



Pētījums

VIEGLO PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU NOZARE LATVIJĀ

Šī brīža situācija un nākotnes risinājumi

2018

Autori

Ināra Pētersone ir ieguvusi divus profesionālā maģistra grādus: Latvijas Lauksaimniecības universitātē ekonomikā un Biznesa augstskolā Turība – uzņēmējdarbības vadībā. Praktiskā darba pieredze divdesmit piecu gadu garumā iegūta Valsts ieņēmumu dienestā, sākumā kā nodokļu inspektore un noslēdzot kā ģenerāldirektore. Papildus pēdējos gados gūta pieredze strādājot mediju jomā, šobrīd veselības aprūpes jomā. Profesionālās darbības laikā ir turpināta aktīva sadarbība ar sabiedriskajām organizācijām uzņēmējdarbības vides uzlabošanā un ēnu ekonomikas mazināšanā, kopš 2017. gada vasaras darbojoties Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras Mazo un vidējo uzņēmumu padomē, no 2018. gada februāra arī kā šīs padomes priekšsēdētaja vietniece un kopš 2018.gada februāra Latvijas darba devēju konfederācijā kā padomes locekle.

Dr. Arnis Sauka ir BASE valdes loceklis, Stockholm School of Economics in Riga (SSE Riga) profesors, “Ilgspējīga biznesa centra” direktors. Arnis ir ieguvis zinātnu doktora grādu vadībzinātnē (Dr. rer. Pol.) Zīgenas Universitātē Vācijā un ir bijis viespētnieks Jenčēpingas Starptautiskajā biznesa skolā Zviedrijā, un Londonas Universitātē – UCL. Laika periodā no 2011. gada Arnis divus gadus strādāja par Ventspils Augstskolas prorektoru, kā arī LR Veselības ministres padomnieku ekonomikas un finanšu jomā no 2011.–2014. gadam. Papildus akadēmiskajai darbībai, viņš aktīvi nodarbojas ar pielietojamo zinātni. Pētnieciskā darba ietvaros ir izveidojusies laba sadarbība ar starptautiskajām organizācijām, piemēram, OECD un Eurofound, kā arī dažādām nozaru asociācijām, biedrībām un nevalstiskajām organizācijām. Arnis ir ikgadējā SSE Riga “Ēnu ekonomikas indeksa” līdzautors un Ārvalstu investoru padomes “Ārvalstu investīciju vides indeksa” autors, kā arī Latvijas būvuzņēmēju padomes ikgadējā pētījuma par ēnu ekonomiku Latvijas būvniecības nozarē autors.

Juris Stinka ir viens no biedrības BASE dibinātājiem ar ilgstošu darba pieredzi valsts pārvaldē Ekonomikas ministrijā valsts sekretāra amatā, Finanšu ministrijā valsts sekretāra vietnieka amatā, kā arī Valsts ieņēmumu dienestā. Strādājot starptautiskā kompānijā, ir iegūta nozīmīga pieredze privātajā sektorā, vienlaicīgi aktīvi līdzdarbojoties uzņēmēju nevalstiskajās organizācijās. Līdzšinējā profesionālā darbība ļāvusi iegūt pieredzi administratīvajā darbā, spēju koordinēt dažāda līmeņa sadarbību ar valsts, pašvaldību, nozaru pārstāvošām organizācijām un sadarbības partneriem. J.Stinkas profesionālo kompetenču pamats ir jurista maģistra grāds, kurš iegūts Latvijas Universitātē, gadu papildinot zināšanas Francijā, Ecole Nationale des Douanes un SSE Riga profesionālais maģistra grāds uzņēmējdarbības vadībā.



Business Against Shadow Economy (BASE) ir nevalstiska biedrība, kas dibināta 2015.gada 3.novembrī un kas apvieno valsts pārvaldes, uzņēmēju un akadēmiskos ekspertus ar mērķi veidot kvalitatīvu un konstruktīvu piedāvājumu ēnu ekonomikas problēmas risināšanai valstī. Par biedrības mērķiem noteikta ilgtspējīga valsts tautsaimniecības izaugsme un godīgas, konkurētspējīgas uzņēmējdarbības vides veidošana. BASE vēlas redzēt Latviju kā valsti ar viszemāko ēnu ekonomikas reitingu starp Baltijas valstīm saskaņā ar ikgadējo Rīgas Ekonomikas augstskolas (SSE Riga) veikto Baltijas valstu ēnu ekonomikas indeksu, kā arī valsti ar zemāko nelegālās tirdzniecības reitingu starp Baltijas valstīm.

Saīsinājumi

- Dzeltenie taksometri - **Pasažieru komercpārvadājumi ar taksometru - pakalpojums**, kurā pasažieris, vienojoties ar pārvadātāju, tiek aizvests uz pasažiera norādīto vietu un **norēķini tiek veikti, ievērojot uzskaites ierīces fiksētos rādījumus**, kā arī pasažieru pārvadājuma pakalpojums, kuru piedāvā, pieprasīja un apstiprina, **izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumus**, tai skaitā **tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē** (Autopārvadājumu likuma. 1.panta 26.1)
- Baltie taksometri - **Pasažieru pārvadājums 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 apmaksa tiek veikta tikai bezskaidrā naudā** (lik. 1.panta 26.2)
- Platforma – mobilā lietotne, kura tiek izmantota pasažieru pārvadājumu ar vieglo automobili nodrošināšanai: izsaukšanai, norēķiniem.

Kopsavilkums.

Pētījuma ietvaros tika izpētīta esošā situācija vieglo pasažieru pārvadājumu jomā Latvijā, tai skaitā:

- Nozares ekonomiskie rādītāji (apgrozījums, dalībnieki, uzņēmējdarbības modeļi, samaksātie nodokļi, ēnu ekonomikas apjoms) un to attīstības dinamika;
- Šobrīd spēkā esošais normatīvais regulējums un normatīvo aktu priekšlikumi;
- Regulējuma atšķirības dažādiem uzņēmējdarbības modeļiem;
- Citu Eiropas Savienības dalībvalstu nozares regulējums.
- Nozares dalībnieku un regulējošo iestāžu viedokļi.

Izvērtējot pieejamo informāciju, autori nonāca pie šādiem galvenajiem secinājumiem:

- **Nozare ļoti sadrumstalota un tajā pastāv ārkārtīgi sīva konkurence**
- **Darbojas 2 biznesa modeļi: «dzeltenie» un «baltie»**
- **Ēnu ekonomika ~80%**
- **Nodokļu režīms ir neefektīvs gan «dzeltenajiem», gan «baltajiem»**
- **Nozarē ir pārmērīgs administratīvais slogs**

Balstoties uz iegūtās informācijas, tika izstrādāti priekšlikumi nozares regulējumam, kas būtiski sakārtotu nozares darbību, mazinot administratīvo slodu un uzlabojot kontroles mehānismus.

Būtiskākie priekšlikumi:

- **Baltaiem taksometriem - sākot ar 2019.gada 1.jūliju platformas ietur un nomaksā valsts budžetā 7,5% nodokli no vadītāju ienākumiem (2020.gadā – 10%; 2021.gadā – 12,5%)**
- **Dzeltenajiem taksometriem - sākot ar 2019.gada 1.jūliju patentmaksa 250 EUR mēnesī par katru vadītāju (2020.g. 335 EUR; 2021.g. 420 EUR)**

Šāda risinājuma ietekme uz budžetu 2021.gadā sasniegta +7,315 MEUR.

