



Satiksmes ministrija
satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

Kopija:
Valsts kanceleja
pasts@mk.gov.lv

Rīgā, 2021. gada 5. oktobrī

Latvijas Mobilitātes Asociācijas valdes loceklis Kārlis Ķezberis šā gada 27. septembrī Tiesību aktu projektu publiskajā portālā sabiedrības līdzdalības ietvaros iesniedza priekšlikumus likumprojektam "Grozījumi Autopārvadājumu likumā" (Projekta ID 21-TA-34). Pēc priekšlikumu iesniegšanas netika atzīmēta piekrišana priekšlikumu attēlošanai portāla publiskajā vidē. Diemžēl iesniegtie priekšlikumi vairs iesniedzējam nebija redzami, tāpēc neesam pārliecināti, vai tie ir iesniegti un vai tie ir iesniegti noteiktajā laikā.

Ņemot vērā minēto, nosūtām minētos priekšlikumus likumprojektam "Grozījumi Autopārvadājumu likumā" šajā vēstulē. Lūdzam tos pievienot sabiedrības līdzdalības ietvaros saņemtajiem atzinumiem.

Latvijas Mobilitātes Asociācija piedāvā Autopārvadājumu likumā izdarīt vairākus grozījumus, lai sasniegtu šādus mērķus:

1. Palielinātu patērētājiem pieejamo pakalpojumu pieejamību, apjomu un uzlabotu to kvalitāti, kā arī uzlabotu patērētāju tiesību ievērošanu;
2. Nostiprinātu vienlīdzīgas konkurences principus pasažieru komercpārvadājumos ar taksometru un vieglo automobili;
3. Veicinātu ēnu ekonomikas apjoma ierobežošanu pasažieru komercpārvadājumu ar taksometru un vieglo automobili sektorā.

Piedāvātos likuma grozījumus balstām apstākļi, ka, pirmkārt, vairāku pēdējo gadu laikā pasažieru komercpārvadājumu ar taksometru un vieglo automobili tirgus struktūra ir radikāli mainījies, proti, pakalpojumu saņemšanā un nodrošināšanā gan patērētāji, gan pārvadātāji, galvenokārt, izmanto tīmekļvietnes un mobilās lietotnes, un, otrkārt, pilnveidojot regulējumu, ir veikti būtiski uzlabojumi nozares kontrolē, novēršot vairākas iepriekš pastāvējušās problēmas, un ir panākts lielāks tirgus dalībnieku darbības caurspīdīgums, cita starpā, nodrošinot Valsts ieņēmumu dienest ar izvērstu informāciju par nozarē sniegtajiem pakalpojumiem.

Līdz ar to, aicinām Autopārvadājumu likumā veikt šādus grozījumus:

1. Vienādot prasības pakalpojumu sniegšanai taksometriem un vieglajiem automobiļiem attiecībā uz sēdvietu skaitu.

Aicinām izslēgt no 29. panta ceturtais daļas sēdvietu skaita ierobežojumu, izsakot 29. panta ceturto daļu šādā redakcijā:

“(4) Pasažieru komercpārvadājumus ar vieglo automobili veic ar pārvadātāja īpašumā vai turējumā esošu M1 kategorijas vieglo automobili.”

Pamatojums:

Vēsturiski sēdvietu skaita ierobežojums pasažieru komercpārvadājumos ar vieglo automobili tika ieviests, lai mazinātu riskus, ka pasažieru pārvadājumus ar mikroautobusiem veic nelegāli, vai arī pārvadājumi tiek veikti noteiktos maršrutos un noteiktos laikos, tādējādi potenciāli konkurējot ar subsidētiem transporta veidiem. Ņemot vērā esošo prasību, ka pārvadājumus ar vieglo automobili var veikt tikai ar lietotņu starpniecību, t.sk. arī veicot norēķinus caur lietotnēm, kā arī prasību lietotnēm sniegt datus par visiem pārvadājumiem, vēsturiskie riski faktiski ir novērsti.

Piedāvātās izmaiņas nodrošinās lielākas izvēles iespējas pasažieriem gadījumos, kad pārvadājuma pakalpojums nepieciešams pasažieru grupai, kas ir lielāka par četriem cilvēkiem, kā arī uzlabos pakalpojuma pieejamību, it īpaši valsts reģionos.

