



Konkurences padome

Kopsavilkums par Konkurences
padomes 25.05.2016. lēmumā
Nr. E02-15 SIA "Rēzeknes autoosta"
noteiktā tiesiskā pienākuma izpildi

Publiskais ziņojums

Rīga

2022

SATURA RĀDĪTĀJS

Ievads.....	3
1. Iebraukšanas maksas noteikšanas principi un RA izmaksu aprēķins	3
2. Iebraukšanas maksas dinamika	4
3. RA iebraukšanas maksas izdevumu posteņu analīze	7
4. RA nomas maksas izdevumi	7
5. Nomas maksas atbilstības tirgus situācijai Rēzeknē izvērtējums	8
6. Nekustamā īpašuma vērtētāju secinājumi par metodes pielietošanu.....	8
7. Citu Latvijas autoostu nomas maksas	9
8. Citu posteņu pamatotība.....	9
9. Secinājumi	10
10. Nozares problemātika un priekšlikumi	11

IEVADS

- 1 Konkurences padome (turpmāk – KP) 25.05.2016. ar lēmumu Nr. E02-15¹ (turpmāk – Lēmums) nolēma, ka SIA "Rēzeknes autoosta" (turpmāk – RA) pārkāpj Konkurences likumā (turpmāk – KL) noteikto dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu. Ar Lēmumu RA tika noteikts tiesiskais pienākums *turpmāk atturēties no nepamatotu izmaksu iekļaušanas Rēzeknes autoostas iebraukšanas maksas aprēķinā un neveikt darbības, kurām ir ekvivalentas sekas kā KP lēmumā konstatētajam pārkāpumam*².
- 2 KP saņēma informāciju, ka arī pēc Lēmuma galīgās spēkā stāšanās RA noteiktā maksa par autobusu iebraukšanu autoostā nav komerciāli pamatota un neatbilst Noteikumu Nr. 846 "Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā"³ IV nodaļas noteikumiem (turpmāk – Noteikumi Nr. 846). Arī pēc Lēmuma pieņemšanas RA pieprasīta maksa par autobusu iebraukšanu nav pārskatīta un saglabājusies tādā pašā apmērā kā pirms Lēmuma pieņemšanas. Savukārt 2019. gadā RA visiem pasažieru pārvadātājiem nosūtīja informāciju, ka 2020. gadā iebraukšanas maksa visām autobusu ietilpības kategorijām tiek palielināta, salīdzinot ar 2019. gadu.
- 3 Ievērojot minēto, KP veica RA tiesiskā pienākumu izpildes uzraudzību, lai vērtētu, vai RA noteiktā autobusu iebraukšanas maksa tiek noteikta atbilstoši Lēmumā uzliktajam tiesiskajam pienākumam, proti, vai autoostas iebraukšanas maksas aprēķinā netiek iekļautas nepamatotas izmaksas. KP analizēja RA noteiktās autobusu iebraukšanas maksas autoostā un iebraukšanas maksas atbilstību izmaksām. Analizētā informācija aptvēra laika periodu no 2016. gada līdz 2021. gadam.

1. IEBRAUKŠANAS MAKSAS NOTEIKŠANAS PRINCIPI UN RA IZMAKSU APRĒĶINS

- 4 Pakalpojumus, kurus RA bija jānodrošina pārvadātājiem līdz 31.12.2018.⁴, noteica Noteikumi Nr. 846, kas, cita starpā, reglamentēja, kādā veidā ir nosakāma maksa par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem un noteica, kā aprēķināma maksa par autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā.
- 5 Maksu par autobusa iebraukšanu autoostas teritorijā noteica, izmantojot Noteikumu Nr. 846 36. punktā noteikto formulu. Ņemot vērā formulā definēto, maksa par iebraukšanu autoostā bija nosakāma, pamatojoties uz plānotām izmaksām⁵, kas saistītas ar autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā, kas ir tieši nepieciešamas, lai nodrošinātu autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā un autoostas plānoto peļņu nākamajā gadā saistībā ar šī pakalpojuma sniegšanu.

¹ KP 25.05.2016. lēmums Nr. E02-15, "Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā noteikto aizliegumu pārkāpumu SIA „Rēzeknes autoosta” darbībās”.

² Lēmums stājies likumiskā spēkā 01.12.2017. pēc Administratīvās apgabaltiesas sprieduma, ar kuru Lēmums atstāts negrozīts.

³ Ministru kabineta 11.12.2007. noteikumi Nr. 846 "Noteikumi par autoostu reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā", spēkā līdz 31.12.2018. Zaudē spēku ar 28.09.2017. Grozījumiem Autoostu likumā.

⁴ 2019. gada nogalē situācija ar normatīvo regulējumu autobusa iebraukšanas maksas noteikšanā ir mainījusies. Noteikumi Nr. 846 [01.01.2019.](#) ir zaudējuši spēku un kopš 01.11.2019. ir spēkā jauni Autoostu noteikumi (Ministru kabineta 29.10.2019. noteikumi Nr. 502 "Autoostu noteikumi"). Ņemot vērā, ka ir pieņemti jauni noteikumi, tad pēc šo jauno noteikumu pieņemšanas vairs nav izmantojama iepriekšējā formula un tirgus dalībniekiem ir jāievēro jaunais regulējums.

⁵ Autoostas plāno iebraukšanas maksu līdz 1. septembrim par nākamo gadu. Maksu par autoostas sniegtajiem pakalpojumiem var pārskatīt reizi gadā.

- 6 Tīkmēr jaunajos Autoostu noteikumos (Noteikumi Nr. 502⁶), kas ir spēkā no 01.11.2019., paredzēts, ka ir jāveic atsevišķa autoostas izdevumu un ieņēmumu uzskaitē, lai noteiktu iebraukšanas maksu (14. punkts). Nodalīšanā ņem vērā vairākus obligātos principus un parametrus.⁷ Autotransporta direkcija (turpmāk – ATD) mēneša laikā izvērtē autoostas iesniegto informāciju un pārbauda, vai autoostas pakalpojumu maksā atbilst autoostas kategorijai⁸ un obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem, vai izdevumu un ieņēmumu uzskaitē atbilst obligāti noteiktajiem izdevumu un ieņēmumu uzskaites un nodalīšanas principiem. ATD veic pārbaudi par autoostas pakalpojumu maksas atbilstību Noteikumu Nr. 502 prasībām⁹. Ja ATD konstatē neatbilstības autoostas pakalpojumu maksas noteikšanā, ATD ir tiesības pieprasīt autoostas īpašniekam vai valdītājam pārskatīt autoostas pakalpojumu maksu nākamajam periodam (kalendāra gadam).
- 7 ATD 2020. gada nogalē veica pārbaudi par autoostas pakalpojumu maksas atbilstības Noteikumiem Nr. 502 par 2021. gada autoostu iebraukšanas maksām. Attiecībā uz RA neatbilstības nav konstatētas, proti, ATD konstatējusi, ka izmaksas atbilst II kategorijas autoostas obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un izdevumu un ieņēmumu uzskaitē atbilst obligāti noteiktajiem izdevumu un ieņēmumu uzskaites un nodalīšanas principiem.