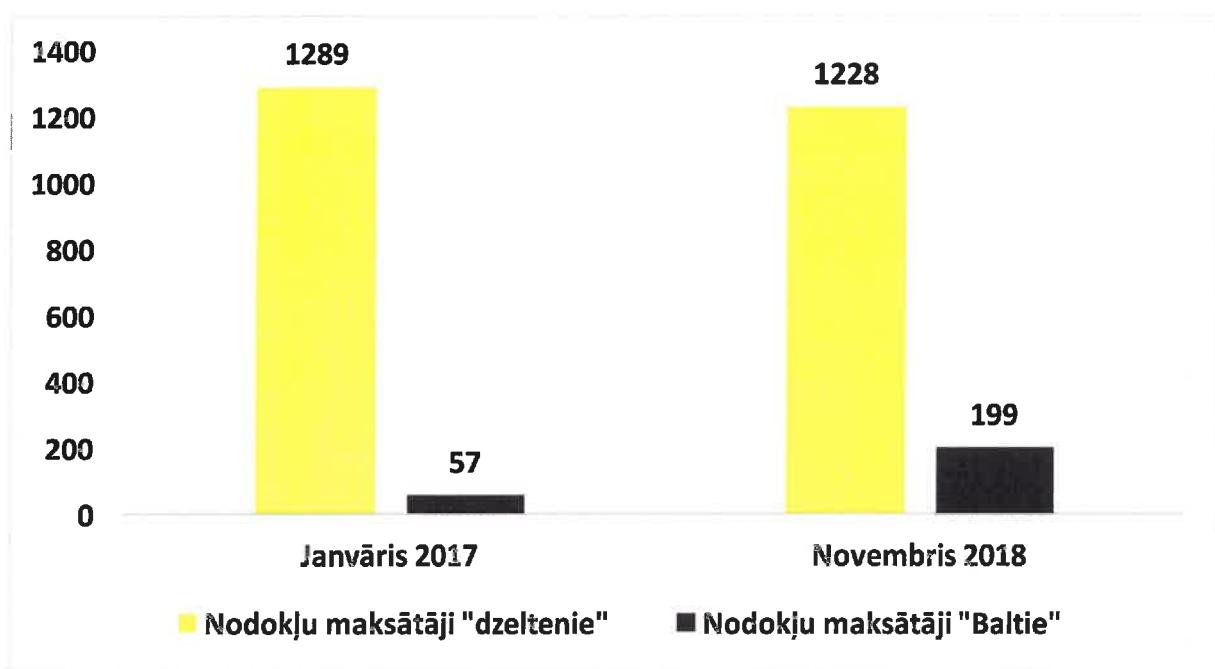
Pētījums tika prezentēts Finanšu ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Labklājības ministrijas, Satiksmes ministrijas, Autotransporta direkcijas, Valsts ieņēmumu dienesta un nozares uzņēmēju pārstāvjiem 28.11.2018.

Autori izsaka pateicību visiem uzņēmēju un valsts iestāžu pārstāvjiem, bez kuru sniegtās informācijas un viedokļiem nebūtu iespējams izstrādāt šo pētījumu.

Nozares šī brīža situācijas apraksts

1. Nodokļu maksātāju skaits

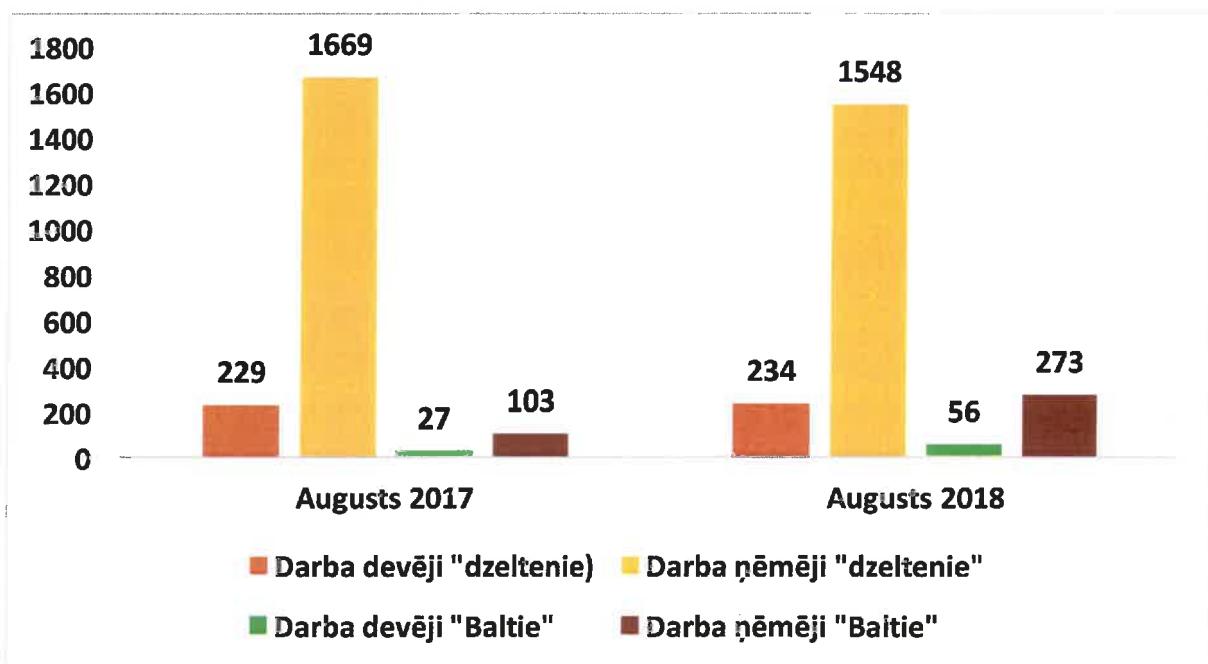
Saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta datiem, 84% nozares uzņēmēju darbojas dzelteno taksometru režīmā. Pēdējā gada laikā vērojama tendence dzelteno taksometru režīmā strādājošo uzņēmēju skaitam nedaudz samazināties, savukārt balto taksometru režīmā strādājošo uzņēmēju skaits ir gandrīz trīskāršojies pēdējā gada laikā.



Avots: Valsts ieņēmumu dienests

2. Darba devēju un darba ņēmēju skaits.

Līdzīga aina paveras vērtējot nozares darba devēju un darba ņēmēju skaitu. 81% darba devēju darbojas dzelteno taksometru režīmā un šajā režīmā darbojas arī 85% darba ņēmēju. Pēdējā gada laikā vērojams diezgan straujs gan darba devēju, gan darba ņēmēju skaita pieaugums balto taksometru režīmā, samazinoties darba ņēmēju skaitam dzelteno taksometru režīmā. Dzelteno taksometru darba devēju skaits ir pat nedaudz pieaudzis.



Avots: Valsts ieņēmumu dienests

3. Taksometru vadītāju skaits.

Saskaņā ar Autotransporta direkcijas vadītāju reģistra datiem, tajā ir reģistrēti 4365 vadītāji.

Valsts ieņēmumu dienesta reģistros taksometru nozarē ir reģistrētas 2435 darba vietas.

