



Konkurences padome

Konkurences ierobežojumi transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates jomā

Tirgus uzraudzības noslēguma ziņojums

Rīga

2018

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	4
1. TEHNISKĀ APSKATE EIROPAS SAVIENĪBĀ	6
1.1. Nozares regulējums	6
1.2. Eiropas Savienības valstu prakse	7
2. TEHNISKĀS APSKATES TIRGUS LATVIJĀ	12
2.1. Vēsturiskā attīstība	12
2.2. Konkrētais tirgus	13
2.3. Tirgus dalībnieki un pakalpojuma pieejamība	15
2.4. Tirgū iekļūšanas barjeras	26
2.5. Pakalpojuma cenas	30
3. TIRGUS ATVĒRŠANA KONKURENCEI	45
4. SECINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI	56
PIELIKUMI	62

Lietoto saīsinājumu skaidrojums

KP – Konkurences padome

KL – Konkurences likums

EK – Eiropas Komisija

ES – Eiropas Savienība

EST – Eiropas Savienības Tiesa

Direktīva – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES "Par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu"¹

HHI - Herfindāla-Hiršmana indekss. Raksturo "tirgus varas" sadalījumu starp visiem dotā tirgus subjektiem

SM – Satiksmes ministrija

CSDD – VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (reģ.nr. 40003345734)

AUTEKO – SIA "AUTEKO & TUV LATVIJA" (reģ.nr.40003201762)

VENTTESTS – SIA "VENTTESTS" (reģ.nr.40003425118)

AUTESTS – SIA "AUTESTS" (reģ.nr.40003425353)

SCANTEST – SIA "SCANTEST" (reģ.nr.40003348247)

VK – Latvijas Republikas Valsts kontrole

MK 466 - 29.04.2004. Ministru kabineta noteikumi Nr.466 "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem"

MK 1000 – 24.09.2013. Ministru kabineta noteikumi Nr.1000 "*Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādis*"

OCTA - Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana

Vadlinijas – Satiksmes Ministrijas "*Vadlinijas transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas attīstībai*" (27.09.2011. rīkojums Nr.01-03/175)

Akreditācijas Nolikums – "*Par nolikumu par juridisko personu akreditāciju transportlīdzekļu tehniskās kontroles veikšanai*" (VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" 22.07.2011. rīkojums Nr.11-3/33)

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) - Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija

LESD – Līgums par Eiropas Savienības darbību

CSP – Centrālā statistikas pārvalde

¹ Skatīt <https://goo.gl/LUQnE5> (aplūkots 27.02.2018).