2. IEBRAUKŠANAS MAKSAS DINAMIKA

- 8 KP analizētā informācija par RA piemērotajām iebraukšanas maksām autoostā laika periodā no 2016. līdz 2021. gadam atspoguļota 1. attēlā. Vēsturiskās situācijas atspoguļošanai 1. attēlā ir ietverta arī RA iebraukšanas maksā 2014. un 2015. gadā.

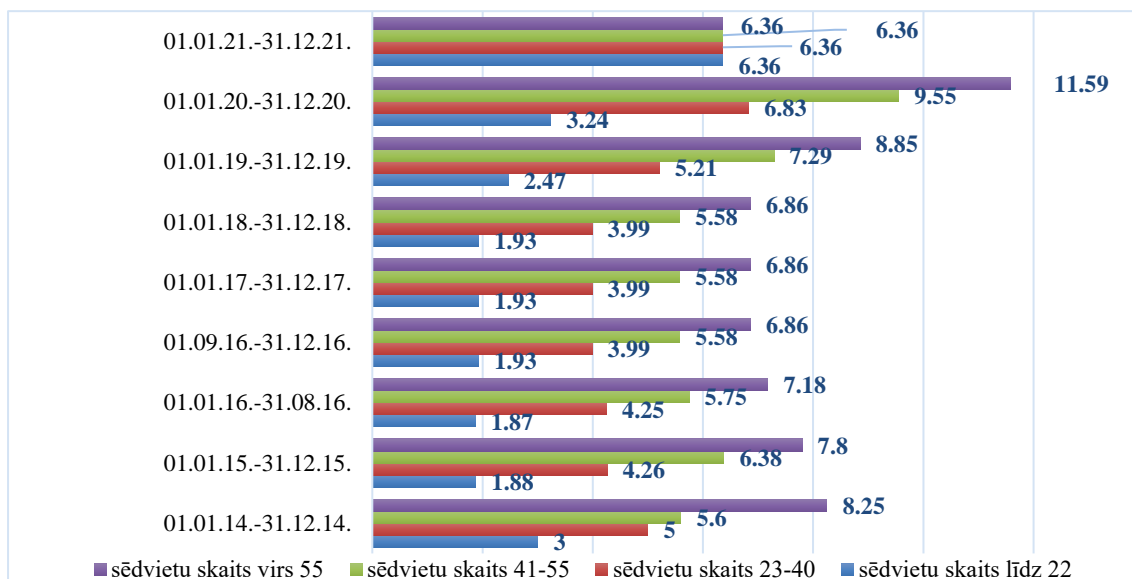
⁶ Ministru kabineta 29.10.2019. noteikumi Nr. 502 "Autoostu noteikumi"

⁷ Noteikumu Nr. 502 14.1. apakšpunkts paredz, ka "autoostas izmaksas attiecina proporcionāli plānotajam reisu skaitam. Izmaksas, kas nav tieši nosakāmas, nodalāmas vai attiecināmas, daļa proporcionāli telpu platībai (kvadrātmetriem) atbilstoši autoostas iesniegtajam teritorijas plānam"; 14.2. apakšpunkts: "administrācijas izmaksu apjomu nosaka proporcionāli saimnieciskās darbības veidos radītajiem izdevumiem"; 14.3. apakšpunkts: "autoostas gūtos ieņēumus attiecina proporcionāli plānotajam reisu skaitam"; 14.4. apakšpunkts: "izmaksas (piemēram, noma, nodokļi, apsaimniekošana), kas attiecas uz autoostas pakalpojumu sniegšanai izmantoto noteiktu autoostas teritorijas daļu (kvadrātmetros), kurā tiek nodrošināti obligāti sniedzamie pakalpojumi reģionālās nozīmes maršrutiem (attiecas uz platformām, ietvēm, autoostas teritoriju, kurā brauc vai stāv autobusi, uzgaidāmajām telpām, kases telpām)"; 14.5. apakšpunkts: "citi parametri, kas tiek izmantoti izmaksu un ieņēmumu noteikšanā, tostarp personāla sastāvs, slodzes lielums un atalgojuma politika."

⁸ Autoostu kategorijas ieviestas ar Noteikumu Nr. 502 4. punktu.

⁹ Noteikumu Nr. 502 31.2. punkts

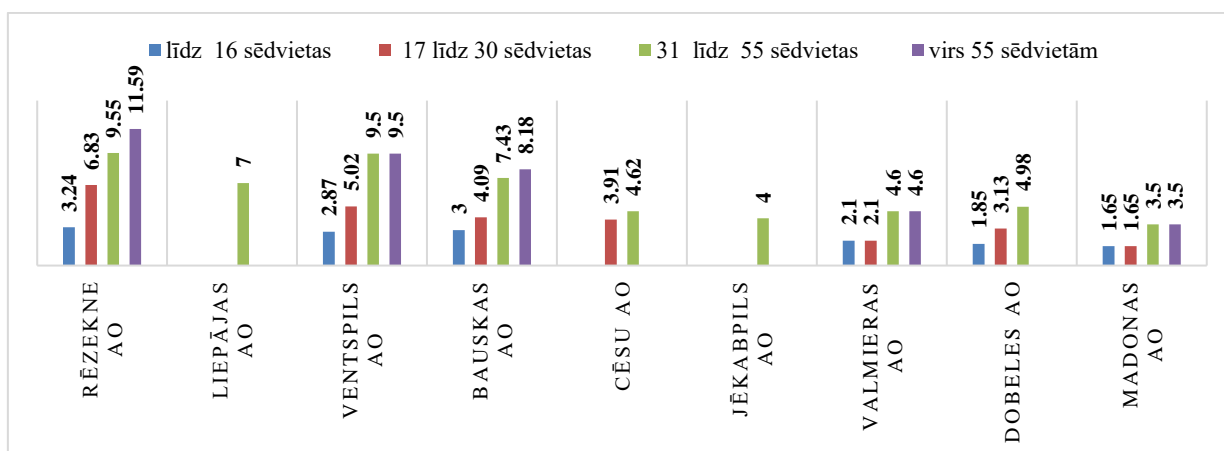
RA piemērotā iebraukšanas maksa, iebraucot Rēzeknes autoostā EUR bez PVN



Avots: Lēmumā apkopotā, RA 16.08.2018. vēstulē Nr. 08IZ/08-2018, SIA "Norma-A" 30.09.2019. vēstulē Nr. 162/19, ATD 15.02.2021. vēstulē Nr. 2.2/150/2021/NOS un ATD 16.02.2021 e-pastā sniegtā informācija

