



## KONKURENCES PADOME

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1010 ♦ tālr. 67282865 ♦ fakss 67242141 ♦ e-pasts: konkurence@kp.gov.lv

### **Automobiļu apkopes un remonta tirgus uzraudzības noslēguma ziņojums**

Par izmaiņām mehānisko transportlīdzekļu  
remonta un tehnisko apkopju tirgos

#### **1. Ievads**

Konkurences padome veica automobiļu apkopes un remonta tirgus uzraudzību. Tās mērķi bija apzināt EK Regulas Nr.1400/2002 ieviešanas rezultātus, noskaidrot konkurences situāciju automobiļu remonta un apkopes tirgū, noteikt iespējamās konkurences traucējumus, kā arī novērtēt aizliegtas vienošanās Konkurences likuma 11. panta izpratnē pastāvēšanas iespējas attiecīgajā tirgū, novērtēt dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas Konkurences likuma 13. panta pirmās daļas izpratnē iespējamību.

Uzraudzības lietas ietvaros tika veikta nozares normatīvo aktu analīze un izvērtēta informācija no Centrālās statistikas pārvaldes, Uzņēmumu reģistra, automobiļu pilnvarotajiem izplatītājiem, pilnvarotajiem remontētājiem, neatkarīgajiem remonta servisiem un Latvijas auto rezerves daļu importētāju asociācijas, kā arī publiski pieejamā informācija.

#### **2. Normatīvais regulējums**

Tirgus uzraudzības veikšanas laikā spēkā bija Komisijas Regula (EK) Nr.1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē<sup>1</sup>, kuras mērķis bija nodrošināt normatīvi noregulētu prasību kopumu, godīgas un efektīvas konkurences nodrošināšanai autobūvē, mehānisko transporta līdzekļu un to rezerves daļu izplatīšanā, kā arī tehnisko apkopju un remonta jomā.

2010. gada 27. maijā Komisija pieņēmusi jaunu regulu, ar kuru tiek aizstāta EK Regula Nr.1400/2002 (zaudējusi spēku ar 2010. gada 1. jūniju) – „Komisijas regula (ES) Nr.461/2010 (2010. gada 27. maijs) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē”<sup>2</sup>.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas 2010. gada 27. maija regulas Nr. 461/2010 (turpmāk tekstā – Regula) 1. panta c) un e) punktos sniegtajām definīcijām:

- pilnvarotie automobiļu remontētāji ir mehānisko transporta līdzekļu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas mehānisko transporta līdzekļu piegādātāja izveidotā izplatīšanas sistēmā;

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R1400:EN:NOT>

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:LV:PDF>

- neatkarīgie automobiļu remontētāji ir mehānisko transporta līdzekļu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu sniedzēji, kuri nestrādā to mehānisko transporta līdzekļu piegādātāja izplatīšanas sistēmā, kuru remontu un tehnisko apkopi viņi veic, kā arī pilnvarotie remontētāji konkrēta piegādātāja izplatīšanas sistēmā, ja tie veic tādu mehānisko transportlīdzekļu remonta vai tehniskās apkopes pakalpojumu, attiecībā uz ko viņi nav piegādātāja izplatīšanas sistēmas dalībnieki.

Šīs Regulā lietotās definīcijas neatšķiras no iepriekšējā Eiropas Komisijas regulā Nr. 1400/2002 lietotajām definīcijām.

Lai arī regulas Nr. 1400/2002 darbības spēks beidzās 2010. gada 1. jūnijā, saskaņā ar jaunās Regulas 2. panta noteikumiem attiecībā uz jaunu auto pirkšanu, pārdošanu un tālākpārdošanu līdz 2013. gada 31. maijam joprojām spēkā būs Regulā Nr. 1400/2002 paredzētie atbrīvojumi.

