

Prasības vienādas gan Cēsīs, gan Rīgā

Saskaņā ar grozījumiem Autopārvadājumu likumā no 2018. gada 1. maija speciālās atļaujas (licences) pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru izsniedz plānošanas reģionā.

Pagājuši septiņi mēneši, decembra sākumā apkopotie dati liecina, ka Vidzemē licences izņēmuši vien 20 komersanti. Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Inita Ozoliņa stāsta, ka pirms jaunās kārtības stāšanās spēkā veikta potenciālo pakalpojuma sniedzēju aptauja, tad vēlmi izteikuši apmēram pussimts interesentu: "Redzam, ka situācija tomēr ir citāda. Ņemot vērā kopējo

pakalpojuma sniedzēju skaitu reģionā, jāsecina, ka vai nu liela daļa darbību pārtraukuši, vai arī brauc bez licencēm."

Licence ļauj komersantiem veikt pasažieru komercpārvadājumus visā Vidzemes plānošanas reģiona teritorijā atšķirībā no iepriekšējā perioda, kad licences tika izsniegtas pašvaldībā un pārvadājumus varēja veikt tikai konkrētās pašvaldības teritorijā. Vēl jāpiebilst, ka saskaņā ar normatīvajiem aktiem republikas pilsētas (Vidzemē – Valmiera) pašas turpina izsniegt licences.

Cik tas izmaksā

I. Ozoliņa skaidro, ka, iespējams, viens no iemesliem, kāpēc interese ir tik neliela, ir augstā maksa, kas komersantam ik mēnesi jāmaksā. Lai varētu sniegt taksometra pakalpojumus Vidzemē, vispirms jāreģistrē uzņēmums kādā no formām: SIA, IK, IU, zemnieku saimniecība. Tad uzņēmējs plānošanas reģiona administrācijā samaksā 50 eiro un saņem licenci četriem gadiem. Kad tas paveikts, jāreģistrējas Autotransporta direkcijas Taksometru vadītāju re-



Foto: MARTA MARTINSONE-KAŠA

Bardaks sistēmā

Paši taksisti, runājot televīzijas valodā, "kameras priekšā neraujas", gatavāki runāt tie, kuri pametuši šo biznesu.

Vidzemes plānošanas reģiona Taksometru reģistrā minēts uzņēmums "AJ Selva", taču uzņēmuma līdzīpašnieks Andris Gaspersons, sazvanīts Austrijā, norāda, ka šobrīd darbību Latvijā apturējis: "Nav normāli, ka jāmaksā uz priekšu un jādotē pastāvošā iekārta. Neesi sācis strādāt, neesi pat eiro nopelnījis, bet jau jāsamaksā nodokļi, lai varētu saņemt licences kartīti. Nevienam neinteresē, cik nopelnīsi, vai sanāks tik daudz, cik esi samaksājis. Prasa no mums ļoti daudz, tajā pašā laikā pilsētā turpina braukt *kreisie* takši, kuri nepērk licences, nodokļus nemaksā, bet neviens viņus neizķer, taču tā tiek kropļota konkurence. Vairākkārt teicu, ka kaut kas jā dara lietās labā, bet neviens nerīkojas.

Tāpēc ar mašīnām pārcēlāmiem uz Austriju, kur darbojamies pasažieru pārvadājumos. Viss nokārtots, uzņēmums nodibināts, licences iegūtas. Tur neviens neprasa maksāt uz priekšu, tur nodokļus sāk maksāt, kad nopelnīti vairāk nekā 10 tūkstoši eiro. Tā ir pareizā pieeja - ļaut cilvēkiem nopelnīt, tad viņi būs gatavi maksāt nodokļus. Tur cilvēkiem uzticas."

Vēl kāds, nu jau bijušais, taksists bija gatavs dalīties pārdomās vien ar nosacījumu, ka paliks anonīms. Uz jautājumu, vai Cēsīs var būt taksometru bizness, viņš ir pesimistisks, jo valsts darot visu iespējamo, lai mazpilsētās tas nebūtu. Izmaksas jau nebeidzoties ar tiem 130 eiro, vēl degvielas izdevumi, citas izmak-

sas, kas mēnesī veido vairāk nekā 200 eiro, un tas jānopelna tīrā peļņā.

"Mēģini to atpelnīt, tad vēl sev arī ko gūt. Nedrīkst būt vienādi nosacījumi visā valstī, jo situācija Rīgā un Cēsīs ir pavisam atšķirīga. Netaisnība briesmīga, tāpēc metu šo nodarbi malā. Ir sajūta, ka pamazām no šī biznesa tiek izēsti visi, kas traucē lielajiem kļūt par monopoliem, bet tie jau nebrauks mazpilsētās. Vēl tikai vajadzētu noteikt, ka visā valstī takšiem jābūt vienā krāsā, ne vecākiem par tik un tik gadiem, un patiesībā nebrīnīšos, ja nonāks arī līdz tam," atzīst bijušais taksists.