- 9 Būtisks iebraukšanas maksas pieaugums bijis 2019. un 2020. gadā.
- 10 Salīdzinot iebraukšanas maksu 2018. gadā ar situāciju 2019. gadā, konstatējams, ka iebraukšanas maksa ir pieaugusi visās autobusu kategorijās amplitūdā no 0,54 līdz 1,99 EUR bez PVN, kas ir pieaugums par 27 %–30 % atkarībā no autobusa kategorijas salīdzinājumā ar 2018. gadu.
- 11 Salīdzinot iebraukšanas maksu 2019. gadā ar situāciju 2020. gadā, konstatējams, ka iebraukšanas maksa ir pieaugusi visās autobusu kategorijās amplitūdā no 0,77 līdz 2,74 EUR bez PVN, kas ir pieaugums par 31 % visās autobusa kategorijās salīdzinājumā ar 2019. gadu.
- 12 No 2021. gada ir tikai viena iebraukšanas maksa, nedalot autobusus pēc kategorijām, jo ATD iesniedzamajā pārskatā formula vairs neparedz iebraukšanas maksu noteikt atkarībā no autobusu kategorijas (ietilpības). Attiecīgi 2021. gadā RA iebraukšanas maksa trīs kategoriju autobusiem salīdzinājumā ar 2020. gadu ir samazinājusies un ir 6,36 EUR bez PVN. Autobusiem ar sēdvietu skaitu virs 55 iebraukšanas maksa samazinājās par 5,23 EUR bez PVN (par 45 %), autobusiem ar sēdvietu skaitu 41–55 iebraukšanas maksa samazinājās par 3,19 EUR bez PVN (par 33 %), bet autobusiem ar sēdvietu skaitu 23–40 iebraukšanas maksa samazinājās par 0,47 EUR bez PVN (par 7 %). Savukārt mazākas ietilpības autobusiem, proti, ar sēdvietu skaitu līdz 22, iebraukšanas maksa palielinājās par 3,12 EUR bez PVN (par 96,3 %).
- 13 Vienlaicīgi KP rīcībā esošā informācija par citu autoostu piemērotajām iebraukšanas maksām Latgales un Vidzemes reģiona autoostās 2018. gadā liecina, ka iebraukšanas maksa autoostās visa veida ietilpības autobusiem un autobusiem virs 55 sēdvietām ir zemāka nekā RA.
- 14 Savukārt informācija par II kategorijas autoostu iebraukšanas maksām autoostās 2020. gadā liecina, ka 2020. gadā RA joprojām bijušas pašas augstākās iebraukšanas maksas.

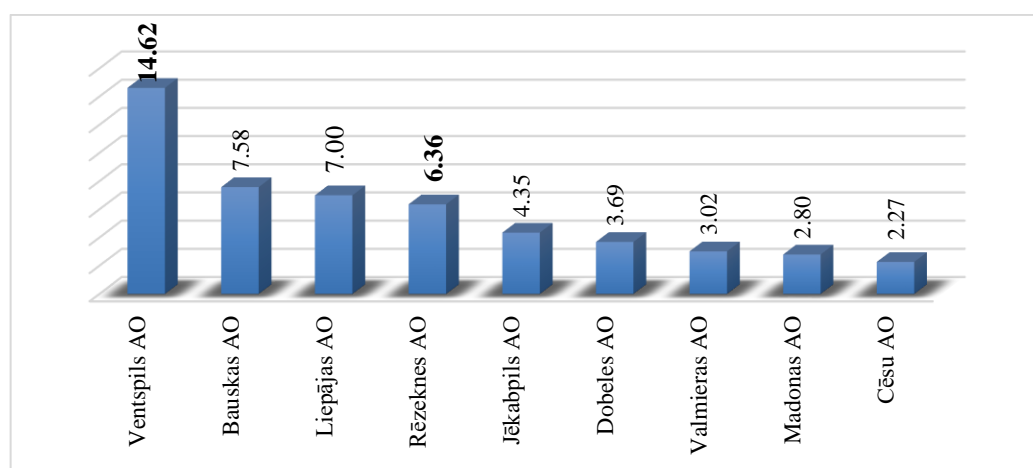
Pārskats par II kategorijas autoostu iebraukšanas maksām EUR bez PVN 2020. gadā



Avots: Autotransporta direkcijas 16.02.2021. e-pasta vēstulē sniegtā informācija

- 15 Tikmēr 2021. gadā RA noteiktā iebraukšanas maksa vairs nav pati augstākā. Secināms, ka salīdzinājumā ar citu II kategorijas autoostu iebraukšanas maksām 2021. gadā RA iebraukšanas maksa dažāda veida ietilpības autobusiem ir ceturrtā augstākā starp deviņām II kategorijas autoostām Latvijā. 2021. gadā augstākā iebraukšanas maksa ir Ventspils autoostā. Turklāt atzīmējams, ka iebraukšanas maksa vairs netiek diferencēta pēc autobusu ietilpības.

Pārskats par II kategorijas autoostu iebraukšanas maksu EUR bez PVN 2021. gadā visa veida ietilpības autobusiem



Avots: Autotransporta direkcijas 16.02.2021. e-pasta vēstulē sniegtā informācija

3. RA IEBRAUKŠANAS MAKSAS IZDEVUMU POSTEŅU ANALĪZE

- 16 Tiesiskā pienākuma uzraudzības ietvaros KP analizēja informāciju par visām izdevumu pozīcijām, kuras RA ir iekļāvusi iebraukšanas maksas tarifa aprēķinā, lai apzinātu katra posteņa nozīmību izmaksu struktūrā.
- 17 RA kopējā izmaksu struktūra liecina, ka divas lielākās izmaksu sadaļas, kuras veido būtiskākos izdevumus autobusu iebraukšanas maksas aprēķinā, ir nomas maksa un personāla izmaksas (algas). Attiecīgi tieši šo izmaksu nepamatota vai nepareiza plānošana un iekļaušana iebraukšanas maksas aprēķinā var atstāt vislielāko ietekmi uz iebraukšanas maksas tarifu. Tāpat personāla izmaksu kontekstā salīdzinoši nozīmīga izmaksu sadaļa ir sociālās nodevas.
- 18 Tā kā nomas maksa jau vēsturiski veidojusi būtisku daļu no visām izmaksām, kas iekļaujamās RA iebraukšanas maksas aprēķinā, kā arī ievērojot to, ka KP Lēmums vērtēja kļūdas attiecībā uz apmēru, kādā nomas maksa noteiktos periodos tika attiecināta uz iebraukšanas maksu, šai pozīcijai tiesiskā pienākuma uzraudzības analīzē KP pievērsta lielāka nozīme.
- 19 Veicot nomas maksas pamatotības analīzi, KP vērsās arī pie vairākiem nekustamo īpašumu uzņēmumiem, lai iegūtu skaidrojumus par nomas maksas noteikšanas metodēm (pieejām), lai pārliecinātos par autoostas telpu un zemes nomas maksas apmēra atbilstību tirgus apstākļiem Rēzeknē. Aptaujātie nekustamā īpašuma eksperti sniedza vispārīgas konsultācijas/ieteikumus par nomas maksas novērtēšanas metodiku, bet nesniedza vērtējumu par nomas maksas apmēru konkrētam autoostas objektam Rēzeknē.