Sēdvietu skaita ierobežojums nav paredzēts attiecībā uz taksometriem, līdz ar to tiek radīti arī nevienlīdzīgas konkurences apstākļi starp taksometru un vieglo automobiļu pārvadātājiem. Ierobežojuma izslēgšana nodrošinās vienlīdzīgu konkurenci starp abiem pasažieru pārvadātāju veidiem.

2. Atbrīvojot no prasības izmantot taksometra skaitītāju, ja komercpārvadājums pasūtīts, izmantojot tīmekļvietni vai mobilo lietotni.

Aicinām papildināt 1. panta 26.¹ punktu, izsakot to šādā redakcijā:

“26¹) pasažieru komercpārvadājumi ar taksometru — pakalpojums, kurā pasažieris pēc vienošanās ar pārvadātāju tiek aizvests uz pasažiera norādīto vietu [tai skaitā pasažieru pārvadājumu pakalpojums, kuru piedāvā, pieprasa un apstiprina, izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumus (tai skaitā tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē)] un par kuru norēķinās atbilstoši taksometra skaitītājā **vai tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē** reģistrētajai braukšanas maksai un papildmaksai;”

Papildināt 37. panta trešo daļu, izsakot to šādā redakcijā:

“(3) Pasažieris komercpārvadājumu pakalpojumu ar taksometru nolīgst, vienojoties mutvārdos vai izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumus (tai skaitā tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē). Pakalpojuma līguma izpildi apliecina taksometra skaitītāja reģistrēts darījumu apliecinošs dokuments (čeks) **vai uz tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē reģistrēto pasažiera elektroniskā pasta adresi nosūtīts elektroniski sagatavots rēķins.**”

Papildināt 40. panta 11. daļas 2. punktu, izsakot to šādā redakcijā:

“2) autovadītājam aizliegts veikt pasažieru komercpārvadājumus, ja taksometra skaitītājs nav iestādīts, **izņemot gadījumus, kad tas nolīgts, izmantojot tīmekļvietni vai mobilo lietotni**, ja tas neatbilst normatīvajos aktos noteiktajām metroloģiskajām prasībām vai ja nav ievērota normatīvajos aktos par nodokļu un citu maksājumu reģistrēšanas elektronisko ierīču un iekārtu lietošanu noteiktā taksometra skaitītāja lietošanas kārtība;”

Pamatojums:

Prasība izmantot taksometru skaitītāju, šķietami, ir saglabājusies, jo vēsturiski tas bija vienīgais veids, kā patērētājs varēja būt drošs, ka maksa par braucieni ir noteikta atbilstoši pārvadātāja piedāvātajam tarifam, kā arī tas bija vienīgais veids, kā kontrolējošajām iestādēm saņemt informāciju par visiem pārvadātāja veiktajiem braucieniem.

Pasažieru pārvadājumos ar taksometru izmantojot mobilās lietotnes, abas šīs problēmas tiek risinātas, turklāt lietotņu izmantošana sniedz papildu priekšrocības. Maksa par vēlamo pasažiera maršrutu ir redzama jau pirms brauciena. Ja tomēr rodas būtiskas novirzes, tām ir iespējams izsekot un pārliecināties par to pamatotību. Turklāt, ja klients ir nepamatoti pārmaksājis par braucieni, tad pārmaksāto summu vai pat visu brauciena maksu ir iespējams kompensēt vai atgriezt klientam. Savukārt datu pieejamība par lietotnēs veiktajiem braucieniem līdz ar lietotņu regulējuma pilnveidošanu ir būtiski uzlabojusies, jo lietotnes Valsts ieņēmumu dienestam sniedz informāciju par visiem lietotnēs veiktajiem braucieniem. Atšķirībā no taksometru skaitītāja, kuru negodprātīgs pārvadātājs var arī neiestādīt katrā braucienā, lietotne ir jāizmanto pilnīgi visiem braucieniem. Turklāt, sākotnējā informācija liecina, ka mobilo lietotņu sniegto datu apjoms Valsts ieņēmumu dienestam pēdējā gada laikā būtiski pārsniedz datu apjomu, kas tiek saņemts no taksometru skaitītājiem. Arī mobilo lietotņu pakalpojumu sniedzēju interesēs ir, lai visi braucieni tiek fiksēti un tajos atspoguļotos korekta informācija, jo tikai tā lietotņu pakalpojumu sniedzēji var saņemt atbilstošu komisijas maksu no pārvadātājiem, tādēļ lietotnes ievieš papildu mehānismus un rīkus, lai pēc iespējas samazinātu lietotņu negodprātīgu izmantošanu un braucienus neregistrēšanu.

