

Dalīšanās ekonomika vairs nav jauns jēdziens mūsu sabiedrībā. Arī Latvijā var atrast piemērus dažādu formu darbībai, kas pēc savas būtības ir balstīti uz dalīšanās ekonomikas principiem (Andele Mandele, Otrā elpa, iBook.lv, dažādas domubiedru grupas sociālajos tīklos, u.c.). Daži no minētajiem piemēriem ne vienmēr balstās uz tehnoloģiju izmantošanu, tomēr domājams, ka tiks radītas arvien vairāk IT platformas, kas savedīs kopā tos, kas vēlas izmatot kādu pakalpojumu vai lietu, ar tiem, kas vēlas dalīties ar savu lietu vai pakalpojumu. Dalīšanās ekonomikas pamatā ir privātpersonu iespēja, izmantojot informācijas tehnoloģiju palīdzību (parasti tā ir lietotne vai interneta vietnes platforma), atļaut citiem uz laiku izmantot savas preces vai pakalpojumus. Pēc šāda principa darbojas arī kopbraukšana (ridesharing) vai, piemēram, dalīšanās ar mājokli. Šī brīža dalīšanās ekonomikas lielākie spēlētāji pasaulē Uber un Airbnb, izmantojot sadarbības platformas, saved kopā autovadītājus un pasažierus (Uber) vai dažāda veida mājokļu īpašniekus un tos, kas vēlas uz noteiktu laiku uzturēties šajos mitekļos.

Informācijas tehnoloģiju iespējas nodrošina to, ka kopbraukšanas ietvaros ar lietotnes palīdzību individuāls pieprasījums pasažiera nogādei no vienas vietas uz citu tiek automātiski savienots ar vistuvāk esošo kopbraukšanas automašīnu.

Tehnoloģiju attīstība vienmēr ir sekojusi līdzī patērētāju kultūrai, tādējādi radot jaunus uzņēmējdarbības veidus. Kopbraukšana ir šādas tehnoloģiju straujās attīstības rezultāts. Līdzīgi kā pagātnē ar daudzām jaunām lietām, likumdevējs nekad nav ticis līdzī šīm attīstības tempam. Piemēram, mūzikas straumēšanas pamatus lika sabiedrības vēlēšanās bez maksas dalīties ar mūziku, kad likumīgi to varēja iegādāties tikai CD formātā. Attīstoties iespējām mūziku ierakstīt elektroniskos failos, radās sākotnējie mūzikas failu savstarpējās apmaiņas (peer to peer) risinājumi, kurus valstis apkaroja. Šodien mūzikas straumēšana elektorniskā formā ir mūzikas patēriņa pamatformāts. Nereti jaunajai parādībai jāklūst vispārīplatītai, lai būtu izjūtams specifiska regulējuma trūkums. Dažkārt likumdevējs dažādu iemeslu dēļ sākotnēji pretojas jaunajai realitātei un cenšas to ierobežot. Līdzīga situācija šobrīd, šķiet, notiek Latvijā, kad mūsu pārvaldes iestāžu vidū ir jūtama viedokļu atšķirība par pasaulē un tepat kaimiņos jau atzīto un regulēto kopbraukšanu.

Latvijas valdības nostāja neskaidra

Ekonomikas ministrs, paužot nepieciešamību integrēt kopbraukšanu esošajā Latvijas tautsaimniecības modelī, šī gada jūnija beigās parakstīja sapratnes memorandu ar Uber un Taxify pārstāvjiem. Par spīti tam transporta jomas galvenās iestādes, Satiksmes ministrijas, uzmanīgi atturīgā polemika brīžiem robežojas ar noraidošu attieksmi pret kopbraukšanu. Iespējams, ka līdzšinējās grūtības sakārtot taksometru nozari rada bažas Satiksmes ministrijas ierēdņiem par iespējamām līdzīgām problēmām nākotnē, kad parādīsies citi pasažieru pārvadājumu veidi. Iespējams, tieši tādēļ tiek uzturēts viedoklis, ka kopbraukšana ir prettiesiska pakalpojuma sniegšana, kas pēc savas būtības esot neregistrēts uzņēmējdarbības veids taksometru biznesā. Citiem vārdiem sakot, ierēdņu ieskatā ar kopbraukšanu tiek sniegti taksometru pakalpojumi, nesaņemot speciālo atļauju taksometru darbībai.