4. RA NOMAS MAKSAS IZDEVUMI

- 20 Autoostas ēkas un teritorijas īpašnieki KP veiktās uzraudzības periodā bija privāti komersanti SIA "Marno J" un SIA "M.J. Finance". Uzraudzības periodā autoostas infrastruktūras iznomātāji ir mainījušies (kopš 2017. gada vidus visas autoostas infrastruktūras iznomātājs ir SIA "M.J. Finance"), kuri KL 1. panta 9. punkta izpratnē ir uzskatāmi par vienu tirgus dalībnieku, jo tiem ir viens īpašnieks (fiziska persona). Abi uzņēmumi bija noslēguši līgumus ar RA par ēkas un zemes iznomāšanu autoostas vajadzībām.
- 21 KP tiesiskā pienākuma uzraudzības ietvaros salīdzināja RA sniegto informāciju gan plānotai, gan faktiskai nomas maksai. Vienlaicīgi RA plānotā nomas maksa tika salīdzināta ar nomas līgumos noteikto nomas maksu, lai pārliecinātos par RA plānoto nomas maksu atbilstību nomas līgumos noteiktajam.
- 22 Uzraudzības ietvaros KP secina, ka plānotie nomas maksas izdevumi, kas iekļaujami iebraukšanas maksas aprēķinā, par periodu 01.09.2016.-31.12.2016., tos plānojot 2016. gada augustā atbilstoši spēkā esošiem nomas līgumiem un vienošanām, pirmšķietami varēja tikt ieplānoti aptuveni par 13 % zemāk. Savukārt, salīdzinot plānoto nomas maksu ar faktiski samaksāto nomas maksu, pēc RA norādītās informācijas secināms, ka 2016. gadā faktiski samaksātā nomas maksa ir bijusi par aptuveni 10–11 % mazāka nekā ieplānotā nomas maksa.
- 23 2017. –2021. gadā KP nekonstatēja būtiskas plānotās nomas maksas nepilnības vai nobīdes no nomas līgumu noteikumos noteiktā vai faktiski samaksātās nomas maksas.

5. NOMAS MAKSAS ATBILSTĪBAS TIRGUS SITUĀCIJAI RĒZEKNĒ IZVĒRTĒJUMS

- 24 Latvijas nekustamo īpašumu darījumu asociācija (turpmāk – LANĪDA), kura apvieno sertificētus aģentus un aģentu asistentus¹⁰, par nekustamo īpašumu tirgu Rēzeknē 2016. –2018. gadā sniedza informāciju, ka tirgus attiecībā uz zemes gabaliem (privātiem un ar komercapbūvi) ir neaktīvs. 2017. un 2018. gadā nebija novērojams nozīmīgs telpu pieprasījums vai telpu nomas maksas pārmaiņas.
- 25 Valsts akciju sabiedrība "Valsts Nekustamie Īpašumi"¹¹ (turpmāk – VNĪ) tiesiskā pienākuma uzraudzības ietvaros sniedza informāciju par nomas maksām Rēzeknē, pamatojoties uz VNĪ noslēgtajiem līgumiem 2016. –2018. gadā.
- 26 RA nomas maksu par 1 m² autoostas ēkai un zemei uzskata par atbilstošu nekustamā īpašuma nomas tirgus situācijai un līdzvērtīgu citiem līdzīgiem/pielīdzināmiem nekustamiem īpašumiem Rēzeknē vai Latgales reģionā. Nomā maksas atbilstību tirgus situācijai Rēzeknē, RA ieskatā, apstiprina arī neatkarīga vērtētāja SIA "Eiroeksperts" 2016. gada slēdziens.
- 27 Vienlaikus RA piemērotais nomas maksas apmērs KP raisa bažas par nomas maksas atbilstību nomas tirgus situācijai Rēzeknē. KP, iepazinusies ar SIA "Eiroeksperts" īpašumu vērtētāja 2016. gada slēdzienu par nekustamo īpašumu kopumu – zemi un apbūvi Rēzeknē Latgales ielā 17 un Latgales ielā 17/1, uzskata, ka slēdzienā eksperta izmantotie objekti (veikals, klubs/bārs, kubs/spēļu zāle) nomas maksu salīdzināšanai un nomas maksas noteikšanai pēc funkcionalitātes nav atbilstoši. Attiecīgi SIA "Eiroeksperts" 2016. gada novērtējumā noteiktā nomas maksa autoostas apbūvei (ēkai) ir apšaubāma, jo nebija izvēlēti atbilstošākie salīdzināmie objekti pēc to funkcijas (nav saderīgi ar vērtējamo autoostas objektu un nav uzskatāmi par identiskiem vai līdzīgiem objektiem). Savukārt uzraudzības ietvaros KP analizētais SIA "Eiroeksperts" 2017. gada novērtējums iespējamai nomas maksai attiecīgajam objektam (autoostai) jeb apbūvei ar nosacīti pieguļošo zemi vērtības noteikšanā būtiski (vairāk kā divas reizes) atšķiras (ir zemāka) no iepriekš 2016. gada slēdzienā secinātā.

6. NEKUSTAMĀ ĪPAŠUMA VĒRTĒTĀJU SECINĀJUMI PAR METODES PIELIETOŠANU

- 28 Lai novērtētu, vai paredzētā nomas maksa atbilst tirgus situācijai, KP vērsās pie vairākiem nekustamo īpašumu vērtēšanas uzņēmumiem ar lūgumu sniegt papildu informāciju un skaidrot metodiku, kas izmantojama, novērtējot līdzīga veida nekustamos īpašumus kā autoosta Rēzeknē.
- 29 Nekustamo īpašumu vērtēšanas uzņēmumi skaidroja, ka salīdzināmo darījumu pieeja¹² ir visplašāk lietotā metode tirgus nomas maksas aprēķinos. Vērtējamā objekta nomas maksa tiek noteikta, salīdzinot šā objekta fiziskos un ekonomiskos parametrus ar citu līdzīgu iepriekš veiktu darījumu objektiem. Salīdzināmo

¹⁰ LANĪDA biedru rindās ir Latvijā pazīstamas un nekustamo īpašumu darījumu tirgū sevi pierādījušas nekustamā īpašuma firmas. LANĪDA Sertifikācijas birojs ir akreditēts Latvijas Nacionālajā akreditācijas birojā un ir kompetents veikt personu sertificēšanu šādās sfērās: nekustamā īpašuma aģenta asistentu un nekustamā īpašuma aģentu sertificēšana. Sertifikāts ir apliecinājums, ka aģents darbojas saskaņā ar nozares izstrādātām vadlīnijām.