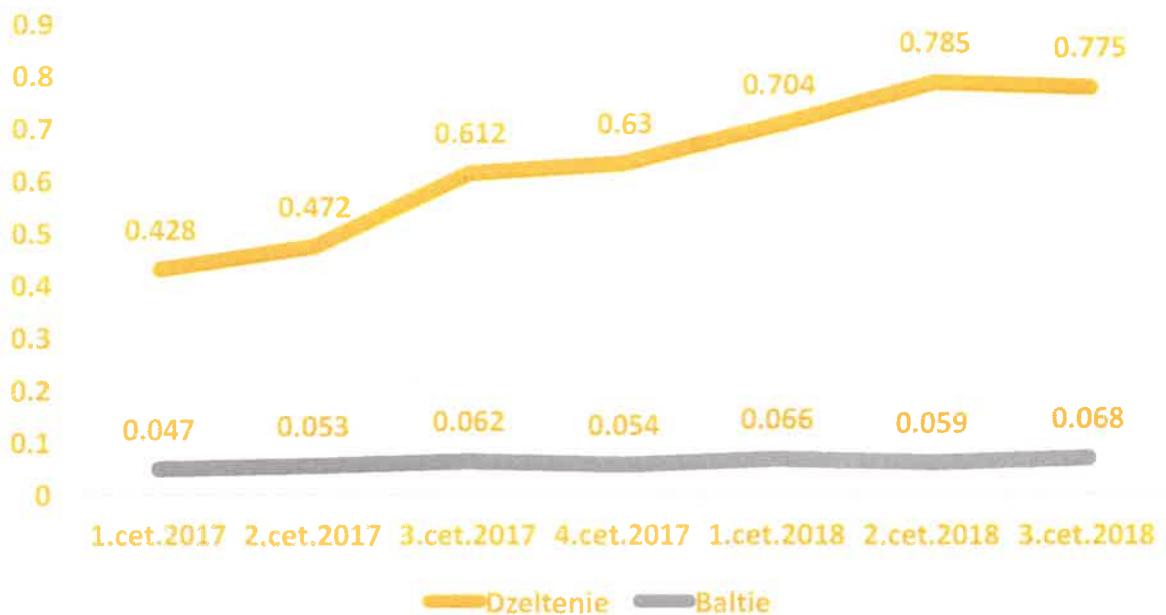
Vadītāju un reģistrēto darba vietu starpība veido 1930.

Autotransporta direkcija ir izsniegusi 264 licences baltajiem taksometriem un Valsts ieņēmumu dienestā baltajiem taksometriem reģistrētas 376 darba vietas. Tomēr atbilstoši nozares uzņēmēju novērtējumam, faktiski caur platformām strādā ap 850 reģistrēti (gan baltie, gan dzeltenie) un ap 1000 nereģistrēti taksometru vadītāji.

4. Nodokļu ieņēmumi.

Vērtējot Valsts ieņēmumu dienesta datus, secināms, ka baltie taksometri nomaksā mazāk kā 10% no kopējiem nodokļu ieņēmumiem. 2017.gadā vērojams straujš nodokļu ieņēmumu pieaugums, kas ir stabilizējies 2018.gadā. Prognozējams, ka Valsts ieņēmumu dienesta administrējamie ieņēmumi no taksometru nozares 2018.gadā būs ap 3 miljoniem eiro. Svarīgi pieminēt, ka kopējais nozares

uzņēmumu nodokļu parāds 2018.gada oktobrī sasniedza gandrīz 3 miljonus EUR (2,78 miljoni EUR dzeltenajiem taksometriem un 0,05 miljoni EUR baltajiem taksometriem).



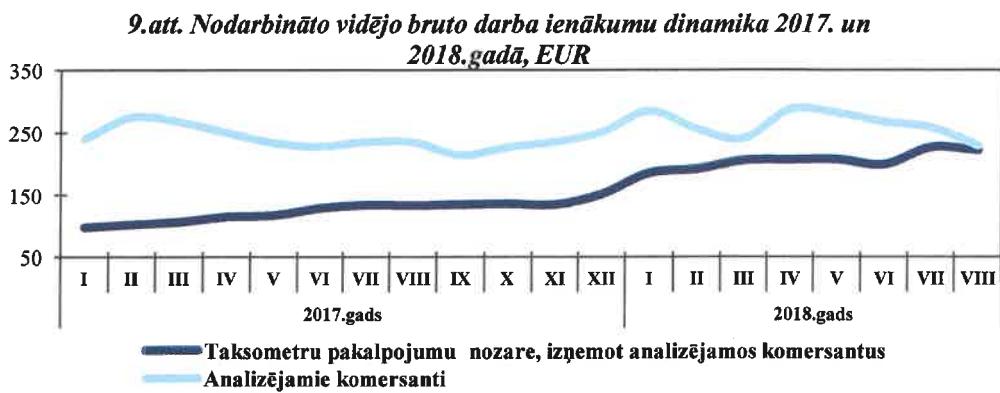
Avots: Valsts ieņēmumu dienests

5. Saimnieciskās darbības rezultāti.

Saskaņā ar nozares uzņēmumu Valsts ieņēmumu dienestam deklarētajiem datiem, 2017.gadā dzelteno taksometru uzņēmumu kopējie zaudējumi sasniedza 1,137 miljonus EUR un peļņa tika uzrādīta 0,321 miljonu EUR apmērā. Līdzīga situācija vērojama balto taksometru sadaļā – zaudējumi 2017.gadā norādīti 30,36 tūkst. EUR apmērā, kas ir par 23,11 tūkst. EUR jeb 4,1 reizi lielāki nekā peļņa.

6. Nodarbināto vidējie ienākumi.

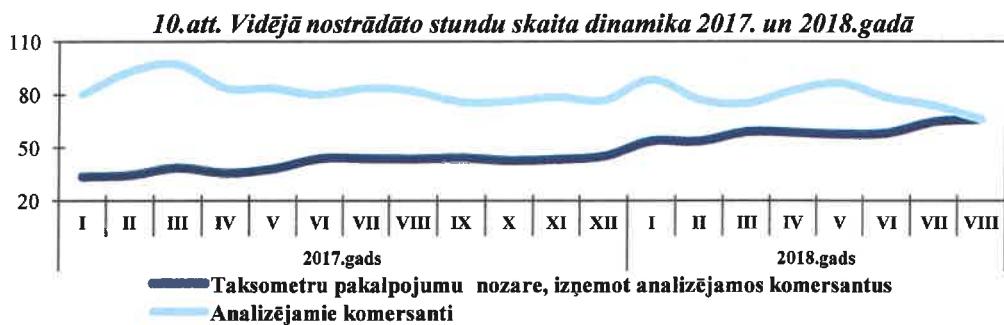
Dzelteno taksometru uzņēmēju nodarbināto vidējie darba ienākumi 2018.gada augustā bija 221 EUR, kas salīdzinot ar attiecīgo periodu pērn, ir par 66,6 % vairāk. Balto taksometru deklarētie vidējie nodarbināto ienākumi 2018.gada augustā bija 229 EUR un, salīdzinot ar 2017.gada augustu, tie ir nedaudz samazinājušies – par 2,3 %.



Avots: Valsts ieņēmumu dienests
Analizējamie komersanti – baltie taksometri

7. Vidēji nostrādātās stundas.

Pie dzelteno taksometru darba devējiem nodarbinātie darba īņemēji 2018.gada augustā vidēji strādāja 66 stundas un, salīdzinot ar 2017.gada janvāri, nostrādāto stundu skaits ir pieaudzis divas reizes. Savukārt darba īņemēji pie balto taksometru darba devējiem 2018.gada augustā vidēji strādāja 65 stundas.