Viņš atklāj vēl kādu interesantu aspektu, proti, lai arī darbu pārtraucis, no aprītes nav izkritis, tā esot ar katru, kas savulaik šajā biznesā darbojies. Internetā tālrunu numuri joprojām atrodami, neviens tos ārā neņem, un tie, kuri meklē, zvana uz pirmo, kas uzlec.

"Naktīs telefonam skaņu izslēdzu, jo bieži parādās nepazīstami numuri, arī dienās ik pa laikam kāds prasa, vai sazvanījies taksometru. Neesmu tāds viens un pieļauju, ka daži arī pieņem šos pasūtījumus, bet tādējādi tiem, kuri

oficiāli palikuši, zināma daļa klientu tiek atņemta," saka taksists.

Kā vēl vienu no problēmām, kas traucē oficiāli nopelnīt vairāk, viņš norāda uz pašu klientu vēlmi nokļūt galapunktā lētāk, prasot neslēgt skaitītāju. Ja taksists negrib to darīt, clients iet uz citu taksometru.

"Kā varu oficiāli uzrādīt ienākumus, ja pasažieri grib braukt bez skaitītāja? Ko darīt, aizvest bez skaitītāja, bet, braucot atpakaļ, slēgt skaitītāju? Sanāk, ka vedu pats sevi par naudu. Smieklīgi, bet līdz ar to ienākumu oficiāli tikpat kā nav," atklāj taksists.

Šo situāciju gan varot sakārtot pavisam vienkārši, ieviešot sistēmu, ka pasažieris maksā sodu, ja taksometrā nav ieslēgts skaitītājs. Gluži kā sabiedriskajā transportā, braucot bez biļetes. Ja Rīgā tramvajā noķer bezbiļetnieku, sodu taču neliek maksāt tramvaja vadītājam, bet pašam bezbiļetniekam. Ja sodu maksātu pasažieris un to rūpīgi kontrolētu, kārtība būtu ātri. Pasažieri būtu motivēti prasīt, lai skaitītājs ieslēgts, un taksistiem būtu oficiāla nauda, ko uzrādīt atskaitēs. □

UZZIŅAI

Kas ir kas

Autotransporta direkcijas Taksometru vadītāju reģistrā novembra beigās bija reģistrēti 4520 transportlīdzekļu vadītāji, kuri tiesīgi vadīt taksometru vai veikt pasažieru komercpārvadājumus ar vieglo automobili. Radās jautājums, ar ko atšķiras taksometru pakalpojumi no pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili?

Direkcijā skaidro, ka pasažieru komercpārvadājumus ar vieglo automobili var veikt ikviens auto īpašnieks, nevajag speciālo automašīnas numuru, taču ir citi nosacījumi. Nedrīkst sevi nekādi reklamēt, uz mašīnas jumta nedrīkst būt *taxi* fons, uz auto nedrīkst būt norādīts tarifs, nedrīkst stāvēt taksometriem paredzētās stāvvietās.

Šī pakalpojuma maksa ir 50 eiro, un autovadītāja reģistrācija tiks apstiprināta uz trim gadiem. Reģistrācijas apliecībai jāatrodas transportlīdzeklī pasažierim redzamā vietā, jo tā apliecina transportlīdzekļa vadītāja tiesības veikt šāda veida pārvadājumus un pasažierim ir iespēja par to pārliecināties, ievadot apliecības reģistrācijas numuru Taksometru vadītāju reģistrā.

Autotransporta direkcijā informē - lai varētu reģistrēties un saņemt apliecību, jābūt derīgai B kategorijas vadītāja apliecībai un vismaz trīs gadu stāžam; pārkāpumu uzskaites punktu skaits nedrīkst sasniegt astoņus punktus; valsts valodas zināšanas nevar būt zemākas par B1 līmeni pirmajā pakāpē. Tāpat vadītājam nedrīkst būt vadīšanas tiesību aizlieguma.

Taču ar to viss nebeidzas. Lai reāli uzsāktu darbu, katru mēnesi jāņem licences kartīte, kas Vidzemes plānošanas reģionā maksā trīs eiro, pirms tam samaksājot noteikto valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu mēnesī - 130 eiro apmērā.

I. Ozoliņa skaidro, ka licences kartīti var izņemt uz ilgāku termiņu, bet tad par to jāsamaksā šī summa - 130 eiro mēnesī: "Ir Vidzemē uzņēmumi, kuri samaksā ilgākam laika posmam, bet, ņemot vērā, ka peļņa nav nekāda lielā, vairums maksā katru mēnesi un katru mēnesi ņem kartīti. Tas sarežģītāk tiem, kuri darbojas atāļākos Vidzemes novados, jo komersantam jāierodas klātienē birojā, lai rakstītu iesniegumu par ikmēneša kartītes saņemšanu. Protams, pastāv iespēja iesniegumu noformēt elektroniski, taču tad nepieciešams elektroniskais paraksts, bet šāda veida iesniegums vēl nav saņemts. Daži atāļāko reģionu novadu komersanti iesniegumus nosūta pa pastu."