¹¹ VNĪ 11.01.2019. vēstule Nr. 4/3-3/281

¹² Ar salīdzināmo pieeju tiek iegūts vērtības indikators, kura pamatā ir vērtējamā objekta un līdzīgu vai identisku objektu, par kuru cenām ir pieejama informācija, salīdzinājums. Pieejas pamatā ir darījumu cenu *izvērtēšana par identiskiem vai līdzīgiem objektiem* konkrētajā tirgū. Salīdzināšanas vienībām, ko izmanto pārdevumu cenu analizē, būtu jāatbilst tādām, kādas parasti izmanto attiecīgā tirgus dalībnieki.

darījumu pieejā objektu izvēles nosacījumi nav saistīti ar konkrētiem "rāmjiem", bet gan tiek uzsvērts, ka salīdzināmiem objektiem ir jābūt ar parametriem, kas pēc iespējas ir tuvāki vērtējamā objekta parametriem. Vienlaicīgi tika norādīts uz pastāvošajām problēmām praksē atrast atbilstošus darījumus jeb līdzības darījuma objektu platībās, telpu tipos, kvalitātē, novietojuma līdzībās. Tāpēc arī vērtētāji izmanto atšķirīgus darījumus un nonāk pie atšķirīgiem rezultātiem. Lai gan salīdzināt mazas platības objektus ar būtiski lielākas platības objektiem nav vēlams, vienlaicīgi netiek noliegts, ka uz pusi lielāks objekts var tikt salīdzināts ar mazāku objektu. Novērtēšanā nepastāv limiti objektu kvadrātmetru atšķirībās. Pēc viena no nekustamā īpašuma vērtēšanas uzņēmuma domām, ja salīdzināmie objekti pēc to funkcijas nav saderīgi ar vērtējamo objektu, tad parasti šādus objektus salīdzināšanai neizmanto.

- 30 Atbilstoši nekustamo īpašumu vērtēšanas uzņēmumu norādītajam standartos nav konkrētas norādes par izmantojamo objektu skaitu. Vērtēšanas metodika nosaka, ka salīdzināšanai jāizmanto ne mazāk par 3 darījumiem. Kopumā nekustamo īpašumu vērtēšanas uzņēmumu eksperti uzskata, ka analizētais autoostas objekts Rēzeknē ir specifisks, un iesaka analizēt tieši šādu izmantošanas veida objektu nomas maksas citās pilsētās, nevis salīdzināt ar jebkādu komercobjektu nomas maksu Rēzeknē.

7. CITU LATVIJAS AUTOOSTU NOMAS MAKSAS

- 31 KP tiesiskā pienākuma uzraudzības gaitā ieguva informāciju arī par citu Latvijas autoostu (Balvos, Cēsīs, Valmierā, Dobelē, Daugavpilī, Dagdā, Krāslavā, Ilūkstē, Kārsavā, Alūksnē, Gulbenē, Jēkabpilī, Preiļos, Liepājā un Viļakā) nomas maksām – gan tādas pašas kategorijas autoostām kā Rēzeknē (II kategorija¹³), gan vēl dažu atsevišķu citu kategoriju autoostu nomas maksām. Lai gan autoostu, kuras telpas un zemi nomā, skaits nav salīdzinoši liels, jo lielai daļai autoostu ēkas vai zeme ir pašas autoostas īpašumā, tomēr var secināt, ka nevienai no aptaujātajām autoostām netiek piemērota tik liela nomas maksa apbūvei kā Rēzeknes gadījumā un vidēji nomas maksa ir vismaz divas reizes zemāka.
- 32 Lai gan RA maksātā nomas maksa par apbūvi par 1 m² un tarifa aprēķinā iekļautā nomas maksa ir augstākā, salīdzinot ar citām autoostām, proti, salīdzinājumā pēc funkcionalitātes ar tādas pašas nozīmēs ēkām, KP ieskatā, pastāv būtiskas grūtības precīzi norādīt RA tieši maksimālo summu, kādu RA ir pamatoti iekļaut izdevumu aprēķinā/tarifā.
- 33 RA, savukārt, norādījusi, ka KP iegūtie dati par citu autoostu nomas maksu nav izmantojami, jo nesniedz objektīvu priekšstatu par atbilstību tirgus situācijai, jo gadījums, kad ēka un zeme tiek nomāta no komersanta, kā tas ir RA gadījumā, nevar būt tiešā veidā salīdzināms ar citām Latvijā esošām autoostām, kur, piemēram, nav izmaksu par nomu, jo autoostas ēka vai zeme pieder pašam autoostas pārvaldītājam vai pastāv piespiedu nomas tiesiskās attiecības (proti ēka pieder autoostas pārvaldītājam, bet zeme citam īpašniekam), vai iznomātājs ir valsts vai pašvaldība.

8. CITU POSTEŅU PAMATOTĪBA

- 34 Bez nomas maksas iebraukšanas maksas aprēķinā tiek iekļautas arī citas pēc īpatsvara un nozīmības mazākas izmaksas. KP veica salīdzinājumu par visām

¹³ Atkarībā no plānotā autoostā apkalpoto reģionālās nozīmes reisu skaita gadā un autoostā apkalpoto pasažieru vidējā skaita mēnesī reģionālās nozīmes maršrutos autoostas iedala kategorijās. Piemēram 2. kategorijas autoosta ir autoosta, kas atrodas republikas pilsētā, un citas autoostas, kas apkalpo vairāk nekā 30 000 reisu gadā un vairāk nekā 50 000 pasažieru mēnesī. 1. un 2. kategorijas autoostā obligāti sniedzami visi Autoostu noteikumos Nr. 502 9. punktā minētie pakalpojumi.

izmaksām, kas bija iekļautas RA aprēķinā. Tika pieņemts, ka par problemātisku varētu uzskatīt posteni, ja starpība starp plānoto summu un faktisko summu ir lielāka nekā 10 %. KP veica arī pārrēķinu iebraukšanas maksas tarifam par katru periodu atsevišķi (2016. –2020. gads) visām tām izmaksām, kas bija ieplānotas par 10 % vairāk nekā faktiskās izmaksas. No pārrēķina secināms, ja plānošana būtu pietuvinātāka faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem no papildpakalpojumiem, tad iebraukšanas maksa KP vērtējumā samazinātos, taču nebūtiski.

- 35 2016. gada otrās puses (01.09.2016. –31.12.2016.), 2017. gada un 2018. gada autobusu iebraukšanas maksas izmaksu analīze liecina, ka postenis "pārējie saimnieciskās darbības izdevumi" ietver tādus izdevumus jeb apakšposteni kā "sodi". KP vērtējumā nav pamatoti autobusa iebraukšanas maksas plānoto izmaksu aprēķinā iekļaut apakšposteni "sodi", jo šis postenis nav tieši nepieciešams, lai nodrošinātu autobusu iebraukšanu autoostas teritorijā, un ir saistīts ar pašas RA saistību neizpildi (rēķinu neapmaksāšanu vai nokavējuma naudu). KP ir jau norādījusi RA uz šo neatbilstību. Taču arī šajā gadījumā šo izmaksu ietekme uz autobusu iebraukšanas nav būtiska, jo veido mazāk par 1 % no visiem RA autoostas izdevumiem.