Prasība izmantot taksometru skaitītāju arī braucienos, kas nolikti ar lietotnes starpniecību, rada liekas neskaidrības pasažierim, jo atbilstošā tarifa iestatīšana pirms brauciena ir jāveic manuāli pašam vadītājam, kā rezultātā var rasties kļūdas, kā dēļ skaitītāja aprēķinātā maksa var nesakrist ar lietotnes aprēķināto. Tas datus var padarīt neprecīzus, var radīt neskaidrības un apgrūtināt datu administrēšanu kontrolējošajām iestādēm, jo patlaban skaitītājos netiek norādīts, vai brauciens ir bijis arī lietotnē.

3. Vienādot prasības pakalpojumu sniegšanai taksometriem un vieglajiem automobiļiem attiecībā uz skaidra naudas izmantošanu.

Aicinām papildināt 1. panta 26.² punktu, izsakot šādā redakcijā:

“26²) pasažieru komercpārvadājums ar vieglo automobili — pārvadājuma pakalpojums ar vieglo transportlīdzekli līdztekus pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru, kurš tiek piedāvāts, pieprasīts un apstiprināts, izmantojot tikai elektronisko sakaru līdzekļus tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē, un par kuru apmaksā tiek veikta bezskaidrā **vai skaidrā** naudā;”

Pamatojums:

Pēdējo gadu laikā pasažieru komercpārvadājumu ar vieglo automobili regulējums nepārtraukti pilnveidots, tādēļ tagad ir iespējams novērst pārvadājumu ar taksometru un vieglo automašīnu nevienlīdzīgas konkurences aspektus. Viens no tiem ir braucienu apmaksa. Pārvadājumos ar taksometru ir atļauta gan bezskaidras, gan skaidras naudas samaksa par braucienu arī tad, ja taksometrs nolīgts, izmantojot tīmekļvietni vai mobilo lietotni, bet pārvadājumos ar vieglo automašīnu iespējams apmaksu veikt tikai ar bezskaidru naudu. Kopš 2020. gada sākuma ir stājušās spēkā vairākas būtiskas regulējuma izmaiņas – lietotnes sniedz informāciju Valsts ieņēmumu dienestam pēc katra brauciena; mikrouzņēmuma nodokļa maksātāji var izmantot saimnieciskās darbības ieņēmumu kontu, kurā iespējams veikt arī skaidras naudas iemaksu, kas ļauj izsekot arī skaidras naudas ieņēmumiem. Ierobežojuma izslēgšana nodrošinās vienlīdzīgu konkurenci starp abiem pasažieru pārvadātāju veidiem. Tāpat piedāvātās izmaiņas nodrošinās plašāku komercpārvadājumu pakalpojumu pieejamību un lielākas izvēles iespējas pasažieriem gadījumos, kad tie vēlas norēķināties ar skaidru naudu.

4. Paplašināt pasažieru komercpārvadājumiem izmantojamo automašīnu klāstu.

Papildināt likuma 29. panta otro un ceturto daļu, izsakot tās šādā redakcijā:

“(2) Pasažieru komercpārvadājumus ar taksometru veic ar pārvadātāja **vai citu personu** īpašumā vai turējumā esošu M1 kategorijas vieglo automobili.”

“(4) Pasažieru komercpārvadājumus ar vieglo automobili veic ar pārvadātāja **vai citu personu** īpašumā vai turējumā esošu M1 kategorijas vieglo automobili.”