Nesakārtotie jautājumi

Var jau šķist, ka izdevumi nav pārāk lieli, taču realitāte tāda, ka taksometru Cēsīs ir arvien mazāk, to katrs var redzēt tiem atvēlētajā stāvvietā uz Raiņa ielas. I. Ozoliņa stāsta, ka arī reģionā ir vēlme, lai mazpilsētās būtu taksometri, bet šķiet, ka šis pakalpojums vismaz legālā veidā lēni izžūdz: "Diemžēl redzam, ka valsts netiek galā ar lidostas taksometru

Pārvadājumus var piedāvāt, izmantojot tikai elektronisko sakaru līdzekļus tiešsaistē speciāli izveidotā tīmekļvietnē vai mobilajā aplikācijā. Pasažieri par braucienu var norēķināties tikai bezskaidrā naudā. Kā piemērs jāmin Rīgā darbojošās taksometru izsaukšanas platformas "Taxify" vai "Yandex", pasaulē tāda ir "Uber". Pagaidām gan tas darbojas galvaspilsētā.

Taču arī šiem pārvadātājiem jāsaņem licence un licences kartīte. Autotransporta direkcijā licences maksa ir 64,03 eiro, kā arī valsts nodeva 50 eiro apmērā. Licence tiks izsniegta uz četriem gadiem. Savukārt licences kartītes maksa ir 3,56 eiro mēnesī, tā nepieciešama katram M1 kategorijas transportlīdzeklī, ar kuru tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi.

problēmu, mēģinot to kaut kā sakārtot, ciest dabū visi. Cenšamies skaidrot, ka vajadzētu diferencēt maksu Rīgā un mazpilsētās, taču neviens mūs neuzklausa. Taksisti saka, ka šie 130 eiro mēnesī ir par daudz, un droši vien tā arī ir, jo ar to obligātie izdevumi nebeidzas. Gada sākumā automašīnās bija jāuzstāda jauni skaitītāji, kas prasīja daudzus simtus, taksometriem tehniskā skate jāveic divreiz gadā, arī apdrošināšana dārgāka. Izmaksas vienādas visiem, bet ieņēmumus nevar salīdzināt ar galvaspilsētu, kur maiņās ar vienu mašīnu brauc divi, pat trīs šoferi, kur izsaukumi ir nemitīgi, kur peļņa tiešām ir. Te tā nav, tāpēc ir braucēji, kuri nelicencējas, bet turpina vadīt pasažierus."

Likumdošanā plānots pieņemt normu, ka automašīnai, ar ko tiek sniegti taksometra pakalpojumi, būs jābūt pārreģistrētai kā uzņēmuma transportlīdzeklī, tā vēl radot papildu izmaksas. Vēl gan tiek runāts, ka gadījumos, ja taksometra vadītājs ir individuālais komersants, ja ar konkrēto auto brauc tikai viņš, ja tā ir viņa vienīgā mašīna, atļaut to reģistrēt privātpersonai. Taču juristi uzstājot, ka visiem jābūt vienādiem noteikumiem. Ja tā notiks, taksometru mazpilsētā, visticamāk, būs vēl mazāk.

I. Ozoliņa norāda uz vēl kādu problēmu. Nācies secināt, ka ļoti daudz nezina, kā pareizi jāsakārtoti dokumenti, lai veiktais sociālās apdrošināšanas iemaksas krātos laikam, kad komersants vēlētos paņemt atvaļinājumu vai slimības lapu: "Cilvēki nav ielāgojuši, ka Valsts ieņēmumu dienestā jāsniedz EDS atskaites par saimniecisko darbību, norādot, cik strādāts, kāda peļņa gūta, kādi bijuši izdevumi, tai skaitā šie 130 eiro. Daži taksisti aizgājuši uz Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūru, tur paskaidrots, ka viņiem nekas neuzkrājas ne slimības lapām, ne pensijai. Bet tas tikai tāpēc, ka paši nav visu līdz galam sakārtojuši. Cilvēki samaksā nodokli, bet atskaiti neveic. Latvijā kopumā šādi *gaisā karājas* gandrīz trīs miljoni eiro, ko cilvēki samaksājuši, bet nekur to nav norādījuši. Sarunās atklājies arī tas, ka taksometru vadītāji baidās iet uz Valsts ieņēmumu dienestu, taču, ja to nedara, izmaksas nedos nekādu labumu pašiem." □

Lappusi sagatavojis JĀNIS GABRĀNS

Publikācijas sagatavotas ar Valsts reģionālās attīstības aģentūras finansiālu atbalstu no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Mērķprogramma "Reģionālo un vietējo mediju atbalsta programma" atbalstīts projekts nr. Nr.2/MEDIA/18/013



Valsts reģionālās attīstības aģentūra