9. SECINĀJUMI

- 36 Lai gan laika periodā no 2016. gada līdz 2021. gadam RA plānotā nomas maksa pamatā atbilst nomas līgumos noteiktajam (ar izņēmumu plānotai nomas maksai no 01.09.2016. –31.12.2016., kad KP vērtējumā tā bija ieplānota aptuveni par 13 % augstāka nekā paredzēts nomas līgumos un to pielikumos), norādāms, ka pēc būtības tās apmērs šajā periodā, iespējams, ir sadārdzināts un tādējādi negatīvi ietekmējis iebraukšanas maksas apmēru RA:
- SIA "Eiroeksperts" ekspertu 2016. un 2017. gada novērtējumos izdarītie secinājumi par nomas maksu attiecīgajam objektam ir būtiski atšķirīgi. Turklāt 2017. gada novērtējums veikts pēc tam, kad RA ēka tika atjaunota un uzlabota tās pieejamība un funkcionalitāte. Neskatoties uz to, 2017. gada slēdzienā potenciālā nomas maksa tika paredzēta zemāka, nekā 2016. gadā, kad ēka bija sliktākā stāvoklī. Šajā ziņā iznomātājiem būtu jāpārskata pieeja, nosakot nomas maksas apmēru;
 - SIA "Eiroeksperts" 2016. gada novērtējumā izvēlētie salīdzināšanai izmantotie objekti ir atšķirīgi no funkcionalitātes aspekta ar pašu vērtējamo objektu, proti, autoostu Rēzeknē. Tā rezultātā, iespējams, tieši SIA "Eiroeksperts" 2016. gada novērtējums, kas izmantots kā pamatojums nomas maksas apmēra noteikšanai telpām un ēkai, kas tiek izmantotas autoostas darbības nodrošināšanai, nesniedz objektīvu vērtējumu par nomas maksas apmēru šādam objektam Rēzeknes pilsētā. RA nav bijusi ieinteresēta šo aspektu risināt, kā rezultātā nomas maksa ilgstoši ir saglabājusies nemainīga. Tikmēr attiecībā uz citu līdzīgu objektu citās pilsētās savstarpēju salīdzināšanu norādāms, ka Latvijā ir ierobežots skaits autoostu, kuras tāpat kā autoosta Rēzeknē pilnībā pieder privātam īpašniekam. Līdz ar to objektīva līdzīgu objektu salīdzināšana citās pilsētās ir ierobežota. KP ieskatā, minētais iezīmē būtisku problemātiku attiecībā uz situācijām, kur autoostai nepieciešamā infrastruktūra tiek nomāta no privātajiem iznomātājiem, kā rezultātā var tikt nepamatoti sadārdzināta iebraukšanas maksa, iznomātājam brīvi nosakot nomas maksas apmēru;
 - Citu Latvijas autoostu nomas maksas apbūvei ir ievērojami zemākas, proti, RA uzņemtās saistības par telpu nomu gandrīz 2 reizes pārsniedz to samaksu, kuru veic citas autoostas. Lai gan autoostas ēkas un teritorijas

īpašnieki nav ierobežoti noteikt maksu par tā īpašuma izmantošanu, kas neatbilst tirgus apstākļiem vai kopumā neatbilst īpašuma vērtībai, KP ieskatā, būtu jābūt instrumentiem, kas ierobežotu autoostas operatora tālāku šīs maksas pilnīgu pārņemšanu uz iebraukšanas maksas aprēķinu. Pretējā gadījumā veidojas situācija, kur autoostas operatoram nav motivācijas veikt patstāvīgu novērtējumu par to, vai tā izdevumi kādā no pozīcijām nav pārmērīgi, it sevišķi apstākļos, kur tirgus dalībniekam ir garantēta izmaksu segšana, kā tas ir šajā gadījumā, kad RA visas savas izmaksas pārnes uz iebraukšanas maksas aprēķinu.

- 37 Pastāvot attiecīgai problemātikai, KP sadarbībā ar ATD izstrādāja priekšlikumus un ierosinājumus nozares uzraudzības pilnveidošanai, tostarp grozījumu veikšanai normatīvajos aktos, lai risinātu autoostas iebraukšanas maksas izmaksu (tostarp nomas maksas) pamatotības un atbilstības novērtējumu saskaņā ar tirgus situāciju, kā arī kopumā veicinātu godīgu konkurences principu piemērošanu attiecībā uz autoostu darbību, kas tai skaitā paplašinātu arī ATD pilnvaras.

10. NOZARES PROBLEMĀTIKA UN PRIEKŠLIKUMI

- 38 Izvērtējot tiesiskā pienākuma uzraudzības ietvaros iegūto informāciju, KP konstatē turpmāko problemātiku, kurai, tostarp, konsultējoties ar ATD, varētu būt rodami turpmāk aprakstītie risinājumi.
- 39 Autoostu sektorā konstatējama ierobežota konkurence, ņemot vērā, ka katrā pilsētā ir ierobežots skaits pieturu un autoostu.¹⁴ Autoostu izvietojumu un skaitu pašvaldības teritorijā nosaka pašvaldība¹⁵, kas šīm infrastruktūrām piešķir noteiktu, lokālu tirgus varu. Sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē un sniedz maršrutu tīklā.¹⁶ Vienlaikus reģionālās nozīmes autobusu maršrutā pārvadātājam ir pienākums nodrošināt pasažieru iekāpšanu autobusā un izkāpšanu no tā autoostā vai autobusu kustības sarakstā norādītajā pieturā¹⁷. Tādējādi pārvadātājiem autoostu operatori ir neizbēgami sadarbības partneri, tostarp saistībā ar nepieciešamību segt iebraukšanas maksas autoostā.
- 40 KP novērtējuma ietvaros konstatējusi, ka autoostas infrastruktūras apsaimniekošanas izmaksas var veidot būtisku daļu no iebraukšanas maksas autoostā. Tas īpaši novērojams situācijās, kur autoostu infrastruktūru (zemi, ēkas) pārvalda privāts īpašnieks, kuram ir rīcības brīvība tā īpašuma nomas maksas apmēra noteikšanā. Ņemot vērā, ka tādos gadījumos, ja autoostas vajadzībām izmantotā zeme un ēkas tiek nomāta, maksa par nomu tiek pārnesta uz iebraukšanas maksu, tad šādās situācijās iebraukšanas maksas apmērs var būtiski pieaugt. Savukārt, ievērojot ierobežoto konkurenci autoostu sektorā, tā rezultātā trūkst arī konkurences spiediens uz autoostas operatoru efektīvizēt tā izmaksas.
- 41 Pirmkārt, KP ieskatā, lielāka konkurence un attiecīgi konkurences spiediens varētu arī veicināt autoostu operatoru iniciatīvu mainīt esošo situāciju un aktīvāk pievērsties ar autobusu iebraukšanas maksu saistīto izmaksu objektīvākai un rūpīgākai novērtēšanai. Piemēram, būtu veicināma lielāka pašu autoostu iniciatīva sadarbībā ar pašvaldībām gadījumos, kad autoostu zemes un ēku atsevišķais īpašnieks autoostu operatoram piemēro augstu nomas maksu, kopīgi meklējot alternatīvus risinājumus citai autoostas atrašanās vietai. Taču šajā gadījumā arī pašvaldībām ir jāuzņemas būtiska līdzdalība autoostu sektora attīstībā un tā darbības uzlabošanā.