IEVADS

- 1 Viens no KP uzdevumiem ir pastiprināti uzraudzīt nozares, kuras būtiski ietekmē patērētāju labklājību, tai skaitā veicot tirgu uzraudzību. Tirgus uzraudzība ir padziļināta konkurences situācijas analīze kādā konkrētā tirgū, izmantojot gan publiski pieejamu informāciju, gan uzņēmumu datus.
- 2 Latvijā ir vairāk nekā 700 000 reģistrētu sauszemes transportlīdzekļu² un kā viens no pakalpojumiem, kas katru gadu ietekmē šo transportlīdzekļu īpašnieku (vai lietotāju) izdevumus, ir transportlīdzekļu obligātā valsts tehniskā apskate, kuras mērķis ir nodrošināt, lai uz koplietošanas ceļiem pārvietotos transportlīdzekļi, kas atbilst visiem nepieciešamajiem drošības un vides standartiem.
- 3 Ņemot vērā dažādu valstu gan ekonomiskās, gan kulturālās u.c. īpatnības, tehniskās apskates sistēmas starp dažādām valstīm var krasi atšķirties (sākot no valsts izveidotiem ekskluzīviem monopoliem (piemēram, Horvātija³) līdz pilnībā neesošām tehniskajām apskatēm (piemēram, atsevišķi ASV štati – Arkanzasa, Mičigana, Misisipi u.c.⁴). Ne ES, ne citur pasaulē nav vienota izpratne par labāko tehniskās apskates sistēmas modeli, kas bez problēmām funkcionēs jebkurā valstī un situācijā. ES valstīs pastāv trīs tehniskās apskates sistēmas - centralizēta *test-only* (tikai tehniskā stāvokļa kontrole), decentralizēta *test-only* un decentralizēta *test-and-repair* (tehniskā stāvokļa kontrole un remontdarbi). Tāpat vairākās ES valstīs tiek pievērsta pastiprināta uzmanība transportlīdzekļu tehniskās apskates tirgiem, lai samazinātu administratīvās barjeras tajos un palielinātu pakalpojuma pieejamību un izvēles iespējas patērētājiem.
- 4 Latvijā darbojas hibrīda tehniskās apskates modelis, apvienojot gan dažādus elementus no centralizētas, gan decentralizētas *test-only* sistēmas. Šī sistēma nav mainījusies kopš tās izveides pirmsākumiem, bet ir mainījušies transporta nozares faktiskie apstākļi (samazinājies transportlīdzekļu vidējais vecums⁵, palielinājusies to drošība, uzlabojies autoskolu apmācības līmenis un sabiedrības informētība par satiksmes drošību u.tml.). Arī autobraucēji pēdējo gadu laikā ir vairākkārt vērsuši KP uzmanību uz esošās sistēmas nepilnībām, kas pirmām kārtām ierobežo pakalpojuma pieejamību. Ņemot vērā tehniskās apskates pakalpojuma nozīmīgumu Latvijas patērētājiem, KP laikā no 2016. līdz 2018. gadam veica tirgus uzraudzību "Konkurences ierobežojumi transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates jomā" (turpmāk – Uzraudzība).
- 5 **Uzraudzības mērķis** - izpētīt esošo tehniskās apskates sistēmu (tai skaitā salīdzinājumā ar citām ES valstīm), tās ietekmi uz konkurenci, kā arī iespējas tirgus atvēršanai un/vai tehniskās apskates modeļa pilnveidošanai patērētāju interesēs.
- 6 Lai šo mērķi sasniegtu, KP apkopja informāciju par tehniskās apskates sistēmas attīstību Latvijā, izpētīja tās darbības principus un noskaidroja, vai tā neierobežo konkurences attīstību. Tika iegūta informācija no vairākām ES dalībvalstīm, VK, transporta nozares pārstāvjiem (SM, CSDD, asociācijas), tehniskajā apskatē iesaistītajām (akreditētajām) sabiedrībām un transportlīdzekļu apkopes nozares uzņēmumiem (tika izsūtīti vairāk nekā 100 informācijas pieprasījumi, un saņemtas atbildes no 35 transportlīdzekļu servisiem/remontdarbnīcām⁶).

² Centrālās statistikas pārvaldes dati par 2016.gadu. Skatīt <https://goo.gl/Rfcc3T> (aplūkots 23.01.2018).