Attiecībā uz tehnisko apkopju un remonta tirgiem norādāms uz šādām būtiskākajām izmaiņām, kas iezīmētas arī Regulas Nr. 461/2010 preambulā:

1. Turpmāk Regulas (ES) 330/2010 3. panta 1. punktā noteiktais 30 % tirgus daļas sliekšnis attiecināms<sup>3</sup> arī uz Regulas Nr. 1400/2002 atbrīvotajām vienošanām.
2. Grupālais atbrīvojums neattiecas uz vertikālām vienošanām, kas ierobežo to rezerves daļu pārdošanu, ko transportlīdzekļa ražotāja selektīvas izplatīšanas sistēmas dalībnieki pārdod neatkarīgiem remontētājiem, kuri tās izmanto remonta un tehniskās apkopes pakalpojumiem (Regulas 5. panta a) apakšpunkts). Bez šādām rezerves daļām neatkarīgie remontētāji nespētu efektīvi konkurēt ar pilnvarotiem remontētājiem, jo viņi nevarētu nodrošināt patērētājiem labas kvalitātes pakalpojumus, kas sekmē mehānisko transportlīdzekļu drošu un uzticamu darbību.
3. Lai nodrošinātu efektīvu konkurenci remonta un tehniskās apkopes tirgos un ļautu remontētājiem piedāvāt galalietotājiem konkurētspējīgus remonta pakalpojumus, Regula paredz, ka grupālo atbrīvojumu nedrīkst piemērot vertikālām vienošanām, kuras satur ierobežojumus (par kuriem ir vienojušies rezerves daļu, remonta instrumentu, diagnostikas vai cita aprīkojuma piegādātājs un mehānisko transportlīdzekļu ražotājs) piegādātāja spējai pārdot minētās preces pilnvarotiem vai neatkarīgiem izplatītājiem, vai pilnvarotiem vai neatkarīgiem remontētājiem, vai galalietotājiem (Regulas 5. panta b) apakšpunkts). Šis noteikums ir īpaši būtisks, jo garantē vienlīdzīgu iespēju gan pilnvarotajiem gan neatkarīgajiem servisiem vienlīdzīgas tiesības iegūt, saņemt, iegādāties visu nepieciešamo tehnisko informāciju, aprīkojumu un rezerves daļas no auto ražotājiem, lai pilnvērtīgi varētu sniegt auto remonta un apkopes pakalpojumus.
4. Lai ļautu pilnvarotiem un neatkarīgiem remontētājiem un galalietotājiem identificēt mehāniskā transportlīdzekļa komplektējošo daļu vai rezerves daļu ražotāju un izvēlēties starp alternatīvām rezerves daļām, grupālo atbrīvojumu neattiecinā uz vertikālām vienošanām, ar kurām mehānisko transportlīdzekļu ražotājs ierobežo komplektējošo daļu vai oriģinālo rezerves daļu ražotāja iespējas efektīvi un viegli pamanāmi novietot savas preču zīmes vai logotipus uz minētajām daļām (Regulas 5. panta c) apakšpunkts).

Tādējādi jaunās Regulas mērķis ir palielināt konkurenci remonta un tehniskās apkopes tirgos, atvieglojot pieeju ražotāja tehniskajai informācijai, kas nepieciešama remontētājiem, kā arī

<sup>3</sup> Tirgus daļas kritērijs nozīmē to, ka „automātisko” atbrīvojumu no konkurences tiesībās paredzētā vienošanās aizlieguma saskaņā ar Regulas noteikumiem piemēro, ar nosacījumu, ka piegādātāja tirgus daļa konkrētajā tirgū, kurā tas pārdod līguma preces vai pakalpojumus, nepārsniedz 30 %, un pircēja tirgus daļa konkrētajā tirgū, kurā tas pērk līguma preces vai pakalpojumus, nepārsniedz 30 %, un attiecīgā vienošanās neparedz tādas konkurences ierobežojumus, kas tieši aizliegti saskaņā ar Regulas noteikumiem.

atvieglojot alternatīvu rezerves daļu lietošanas iespējas. Vēl noteiktāk, salīdzinājumā ar iepriekšējo regulu Nr. 1400/2002, tiek ierobežotas situācijas, kad ražotāji, ļaunprātīgi izmantojot automobiļa garantijas esamības faktu, „uzspiež” patērētājam automašīnu labošanu tikai autorizētos servisos, kā arī remontam, kas nav par ražotāja līdzekļiem veikts garantijas remonts, izmantot ražotāju piegādātas rezerves daļas.