Šobrīd Latvijas normatīvie akti neparedz speciālu tiesisko regulējumu tādiem pakalpojumiem, kas atbilst dalīšanās ekonomikas principiem, tomēr pēc savas būtības šādi pakalpojumi ir pakļauti vispārīgajam civiltiesiskajam regulējumam. Proti, šāda veida pakalpojumi ir uzskatāmi par nomas līgumu, vadītāja pakalpojumu līgumu, vai arī sadarbības līgumu. Neskatoties uz to, ir vērojami nepareizi mēģinājumi nepamatoti plaši piemērot taksometru pakalpojumu tiesisko regulējumu kopbraukšanas pakalpojumiem.

Eiropas Komisija ir norādījusi virzienu – nepieciešams speciāls regulējums

Eiropas Savienības (ES) tiesības neregulē transporta kopbraukšanas pakalpojumus, tomēr tā sniedz savu ieskatu, kā vislabāk regulēt transporta nozari mūsdienu apstākļos. 2016. gada 2. jūnijā Eiropas Komisija publicēja Eiropas dalīšanās ekonomikas vadlīnijas, kurās tā apstiprina nepieciešamību dalībvalstīs izveidot regulējumu, lai nodrošinātu nodokļu un regulējuma atbalstu dalīšanās ekonomikas, tai skaitā kopbraukšanas, pakalpojumu īstenošanai. Eiropas Komisija acina dalībvalstis nelikt tiesiskus šķēršļus šādu pakalpojumu īstenošanai. Šī ES norāde jāņem vērā arī Latvijas kontekstā, vērtējot, vai kopbraukšana ir pielīdzināma taksometra pakalpojumiem. Tā norāda uz kopbraukšanas īpatnējo raksturu, kas savukārt rada nepieciešamību pēc īpaša regulējuma, lai veicinātu kopbraukšanas pakalpojumu attīstību.

Jāatzīst, ka taksometru regulējuma attiecināšana uz kopbraukšanu ir balstīta nepareizā Latvijas tiesību izpratnē, ignorējot līgumu slēgšanas brīvības principu. Tā ignorē arī būtiskās atšķirības, kādas pastāv starp kopbraukšanas un taksometru pakalpojumiem. Ar ko tad atšķiras kopbraukšanas pakalpojums no taksometra pakalpojuma?

Kopbraukšana nav taksometra pakalpojums

Autopārvadājumu likums ir galvenais tiesību akts, kas regulē pasažieru pārvadāšanu pa ceļiem Latvijas Republikā, un tas nosaka, ka pasažierus ved ar autobusiem vai taksometriem. Taksometru pakalpojumu sniegšana Latvijā tiek regulēta nacionālā un pašvaldību līmenī. Pasažieru pārvadājumus ar personīgajām automašīnām Autopārvadājumu likums neregulē. Civillikums ļauj iznomāt automašīnas un sniegt pakalpojumus jeb

kurai personai. Piemēram, dažādi automašīnu nomas uzņēmumi, tostarp pasaulē pazīstamie Avis vai Hertz, darbojas, pamatojoties uz Civillikuma vispārīgajām normām, kas piemērojamas kustamu lietu nomai un pakalpojumu sniegšanai, piedāvājot iznomāt automašīnu un papildus piedāvājot arī šoferu pakalpojumu. Autopārvadājumu likuma 29. pants definē, kas ir taksometrs. Proti, vieglais taksometrs ir vieglais automobilis, kas paredzēts pasažieru pārvadāšanai pēc individuāla pasūtījuma un apgādāts ar ierīci, kura uzrāda pakalpojuma maksu un kuras rādījumi tiek izmantoti ienākumu uzskaitē. Saskaņā ar Autopārvadājumu likuma 35. pantu, lai veiktu pasažieru pārvadājumus ar vieglo taksometru, pārvadātājam jāsaņem licence, ko izsniedz pašvaldība. Likums deleģē pašvaldībām tiesības apstiprināt licencēšanas noteikumus, noteikt vieglo taksometru stāvvietu izvietojumu, kā arī pašvaldības atšķirības zīmi un tās izvietojumu ārpusē uz taksometra virsbūves. Licence dod tiesības veikt vieglo taksometru pārvadājumus tikai attiecīgajā administratīvajā teritorijā, kā arī nogādāt pasažieri uz jebkuru citu vietu ārpus šīs teritorijas. Savukārt 2012. gada 3. jūlija Ministru kabineta Noteikumi Nr. 468 (MK Noteikumi) par pasažieru pārvadāšanu