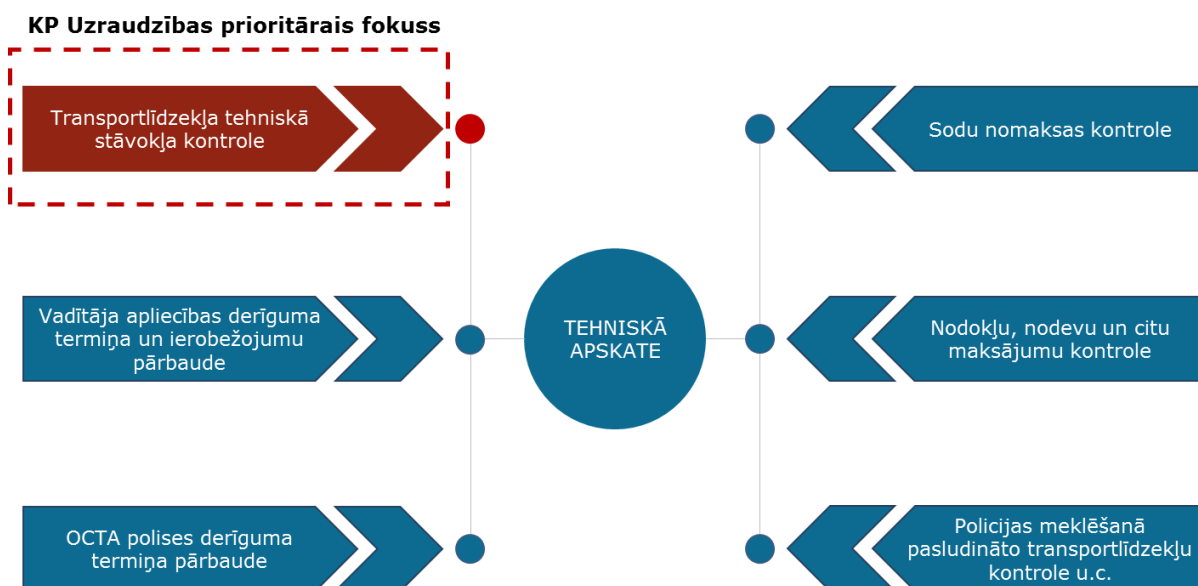
³ Horvātijas konkurenci uzraugošās iestādes sniegtā informācija.

⁴ Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/jv8Zup> (aplūkots 23.01.2018).

⁵ Skatīt <https://goo.gl/tuEvMn> (aplūkots 23.01.2018).

⁶ Aptaupāti tika gan tirgus dalībnieki, kas saimniecisko darbību veic mazāk kā 5 gadus, gan pieredzējuši tirgus dalībnieki (saimniecisko darbību veic vairāk kā 25 gadus). To skaitā –

- 7 Lai gan termins "tehniskā apskate" asociējas ar transportlīdzekļa komponentu pārbaudi, jānorāda, ka "tehniskā apskate" ir process, kas sastāv gan no transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa kontroles, gan vairāku citu funkciju kopuma (skatīt 1.attēlu).



1. attēls. Tehniskās apskates procesa komponentes

Avots: KP izstrādāts, izmantojot publiski pieejamo un CSDD sniegto informāciju

- 8 KP Uzraudzībā padziļināti nevērtēja visas tehniskās apskates procesa komponentes. Galvenā uzmanība tika pievērsta transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrolei, kas ir būtiska tehniskās apskates sastāvdaļa un kurā pastāv iespēja konkurences attīstībai sabiedrības interesēs.

gan specializēti (nodrošina konkrētās markas vai transportlīdzekļa veida remontdarbus), gan nespecializēti pakalpojuma nodrošinātāji. Aptaujāto tirgus dalībnieku sadalījumu skatīt Pielikumā Nr. 4.

1. TEHNISKĀ APSKATE EIROPAS SAVIENĪBĀ

1.1. Nozares regulējums

- 9 ES līmenī minimālās prasības transportlīdzekļu (un to piekabju) periodiskajām tehniskajām apskatēm nosaka Direktīva, kur norādīts, ka tehniskā apskate ir suverēna darbība, kas būtu jāveic valstīm vai valstu uzraudzībā esošām valsts vai privātām struktūrām, kurām šādu pārbaūžu veikšana uzticēta. Valstīm būtu jā saglabā atbildība par tehniskajām apskatēm visos gadījumos, pat ja nacionālā sistēma atļauj tehniskās apskates veikšanas nolūkā pilnvarot privātas struktūras, tostarp tādas, kas iesaistītas arī transportlīdzekļu remontdarbu veikšanā.⁷
- 10 Direktīva attiecas uz transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kuri atbilst turpmāk uzskaitītajām kategorijām:
- M1 kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir ne vairāk kā astoņas pasažieru sēdvietas;
 - M2 un M3 kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir vairāk nekā astoņas pasažieru sēdvietas;
 - N1 kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
 - N2 un N3 kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas;
 - O3 un O4 kategorija – piekabes, kuras konstruētas un izgatavotas kravu un pasažieru pārvadājumiem, kā arī cilvēku izmitināšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas;
 - L3e, L4e, L5e un L7e kategorija (no 2022. gada 1. janvāra) – divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm³;
 - T5 kategorijas riteņtraktori, kurus izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem un kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h.⁸
- 11 Direktīva nosaka, ka transportlīdzekļiem veic tehniskās apskates, ievērojot vismaz šādus intervālus:
- M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem – četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem;
 - M1 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto kā taksometrus vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, M2, M3, N2, N3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļiem – gadu pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik gadu;
 - T5 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus komerciālo autopārvadājumu nolūkā izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem, – četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem.⁹