### **3. Konkrētais tirgus**

#### **1) Garantijas remonts**

Mehānisko transportlīdzekļu ražotājs pilnvarotajam remontētājam var uzlikt pienākumu, veicot garantijas remontu, bezmaksas apkalpošanu un mehānisko transportlīdzekļu atsaukšanas darbus, izmantot ražotāja piegādātās oriģinālās rezerves daļas<sup>4</sup>.

Ražotājs ir garantijas remonta pakalpojuma pircējs, bet klients (patērētājs) ir pakalpojuma saņēmējs, kuram ir būtiska pakalpojuma kvalitāte un pēc iespējas tuvāka pakalpojuma saņemšanas vieta. No piedāvājuma puses garantijas remontu, kas tiek veikts par ražotāja līdzekļiem, pamatā veic tikai pilnvarotie remontētāji.

Līdz ar to par konkrētās preces tirgu ir atzīstams garantijas remonta pakalpojums katrai automobiļa markai atsevišķi.

Nosakot konkrēto ģeogrāfisko tirgu, jāņem vērā, cik pilnvaroto remontētāju (vai neatkarīgo servisu, kuriem ir šādas tiesības) ir attiecīgai automašīnu markai Latvijā un kur tie ģeogrāfiski izvietoti. Taču jāņem vērā arī, ka pakalpojumu apmaksā preces (automašīnas) ražotājs, ka jāapkalpo jebkurš klients, kam ir attiecīgās markas garantija, un pilnvarojums darbojas visā pilnvaroto izplatītāju tīklā, aptverot Latviju. Tādējādi ģeogrāfiskais tirgus ir definējams visā ģeogrāfiskajā telpā, kuru noklāj attiecīgā ražotāja pilnvaroto remontētāju tīkls un tas var būt plašāks par Latvijas teritoriju, lai gan praksē patērētājs, visticamāk, izvēlēsies to pakalpojuma sniedzēju, kas atrodas vistuvāk tā dzīvesvietai.

Par šķērslī ienākšanai tirgū atzīstamas augstās izmaksas, kas saistītas ar datu bāzu, programmatūru, inventāra iegādi. Diagnostikas apguve nav tikai programmas iegāde, tas ir plašs, komplekss un finansiāli ļoti apjomīgs ilgtermiņa ieguldījums, kas var ietvert arī dažādus periodiskus finansiālus izdevumus, piemēram, servisa darbinieku apmācību. Jaunu tirgus dalībnieku ienākšana var tikt apgrūtināta, ja ražotājs vai tā pilnvarotais izplatītājs nevēlas palielināt pilnvaroto remontētāju skaitu.

Tā kā patērētāji nav gatavi tālu braukt, lai salabotu savas automašīnas, Komisija uzskata, ka piekļuvi pilnvaroto remontētāju tīklam ir svarīgi nodrošināt visiem uzņēmumiem, kas atbilst noteiktiem kvalitātes kritērijiem. Savukārt pretendentu kvantitatīvas atlases izmantošana, visticamāk, nozīmētu to, ka nolīgumi, kuri ietvertu šāda veida ierobežojumus, visticamāk, ietilpst Līguma 101. panta 1. punkta piemērošanas jomā.

#### **2) Tehniskās apkopes un remontdarbi, ko nesedz garantija, garantijas perioda laikā**

Automobiļa īpašniekam garantijas laikā ir jāveic regulāras un obligātas mehāniskā transportlīdzekļa tehniskās apkopes, kā to paredz attiecīgā ražotāja garantijas noteikumi, citādi var tikt zaudēta garantija. Tāpat garantijas laikā var būt veicamas citu detaļu nomaiņas, remontdarbi, kurus nesedz garantija, bet, tos neveicot, garantija var tikt zaudēta, tāpēc nav pamatoti nodalīt tehniskās apkopes no kopējiem remontdarbiem. Vienlaikus norādāms, ka, ņemot vērā citus apstākļus, konkrētās preces tirgus var tikt definēts arī šaurāk.