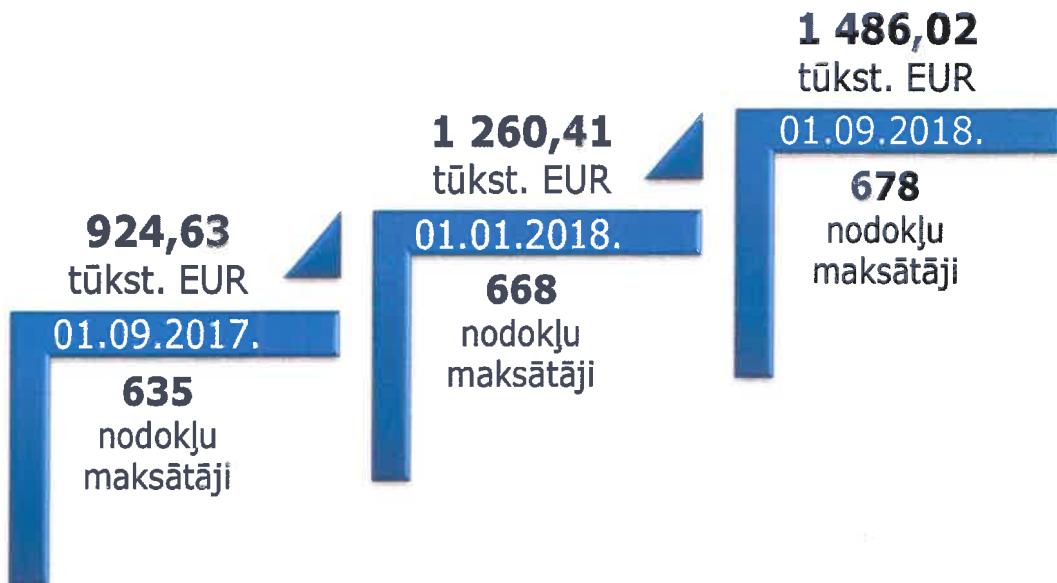
Avots: Valsts ieņēmumu dienests
Analizējamie komersanti – baltie taksometri

8. Valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu pārmaksa.

01.01.2017. stājās spēkā grozījumi likumā "Par valsts sociālo apdrošināšanu", nosakot dzelteno taksometru uzņēmējiem pienākumu maksāt valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu (VSAOI) avansu 130 EUR apmērā kalendāra mēnesī par katru vieglo taksometru (automašīnu). Praksē šī norma ir radījusi situāciju, ka veidojas VSAOI pārmaksa, jo darba devēji deklarētās algas nesasniedz šo VSAOI līmeni. Šobrīd šī pārmaksas veido jau 1,5 miljonus EUR.



Nodokļu maksātāju obligāto iemaksu avansa maksājumu par vieglo taksometru pārmaksa



5

Avots: Valsts ieņēmumu dienests

9. Ēnu ekonomikas apjoms nozarē.

Saskaņā ar Finanšu ministrijas 2017.gada aplēsēm nedeklarētie ieņēmumu un aplokšņu algu apmērs taksometru nozarē sasniedz 80% un tikai 18% taksometru uzrāda nobraukumus virs 200 kilometriem dienā.

VID algas nodokļu plāisas aprēķini ir optimistiskāki, bet arī tie liecina, ka taksometru nozarē nedeklarēto darba algas ienākumu īpatsvars ir 34.7%.

Biedrības BASE ekspertu intervijās gan valsts iestāžu, gan uzņēmēju pārstāvju minētais novērtējums par ēnu ekonomikas īpatsvaru vidēji svārstījās ap 80-85%.

Šo viedokli apstiprina arī starpība starp deklarētajiem un intervijās paustajiem vadītāju ienākumu līmeņiem, nostrādātajām stundām, nobrauktajiem kilometriem, reģistrēto vadītāju un darba vietu skaita atšķirības u.c .dati.

Komersantu deklarētie dati liecina par to, ka šī nozare ir ārkārtīgi nerentabla, lai gan tirgū vērojamā sīvā konkurence liecina par pretējo.

Līdz ar to pētījuma autori uzskata, ka ēnu ekonomikas apjoms taksometru nozarē ir vismaz 80%.

10. Secinājumi.

Nozare ir ļoti sadrumstalota, tajā ir salīdzinoši daudz spēlētāju, ko veicina prasība reģistrēt savu darbību Uzņēmumu reģistrā.

Pieejamā informācija liecina par to, ka nozarē ir ārkārtīgi sīva konkurences cīņa, kurā nereti tiek izmantoti nelikumīgi paņēmieni.

Tirgū darbojas divi biznesa modeļi: “dzeltenie” un “baltie”.

Baltie taksometri pamatā sadarbojas ar divām starptautiskajām platformām – TAXIFY un YANDEX. Turklat arī daudzi dzeltenie taksometri daļu pakalpojumu sniedz caur platformām.

Pakalpojumu sniedzēji var būt pilnīgi individuāli viena īpašnieka uzņēmumi vai arī organizēti lielākos uzņēmumos, kur vadītājiem ir vai nu darba attiecības vai arī nomas, franšīzes u.c. veida līgumattiecības ar uzņēmumu, kas nodrošina dispečerdienestu un automašīnas.

Ēnu ekonomikas apjoms nozarē sasniedz 80%.

Lai arī norma par 130 EUR avansa obligātās valsts sociālās apdrošināšanas iemaksām ir radījusi pozitīvu ietekmi uz nodokļu ieņēmumiem, ir skaidrs, ka esošais regulējums ir neefektīvs gan dzeltenajiem taksometriem, gan baltajiem taksometriem. Turklat minētā norma ir radījusi lielu valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu pārmaksu, jo tās ir sasaistītas ar automašīnu, nevis cilvēku, līdz ar to rada problēmas ar minēto iemaksu personificēšanu.

Arī taksometru skaitītāji nenodrošina pilnīgu ieņēmumu uzskaiti, jo tiek izmantotas dažādas metodes, lai manipulētu ar to rādījumiem (piemēram, piemērojot fiktīvas atlaides).

Savukārt, nozares uzņēmēji cieš no pārmērīgām birokrātiskām prasībām (reģistrācija tikai uzņēmumu reģistrā, daudzie licencēšanas apgabali u.c.)

Par baltajiem taksometriem šobrīd nav pieejama informācija par to apgrozījumu, jo platformas šādu informāciju nesniedz un paši vadītāji to sniedz nepilnīgi vai nesniedz vispār. Tā kā šobrīd tirgū darbojas ārvalstu platformas, valsts iestādēm ir ļoti ierobežotas iespējas tās uzraudzīt.

Lai arī valsts un pašvaldības nozares uzraudzībai velta ievērojamus resursus, kontroles mehānismi nav pietiekoši efektīvi, jo sankcijas pamatā tiek vērstas pret uzņēmumiem, kurus var viegli pārreģistrēt un darboties tālāk.

Šobrīd spēkā esošais normatīvais regulējums.