⁷ Direktīvas 15.punkts.

⁸ Direktīvas 2.panta 1.punkts.

⁹ Direktīvas 5.panta 1.punkts. Dalībvalstis paredz pienācīgus intervālus, kuros L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm³, ir jāiziet tehniskā apskate (Direktīvas 5.panta 2.punkts).

- 12 Apskatēm transportlīdzekļa aprites ciklā jābūt samērā vienkāršām, ātrām un lētām, taču vienlaikus efektīvām Direktīvas mērķu sasniegšanā.¹⁰
- 13 Valstis var pilnvarot privātu struktūru veikt gan tehniskās apskates, gan transportlīdzekļu remontdarbus, pat vienam un tam pašam transportlīdzeklī, gadījumos, ja uzraugošā iestāde ir pienācīgi pārliecinājusies, ka tiek nodrošināta augsta līmeņa objektivitāte.¹¹
- 14 Papildus tam dalībvalstis var noteikt arī augstākus tehniskās apskates standartus, kā arī ļaut tehniskās apskates stacijām, kuras nav konkrētās dalībvalsts teritorijā, veikt tehniskās apskates to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja minētās tehniskās apskates stacijas no dalībvalstīm, kurās tās atrodas, jau ir saņēmušas pilnvarojumu veikt transportlīdzekļu tehniskās apskates.¹²
- 15 Jānorāda, ka Latvijā ir ieviestas ievērojamāki stingrākas prasības nekā paredzēts Direktīvā gan attiecībā uz tehnisko apskašu periodiskumu, gan tirgus dalībnieku brīvību veikt uzņēmējdarbību šajā nozarē. Tā kā pienākums veikt tehnisko apskati ir personu tiesību ierobežošanas gadījums¹³, valstij saskaņā ar samērīguma principu ir pienākums izvērtēt piemērotā ierobežojuma nepieciešamību mērķa - nodrošināt ceļu satiksmes drošību un aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu¹⁴ - sasniegšanai. Līdz ar to Uzraudzībā arī tika analizēts vai Latvijā ieviestie nosacījumi nav pārmērīgi šī mērķa sasniegšanai.