---

<sup>4</sup> Turpat 39.punkts.

Konkrētā prece ir tehniskā apkope, kas ietver tādus pakalpojumus kā eļļas maiņa, eļļas filtru maiņa, bremžu kļuču nomainīšana un citi pakalpojumi, kā arī remontdarbi, kas tiek veikti garantijas perioda laikā, bet par klienta finanšu līdzekļiem. Klientam ir tiesības izvēlēties pilnvaroto remontētāju vai neatkarīgo remontētāju, kurš var sniegt atbilstošas kvalitātes pakalpojumus. Attiecīgi konkurenti var būt gan pilnvarotie remontētāji, gan neatkarīgie remontētāji.

Remontiem, kas tiek veikti garantijas perioda laikā, bet par klienta līdzekļiem, ir jābūt atbilstošas kvalitātes remontdarbiem, lai netiktu zaudēta garantija.

Jauno mehānisko transporta līdzekļu ražotāji nosaka kvalitātes kritērijus viņu tīklā strādājošiem pilnvarotiem remontētājiem, visi tirgus dalībnieki, kas atbilst šiem kritērijiem, var pievienoties tīklam. Ražotājam, kurš nosaka kvalitātes kritērijus tā pilnvaroto remontētāju tīklam, ir jāpiemēro vienādi kritēriji attiecībā pret visiem remontētājiem.

Rezerves daļu ražotāji var pārdot rezerves daļas tieši pēcpārdošanas tirgū, un pilnvarotie remontētāji var iegādāties kvalitatīvas detaļas no brīvi izvēlēta piegādātāja, tostarp neatkarīgajiem detaļu vairumtirgotājiem. Tādējādi, izmantojot šādas detaļas, kā arī veicot transportlīdzekļa apkalpošanu neatkarīgā autoservisā, netiks ietekmēta ražotāja garantija.

Neatkarīgam servisam ir tiesības iegādāties ražotājrūpnīcas tehnisko informāciju, iekārtas, instrumentus un veikt personāla apmācību. Ražotājam vai tā pilnvarotajam izplatītājam jānodrošina piekļuve tehniskajai informācijai, jāsniedz pēc neatkarīgā remontētāja pieprasījuma, bez nepamatotas kavēšanās, informācija jāsniedz izmantojamā formā, un pieprasītā samaksa nedrīkstētu atturēt no pieejas šai informācijai tādā mērā, ka netiek ņemts vērā apjoms, kādā to izmanto neatkarīgie tirgus dalībnieki<sup>5</sup>. Tehniskajai informācijai ir jābūt pieejamai par saprātīgu samaksu un pa daļām. Ražotājam ir jānodrošina neatkarīgajiem servisiem pieeja tehniskajai informācijai tādā kvalitātē un formā, kā tā ir pieejama pilnvarotajiem remontētājiem<sup>6</sup>.

**Jāatzīmē, ka gala patērētājam nav jāzaudē transportlīdzekļa ražotāja sniegtās garantijas tiesības tikai tā iemesla dēļ, ka standarta apkopi vai remontdarbu ir veicis neatkarīgs serviss, tomēr, ja neatkarīgā servisa nepareizs remonts ir bojājumu cēlonis, garantija var tikt zaudēta un neatkarīgais serviss, kas šos darbus izpildījis, ir civiltiesiski atbildīgs par radītajiem zaudējumiem.**

Neatkarīgie remontētāji rada būtisku konkurences spiedienu, jo to uzņēmējdarbības modelis un saistītās darbības izmaksas atšķiras no modeļiem un izmaksām pilnvarotajos tīklos. Turklāt pretēji pilnvarotajiem remontētājiem, kas lielākoties izmanto automobiļu ražotāju marku rezerves daļas, neatkarīgās remontdarbnīcas biežāk izmanto citas markas, tādējādi ļaujot mehāniskā transportlīdzekļa īpašniekam izvēlēties starp konkurējošām rezerves daļām.<sup>7</sup>

Ir tehniskās apkopes vai remontdarbi, kuru veikšanai nepieciešama specifiska tehniskā informācija, bet ir tādi, kurus var veikt bez specifiskas informācijas iegūšanas. Attiecīgo tirgu nav pamata sadalīt pa automobiļu markām, jo viens un tas pats serviss spēj apkalpot vairāku marku automašīnas.