Šobrīd spēkā esoši normatīvie akti, kas regulē nozari:

- Autopārvadājumu likums
- Ceļu satiksmes likums
- 06.03.2018.MK noteikumi Nr.146 “Noteikumi par valsts nodevu par speciālās atļaujas (licences) izsniegšanu komercpārvadājumiem ar autotransportu”
- 06.03.2018.MK noteikumi Nr.147 “Kārtība, kādā veicami pasažieru komercpārvadājumi ar vieglo automobili” (*ar vieglo transportlīdzekli*)
- 06.03.2018.MK noteikumi Nr.148 “Prasības plānošanas reģiona un republikas pilsētas speciālās atļaujas (licences) saņemšanai un kārtība, kādā veicami pasažieru komercpārvadājumi ar taksometru” (*taksometriem*)
- 06.03.2018.MK noteikumi Nr.149 “Vadītāju reģistrācijas noteikumi pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru un vieglo automobili”
- 30.05.2017. MK noteikumi Nr. 295 “Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un kontroli uz ceļa”
- 30.11.2010. MK noteikumi Nr. 1080 “Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi”
- Likums Par valsts sociālo apdrošināšanu (*21.panta 10.daļa*)
- Likums “ Par mērījumu vienotību” (*6.panta 2.daļa- uz taksometriem*)
- Likums “Par atbilstības novērtēšanu” (*7.panta 1.daļa- uz taksometriem*)

Atbilstoši Autopārvadājumu likumam izšķir divu veidu pasažieru komercpārvadājumus:

- **Pasažieru komercpārvadājumi ar taksometru** (*dzeltenie taksometri*) - pakalpojums, kurā pasažieris, vienojoties ar pārvadātāju, tiek aizvests uz pasažiera norādīto vietu un **norēķini tiek veikti, ievērojot uzskaites ierīces fiksētos rādījumus**, kā arī pasažieru pārvadājuma pakalpojums, kuru piedāvā, pieprasī un apstiprina, izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumus, tai skaitā tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē (*lik. 1.panta 26.1*)
- **Pasažieru pārvadājums ar vieglo automobili** (*baltie taksometri*) - 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 apmaksa tiek veikta tikai bezskaidrā naudā (lik. 1.panta 26.2)

Lai nodarbotos ar pasažieru komercpārvadājumiem ar taksometru un vieglo automobili, nepieciešams nodrošināt sekojošas prasības (ar bold iekrāsots atšķirīgais):

N.P.K.	NOSACĪJUMI	DZELTENIE TAKSOMETRI	BALTIE TAKSOMETRI
1.	PĀRVADĀTĀJA JURIDISKĀ FORMA	Jebkura, jābūt reģistrētam UR	Jebkura, jābūt reģistrētam UR
2.	TRANSPORTLĪDZEKLIS	Pārvadātāja īpašumā vai turējumā	Pārvadātāja īpašumā vai turējumā
		M1 kategorijas	M1 kategorijas, bet ne vairāk kā ar četrām pasažieru sēdvietām
		Taksometra numura zīme	
		Taksometra pazišanās zīme	
		Gaismas kontrolsignāls	
		Taksometra skaitītājs	
		POS termināls	
		Novietota vizītkarte ar autovadītāja v. uzvārdu, fotogrāfiju utml.	
		Novietota Autotransporta direkcijas izsniegta apliecība, kas apliecinā konkrētā autovadītāja reģistrāciju taksometru vadītāju reģistrā	Novietota Autotransporta direkcijas izsniegta apliecība, kas apliecinā konkrētā autovadītāja reģistrāciju taksometru vadītāju reģistrā
		Uz abām priekšējām durvīm norādīts pārvadātāja nosaukums	

		Ārpusē uz transportlīdzekļa labās puses aizmugurējām durvīm tarifs	
			Aizliegts aprīkot ar vizuālajā pazīmēm, kas norādītu, ka ar šo transportlīdzekli tiek piedāvāts pārvadājumu pakalpojums
		Transportlīdzeklis izmantojams tikai pakalpojuma sniegšanai	Transportlīdzeklis izmantojams gan pakalpojuma sniegšanai, gan privātajām vajadzībām
		Ikgadējā tehniskā apskate veicama 1x sešos mēnešos	Ikgadējā tehniskā apskate veicama vispārējā kārtībā, parasti 1xgadā
3.	TAKSOMETRA VADĪTĀJA PRASĪBAS UN ATTIECĪBAS AR PĀRVADĀTĀJU	Darba tiesiskās attiecībās, izņemot, ja autovadītājs vienlaikus ir individuālais komersants	Darba tiesiskās attiecībās, izņemot, ja autovadītājs vienlaikus ir individuālais komersants
		Reģistrēts Autotransporta direkcijas uzturētajā taksometru vadītāju reģistrā	Reģistrēts Autotransporta direkcijas uzturētajā taksometru vadītāju reģistrā
		B transportlīdzekļu vadītāja kategorija vismaz 3 gadi	B transportlīdzekļu vadītāja kategorija vismaz 3 gadi
		Valsts valodas zināšanas ne mazāk kā B līmeņa 1.pakāpē	Valsts valodas zināšanas ne mazāk kā B līmeņa 1.pakāpē
		Vadītājam nav reģistrēts vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums	Vadītājam nav reģistrēts vadīšanas tiesību izmantošanas aizliegums

		Reģistrēto pārkāpumu uzskaites punktu skaits ir mazāks par 8	Reģistrēto pārkāpumu uzskaites punktu skaits ir mazāks par 8
		Vadītājs nav administratīvi sodīts par pasažieru pārvadāšanas noteikumu pārkāpšanu	Vadītājs nav administratīvi sodīts par pasažieru pārvadāšanas noteikumu pārkāpšanu
4.	SPECIĀLĀ ATĻAUJA(LICENCE)	Izsniedz pārvadātājam (komersantam)	Izsniedz pārvadātājam (komersantam)
		Izsniedz plānošanas reģioni(5) un republikas pilsētu pašvaldības(9)	Izsniedz Autotransporta direkcija
		Licence darbojas tikai noteiktajā teritorijā	Nav teritoriāla ierobežojuma
		Izsniedz uz četriem gadiem	Izsniedz uz četriem gadiem
		Jāsamaksā valsts nodeva (50 eur, par atkārtotu 8 eur)	Jāsamaksā valsts nodeva (50 eur, par atkārtotu 8 eur)
		Jāiesniedz iesniegums un paziņojums par pārvadājumu tarifiem	Jāiesniedz iesniegums
		Reģistrēts UR, nav pasludināts maksātnespējas process, neatrodas likvidācijas procesā, nav apturēta vai izbeigta saimnieciskā darbība	Reģistrēts UR, nav pasludināts maksātnespējas process, neatrodas likvidācijas procesā, nav apturēta vai izbeigta saimnieciskā darbība
		Nav nodokļu parādu (virs 150 eur)	Nav nodokļu parādu (virs 150 eur)
		Komersantam un tā likumiskajiem pārstāvjiem nav nenomaksāto administratīvo sodu ceļu satiksmē vai	Komersantam un tā likumiskajiem pārstāvjiem nav nenomaksāto administratīvo sodu ceļu satiksmē vai

		autopārvadājumu jomā (Sodu reģistrā)	autopārvadājumu jomā (Sodu reģistrā)
		Licences izsniedzējs pēdējā gada laikā nav pieņemis lēmumu par licences anulēšanu	
		Licencei noteikts termiņš	Licencei noteikts termiņš
5.	LICENCES KARTĪTE	Izsniedz katrai automašīnai	Izsniedz katrai automašīnai
		Izsniedz plānošanas reģioni(5) un republikas pilsētu pašvaldības(9)	Izsniedz Autotransporta direkcija
		Transportlīdzeklim jābūt reģistrētam pārvadātāja turējumā vai īpašumā, transportlīdzeklim cita persona nav reģistrēts kā turētājs	Transportlīdzeklim jābūt reģistrētam pārvadātāja turējumā vai īpašumā
		Transportlīdzeklis reģistrēts kā taksometrs	Transportlīdzeklis nav reģistrēts kā taksometrs
			Valsts tehniskajā apskatē fiksētais transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa vērtējums ir “0”vai “1”
		Ja transportlīdzeklis, kas aprīkots ar iekšdedzes dzinēju vai pēc savas konstrukcija ir aprīkots ar iekšdedzes dzinēju un kā mehānisku dzinēju izmanto energiju no transportlīdzeklī glabātas elektroenerģijas vai dzinējspēka	