1.2. Eiropas Savienības valstu prakse

- 16 Lai noskaidrotu konkurences stāvokli tehniskās apskates jomā citās valstīs, KP veica gan visu ES dalībvalstu konkurenci uzraugošo iestāžu aptauju (ECN ievaros¹⁵), gan apkopja publiski pieejamo informāciju par faktisko situāciju dažādās valstīs. No 28 aptaujātajām konkurenci uzraugošajām iestādēm atbildi sniedza Horvātijas, Kipras, Čehijas, Igaunijas, Somijas, Vācijas, Īrijas, Lietuvas, Nīderlandes, Polijas, Portugāles, Rumānijas, Slovākijas, Slovēnijas, Spānijas un Zviedrijas pārstāvji.
- 17 Ņemot vērā, ka Direktīva pieļauj dalībvalstīm veidot tehniskās apskates sistēmas pēc to ieskatiem un situācijas konkrētajā valstī, institucionālais risinājums dažādās valstīs ir atšķirīgs. ES vizizplatītākās ir trīs tehniskās apskates sistēmas:
 - 1) **centralizēta test-only** – sistēma sastāv no maza skaita vai vienas sabiedrības, kas nodrošina tikai transportlīdzekļu tehnisko apskati. Lai nodrošinātu interešu konflikta neesamību, sabiedrības nevar veikt komercdarbību, kas saistīta ar transportlīdzekļu tirdzniecību, apkopi vai remontdarbus (tehniskā stāvokļa kontrole ir nodalīta no remontdarbiem). Šajā sistēmā valsts veido savu sabiedrību, kas piedāvā pakalpojumu vai parasti konkursa rezultātā noslēdz ilgtermiņa līgumu ar konkrētiem tirgus

¹⁰ Direktīvas 21.punkts.

¹¹ Direktīvas 34.punkts.

¹² Direktīvas 4. un 16.punkts.

¹³ Ceļu satiksmes likums ierobežo personu tiesības izmantot savu īpašumu. Skatīt, piemēram, Administratīvās Apgabaltiesas 07.04.2013. spriedumu lietā Nr. AA43-0254-13/16 (20.rindkopa).

¹⁴ Ceļu satiksmes likuma 2.pants.

¹⁵ ECN (Eiropas konkurences tīkla) mērķis ir nodrošināt iespēju ES dalībvalstu konkurenci uzraugošajām iestādēm diskutēt par līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta (aizliegtas vienošanās) un 102. panta (dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana) piemērošanu, kā arī veicināt sadarbību starp šīm iestādēm citos jautājumos. Sīkāk skatīt http://ec.europa.eu/competition/ecn/index_en.html (aplūkots 27.02.2018).

dalībniekiem (vai dalībnieku) par pakalpojuma nodrošināšanu līguma darbības periodā;

- 2) **decentralizēta test-only** – līdzīga centralizētai *test-only* sistēmai (nodalīta kontrole no remontdarbiem), tikai šāda tipa sistēmā valsts neslēdz termiņlīgumu par pakalpojuma nodrošināšanu ar atsevišķiem tirgus dalībniekiem, bet gan nodarbojas ar tirgus dalībnieku akreditāciju un uzraudzību. Decentralizētā *test-only* sistēmā ir lielāks tehnisko apskašu veicēju skaits (salīdzinājumā ar centralizētu *test-only* sistēmu), jo tirgus ir atvērts jebkuram potenciālajam tirgus dalībniekam;
- 3) **decentralizēta test-and-repair** – sistēma sastāv no liela skaita, bet salīdzinoši maza apjoma pilna servisa stacijām, kas veic gan transportlīdzekļu testēšanu, gan remontdarbus (tehniskās apskates ir sasaistītas ar transportlīdzekļu remontdarbiem). Arī šādā sistēmā valsts nodarbojas tikai ar tirgus dalībnieku akreditāciju un uzraudzību (tirgus ir atvērts konkurencei).