No pieprasījuma puses, klients var izvēlēties veikt tehnisko apkopi un remontdarbus vai nu pie pilnvarotā remontētāja, vai pie kāda no neatkarīgajiem remontētājiem. Remonta un tehniskās

---

<sup>5</sup> Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu, un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu (2010/C 138/05) 67.punkts.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:LV:PDF>

<sup>6</sup> Turpat, 65.punkts.

<sup>7</sup> Turpat, 58.punkts.

apkopes izmaksas kopā veido proporcionāli lielu daļu no patērētāju izdevumiem par mehāniskajiem transportlīdzekļiem<sup>8</sup>, līdz ar to nozīmīga loma ir pakalpojumu cenai un kvalitātei.

Saskaņā ar Regulu mehānisko transportlīdzekļu ražotājs var prasīt pilnvarotajiem remontētājiem savā izplatīšanas sistēmā izmantot tikai tās rezerves daļas, kas atbilst to komplektējošo daļu kvalitātei, kas tika izmantotas konkrēta mehāniskā transportlīdzekļa montāžā. Līdz ar to remontdarbu un tehniskās apkopes cenas pie pilnvarotajiem remontētājiem ir atkarīgas no oriģinālo rezerves daļu cenām, jo rezerves daļu izmaksas veido procentuāli lielu daļu no vidusmēra remonta kopējām izmaksām.

Savukārt, ja klients izvēlās remontdarbus vai tehnisko apkopi veikt pie neatkarīgā remontētāja, pakalpojumiem ir jābūt atbilstošas kvalitātes, lai klients nezaudētu garantiju. Lai rezerves daļas tiktu uzskatītas par „līdzvērtīgas kvalitātes”, tām jābūt pietiekami augstas kvalitātes, lai to izmantošana neapdraudētu attiecīgā pilnvarotā tīkla reputāciju<sup>9</sup>.

Kā Konkurences padome konstatēja 2009. gada 27. jūnija lēmumā Nr. E02-21<sup>10</sup>, lielākoties autoservisi sniedz plaša klāsta pakalpojumus. Kā arī autoservisiem, kas specializējušies kāda konkrēta remonta pakalpojumu sniegšanā, teorētiski būtu samērā viegli pārorientēties uz citu autoservisa pakalpojumu sniegšanu (lai gan tas prasa papildu ieguldījumus gan aprīkojumā, gan papildu tehniskās zināšanas). Līdz ar to atsevišķi remontdarbu pakalpojumi no piedāvājuma puses būtu aizstājami ar citiem autoservisu sniegtajiem pakalpojumiem.

Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus norāda uz tirgus dalībnieku ģeogrāfisko izvietojumu, tas ir, teritoriju, kurā attiecīgie tirgus dalībnieki ir iesaistīti konkurencē par preču piegādi vai pakalpojumu sniegšanu. Ģeogrāfisko tirgu var definēt šaurāk kā Latviju, jo gala patērētājs izvēlēties remontētāju, kurš atrodas tuvāk viņa darba vai dzīves vietai.

Ģeogrāfisko tirgu (aktīvāk tirgū ienākot neatkarīgajiem servisiem) varētu noteikt reģionu vai pilsētu līmenī, jo šāds pakalpojums varētu kļūt pieejamāks patērētājam tuvāk tā dzīves vai darba vietai, kas ir būtisks pakalpojuma izvēles kritērijs. Šobrīd ģeogrāfiskā tirgus definīcija var tikt atstāta atvērta.

Pilnvarotajiem servisiem nav nekādu šķēršļu darboties šajā tirgū, jo tiem ir gan nepieciešamā informācija, gan aprīkojums, gan personāls. Savukārt neatkarīgajiem servisiem šķēršļus ienākšanai tirgū rada samērā augstās izmaksas, kas saistītas ar datu bāzu, programmatūru un inventāra iegādi, kā arī servisa darbinieku apmācība.