¹⁴ MK 13.07.2010. noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 6. punkts.

¹⁵ Autopārvadājumu likuma 33. panta trešā daļa.

¹⁶ Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta pirmā daļa un 13. panta pirmā daļa.

¹⁷ Turpat, 9. punkts.

- 42 Šobrīd pašvaldībām saskaņā ar likuma "Par pašvaldībām" 15. panta 19. punkta nosacījumiem ir noteikta autonomā funkcija organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Atbilstoši Autopārvadājumu likuma 33. panta trešajai daļai autoostu izvietojumu un skaitu nosaka attiecīgā pašvaldība. Piemērojot un iedzīvinot šīs normas, būtu nozīmīgi, ka pašvaldība ne tikai formāli iesaistās autoostu sektora attīstībā reģionā, bet, nosakot autoostu atrašanās vietu, ir gatava apsvērt paplašinātu ekonomisku izvērtējumu saistībā ar autoostas atrašanās vietu. Turklāt būtiski, ka novērtējums ir objektīvs, nevis tikai, piemēram, vadoties no potenciālo klientu apmierinātības viedokļa par attiecīgo vietu.
- 43 Autoostu vietas izvēles noteikšanā var arī apsvērt konkursa organizēšanu, kur ņemti vērā vairāki izvēles kritēriji (teritoriālais plānojums, ekonomiskie kritēriji, cenas un izmaksas). Tāpat arī būtu apsverama iespēja ik pēc noteikta termiņa (5–10 gadi) veikt autoostas operatora darbības pārvērtēšanu, organizējot jaunu konkursu, kas attiecīgi arī veicinātu konkurenci šajā sektorā.
- 44 Atkarībā no pašvaldībās pieejamā finansējuma var būt arī apsverams pašvaldību līdzfinansējums autoostu apsaimniekošanā, finansējot tādas būtiskās infrastruktūras izmaksas, kas, piemēram, pārsniedz autoostai Ministru kabineta noteikumos noteiktos obligāti sniedzamos pakalpojumus, proti atmaksājot virsgroza pakalpojumus, vai arī atmaksājot izmaksas, kuras pārsniedz tirgus cenas līmeni.
- 45 Otrkārt, kontekstā ar iebraukšanas maksas apmēra lielāku kontroli un nepieciešamību veicināt autoostu operatoru vēlmi efektīvizēt tā izmaksas, kas saistītas ar autoostas apsaimniekošanu, kā arī nepieciešamību nodrošināt nepieciešamo izmaksu ekonomiju nākotnē, būtu nepieciešams stiprināt ATD pilnvaras.
- 46 ATD, vērtējot autobusu iebraukšanas maksu un attiecīgi izmaksu pamatotību, balstās uz informāciju par plānotajām izmaksām, kuras ATD saņem no autoostām. Līdz ar to, pieņemot plānoto izmaksu informāciju, ATD nav iespējas novērtēt, vai iesniegtā informācija par plānotajām izmaksām patiesībā atbilst izmaksu faktiskajai situācijai. Arī, ATD ieskatā, normatīvais regulējums būtu uzlabojams, lai būtu iespējams veikt faktisko izmaksu pamatotības novērtējumu, tostarp, ATD piešķirot pilnvaras atteikt izmaksās iekļaut tādas plānotās izmaksas, kuras potenciāli ATD saskata kā neatbilstošas. Jau šobrīd ATD praksē aicina autoostas novērst saskatītās izmaksu neatbilstības, taču, neesot pietiekamai pašu autoostu iniciatīvai iesaistīties sava īpašuma efektīvā izmantošanā vai izmaksu novērtēšanā, ATD trūkst papildu instrumentu, lai saistošākā veidā iedarbotos uz autoostām.
- 47 ATD pilnvaru stiprināšana būtu iespējama, grozot uz autoostu darbību attiecināmo normatīvo regulējumu, iestrādājot normatīvajos aktos normas, kas ļautu ATD ne tikai autoostu izmaksas novērtēt atbilstoši tam, vai autoostas pakalpojumu maksa atbilst autoostas kategorijai un obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un vai izdevumu un ieņēmumu uzskaitē ir ievērots obligāti noteiktais izdevumu un ieņēmumu uzskaites un nodalīšanas princips,¹⁸ bet pilnīgāk pievērsties pašu izmaksu novērtēšanai pēc būtības un izmaksu atbilstībai tirgus situācijai, kas nodrošinātu autoostu izmaksu lielāku kontroli.
- 48 Šobrīd nedz Autopārvadājumu likums, nedz Noteikumi Nr. 502 neparedz skaidru deleģējumu ATD noteikt (jeb apstiprināt) autoostas sniegto pakalpojumu maksu jeb tarifu, turklāt likumā nav noteikts ATD pienākums veikt padziļinātāku izmaksu vērtēšanu, tostarp atbilstību tirgus situācijai. Iespējams risinājums varētu būt grozījumu Autopārvadājumu likumā izstrāde, lai nodrošinātu ATD nepieciešamās pilnvaras autoostu noteikto iebraukšanas maksu uzraudzībā un kontrolē attiecībā par reģionālās nozīmes pārvadātājiem. Piemēram, Autopārvadājumu likuma 5.¹ panta pirmā daļa varētu būt papildināma ar ATD pilnvarām arī nodrošināt

¹⁸ Ministru kabineta 29.10.2019. noteikumi Nr. 502 "Autoostu noteikumi" 29. punkts

autoostu pakalpojumu maksas pārbaudi, tajā skaitā nodrošinot reģionālās nozīmes pārvadātāju iebraukšanas maksas autoostā atbilstības pārbaudi autoostas izmaksām, izmaksu nodalīšanas principiem kontroli, rezultātā ATD apstiprinot iebraukšanas maksas autoostā. Līdzīgi varētu arī koriģēt Autopārvadājumu likuma 33. panta (3²) daļu, nosakot, ka autoostas īpašnieks vai valdītājs iesniedz apstiprināšanai ATD informāciju par autoostas pakalpojumu maksu reģionālās nozīmes maršrutu reisu apkalpošanai, kas noteikta atbilstoši autoostas kategorijai un obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un Ministru Kabineta noteikumos noteiktajiem izmaksu nodalīšanas principiem. Savukārt Autopārvadājumu likuma 33. panta piektās daļas 3. punktu, iespējams, var papildināt, norādot, ka Ministru kabinets nosaka ne tikai kārtību, kādā autoostas īpašnieks vai valdītājs iesniedz Autotransporta direkcijai informāciju par autoostas pakalpojumu maksu reģionālās nozīmes maršrutu reisu apkalpošanai, bet Ministru kabinets nosaka arī Autotransporta direkcijas pienākumu reģionālās nozīmes pārvadātāju iebraukšanas maksas autoostā izmaksu pamatotības kontrolēšanai un iebraukšanas maksas apstiprināšanai. Tāpat arī būtiski, ka Autoostu noteikumu 29. punkts tiktu papildināt ar to, ka ir vērtējama autoostu izmaksu atbilstība tirgus situācijai.

