto novietot apsargājamā stāvvietā, uzturēt to tīru, ja tas ir aprīkots ar uzņēmuma logo, tādējādi veidojot uzņēmuma tēlu.



Vienlaikus jāparedz, kurš segs šādas auto-stāvvietas vai auto mazgāšanas izdevumus. Ja darbinieks auto neizmantos privātiem mērķiem, nosakāms pienākums pēc darba laika beigām atstāt to noteiktā vietā uzņēmuma teritorijā.

Jebkura veida līgumā jāparedz tā izbeigšanas iespēja. Vienkāršāk tas būtu ar darba līgumu, kur auto izmantošana parasti ir sasaistīta ar darbinieka gaitām uzņēmumā. Beidzas līgums, un visa uzticētā manta darbiniekam jānodod darba devējam noteiktu dienu laikā. Atbildība par nenodošanu – tiesības uzņēmumam vērsties pret darbinieku par īpašuma

piesavināšanos. Būtībā šāda vai līdzīga veida priekšnoteikumi izmantojami arī citos līgumos, piemēram, patapinājuma vai nomas līgumā. Būtiski ir gan līgumā, gan praksē fiksēt brīdi, kad līgums tiek uzskatīts par izbeigtu un darbiniekam iestājas pienākums nodot auto atpakaļ. Automašīnai mainot lietotāju jeb darbiniekam nododot auto tālāk citam darbiniekam, būtiski neizlaist starpposmu, kurā uzņēmums pats pārņem auto un pats nodod to tālāk nākamajam lietotājam, jo tikai tādā veidā var izvairīties no potenciāliem strīdiem par to, kurš segs uzņēmuma zaudējumus, un kuri bieži sākas ar “es to nesalauzu, tāds tas jau bija!”.

## DARBA AUTO JURIDISKIE UN NODOKĻU ASPEKTI



**KASPARS FRĪDENBERGS-ANSBERGS,**

ZAB “Deloitte Legal” vecākais jurists

Automobiļu iegāde un vēlāk arī autoparka pārvaldība uzņēmuma vadībai var radīt ne tikai praktiskus, bet arī juridiskus un finansiālus izaicinājumus. Aplūkosim galvenos aspektus, kas jāņem vērā, pērkot un uzturot uzņēmuma automašīnu, kā arī pievērsīšu uzmanību galvenajiem riskiem.

### NODOKĻU ASPEKTI

Iegādājoties jaunu automašīnu, atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma (PVN likums) 100. panta 2. daļas noteikumiem kā priekšnodoklis nav atskaitāmi 50% no pievienotās vērtības nodokļa (PVN) par iegādātu, nomātu vai importētu vieglo pasažieru automašīnu, kuras sēdvietu skaits, neskaitot vadītāja vietu, nepārsniedz astoņas, kā arī ar šādas automašīnas uzturēšanu saistītās izmaksas, tai skaitā izmaksas par automašīnas remontu un degvielas iegādi. Šī noteikuma izņēmumi ir gadījumi, kad automašīna ir iegādāta pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, autonomas pakalpojumu sniegšanai, automašīnu tirdzniecības darījumiem, preču transporta pakalpojumu sniegšanai, autovadīšanas apmācību vajadzībām, apsardzes pakalpojumu sniegšanai, kā arī kad automašīna ir operatīvais transportlīdzeklis, tā tiek izmantota par autotirgotāja demonstrācijas automašīnu vai kad automašīna tiek izmantota ar PVN apliekamo darījumu nodrošināšanai (PVN likumā 100. panta 3. daļa).

Atbilstoši PVN likuma 100. panta 4. daļai, lai pierādītu atbilstību kritērijiem, ka automašīna tiek izmantota ar PVN apliekamo darījumu nodrošināšanai, reģistrēts nodokļu maksātājs kārto ar saimnieciskās darbības veikšanu saistīto braucienu uzskaiti, izmantojot maršruta kontroles sistēmu. Ja par automašīnu maksājams uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis (UVTN), tad braucienu uzskaiti kārto atbilstoši UVTN regulējošajiem normatīvajiem aktiem.

Attiecībā uz degvielas izdevumiem kā priekšnodoklis ir atskaitāma nodokļa rēķinos norādītā nodokļa summa par degvielas iegādes izdevumiem, pamatojoties uz faktiski nobraukto kilometru skaitu un nepārsniedzot izgatavotājrūpnīcas norādīto pilsētas cikla degvielas patēriņa normu vairāk nekā par 20% (PVN likuma 100. panta 5. daļa). Līdzīgs princips paredzēts Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma ( UIN likums) 8. panta 5. daļas 5. punktā (attaisnotajos izdevumos ieskaitāmi degvielas izdevumi, kas nepārsniedz 20% no izgatavotājrūpnīcas norādītās pilsētas cikla degvielas patēriņa normas), papildus nosakot,