Šķēršļus neatkarīgo servisu ienākšanai tirgū netieši rada arī agrāk pastāvējusī situācija (pirms regulu EK 1400/2002 un Nr. 461/2010 pieņemšanas), kad automobiļu īpašnieki tehniskās apkopes veica tikai pilnvarotajos servisos, uzskatot, ka pretējā gadījumā zaudēs garantiju.

### **3) Remonts un tehniskās apkopes pēc garantijas perioda**

Konkrētā prece ir remonta un tehniskā apkopes pakalpojumi, kas neatkarīgi no to kvalitātes vairs neietekmē garantiju. Klients var izvēlēties tos veikt jebkurā servisā, kurā nodrošina attiecīgās markas transporta līdzekļa remontu, un patērētājs to uzskata par sev atbilstošu kvalitātes un cenas ziņā. Tirgus dalībnieki ir visi mehānisko transporta līdzekļu remonta darbu veicēji, kas nodrošina attiecīgās auto markas remontu.

<sup>8</sup> Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu, un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu (2010/C 138/05) 15.punkts.

<sup>9</sup> Turpat, 20.punkts.

<sup>10</sup> [http://www.kp.gov.lv/uploaded\\_files/2009/VE02-21\\_2706.pdf](http://www.kp.gov.lv/uploaded_files/2009/VE02-21_2706.pdf) 4.lpp.

Mehāniskajam transportlīdzeklim kļūstot vecākam, daudz aktuālāks ir remontdarbu pakalpojumus. No pieprasījuma viedokļa, gala patērētājs meklēs iespējas remontēt savu automašīnu pēc iespējas lētāk. Automašīnu viņš nogādās (ja automobilis ir pārvietojams bez evakuatora) tuvākajā servisā, kas spēs piedāvāt attiecīgo pakalpojumu par zemāku cenu. Iespējams, tiks izvēlēts serviss, kurš atrodas tālāk, ja tiks piedāvāts kāds īpašs pakalpojums (piemēram, lietošanā tiek piešķirta automašīna, kamēr tiek labota klienta mašīna, u.tml.).

Remonts un tehniskā apkope pēc garantijas periodā vairs nav saistīta ar ražotāja dotās sākotnējās garantijas saglabāšanu. Līdz ar to arī prasības pret šiem pakalpojumiem, to biežums varētu atšķirties. Tas, savukārt, norāda, ka arī tirgus dalībnieku, kas spētu sniegt šo pakalpojumu, skaits paplašinās. Turklāt jāņem vērā, ka Latvijā aizvien ir samērā veca autobāze. Attiecīgi automobiļu pat pēc garantijas laika (relatīvi jaunu automašīnu, t.sk. ar sarežģītu uzbūvi) skaits nepārsniedz relatīvi vecu automobiļu skaitu, kurām remontdarbu kvalitātes prasības un motivācija ieguldīt lielus finanšu līdzekļus ir ievērojami zemāka.<sup>11</sup>

No piedāvājuma puses, salīdzinot apkopes/remonta pakalpojumu sniegšanu garantijas laikā ar pēcgarantijas apkopes un remonta pakalpojumu, jāsecina, ka, ņemot vērā zemākas ienākšanas barjeras, pakalpojuma sniedzēji pēdējā tirgū ir vairāk un to ģeogrāfiskais izvietojums Latvijas teritorijas ietvaros plašāks un pieejamība patērētājiem daudz lielāka.

Tāpat Konkurences padome 2009. gada 27. jūnija lēmumā Nr. E02-21<sup>12</sup> ir konstatējusi, ka lielākā daļa patērētāju izvēlas saņemt pakalpojumu savas dzīves vietas vai darba vietas tuvumā – administratīvajā teritorijā vai tās apkārtnē, kas saistās ar patērēto laiku (jo tālāk no dzīvesvietas vai darba vietas, jo ilgāks patērētais laiks) un papildu finanšu resursiem (jo tālāk no dzīvesvietas vai darba vietas, papildu izdevumi saistīti ar nokļūšanu līdz pakalpojumu sniedzējam). Ņemot vērā iepriekš minēto, ģeogrāfiskais tirgus ir katras pilsētas un rajonu administratīvās robežas, taču var būt arī plašāks, jo remontdarbi ir dažādi ar dažādu sarežģītības pakāpi, un pastāv iespēja, ka atsevišķus remontdarbus nav iespējams veikt attiecīgajā administratīvajā teritorijā.

