

Auto Asociācijas viedoklis par Konkurences padomes 2014.gada 14.jūlija lēmumu lietā Nr. 2637/13/03.04.-01/3 „Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu biedrības „Auto Asociācija” darbībās”, turpmāk – „KP lēmums”.

Viedokli sniedz Auto Asociācijas (AA) viceprezidents Ingus Rūtiņš.

Asociācija: Neizprotama atsevišķu valsts iestāžu attieksme pret ēnu ekonomikas un negodīgas konkurences mazināšanu auto remonta nozarē

„KP lēmumā konstatējusi, ka Auto Asociācija (AA) apspriežot un/vai vienojoties ar Latvijas Līzinga devēju asociāciju (LLDA) par būtiskiem līzinga darījumu noteikumiem, konkrēti, ka operatīvā līzinga gadījumā tehniskās apkopes un remontu jāveic attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos, ir pārkāpusi Konkurences likumā noteikto vienošanās aizliegumu. KP ir norādījusi, ka AA pārkāpums izpaudies apstākļi, ka AA biedri – jaunu auto tirdzniecības pārstāvji, ir savstarpēji panākuši vienotu izpratni un apspriedušies par komerciālajiem noteikumiem, kas būtu lemjami katram tirgus dalībniekam individuāli.

KP lēmumā arī norādījusi, ka prasība par jaunu automobiļu remontu un apkopi veikšanu vienīgi attiecīgo automobiļu marku pārstāvju servisos ir pretrunā ES Regulai, turpmāk – „regula”, kurā noteikts aizliegums jaunu auto tirgotājiem noteikt prasību patērētājam griezties tikai autorizētos servisos automobiļa garantijas periodā.

Runājot par automobiļa operatīvā līzinga (nomas) būtību, jāuzsver, ka operatīvā nomas līguma darbības laikā visus riskus, kas saistīti ar nomāto automobili, ir uzņēmies automobiļa pārdevējs, t.sk., atpirkuma cenas risku, kā arī, to ka automobīlis operatīvās nomas līguma termiņa beigās joprojām būs atbilstošs ražotāja konstruktīvajām prasībām, ekspluatācijā drošs un atbilstošs tā dabiskajam nolietojumam. Ja operatīvās nomas līguma termiņa beigās pārdevējs konstatē, ka automobīlis vairs neatbilst automobiļa ražotāja noteiktajiem standartiem, nav drošs ekspluatācijā un ar saglabātu preces vērtību, pārdevējs vērs šo izdevumu piedziņu pret nomnieku, kas bieži vien ir fiziska persona. Šādi izdevumi var sasniegt vairākus tūkstošus un tos vairs neapmaksās apdrošināšana. Tādējādi automobiļa nomnieks jeb patērētājs nonāk neapskaužamā situācijā un kļūst par tās kļūnieku.

AA pilnībā piekrīt KP secinājumam, ka prasība par jaunu automašīnu remontu un apkopi veikšanu vienīgi attiecīgo automašīnu marku pārstāvju servisos ir pretrunā regulai. KP rakstiski 2011.gadā AA ir norādījusi, ka regulā sniegtās autorizētā un neatkarīgā servisa definīcijas ir ļoti vispārīgas, kas rada problēmas to piemērošanai dzīvē, kā arī KP Automobiļu apkopes un remonta tirgus uzraudzības noslēguma ziņojumā *Par izmaiņām mehānisko transportlīdzekļu remonta un tehnisko apkopi veikšanu 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”.*

AA vairākkārt ir centusies pievērst ne tikai KP uzmanību, bet arī publiski paudusi viedokli, ka Latvijas neatkarīgie automobiļu remontētāji negodīgas konkurences ceļā, izmantojot normatīvā regulējuma un uzraudzības mehānisma trūkumus nozarē, sniedz

nekvalitatīvus un nedrošus pakalpojumus, tādejādi maldinot patērētājus, ka tiek sniegts „līdzvērtīgas” kvalitātes pakalpojums pilnvarotā remontētāja sniegtajam pakalpojumam. Atbilstoši regulai (un atbilstoši KP paustajai iepriekšējam viedoklim) Latvijas neatkarīgajiem remontētājiem ir jābūt „atbilstošas kvalitātes”, lai klientam nebūtu nesamērīgs risks zaudēt automobiļa garantiju, t.i., ir jābūt legāli iegūtiem un regulāri atjauninātiem remonta katalogiem, diagnostikai, programmatūrai, ir jābūt atbilstošiem remonta instrumentiem un inventāram, regulārām servisa darbinieku apmācībām u.tml.