ar vieglajiem taksometriem detalizēti nosaka kārtību, kādā veicama pasažieru pārvadāšana ar vieglajiem taksometriem un kādam jābūt taksometru noformējumam un aprīkojumam. MK Noteikumu 13. punkts paredz, kādā veidā pasažieris var nolīgt taksometru. Taksometru var nolīgt speciālā taksometru stāvvietā vai apturot to ārpus stāvvietas. Visobedzot taksometru var nolīgt, izmantojot sakaru līdzekļus. Veidi, kādā pasažieris var nolīgt taksometru un kopbraukšanas pakalpojumu, ir viens no svarīgākajiem aspektiem, kas nošķir kopbraukšanu no taksometriem.

Rezumējot iepriekš minēto, taksometra pakalpojums ir pasažieru pārvadājuma pakalpojums:

1. ko sniedz pārvadātājs, kas saņēmis pašvaldības izdotu speciālo atļauju;
2. kas tiek veikts ar īpaši noformētu vieglo automobili;
3. pārvadājums tiek veikts ar vieglo automobili, kas aprīkots ar taksometra skaitītāju, kas uzrāda pakalpojuma maksu un kura rādījumi tiek izmantoti ienākumu uzskaitē;
4. vieglo taksometru pārvadājumus drīkst veikt tikai attiecīgajā administratīvajā teritorijā, kā arī, lai nogādātu pasažierus uz jebkuru citu vietu ārpus šīs teritorijas;
5. pasažieru pārvadājums tiek veikts pēc individuāla pasūtījuma, ko pasažieris var veikt, nolīgstot taksometru speciālā taksometru stāvvietā, apturot taksometru ārpus stāvvietas vai izmantojot sakaru līdzekļus.

Salīdzinot kopbraukšanu ar taksometru nozari, ir redzamas būtiskas atšķirības, jo daudzas no uzskaitītajām taksometru pazīmēm ir piedēvējamas tikai šim transporta veidam.

Pirmkārt, lai arī kopbraukšanas pakalpojums tiek veikts pēc individuāla pasūtījuma, tomēr, atšķirībā no taksometra, kopbraukšanas pakalpojumu var nolīgt tikai ar mobilā tālruņa vai citas ierīces lietotnes palīdzību reālā laikā. Tāpat kopbraukšana atšķirībā no taksometra nav publiski pieejams pakalpojums - to nevar nolīgt stāvvietā vai apturot automašīnu uz ielas. Kopbraukšanu nevar arī iepriekš rezervēt, pasūtot automašīnu uz noteiktu vietu. Dažās pilsētās, kā, piemēram, Londonā, ir strikti noteikts, ka kopbraukšanas pakalpojumu sniedzējiem ir aizliegts ņemt pasažierus uz ielas vai kādā citā nesankcionētā veidā. Šī iemesla dēļ kopbraukšanā izmantotās automašīnas nav īpaši jāapzīmē un jāapriko, lai nemaldinātu patērētājus, jo tas nav publiski piedāvāts pakalpojums.

Otrkārt, lietotne ļauj sekot automašīnas virzībai pa iezīmētu īsāko maršrutu reālā laikā. Tādējādi pasažieris var redzēt galamērķi un automašīnas atrašanās vietu.

Treškārt, kopbraukšanas gadījumā nav dispečera dienesta, bet ir iespēja iepriekš uzzināt informāciju par vadītāju un pēc brauciena novērtēt vadītāju un sniegto pakalpojumu. Nepareizi ir uzskatīt, ka lietotne veic dispečera funkcijas. Lietotnes pamatā ir pieprasījuma automatiska savienošana ar tuvāk esošo kopbraukšanas automašīnu, vienlaikus sniedzot informāciju par vadītāju, viņa reputāciju (citu braucēju vērtējums) un maksu par braucienu. Izsaucot taksometru pa tālruni ar dispečera starpniecību, nav iespējams iepriekš zināt, kas būs vadītājs un kādas par viņu ir atsauksmes no citiem pasažieriem. Kopbraukšanas nozarē savukārt vairums tehnoloģiju kompāniju, kas nodrošina lietotņu darbību, neļauj izmantot platformu kopbraukšanas pakalpojumu sniegšanai, ja vadītāja vidējais novērtējums no pasažieriem ir zem noteikta līmeņa.