- 18 **Horvātijā** darbojas centralizēta *test-only* sistēma. Ir izveidots vienas sabiedrības monopols, kas noteikts ar likumu (tirgus ir noslēgts). Cena tiek regulēta. CSDD norāda, ka Horvātijā savu tehniskās apskates sistēmu veidoja, ņemot par piemēru Latviju, un tā "ļoti labi atspoguļo, ka reglamentēts tehnisko apskašu sniedzēju skaits un noteiktas prasības jaunas tehniskās stacijas izveidošanai, ir augsta pakalpojuma kvalitātes, kā arī klientu uzticības un lojalitātes atslēga."¹⁶
- 19 Tajā pašā laikā Horvātijas konkurenci uzraugošā iestāde ir vairākkārtīgi paudusi bažas par to, ka tehniskās apskates ir atļauts veikt tikai vienai sabiedrībai un šī sabiedrība vienlaikus ir arī nozares regulētājs. Konkurenci uzraugošā iestāde atzīst, ka esošā sistēma nav atbilstoša godīgas konkurences principiem.¹⁷
- 20 **Kipras** konkurenci uzraugošā iestāde norādīja, ka nav saņēmusi sūdzības, kā arī nav veikusi padziļinātu tirgus izpēti saistībā ar tehniskajām apskatēm. Sīkāks apraksts par tehniskās apskates sistēmu netika sniegts.
- 21 **Čehijā** darbojas decentralizēta *test-only* sistēma. Pakalpojumu sniedz aptuveni 370 akreditētas sabiedrības, kas atbilst noteiktajām prasībām (tirgus ir atvērts). Akreditāciju un uzraudzību veic valsts administratīvo rajonu publiskās personas. Valsts administratīvie rajoni var noteikt ierobežotu apskates staciju skaitu savā teritorijā (atbilstoši reģionā reģistrēto transportlīdzekļu daudzumam). Cena netiek regulēta. Šobrīd ir izstrādāti grozījumi regulējumā, kas atceltu tehnisko apskates staciju skaita ierobežojumu, tādējādi palielinot konkurenci.
- 22 **Igaunijā** darbojas decentralizēta *test-and-repair* sistēma. Pakalpojums ir pieejams vairāk nekā 100 tehniskās apskates punktos (tirgus ir atvērts).¹⁸ Akreditāciju un uzraudzību veic Igaunijas ceļu administrācija. Atkārtota akreditācija katrai sabiedrībai tiek veikta ik pēc 36 mēnešiem, kurā inspektoriem ir jāveic noteikta apmācība un jānokārto eksāmens. Cena netiek regulēta. Igaunijas konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē.
- 23 **Somijā** darbojas decentralizēta *test-only* sistēma (līdz 1994. gadam eksistēja valsts monopols). Pakalpojumu nodrošina aptuveni 140 sabiedrības, kopumā 500 apskates punktos (atvērts tirgus). Akreditēties var jebkurš tirgus dalībnieks, kas izpilda noteiktas prasības (atbilstošs personāls, tehniskais nodrošinājums un kvalitātes standarti). Cena netiek regulēta un var atšķirties atkarībā no konkurences intensitātes (lielākās pilsētās parasti cenas ir zemākas nekā mazāk

¹⁶ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

¹⁷ Arī KP Uzraudzībā konstatēja, ka Horvātijā esošajā sistēmā (kas ir pārņemta no Latvijas) ir visaugstākās izmaksas transportlīdzekļu dzīves cikla laikā.

¹⁸ Skatīt <https://www.mnt.ee/eng/home/vehicle/technical-inspection-station> (aplūkots 23.01.2018).

apdzīvotos rajonos, kur pakalpojumu nodrošina tikai viena vai divas sabiedrības). Somijas konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē.