AA uzsver, ka Latvijā regulas izpratnē neatkarīgie remontētāji nav visi tie remontētāji, kas nav pilnvaroti remontētāji, Latvijā regulas izpratnē neatkarīgie remontētāji vispār nav, lai cik absurdi tas neizklausītos - pirātiski iegūtas un neatjauninātas programmatūras, totāls apmācību trūkums, neesoši speciālie instrumenti un nemaz jau nerunājot par remonta tehnoloģiju ignorēšanu un masveida nodokļu nemaksāšanu.

AA par vienu no savas darbības svarīgākajiem mērķiem jau vairākus gadus izvirzījusi auto pārdošanas un auto remonta nozares valstiska regulējuma jeb licencēšanas ieviešanu, kas paredz normatīvā līmenī noteikt auto tirdzniecības un remonta uzņēmējdarbības un piedāvāto preču un pakalpojumu kvalitātes standartus, tādejādi vienlaicīgi strauji samazinot nozarē plašo ēnu ekonomikas tīklu. Taču likumdevēja dzirdīgās ausis pašlaik mūsu ideja nav sasniegusi. AA vairākkārt ir norādījusi uz mūsu kaimiņvalsts Igaunijas piemēru, kurā automobiļu tirdzniecības un servisu nozare ir ieguvusi regulējumu un kontroles mehānismu. Igaunijā auto nozares regulējums ir pārskatāms un šobrīd jau līdzinās attīstītām Eiropas Ziemeļvalstīm.

Vislielākie ieguvēji no nozares regulējuma būtu tieši klienti, t.i., ikviens auto braucējs. Tieši gala patērētājs gūtu pilnīgu pārliecību par iegādātās preces - automobiļa, kas, starp citu, ir paaugstinātas bīstamības avots, un/ vai pakalpojuma atbilstošu un pārbaudāmu kvalitāti. Diemžēl šobrīd ne lietotu auto pircējs, ne neatkarīgā servisa klients nevar būt pārliecināts, ka ir nopircis tieši tādu preci vai pakalpojumu, kā sākotnēji cerēts.

Auto Asociācija vēlas skaidri uzsvērt, ka tā nekad nav iestājusies par konkurences mazināšanu vai atsevišķu tirgus dalībnieku interešu pārstāvēšanu. Mēs vienmēr esam runājuši un darbojušies to tirgus dalībnieku vārdā, kuri attīsta atbildīgu un godīgu uzņēmējdarbību, veicina Latvijas tautsaimniecības izaugsmi, ievēro nozares profesionālos un ētiskos standartus un sniedz kvalitatīvu un drošu pakalpojumu.

Latvijā par vienu no valsts galvenajām prioritātēm vairāku gadu garumā ir pasludināta ēnu ekonomikas apkarošana. Ir tikai uzslavējama Valsts ieņēmumu dienesta ieinteresētība, pievērsties pelēkās ekonomikas un nelegālās nodarbinātības mazināšanai auto remonta nozarē. Tomēr diezgan pārsteidzoša ir atsevišķu valsts iestāžu norobežošanās no kopējā nozares sociāli ekonomiskā un arī tiesiskā konteksta, kas ļauj izdarīt secinājumu, ka mūsu valstī labā roka joprojām nezina, ko dara kreisā.

Lai auto nozares tirdzniecības un remonta nozares kritisko situāciju risinātu pēc iespējas ātrāk un kvalitatīvāk, publiski vērsamies gan pie Ekonomikas ministra Vjačeslava Dombrovska kunga, gan arī pie Ministru Kabineta vadītājas Laimdotas Straujumas kundzes ar lūgumu kopīgi meklēt ceļus kā valsts un nevalstiskās organizācijas turpmāk efektīvāk sadarbotos gan ēnu ekonomikas mazināšanā, kā arī kvalitātes standartu ieviešanā mūsu pārstāvētajā nozarē. Auto Asociācija joprojām cer, ka aktīvs valsts iestāžu atbalsts ļaus mums situāciju strauji uzlabot un pietuvināt nozari sevi cenošas Rietumeiropas valsts līmenim.”