		glabāšanas iekārtas noteikts maksimālais radīto oglekļa dioksīda izmešu maksimālais daudzums	
		Kartītes derīguma termiņš nepārsniedz licences termiņu, termiņu, uz kuru transportlīdzeklis nodots turējumā pārvadātājam, taksometram piešķirtās atļaujas piedalīties ceļu satiksmē derīguma termiņu un periodu, par kuru veikts valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu avansa maksājums	Kartītes derīguma termiņš nepārsniedz licences termiņu, termiņu, uz kuru transportlīdzeklis nodots turējumā pārvadātājam, piešķirtās atļaujas piedalīties ceļu satiksmē derīguma termiņu
6.	PĀRVADĀTĀJA NOLĪGŠANA	Taksometru stāvvietā	
		Apturot taksometru	
		Izmantojot sakaru līdzekļus, zvanot	
		Izmantojot tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē	Izmantojot tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē
7.	NORĒKINI PAR PAKALPOJUMU	Skaidrā un bezskaidrā naudā	Bezskaidrā naudā
8.	GRĀMATVEDĪBAS UZSKAITE	Atbilstoši izvēlētai uzņēmējdarbības formai un nodokļu režīmam	Atbilstoši izvēlētai uzņēmējdarbības formai un nodokļu režīmam
9.	VID SNIEGTĀS INFORMĀCIJAS APJOMS	Nodrošina piekļuvi datiem piecu gadu periodā veiktajiem komercpārvadājumiem, kas veikti,, izmantojot tīmekļvietni vai mobilo lietotni	Nodrošina piekļuvi datiem piecu gadu periodā veiktajiem komercpārvadājumiem, kas veikti,, izmantojot tīmekļvietni vai mobilo lietotni

	1x ceturksnī pārvadātājs sniedz informāciju VID par iepriekšējos trijos mēnešos veiktajiem pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti, izmantojot tikai elektronisko sakaru līdzekļus tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē, un par kuriem samaksa veikta tikai bezskaidra naudas apmērā:	1x ceturksnī pārvadātājs sniedz informāciju VID par iepriekšējos trijos mēnešos veiktajiem pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti, izmantojot tikai elektronisko sakaru līdzekļus tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē, un par kuriem samaksa veikta tikai bezskaidra naudas apmērā:
	Pārvadātāja nosaukums, reģistrācijas numurs	Pārvadātāja nosaukums, reģistrācijas numurs
	Autovadītāja v'., uzvārds, personas kods	Autovadītāja v'., uzvārds, personas kods
	Stundu skaits mēnesī, kad autovadītājs bijis tiešsaistes režīmā, t.i. gatavs saņemt, akceptēt, atteikt pasūtījumu un veicis pārvadājumu	Stundu skaits mēnesī, kad autovadītājs bijis tiešsaistes režīmā, t.i. gatavs saņemt, akceptēt, atteikt pasūtījumu un veicis pārvadājumu
	Katrā mēnesī braucienos izmantoto taksometru numuri	Katrā mēnesī braucienos izmantoto taksometru numuri
	Katrā mēnesī pasažieriem aprēķinātā summa par braucieniem	
		Pārvadātāja mēneša bruto ienākumi par veiktajiem pārvadājumu pakalpojumiem
	Katrā mēnesī pasažieru komercpārvadājumu piedāvātāja aprēķinātā atlīdzība (komisija)	Katrā mēnesī ieturētā vai iekasētā atlīdzība (komisija) par pārvadātāja veiktajiem

		par pārvadātāja veiktajiem braucieniem	pārvadājumu pakalpojumiem
10.	NODOKĻI	Atbilstoši izvēlētajam nodokļu režīmam	Atbilstoši izvēlētajam nodokļu režīmam
		Avansā pirms licences kartītes pieprasīšanas par katu automašīnu mēnesī jānomaksā 130 EUR valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas	

Citu valstu pieredze

1. Igaunija

Taksometriem nav īpašu nodokļu režīmu, tie maksā nodokļus parastā kārtībā.

Platformas sniedz informāciju Nodokļu administrācijai par vadītāju ienākumiem tikai tajos gadījumos, kad vadītāji tam ir brīvprātīgi piekrituši. Ja Platforma sniedz informāciju par vadītāja ienākumiem, tie tiek iekļauti viņa nodokļu deklarācijā automātiski un vadītājam to ir tikai jāapstiprina

Lai gan vērojama situācijas uzlabošanās, ēnu ekonomika vēl joprojām tiek lēsta 50% apmērā.

2. Lietuva

Lietuvā līdzīgi kā Latvijā darbojas gan «dzeltenie», gan «baltie» taksometri.

Šobrīd darbojas 8 mobilās aplikācijas: trīs starptautiskās: Taxify, Uber, Yandex un 5 Lietuvas vietējās.

Norēķini iespējami gan skaidrā naudā, gan bezskaidrā naudā.

Abos biznesa modeļos var strādāt arī fiziskās personas, kuras reģistrējušās nodokļu administrācijā.

Taksometru nozarē maksājamie nodokļi individuāliem saimnieciskās darbības veicējiem:

- Iedzīvotāju ienākuma nodoklis no peļņas: ja peļņa gadā līdz 20000 EUR, tad 5%, ja 20001-35000 EUR 5-15%(formula), virs 35001 EUR -15%
- Valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas: bāze 50% no peļņas - visiem 28.09%, bet iespēja brīvprātīgi iemaksāt pensijas fondā-30.09%
- veselības nodoklis: bāze 50% no peļņas, 9%

Ja darbojas uz darba tiesisko attiecību pamata, tad nodokļus maksā parastajā kārtībā.

Nākotnes plāni:

Lietuvas nodokļu administrācija strādā pie projekta, lai nodrošinātu taksometru skaitītāju tiešsaisti.

Tāpat likumdošanā tiek plānots ieviest pienākumu platformām sniegt informāciju par vadītāju ieņēmumiem un Nodokļu administrācijai tiesības bloķēt platformas.

3. Horvātija.

Nodokļu slogs (sociālās iemaksas + IIN) sastāda 25 – 35% no taksometru ieņēmumiem (atkarībā no tā vai tie ir pievienotās vērtības nodokļa maksātāji)

Vadītāji nedrīkst darboties kā fiziskas personas, tiem jābūt nodarbinātiem juridiskā personā.

Informācija par visiem ieņēmumiem tiešsaistē tiek nodota Nodokļu administrācijai.

Priekšlikumi.

Izstrādājot priekšlikumus risinājumiem vieglo pasažieru pārvadājumu nozarē ir svarīgi ņemt vērā atšķirīgos uzņēmējdarbības modeļus un to darbības īpatnības. Dzelteno taksometru gadījumā ir ļoti grūti iegūt patiesu priekšstatu par uzņēmēju ienākumiem, jo pastāv dažādi veidi, kā tiek apiets taksometru skaitītāju kontroles mehānisms. Pieļaujot, ka pilnveidojot skaitītāju tehniskās prasības ir kļuvis grūtāk ietekmēt to rādītājus, tomēr tiek izmantoti citi apiešanas veidi – atlaides pēc brauciena vai skaitītāja neieslēgšana vispār. Turklāt dzeltenajos taksometros ir iespējams norēķināties skaidrā nauda.

Baltie taksometri kā biznesa modelis atšķiras ar to, ka tajos norēķini ir atļauti tikai bezskaidrā naudā, izsaukumi tiek veikti platformā, kurā klients redz arī tarifu un apmaksas summu. Būtībā platforma nodrošina taksometra skaitītāja funkciju no klienta viedokļa. Turklāt visa informācija par ienākumiem un arī finanšu līdzekļi nonāk platformā. Balto taksometru modelis pēc būtības ir elastīgāks un dod lielākas iespējas tajās darboties nepilnu darba laiku, tai skaitā papildus pamatdarbam, izmantojot personisko automašīnu.

