



## KP izbrīna atbalsts konkurences ierobežojumiem automašīnu tehniskā stāvokļa kontroles tirgū

Publicēts: 24.07.2018.

[Jaunami](#)

Konkurences padomi (KP) pārsteidz, ka Latvijā, kur vairāk nekā 25 gadus darbojas brīvā tirgus ekonomika, ir akceptējams VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) monopolstāvoklis un konkurences ierobežošana, tās četrām kapitālsabiedrībām nosakot ekskluzīvas darbības teritorijas un automātisku līgumu pagarināšanu, kas var būt par pamatu Eiropas Savienības (ES) konkurences tiesību pārkāpuma konstatēšanai.

Esošā tehnikā stāvokļa kontroles sistēma satur ne tikai ierobežojumus konkurencei, bet rada arī kaitējumu patērētājiem, tādējādi KP uzskata, ka būtiski ir paskaidrot sabiedrībā publiski paustos izteikumus par pakalpojuma cenu, kā arī minējumus par drošības pasliktināšanos un korupcijas draudiem.

Faktiskās cenas rada maldīgu priekšstatu

Vienkāršota faktisko cenu salīdzināšana viena gada griezumā, neņemot vērā ekonomisko kontekstu, maldina patērētājus par patieso pakalpojuma dārdzību ilgtermiņā.

Latvijas patērētājiem izmaksas par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroli ir vienas no augstākajām ES. Pie šādiem secinājumiem KP nonāca, pielietojot metodoloģiju, kas tiek plaši izmantota ekonomiskajos pētījumos, kurus veic tādas organizācijas kā Eurostat, ESAO (Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija jeb tulk. no angl. val. OECD) vai Pasaules Banka. Arī Eiropas Savienības Tiesa ir apstiprinājusi, ka identiska pakalpojuma tarifu salīdzināšanai dažādās dalībvalstīs, kurās labklājības līmenis atšķiras, ir noteikti jāņem vērā pirktspējas paritāte.

Izmaksas būtiski ietekmē arī tehniskās apskates periodiskums. Ja kādā valstī tehniskā apskate ir jāveic retāk, patērētāja ieguvums ilgtermiņā var būt ievērojami lielāks. Igaunijā tehniskā apskate jāveic ceturtajā gadā pēc automašīnas pirmreizējās reģistrācijas, bet otrā, trešā un ceturta – attiecīgi automašīnas sestajā, astotajā un desmitajā gadā, vēlāk – katru gadu. Tajā pašā laikā Latvijā jaunai mašīnai pirmā un otrā automašīnas tehniskā apskate jāveic otrajā un ceturtajā gadā, pēc tam – katru gadu. Ilgtermiņā tas pats pakalpojums iedzīvotājiem Latvijā izmaksā dārgāk. Tādēļ, lai salīdzinātu patērētāja izmaksas, KP aprēķināja tās piecu, desmit un 15 gadu ciklā.

Kā redzams grafikā, tad vienas no zemākajām izmaksām ir Dānijā, kur tirgus ir atvērts konkurencei. Skaļais Zviedrijas piemērs, kad 2010. gadā pēc tirgus atvēršanas paaugstinājās cenas, rāda, ņemot vērā iedzīvotāju pirktspēju un pakalpojuma veikšanas biežumu, pakalpojums iedzīvotājam Zviedrijā desmit gadu periodā izmaksā mazāk nekā iedzīvotājam Latvijā. Attiecīgi piecu gadu periodā Latvijā ir septiņās augstākās izmaksas, desmit gadu periodā - ceturtais augstākās, bet 15 gados - trešās augstākās.

Drošība atkarīga no efektīvas valsts uzraudzības

KP ieskatā publiski paustie viedokļi, ka tirgus atvēršana mazinās drošību uz ceļiem, ir atbildīgo iestāžu minējumi, kas nav balstīti faktos, un tā ir izvairīšanās no atbildības. ES dalībvalstu pieredze un ES Tiesas prakse apstiprina, ka drošība uz ceļiem nav atkarīga no tirgus modeļa, bet tā ir atkarīga no efektīva valsts uzraudzības mehānisma ieviešanas. Tāpat KP uzskata, ka publiskajā telpā izskanējušie viedokļi par pieaugošajiem krāpšanas draudiem, ja tehniskā stāvokļa kontroli uzticēs veikt autoservisiem, ir spekulatīvi.