Salīdzinot ar garantijas remonta pakalpojumu tirgiem un tehniskās apkopes, remontdarbu garantijas periodā tirgiem, izmaksas ienākšanai tirgū ir daudz mazākas.

## **Kopsavilkums**

Saskaņā ar Konkurences likuma 1.panta 4.punktu konkrētie tirgi definējami kā:

1. automobiļu garantijas remonts garantijas periodā katrai automobiļu markai atsevišķi Latvijas teritorijā;
2. automobiļu tehniskā apkope un remonts, kas neietilpst garantijā garantijas perioda laikā (ģeogrāfisko tirgu atstājot atvērtu);
3. automobiļu tehniskā apkope un remonts pēc garantijas periodā katras pilsētas vai rajona ietvaros (ģeogrāfisko tirgu atstājot atvērtu).

---

<sup>11</sup> Reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 2010.gada 1.aprīli 1111573 (<http://www.csdd.lv/?pageID=1098888074>), CSDD pirmoreiz reģistrēto jauno vieglo transportlīdzekļu skaits 2010.gadā 1080 (<http://www.csdd.lv/?pageID=1099052096>), 2009.g. – 3745; 2008.gadā – 19192; 2007.gadā – 32497 (<http://www.lpa.lv/?p=910&lang=294>). Garantijas laika un pēc garantijas laika transportlīdzekļu īpatsvars ir **56514** pret **1055059**

<sup>12</sup> [http://www.kp.gov.lv/uploaded\\_files/2009/VE02-21\\_2706.pdf](http://www.kp.gov.lv/uploaded_files/2009/VE02-21_2706.pdf)

## **4. Konkurences stāvokļa novērtējums**

### **4.1. Vispārējā situācija**

Saskaņā ar jaunās Regulas ieviestajām izmaiņām ražotāji vai pilnvarotie izplatītāji, izvēloties pilnvarotos remontētājus, drīkst izmantot kvalitatīvos kritērijus. Kvantitatīvo kritēriju izmantošana var tikt atzīta kā konkurenci traucējoša. Tomēr jāsecina, ka daudzu marku automobiļus izplata tikai viens pilnvarotais izplatītājs un attiecīgajai markai ir tikai viens pilnvarotais remontētājs Latvijas teritorijā, un, ņemot vērā ievērojamās izmaksas, kas nepieciešamas, lai kļūtu par kādas mehānisko transportlīdzekļu markas pilnvaroto remontētāju, un šī brīža ekonomisko situāciju valstī, nav sagaidāms, ka pilnvaroto remontētāju skaits būtiski palielināsies. Tā kā ražotājam ir tiesības izvēlēties remontētājus, kuri veiks automobiļu remontu par ražotāja līdzekļiem, konkurence garantijas remontu tirgū ir visai nosacīta.

Attiecībā uz remontdarbiem, kas neietilpst garantijā un tehniskajām apkopēm, tad, ņemot vērā šībrīža ekonomisko situāciju valstī, pilnvarotie remontētāji ir spiesti piedāvāt papildu pakalpojumus, lai piesaistītu jaunus klientus. Izšķirošs faktors ir cena un sniegtā pakalpojuma kvalitāte. Daļa tirgus dalībnieku ir noslēguši sadarbības līgumus ar neatkarīgajiem servisiem. Sadarbības līgums ir par pieeju tehniskajai informācijai un oriģinālajām rezerves daļām. Līdz ar to palielinās attiecīgā pakalpojuma sniedzēju skaits. Ņemot vērā tirgus dalībnieku sniegtos viedokļus, konkurences situācija (uz pētījuma laiku) tirgū nav bijusi pietiekami brīva. Tirgus nav piesātināts un pilnvarotie remontētāji neizjūt nopietnu konkurences spiedienu no neatkarīgo remontētāju puses.