Līdz ar to šiem atšķirīgajiem uzņēmējdarbības modeļiem būtu veidojams atšķirīgs nodokļu regulējums, vienlaikus nodrošinot līdzvērtīgu nodokļu slogu, lai nodrošinātu godīgu konkurenci. Šādam regulējumam būtu jābūt vienkārši piemērojamam, samazinot administratīvo slogu un izvairīšanās iespējas.

Ņemot vērā to, ka nozarē šobrīd ēnu ekonomikas apjoms sastāda 80%, pēc autoru domām jauns regulējums būtu ieviešams pakāpeniski, dodot laiku nozares uzņēmējiem pārkārtoties un pielāgoties jaunajiem spēles noteikumiem.

Svarīgs aspekts veidojot nākotnes nodokļu regulējumu ir nepieciešamība nodrošināt labāku nozarē nodarbināto sociālās apdrošināšanas risku segumu. Līdz ar to nodoklim ir jāietver valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas un tām jābūt sasaistītām ar vadītāju.

Lai uzlabotu nozares uzraudzības efektivitāti, pēc autoru domām, būtu jāstiprina vadītāju atbildība, jo tieši viņi ir tie, kas sniedz pakalpojumu, iekasē samaksu, operē skaitītāju. Kā instruments šeit būtu izmantojams Autotransporta direkcijas vadītāju reģistrs, sasaistot to arī ar nodokļu nomaksu. No uzraudzības viedokļa tas ir vienkāršs veids, kā pārliecināties par nodokļu nomaksu un izslēgšana vai apturēšana uz laiku no reģistra būtu efektīva sankcija vadītājam. Vadītāju atbildības stiprināšana nozīmētu arī pāreju uz fizisko personu kā nodokļu maksātāju modeli, atsakoties no līdzšinējās juridisko formu dažādības (darba attiecības, individuālie komersanti, sabiedrības ar ierobežotu atbildību).

Pēc autoru domām būtu jāturpina arī visu atļauju un licenču centralizācija Autotransporta direkcijā tādējādi mazinot administratīvo slogu un pilnveidojot uzskaiti un uzraudzību.

1. Pieņēmumi.

Balstoties uz intervijās ievāktajiem datiem un veicot attiecīgus aprēķinus, autori izdarīja sekojošus pieņēmumus:

- Ieņēmumi uz pilna laika šoferi (pamatdarbs) mēnesī sastāda 2500-3000 EUR (skat.pielikumu nr.1);
- Izdevumi (degviela, automašīnas noma un uzturēšanas, licences, maksājumi dispečerdienestam vai platformai, nodokļi u.c.) veido 67% no ienākumiem, līdz ar to uz vienu šoferi tīrie ienākumi ir ap 1000 EUR mēnesī;
- Pielietojot +/- 20% svārstību robežu, tīrais ienākums uz vienu pilna laika šoferi mēnesī ir 800-1200 EUR.

2. Priekšlikumi Dzeltenajiem taksometriem

Sākot ar 2019.gada 1.jūliju ieviest patentmaksu 250 EUR mēnesī par katru vadītāju, to pakāpeniski katru gadu palielinot (2020g. 335 EUR; 2021.g. 420 EUR).

Ārpus Rīgas un Rīgas reģiona, Mārupes un Jūrmalas patentmaksu noteikt par 50% mazāku.

Patentmaksā iekļaut valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas, kas segtu plašākus sociālos apdrošināšanas riskus, un iedzīvotāju ienākuma nodokli.

Ieviešot patentmaksu, taksometru skaitītājiem pēc būtības zustu nodokļu iekasēšanas instrumenta nozīmes un tie būtu saglabājami patērētāju tiesību aizsardzībai.

3. Priekšlikumi Baltajiem taksometriem.

Ieviest platformu licencēšanu, kas nodrošinātu to uzraudzības iespējas.

Sākot ar 2019.gada 1.jūliju platformas ietur un nomaksā 7,5% nodokli no vadītāju ienākumiem (2020.gadā – 10%; 2021.gadā – 12,5%).

Platformas sniedz datus par vadītājiem un to ieņēmumiem Valsts ieņēmumu dienestam.

Platformas pārliecinās vai vadītājs ir reģistrēts vadītāju reģistrā un ievēro citas prasības.

Ja vadītājs strādā nelicencētā platformā, viņu izslēdz no Autotransporta direkcijas vadītāju reģistra.

Norēķini tikai bezskaidrā naudā.

Vadītāji nekādas citas darbības attiecībā uz nodokļu nomaksu vai deklarēšanu neveic, jo nodokļu par viņiem ietur un nomaksā platformas.

4. Priekšlikumu ietekme

Vadītājiem būs jāizvēlas viens no diviem uzņēmējdarbības modeļiem un tie drīkstēs darboties tikai kā fiziskas personas, saimnieciskās darbības veicēji (nebūs darba attiecību).

«Flotēm», dispečerdienestiem, auto nomām u.c. nodokļu režīms nemainīsies.

Tiks pastiprināta vadītāju atbildība un kontrole.

Vadītāji tiks labāk sociāli apdrošināti.

Prognozējams, ka vidējā termiņā šādas izmaiņas izraisīs tarifu pieaugumu.

Priekšlikumu ietekme uz budžetu (skat.pielikumu nr.2)

Šobrīd saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta datiem, kopā taksometru nozares uzņēmumi gadā nomaksā nodokļos 3,795 miljonus EUR (dzeltenie – 3,225; baltie – 0,57).

Prognozējamā ietekme no Dzeltenajiem taksometriem:

250 EUR un 125 EUR reģionos 07.2019. - 06.2020.: 6.05 M

335 EUR un 170 EUR reģionos 07.2020. - 06.2021.: 8.11 M

420 EUR un 210 EUR reģionos 07.2021. - 06.2022.: 10.16 M

Prognozējamā ietekme no Baltajiem taksometriem:

7.5% 07.2019. - 06.2020.: 0.57 M

10.0% 07.2020. - 06.2021.: 0.76 M

12.5% 07.2021. - 06.2022.: 0.95 M

Dzeltenie un baltie kopā:

07.2019. - 06.2020.: 6.62 M EUR

07.2020. - 06.2021.: 8.87 M EUR

07.2021. - 06.2022.: 11.11 M EUR

Ietekme uz valsts budžetu par periodu (papildus):

07.2019. - 06.2020.: 2.825 M EUR

07.2020. - 06.2021.: 5.075 M EUR

07.2021. - 06.2022.: 7.315 M EUR

Vērtējot ietekmi uz budžetu jāņem vērā administratīvās izmaksas ieviešot, bet tās noteikti būs daudz mazākas par pozitīvo fiskālo ietekmi.

Iesaistīto organizāciju viedokļi.

Pētījuma ietvaros ir notikušas 15 tikšanās ar nozīmīgākajiem nozares uzņēmējiem, kā arī Satiksmes ministriju, Finanšu ministriju, Ekonomikas ministriju, Labklājības ministriju, Valsts ieņēmumu dienestu, Autotransporta direkciju, Rīgas domes Kontroles dienestu un Rīgas pašvaldības policiju. Turklat ir saņemta arī virkne rakstisku viedokļu.

Kopumā gan valsts iestāžu pusē, gan uzņēmēju pusē ir vērojama ļoti liela ieinteresētība nozares sakārtošanā un godīgas konkurences nodrošināšanā.