- 49 Turklāt KP secina, ka arī vēsturiski, Tieslietu ministrija 06.08.2019. par noteikumu projektu "Autoostu noteikumi"¹⁹ izteikusies, ka Autopārvadājumu likums neparedz deleģējumu Ministru kabinetam noteikt autoostu sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas kārtību. Līdz ar to ATD nevar izpildīt ne likumā, ne noteikumu projektā paredzēto par autoostu pakalpojumu maksas pārbaudi, jo autoostu pakalpojumu maksas noteikšanas kārtība nav noteikta. Līdz ar to būtu nepieciešams izstrādāt attiecīgus grozījumus Autopārvadājumu likumā, paredzot tajā deleģējumu ATD noteikt autoostu sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas kārtību.
- 50 Treškārt, KP ieskaitā, lai veicinātu konkurenci, būtu apsveramas arī iespējamās alternatīvas autoostām, piemēram, attīstot maršrutu apkalpes vietas, kuru uzturēšanas izmaksas potenciāli var būt zemākas, nekā autoostu uzturēšana. Minētais ne tikai veicinātu nepieciešamo konkurences spiedienu uz autoostām, bet arī pārvadātājiem radītu pieejamas alternatīvas, ja sadarbība ar autoostu nav apmierinoša. Izmaksu samazināšanas kontekstā maršrutu apkalpes vietu (kur pamatā nepieciešams tikai perons, bijēšu automāts, atkritumu tvertne) ideja būtu veicināma paralēli šobrīd autoostu izmatošanai. Maršrutu apkalpes vietās nebūtu nepieciešama un izmantojama tik plaša infrastruktūra kā autoostās un plānotās izmaksas būtu mazākas. Šādas maršrutu apkalpes vietas potenciāli varētu noteikt pašvaldības. Vienlaicīgi pašu maršrutu apkalpes vietu ierīkošanu varētu veikt pašvaldības vai arī pārvadātāji.
- 51 Ievērojot minēto, turpmākie priekšlikumi veicinātu autoostu nozares sakārtošanu vienlaicīgi arī risinot šajā kopsavilkumā identificētos problemātiskos jautājumus.
- No valsts budžeta racionālas izmantošanas viedokļa normatīvajos aktos nākotnē lietderīgi būtu iestrādāt normas, kas paplašinātu ATD pilnvaras saistoši iesaistītas autoostu izmaksu novērtējumā. Tā rezultātā ATD spētu veikt izmaksu novērtēšanu pēc būtības un to atbilstību tirgus situācijai, kas nodrošinātu autoostu izmaksu lielāku kontroli.
 - Autoostas lokāli veido nelielus monopolus, kā rezultātā uz to darbību trūkst konkurences spiediena. Turklāt reģionālo autobusu pārvadājumu maršrutu galapunkti ir noteikti autoostās, kas pārvadātājiem autoostas veido kā neaizstājamus sadarbības partnerus, pārvadātājiem esot pakļautiem pienākumam segt jebkādā apmērā noteikto autoostas iebraukšanas

¹⁹ 06.08.2019. LR Tieslietu ministrijas e-pasts Par Ministru kabineta noteikumu projektu "Autoostu noteikumi" VSS-989

maksu. Šo situāciju arī daļēji varētu risināt pašvaldību lielāka iesaiste autoostu darbības koordinēšanā.

- Īpaši pašvaldību iesaiste autoostas vietas novērtējumā būtu veicināma situācijās, kad autoostas infrastruktūra – zemes vai ēku īpašumtiesības pieder privātam īpašniekam, nevis valstij vai pašvaldībai. Savukārt privātas infrastruktūras izmantošana var radīt papildu iebraukšanas maksas sadārdzinājumu. Tā rezultātā autoostu atrašanās vietas noteikšanā un izvērtēšanā pašvaldības iesaiste varētu būt paplašināma.
- Visbeidzot nozīmīgi apsvērt papildu alternatīvu vietu noteikšanu no pašvaldību puses, kur var notikt pasažieru apmaiņa (iekāpšana-izkāpšana) paralēli autoostām. Tas nodrošinātu gan alternatīvu risinājumu pārvadātājiem, gan arī plašāku transporta pieejamību pasažieriem. Šādas alternatīvas varētu būt papildu maršrutu apkalpes vietas. Turklāt, ņemot vērā, ka turpina pieaugt elektroniski iegādāto biļešu apjoms, obligāta autoostas izmantošana pirmšķietami varētu nebūt aktuāla.

Pateicība

Konkurences padome pateicas visiem iesaistītajiem, kas sniedza izpētes veikšanai nepieciešamo informāciju. Īpaši Konkurences padome pateicas valsts SIA "Autotransporta direkcija" par sadarbību izpētes virzībā.

Par tirgus izpētēm

Konkurences padome veic tirgus izpētes – padziļinātu konkurences situācijas analīzi, lai atklātu un novērstu konkurences kropļojumus, kas ierobežo uzņēmumu vienlīdzīgu sāncensību, un veicinātu konkurences apstākļus tirgū. Tāpat Konkurences padome arī veic ar lēmumu uzlikto tiesisko pienākumu izpildes uzraudzības.

Sabiedrības līdzdalības iespējas

*Anonīmas ziņošanas iespēja Konkurences padomes interneta vietnē:
<http://www.kp.gov.lv/lv/tipoffs>*

Informēt Konkurences padomi par iespējamiem pārkāpumiem vai saņemt konsultāciju iespējams gan klātienē (iepriekš piesakoties), gan telefoniski (arī neatklājot savu identitāti):

Konkurences padome

Brīvības 55, 2.korp.,
Rīga, LV-1010,
Tālrunis: +371 67282865
Fakss: +371 67242141
E-pasts: konkurence@kp.gov.lv

www.kp.gov.lv



[@KPgovLV](https://twitter.com/KPgovLV)



[Konkurences padome](https://www.facebook.com/konkurences.padome)



[Latvijas Konkurences padome](https://www.linkedin.com/company/konkurences-padome)



[Konkurences padome](https://www.youtube.com/channel/UC...)