- 24 **Vācijā** darbojas decentralizēta *test-only* sistēma. Pakalpojumu sniedz vairākas akreditētas sabiedrības (TÜV Süd, TÜV Hessen, TÜV Nord, TÜV Thüringen, Dekra u.c.), kā arī ārštata eksperti, kuri ieguvuši atļauju (tirgus ir atvērts). Kopš sistēmas liberalizācijas tirgū konkurence ir ievērojami pastiprinājusies. Jāņem vērā, ka tehniskās apskates nav obligāti jānodrošina konkrētās vietās, bet tās var veikt arī jebkurā servisā (remontdarbnīcā) pie noteikuma, ka pašu tehnisko apskati veic neatkarīga (akreditēta) persona (ārštata eksperts) ar atbilstošu atļauju. Vairumā gadījumu ārštata eksperti regulāri (vairākas reizes mēnesī) apmeklē servisu/remontdarbnīcas, lai veiktu tehniskās apskates pakalpojumu transportlīdzekļiem, kam vienlaicīgi tiek veikti arī kārtējie remontdarbi. Tā rezultātā patērētājam ir iespēja izvēlēties gan tehniskās apskates vietu, gan akreditēto personu, pie kuras pakalpojumu saņemt. Cena netiek regulēta. Vācijas konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē.
- 25 **Īrijā** darbojas centralizēta *test-only* sistēma. Pakalpojumu nodrošina viena sabiedrība (monopols), kas uzvarējusi atklātā iepirkumā un ieguvusi ekskluzīvas tiesības uz 10 gadiem. Valstī darbojas vairāk nekā 40 tehniskās apskates stacijas. Īrijas konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē, tai pašā laikā ir izteiktas bažas par ilglaicīgo līguma termiņu.
- 26 **Lietuvā** darbojas centralizēta *test-only* sistēma. Kopumā Lietuvas teritorija ir sadalīta 10 zonās – katrā zonā viens pakalpojuma sniedzējs, kurš ir uzvarējis atklātā konkursā (1994. gadā) un ieguvis ekskluzīvas beztermiņa tiesības turpmāk sniegt šo pakalpojumu konkrētajā zonā (tirgus ir slēgts). Kopumā valstī darbojas vairāk nekā 60 tehniskās apskates stacijas.¹⁹ Staciju izvietojums ir veidots tā, lai maksimālais attālums no jebkuras vietas valstī līdz tuvākajam tehniskās apskates punktam nepārsniegtu 30 km.²⁰ Likums nosaka maksimālo tehniskās apskates cenu. Lietuvas konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē, tai pašā laikā tā ir norādījusi, ka šāda prakse ar beztermiņa ekskluzivitāti būtu jāmaina.
- 27 **Nīderlandē** darbojas decentralizēta *test-and-repair* sistēma. Tehniskās apskates pakalpojumu nodrošina vairākas sabiedrības, kas ir ieguvušas akreditāciju (tirgus ir atvērts). Akreditācijas kārtību un prasības nosaka Infrastruktūras un vides ministrija. Cena netiek regulēta. Nīderlandes konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē, kā arī nav saņēmusi sūdzības par iespējamajiem konkurences ierobežojumiem.
- 28 **Polijā** darbojas decentralizēta *test-only* sistēma. Pakalpojumu nodrošina vairākas sabiedrības (atvērts tirgus). Akreditāciju un uzraudzību veic transportlīdzekļu tehniskās uzraudzības institūcija. Cena tiek regulēta, un tā ir identiska visiem tehniskās apskates pakalpojuma sniedzējiem. Polijas konkurenci uzraugošā iestāde ir paudusi bažas, ka tirgū trūkst konkurences, jo cenas tiek regulētas un ir identiskas visiem. Tāpat tehniskās apskates pakalpojuma sniedzējiem nav atļauts piedāvāt nekādas atlaides vai citas akcijas patērētājiem.
- 29 **Portugālē** pakalpojumu nodrošina vairākas sabiedrības (decentralizēta sistēma), kas saņēmušas akreditāciju. Cenas tiek regulētas un katru gadu tiek veiktas korekcijas atbilstoši inflācijas līmenim. Portugāles konkurenci uzraugošā iestāde nav veikusi padziļinātus pētījumus šajā nozarē. Tai pašā laikā ir būtiski uzsvērt, ka EST ir konstatējusi, ka Portugāle, radot un uzturot vairākus ierobežojumus brīvas

¹⁹ Skatīt <https://goo.gl/m2keQL> (aplūkots 23.01.2018).