Autoriem ir radies viedoklis, ka kopumā piedāvātais modelis tiek atbalstīts no nozares uzņēmēju puses. Tālākas diskusijas iespējams būs par konkrētām nodokļu likmēm un to ieviešanas termiņiem.

Arī vairākums uzrunāto valsts iestāžu uzskata, ka piedāvātie risinājumi ir atbalstāmi, lai gan domas dalās par labāko licencēšanas un uzraudzības modeli.

Juris Stinka

Ināra Pētersone

Arnis Sauka

Īss pamatojums pieņēmumam par taksometru ieņēmumiem

Ja pieņemam, ka vidēji šoferis dienā strādā 10 stundas (otras 10 stundas strādā otrs šoferis ar to pašu automašīnu - pēc interviju datiem, uz vienu automašīnu vidēji strādā 2-2.5 šoferi), 25 dienas mēnesī = 250 stundas.

Stundā vidējie ieņēmumi: 12 EUR (vidēji). 250 stundas x 12 EUR = **3000 EUR** mēnesī no šofera (vidēji).

No intervijām izriet, ka dzelteno numuru taksometriem ir divi galvenie modeļi:

1. Modelis, kurā pakalpojumus nodrošina algoti darbinieki.
2. Modelis, kas balstās uz mikrouzņēmumiem kā taksometru pakalpojumu nodrošinātājiem.

Pēc 1.modeja, taksometra šoferis nodod uzņēmumam ~75.0 EUR dienā. Šofera papildus ieņēmumi ir aptuveni vēl 75.0 EUR (informācija no intervijām). 150 EUR x 25 dienas = 3750 EUR mēnesī no šofera.

Ja rēķinam izejot no nobraukto kilometru skaita.

Vienā maiņā (10 stundas, sk. augstāk) šoferis nobrauc ap 200 km (rēķinot, ka vidējais ātrums pilsētā ir 25 km/h, ar stāvēšanu). 25 dienās x 200 km = 5000 km mēnesī. Uz diviem šoferiem = 10 000 km mēnesī (kas aptuveni sakrīt ar to, ko saka arī nozares pārstāvji). 10000 km mēnesī x 12 mēneši = 120 000 km ko viena mašīna (ar vidēji 2 šoferiem) nobrauc gadā.

No 200 km dienā nobrauktajiem km 100-120 ir par maksu. 10 braucieni par vidēji 14 EUR = 140 EUR. 140 EUR dienā x 25 dienas = 3500 EUR mēnesī ieņēmumi (kas ir konservatīvs aprēķins, jo dienas var būt vairāk mēnesī, un par maksu nobrauktie km/tarifs arī lielāks).

Ieņēmumi pie 10 stundas darba dienas, protams, ir samērā agresīvs aprēķins. Nemot vērā, ka ne visi taksometru šoferi strādā tik daudz stundu, varam pieņemt, ka vidēji ieņēmumi uz šoferi mēnesī ir 2500- 3000 EUR. Dzeltenajiem taksometriem tie ir lielāki nekā baltajiem numuriem (ieņēmumu proporcija 2:1.4), nemot vērā ka baltie numuri nevar nemt skaidru naudu un nevar nemt pasažierus no ielas (bez izsaukuma).

Aprēķinātie ieņēmumi

1. no patentmaksas pie jaunā modeļa: dzeltenie taksometri (EUR)

4365 (taksometru šoferi kopā) – 865 (aptuvenais taksometru šoferu aprēķins - tikai baltie numuri) = 3500 (šoferi, dzeltenie numuri). Šobrīd nozarē darbojas 264 baltie taksometri (statistika: reģistrētas mašīnas, kas brauc tikai kā baltie taksometri).

4365-3500 (dzelteno šoferu skaits) = 865 reģistrēti baltie numuri šoferi

+ aptuveni 1000 ir nereģistrētie baltie (aptuveni, nozares aplēses)

1865 kopā reāli baltie taksometri tirgū (šoferi)

Pieņemot, ka pieaugs tarifi, samazināsies taksometru skaits (sakārtosies tirgus)- izies 20% ārā. 3500 – 20% = **2800 (šoferi, dzeltenie numuri)**.

No 2800 aptuveni 80% strādā Rīga, Pierīga, Jūrmala = **2240 (šoferi, dzeltenie numuri)**

07.2019. - 06.2020.: 2240 x 250 EUR patents x 12 mēneši: 6.72 M

07.2020. - 06.2021.: 2240 x 335 EUR patents x 12 mēneši: 9.00 M

07.2021. - 06.2022.: 2240 x 420 EUR patents: 11.29 M

No 2800 aptuveni 20% strādā reģionos = **560 (šoferi, dzeltenie numuri)**

Patenta maksai piemērojam 50% likmi salīdzinājumā ar Rīgu, Pierīgu, Jūrmalu

07.2019. - 06.2020.: 560 x 125 EUR patents x 12 mēneši: 0.84 M

07.2020. - 06.2021.: 560 x 170 EUR patents x 12 mēneši: 1.14 M

07.2021. - 06.2022.: 560 x 210 EUR patents x 12 mēneši: 1.41 M

Summa:

07.2019. - 06.2020.: **6.72 M + 0.84 M = 7.56 M**

07.2020. - 06.2021.: **9.00 M + 1.14 M = 10.14 M**

07.2021. - 06.2022.: **11.29 M + 1.41 M = 12.70 M**

PIENĒMUMS: NO VISIEM KAS IR REGISTRĒTI, REĀLI STRĀDĀ 80%

07.2019. - 06.2020.: **7.56 M - 20% = 6.05 M**

07.2020. - 06.2021.: **10.14 M - 20% = 8.11 M**

07.2021. - 06.2022.: **12.70 M - 20% = 10.16 M**

2. Aprēķinātie ieņēmumi no % apgrozījuma pie jaunā modeļa: baltie numuri

Ieņēmumus baltajiem numuriem (kas strādā tikai kā baltie) rēķinam pēc pieņēmuma, ka proporcija braucienu skaitam ir 2:1.4 (dzeltenie vs baltajiem- skaidras naudas un 'rociņas' brauciena ietekme)

Proporcija cenai: vidējais brauciens ir ap 6 EUR (6 EUR x 1.4 braucieni stundā = 8.5 EUR, pret 14 EUR pieņemto vidējo dzeltenajiem)

Ja strādā kā baltais 250 stundas mēnesī (pilna laiks kā rēķinājām dzeltenajiem) x 8.5 EUR stundā= **2125.0 EUR.**

Bet pilnu laiku nestrādā daudzi, vidēji baltie takši strādā 40 stundas mēnesī. $40/250 \times 2125 = 340$ EUR (vidējie papildus ienākumi mēnesī ko cilvēks gūst no kopbraukšanas). Aprēķinam par pamatu tiek ņemts apkopojums par proporciju - stundas ko vidēji baltie taksometri brauc, kas saņemta no nozares.

1865 šoferi x 340 EUR (mēnesī) x 12 mēneši = **7.6 M** (nozares apgrozījums gadā, tikai baltie numuri)

--

07.2019. - 06.2020.: **7.5% no 7.6 M = 0.57 M**

07.2020. - 06.2021.: **10% no 7.6 M = 0.76 M**

07.2021. - 06.2022.: **12.5% no 7.6 M = 0.95 M**

Var gan pietiekoši droši prognozēt, ka apjoms gadā augtu par 20% (pāreja no dzeltenajiem kā arī jaunu dalībnieku pieslēgšanās). Līdz ar to reāli ieņēmumi varētu būt arī lielāki.