Ceturtkārt, kopbraukšanas ietvaros norēķināšanās notiek tikai elektroniski, un automašīnā netiek izmantots skaitītājs. Lai izmantotu pakalpojumu, pasažierim lietotnē iepriekš ir jāreģistrē norēķinu karte, kas tiek izmantota maksāšanai par braucienu. Brauciena beigās pasažieris saņem elektronisku rēķinu uz pasažiera norādīto e-pastu. Savukārt maksa par braucienu no braucēja konta uz vadītāja kontu, ieturot zināmu komisiju no platformas puses, ceļo tikai un vienīgi elektroniski. Tādējādi visi darījumi ir kontrolējami, un tiek pilnībā izslēgta skaidrās naudas apgrozība, kas būtībā līdz šim ir bijis viens no ēnu ekonomikas dzinūjiem taksometru nozarē. Papildus nosakot regulējumu, kas paredzētu kopbraukšanas pakalpojumu sniedzējiem pienākumu reģistrēties kā saimnieciskās darbības veicējam vai izmantot citu komercdarbības veikšanas formu, valsts veicinātu papildus ekonomisko aktivitāti sabiedrībā un rastu papildus avotu ieņēmumiem valsts budžetā. Kas būtu regulē

jams?

Lai nodrošinātu kopbraukšanas pakalpojumu attīstību, drošību un uzticamību, būtu jānosaka prasības uzņēmumiem, kas atbalsta transporta kopbraukšanas pakalpojumus ar informācijas tehnoloģijām. Regulējumā varētu paredzēt, ka šie pakalpojumi ir pieejami tikai tiešsaistes platformās, kuru operatoriem vai atbalsta pakalpojumu sniedzējiem būtu jāsaņem atļauja šādu platformu uzturēšanai pārvadājumu tīklam. Šo platformu operatoriem būtu nosakāms pienākums nodrošināt, ka jebkura persona, kura vēlas kļūt par kopbraukšanas pārvadātāju, atbilst likumā noteiktajām minimālajām prasībām – vecums, obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, autovadīšanas pieredze, kriminālās un administratīvās sodāmības neesamība u.tml. Kopbraukšanu atbalstoša regulējuma ieviešana nodrošinātu, ka kopbraukšanas klientiem tiek nodrošināta minimālā garantētā aizsardzība, nepieciešamā informācija un braukšanas maksas vai pārvadājuma izmaksu aprēķina metode.

Pastāvošās ēnu ekonomikas dēļ valstij būtu jārada vide, kurā šo darbību veicējiem būtu ērti un viegli nomaksāt nodokļus, bet valstij tikpat ērti un viegli būtu kontrolēt nodokļu samaksu. Tieši šo iemeslu dēļ būtu nosakāms, ka kopbraukšanas ietvaros veiktie norēķini veicami tikai elektroniski un vadītājiem, kā arī platformu operatoriem ir pienākums sniegt informāciju par veiktajiem norēķiniem kompetentajām valsts iestādēm. No kopbraukšanu atbalstoša regulējuma ieguvēji būtu gan valsts, gan cilvēki, kas tādējādi rastu iespēju papildus nopelnīt vai pat pilnībā nodrošināt ģimeni ar iztiku, sniedzot šādu pakalpojumu. Tuvredzīgi būtu, ja valsts liktu šķēršļu dažādām dalīšanās ekonomikas izpausmēm, tās aizliedzot, apkarojot un pakļaujot dažādiem birokrātiskiem procesiem. Kopbraukšanas popularitāte liecina, ka tā nākotnē mainīs transporta un sabiedriskā transporta pakalpojumu vidi, mainot sabiedrības attieksmi pret nepieciešamību iegādāties un uzturēt personisko automašīnu, kā arī rodot iespēju papildus nopelnīt ar sev jau piederošo automašīnu. Savukārt tehnoloģiju attīstību virziens un temps norāda, ka ļoti iespējams drīz mēs piedzīvosim pirmos autopilota taksometrus.

Agris Repšs

<http://www.delfi.lv/news/comment/comment/agris-repss-dalisanas-ekonomika-kapec-kopbrauksana-jeb-ridesharing-nav-taksometrs.d?id=47848653>