Pamatojums:

Pasažieru komercpārvadājumos ar vieglo automobili netiek pieļauts izmantot citu personu īpašumā esošas automašīnas, tādējādi nepamatoti ierobežojot iedzīvotāju tiesības uz saimniecisko darbību. Ar vārdu “turējums” tiek saprasta situācija, kad automašīnas tehniskajā apliecībā persona norādīta kā turētājs. Proti, saskaņā ar spēkā esošo Autopārvadājumu likuma normu, pārvadātājam obligāti jāvēršas Ceļu satiksmes drošības direkcijā un jāmaina automašīnas tehniskā apliecība, ja pārvadājumos plānots izmantot, piemēram, līzingā iegādātu auto, nomātu auto, ģimenes auto utt. Tātad ir aizliegts izmantot šādus auto, pat, ja tie pilnībā atbilst visām pārējām regulējuma prasībām. Šāda situācija ierobežo Satversmes 105. panta pirmajā teikumā garantētās tiesības uz komercdarbību. Turklāt, šāda situācija būtiski ierobežo jaunu pakalpojumu sniedzēju ienākšanu tirgū, it īpaši reģionos, kur kvalitatīvu un likuma prasībām atbilstošu automobiļu īpašuma īpatsvars ir zemāks.

5. Atbrīvot no prasības veikt VSAOI avansa maksājumu, ja pārvadātājs izmanto saimnieciskās darbības ieņēmumu kontu.

Aicinām papildināt 35. panta 1.⁵ daļas 5. punktu un 35. panta 5.⁵ daļas 5. punktu, izsakot tos šādā redakcijā:

“5) periodu, par kuru veikts valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu avansa maksājums, **ja pārvadātājs nodokļu nomaksai neizmanto saimnieciskās darbības ieņēmumu kontu.**”

Pamatojums:

No 2021. gada 1. jūlija mikrouzņēmumu nodokļa maksātājiem ir iespēja nodokļa aprēķināšanai un nomaksai izmantot vienkāršotu nodokļa nomaksas risinājumu – saimnieciskās darbības ieņēmumu (SDI) kontu. Patlaban saskaņā ar likuma Par valsts sociālo apdrošināšanu prasībām par katru taksometru vai vieglo automobili, ar kuru tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi, katru mēnesi tiek veikts valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (VSAOI) avansa maksājums 130 eiro apmērā. Līdz šim tas ir kalpojis kā mehānisms, lai palielinātu no pasažieru pārvadājumu nozares gūtos nodokļu ieņēmumus.

Pēc SDI konta ieviešanas VSAOI avansa maksājums vairs nekalpo iecerētajam mērķim, jo to faktiski nodrošina arī SDI konts. Pārvadātāji, kas izmanto SDI kontu, jau veic visu atbilstošo nodokļu nomaksu. Turklāt saglabājot VSAOI avansa maksājumu SDI konta izmantotājiem, rodas papildu neskaidrības un administratīvais slogs, jo katru mēnesi šiem pārvadātājiem veidojas nodokļu pārmaxa.

Pēc asociācijas pieredzes, reģionos ārpus Rīgas VSAOI avansa maksājums ir viens no būtiskākajiem šķēršļiem, kādēļ pārvadātāji nevar iegādāties nepieciešamās licences un turpina sniegt pakalpojumus nelegāli. SDI konts bez VSAOI avansa maksājuma pavērtu iespējas pārvadātājiem reģionos legalizēt savu darbību, jo pārvadātājiem nebūtu nepieciešamas salīdzinoši būtiskās investīcijas pirms pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas.

Aicinām Satiksmes Ministriju paredzēt, iesniegt un atbalstīt arī grozījumus likuma Par valsts sociālo apdrošināšanu 21. panta 10. punktā, atbrīvojot no VSAOI avansa maksājuma pienākuma tos pārvadātājus, kas izmanto SDI kontu.

6. Vienādot prasības pakalpojumu sniegšanai taksometriem un vieglajiem automobiļiem, centralizējot taksometru licenču kartīšu izsniegšanu.

Aicinām grozīt likuma 35. pantu, pasažieru komercpārvadājumu ar taksometriem licenču izsniegšanu visā Latvijas teritorijā nodot Autotransporta direkcijai.