Tirgus dalībnieku skaits tehniskajām apkopēm un remonta pakalpojumiem pēc garantijas perioda ir ļoti liels. Arī pilnvarotie remontētāji sāk paplašināt savus piedāvājumus, piedāvājot atlaides, eļļas maiņas par brīvu, u.tml. Tāpat remontētāju cenrāžos ir novērojams, ka vecākām automašīnām ir zemāka normstundu izmaksa un bieži tiek izmantotas detaļas nevis ar autoražotāja, bet ar rezerves daļu ražotāja zīmolu. Līdz ar to secināms, ka šis tirgus darbojas konkurence apstākļos.

### **4.2. Līgumiskie ierobežojumi**

Automobiļu izplatītāju līgumi nesatur ierobežojumus remontēt mehāniskos transportlīdzekļu pie neatkarīgajiem remontētājiem. Tomēr daži pilnvarotie izplatītāji Konkurences padomei ir norādījuši, ka garantija nav spēkā, ja automašīnas remonts vai tehniskā apkope nav veikta automašīnas izgatavotāja autorizētā servisa centrā.

Iepazīstoties ar autoražotāju garantijas noteikumiem, secināms, ka diezgan daudziem izplatītājiem automašīnu garantijas noteikumos ietverts nosacījums veikt tehniskās apkopes pie pilnvarotajiem remontētājiem, kā arī par tām ir izdarīti attiecīgi ieraksti Tehniskās apkopes grāmatīņās.

Neviens no aptaujātajiem izplatītājiem un remontētājiem neatzina, ka viņu praksē būtu bijis gadījums, kad klientam ir atteikts garantijas remonts tikai tāpēc, ka kāda no tehniskajām apkopēm ir veikta pie neatkarīgajiem remontētājiem. Jāatzīmē, ka nav iespējams veikt objektīvus secinājumus par to, vai klienti ir izvēlējušies veikt tehniskās apkopes pakalpojumus pilnvarotajos servisos tādēļ, ka baidījušies zaudēt garantiju, vai tādēļ, ka pilnvaroto servisu piedāvātā cena spēj konkurēt ar neatkarīgo servisu piedāvājumu. Arī fakts, ka patērētāji nezina savas tiesības, apgrūtina neatkarīgo servisu ienākšanu tirgū. Automobilis ir tehniski sarežģīta ierīce ar vairākām savstarpēji saistītām sistēmām. Kļūme vienā sistēmā var radīt kļūmi citā. Rezultātā patērētājs var tikt iesaistīts sarežģītā pierādīšanas procesā, noskaidrojot, vai kāda konkrēta problēma ir radusies ražotāja vainas dēļ, vai neatkarīgā remontētāja nekvalitatīva darba

dēļ. Ne katrs automobiļa īpašnieks varētu justies pietiekami kompetents iesaistīties šādā strīdā. Lai arī jebkurš remontētājs, kurš sniedz pakalpojumu tirgū, ir atbildīgs par sava pakalpojuma kvalitāti, finanšu risks attiecībā uz jaunu automobili ir pietiekami liels.

Konkurences padome uzsver, ka ražotājrūpnīcas pārstāvis (attiecīgas markas dīleris Latvijā) nevar klientam atteikt ražotājrūpnīcas garantiju, ja tehniskā apkope vai remonts veikts neatkarīga servisā. Ražotāja garantiju uz attiecīgo automašīnas detaļu var atteikt tikai tad, ja defekts ir radies remontētāja vainas dēļ, vai izmantota neatbilstošas kvalitātes rezerves daļas (papildu pamatnostādņu 69. punkts).

## **5. Secinājumi**

Vērojama nepietiekama konkurences starp neatkarīgajiem servisiem un pilnvarotajiem servisiem tehniskās apkopes un remontdarbu tirgū automašīnas garantijas laikā.

Konkurences apstākļi automašīnas pēc garantijas tirgū visa veida pakalpojumiem ir vērtējami kā pietiekami sīvi un tirgus dalībnieku skaits tajā ir ļoti liels.