Pirmkārt, būtiski atzīmēt, ka tie servisi, kas vēlētos sniegt arī tehniskās stāvokļa kontroles pakalpojumu, būtu akreditējami, izvīzot no valsts puses objektīvas un vienlīdzīgas prasības. Tādējādi biedēšana ar to, ka šajā tirgū sāks darboties jebkurš autoserviss un tādēļ tiks apdraudēta satiksmes drošība, ir absolūti nepamatota.

Otrkārt, automašīnas tehniskā stāvokļa kontrole vienreiz gadā ir tikai neliela daļa no pasākumu klāsta, kas ietver ceļu satiksmes drošības nodrošināšanu. Nenoliedzami, ka arī pie esošā kontroles modeļa nav izslēgti būtiski ceļu satiksmes drošības pārkāpumi un citu personu apdraudējums, vadītājam ekspluatējot tehniskās apskates uzlīmi saņēmušu automašīnu ar neatbilstošām riepām, nedegošām tuvām gaismām un citiem defektiem. Tādējādi valstij arī pēc tirgus atvēršanas konkurencei ir jāveic regulāras, preventīvas pārbaudes uz ceļiem, kontrolējot automašīnu atbilstību noteiktām tehniskām prasībām.

Treškārt, svarīga ir arī autovadītāja atbildība un adekvātas sankcijas no valsts puses, ja tiek ekspluatēts pašam un citiem bīstams ceļu satiksmes transportlīdzeklis.

Ceturtkārt, lai mazinātu interešu konflikta riskus un patērētāju bažas par pakalpojuma kvalitāti, ir jādome par efektīvākiem risinājumiem, piemēram, ir jāierobežo autoservisa iespēja remontēt un veikt tehniskā stāvokļa kontroli vienai un tai pašai automašīnai. Tāpat patērētājiem ir jābūt pieejamai pilnīgai informācijai par pakalpojumiem, cenām un citu klientu sniegtām atsauksmēm tiešsaistē. Taču viennozīmīgi, lai atturētu no krāpšanas, liela nozīme ir atbildīgo iestāžu kontrolei un potenciālajiem sodu apmēriem, tajā skaitā iespējai zaudēt akreditāciju.

Tādējādi negodprātīgu rīcību ir iespējams novērst ar citiem tiesiskiem līdzekļiem, nevis ierobežojot konkurenci tirgū. Valstij ir iespēja būvēt tādu tehniskās apskates sistēmu, kas stimulē tajā iesaistītos dalībniekus rīkoties godprātīgi.

Vai publisks iepirkums nodrošinās konkurenci tirgū?

Satiksmes ministrija (SM) drīz pēc KP publiskotās tirgus uzraudzības nāca klajā ar paziņojumu, ka CSDD no 2020. gada vairs neveiks automašīnu tehniskā stāvokļa kontroles funkciju, bet tikai uzraudzību, un saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem no 2023. gada tehniskās kontroles veicējus izvēlēsies konkursā, izsludinot publisko iepirkumu. Tomēr KP nav guvusi pārliecību, ka tas novērsīs esošos konkurences kropļojumus tirgū.

KP, iepazīstoties ar SM izstrādātajiem jaunajiem Ministru kabineta noteikumiem, secina, ka tajos nav ietverts izvērsti skaidrojums, kā šis modelis darbosies, vai joprojām netiks ierobežota brīva konkurence un kādi ir iemesli sistēmas maiņas ilgajam termiņam līdz 2023. gadam.

KP atgādina, ka uzraudzības secinājumi norāda uz būtiskiem konkurences kropļojumiem – fiksētu cenu un ierobežotu tirgus dalībnieku skaitu –, kā arī kaitējumu patērētājiem, jo tiem nav iespēja izvēlēties pieejamāko, kvalitātes un cenas ziņā labāko pakalpojuma sniedzēju. Tādējādi KP sagaida, ka SM, balstoties uz KP konstatēto, ne vēlāk kā līdz šā gada 1. oktobrim izstrādās atbilstošu rīcības un pasākumu plānu, kas novērsīs ierobežojumus konkurencei.

KP aicina rīcības plānu sagatavot rūpīgi un atbildīgi, jo, saglabājot konkurences ierobežojumus, KP ir pamats uzsākt pārkāpuma lietu par LESD 102. panta – dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas – pārkāpumu CSDD darbībā.

<https://www.kp.gov.lv/lv/jaunums/kp-izbrina-atbalsts-konkurences-ierobejojumiem-automasinu-tehniska-stavokla-kontroles-tirgu-0>