Pamatojums:

Saskaņā ar spēkā esošo regulējumu, speciālās atļaujas (licences) pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru izsniedz plānošanas reģioni un valstspilsētu pašvaldības. Pārvadātājiem ir radīts nevajadzīgs birokrātiskais slogs un izdevumi, kas kavē uzņēmējdarbību un nepamatoti ierobežo uzņēmējdarbību noteiktās teritorijās. Piemēram, Rīgā un tās apkārtnē strādājošajiem pārvadātājiem patlaban nepieciešams saņemt licences no Rīgas un Jūrmalas pašvaldībām, kā arī Rīgas plānošanas reģiona. Licenču izsniegšanu nododot Autotransporta direkcijai, samazinātos birokrātiskais slogs un tiktu veicināta legāli strādājošo pārvadātāju uzņēmējdarbība.

Turklāt, taksometru licenču izsniegšanas centralizēšana tīmekļvietņu vai mobilo lietotņu pakalpojumu sniedzējiem pasažieru komercpārvadājumos ar taksometru vai vieglo automobili ļaus nodrošināt efektīvāku kontroli, jo tiktu nodrošinātas arī centralizētas licenču pārbaudes iespējas. Patlaban informācija par spēkā esošajām licencēm ir jāpieprasa par katru pašvaldību atsevišķi.

7. Paplašināt pasažieru komercpārvadājumiem atļauto pārvadātāju juridiskās formas.

Papildināt 1. panta 28. punktu, izsakot to šādā redakcijā:

“28) pārvadātājs — komersants, zemnieku vai zvejnieku saimniecība, **bet pasažieru komercpārvadājumos ar taksometru un vieglo automobili – arī fiziskā persona, kura reģistrēta kā saimnieciskās darbības veicējs**, kas pēc pasūtījuma vai līguma ar nosūtītāju, pasažieri vai uz cita tiesiska pamata uzņemas pārvadājuma saistību;”

Pamatojums:

Spēkā esošais regulējums neparedz iespēju fiziskām personām nodarboties ar pasažieru pārvadājumiem ar taksometru un vieglo automobili. Tas nonāk pretrunā ar Satversmes 105. panta pirmajā teikumā garantēto tiesību uz īpašumu, kas ietver arī tiesības veikt saimniecisko darbību. Šādai prasībai nav skaidrs pamatojums, jo tā nerada papildus drošību klientiem, neuzlabo sniegto pakalpojumu kvalitāti, nepalielina sniegtā pakalpojuma izsekojamību un caurspīdīgumu, kā arī nenovērš ar komercdarbību saistītos riskus, salīdzinājumā ar citām darbības formām.

Piedāvātais likuma grozījums atrisinātu esošās likuma nepilnības, kā arī mazinātu barjeru jaunu dalībnieku ienākšanai pasažieru komercpārvadājumu jomā. Vienlaikus, lai nodrošinātu patērētājiem drošu pakalpojumu, jānosaka, ka fiziska persona saņem licenci pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili tikai pie nosacījuma, ja fiziska persona Valsts ieņēmumu dienestā ir reģistrējusies kā saimnieciskās darbības veicējs.

Par Latvijas Mobilitātes asociāciju.

Asociācija ir izveidota 2020. gadā un tā apvieno vadošos transporta koplietošanas pakalpojumu sniedzējus Latvijā. Asociācijas mērķis ir veicināt mobilitātes pakalpojumu izplatību, kā arī uzlabot sabiedrības zināšanas un izpratni par tiem, to sniegtajām iespējām un ieguvumiem pilsētu transporta tīklu uzlabošanā. Viens no galvenajiem asociācijas uzdevumiem ir ciešāka sadarbība ar valsts un pašvaldību iestādēm, lai veicinātu nepieciešamās infrastruktūras – velojoslu, novietņu, uzlādes punktu, utt. – ieviešanu un attīstību, kā arī pilnveidotu un uzlabotu nozares regulējumu. Asociācijas sastāvā ir vadošie koplietošanas mobilitātes pakalpojumu sniedzēji Latvijā, t.sk. “Bolt”, “CityBee”, “Fiqsy”, “Carguru”, “Nextbike” u.c.

Ar cieņu,

Latvijas Mobilitātes asociācijas valdes loceklis

Kārlis Ķezberis