²⁰ Skatīt <https://www.vta.lt/daugiau/asociacija/apie-mus/> (aplūkots 23.01.2018).

uzņēmējdarbības veikšanai tehniskās apskates tirgū (no kuriem daļa ir līdzvērtīgi Latvijā esošajiem), ir pārkāpusi LESD.²¹

- 30 **Rumānijā** darbojas hibrīda modelis, kas ietver elementus gan no centralizētas, gan decentralizētas *test-only* sistēmas. Rumānijas likumdošana nosaka, ka valstī ar tehnisko apskati nodarbojas Rumānijas autotransporta reģistrs. Tai pašā laikā Rumānijas autotransporta reģistrs var arī noslēgt franšīzes līgumus ar citām sabiedrībām par pakalpojuma nodrošināšanu. Cenas netiek regulētas. Rumānijas konkurenci uzraugošā iestāde nav saņēmusi sūdzības par iespējamajiem konkurences ierobežojumiem šajā nozarē, līdz ar to nav veikti padziļināti pētījumi.
- 31 **Slovākijas** konkurenci uzraugošā iestāde norādīja, ka tirgū darbojas vairāk nekā 120 akreditētas sabiedrības. Satiksmes ministrija nosaka tehniskās apskates staciju izvietojumu. Cenas netiek regulētas. Sīkāks apraksts par tehniskās apskates sistēmu netika sniegts, kā arī padziļināti pētījumi šajā nozarē nav veikti.
- 32 **Slovēnijā** darbojas decentralizēta *test-only* sistēma. Pakalpojumu nodrošina vairāk nekā 90 sabiedrības (tirgus ir atvērts). Slovēnijas satiksmes drošības aģentūra nodrošina akreditēto sabiedrību uzraudzību. Normatīvais regulējums nosaka maksimālo pakalpojuma cenu. Sīkāks apraksts par tehniskās apskates sistēmu netika sniegts, kā arī padziļināti pētījumi šajā nozarē nav veikti.
- 33 **Spānijā** darbojas centralizēta un decentralizēta *test-only* sistēma. Atkarībā no konkrētā reģiona (kopumā 19 autonomās teritorijas), tehniskās apskates pakalpojumu nodrošina gan akreditētas sabiedrības konkurences apstākļos, gan publiskas personas sadarbībā ar privāto sektoru (ilgtermiņa publiska un privāta partnerība). Uzraugošās iestādes ir pilnībā neatkarīgas (nav saistība ar transportlīdzekļu ražotājiem vai testēšanas centriem). Kopumā pakalpojumu nodrošina vairāk nekā 400 tehniskās apskates centros. Cena atsevišķos reģionos netiek regulēta.
- 34 Ņemot vērā valstī pastāvošo tehniskās apskates pakalpojuma dažādību, Spānijas konkurenci uzraugošā iestāde 2014. gadā veica padziļinātu pētījumu tehniskās apskates pakalpojumu tirgū, kur, cita starpā, tika konstatēti vairāki ieguvumi, ko patērētāji saņēmuši konkurences apstākļos.²² Galvenie Spānijas konkurenci uzraugošās iestādes secinājumi:
- teritorijās, kurās pastāv publiskā-privātā partnerība, ir būtiski ierobežota konkurence (kas nav nedz nepieciešami, nedz samērīgi). Tai pašā laikā vietās, kur tirgus ir atvērts, ir novērojama aktīva sāncensība, kā rezultātā patērētāji ir ieguvuši vairākas priekšrocības, kā, piemēram, zemākas cenas, elastīgāks staciju darba laiks, papildpakalpojumi (iepriekšēja reģistrācija, *call-and-collect* u.tml.). Šādi ieguvumi ir arī saskaņā ar Direktīvā noteikto – apskatēm transportlīdzekļa aprites ciklā vajadzētu būt samērā vienkāršām, ātrām un lētām, taču vienlaikus efektīvām;
 - nav nepieciešamības ierobežot pakalpojuma sniedzēju skaitu, kā arī piešķirt teritoriālo ekskluzivitāti, tādējādi nodrošinot atsevišķiem uzņēmumiem iespēju gūt ievērojamu peļņu. Tieši pretēji, šādi ierobežojumi neļauj patērētājiem saņemt vairākas priekšrocības, ko sniedz konkurence;
 - arī citu valstu (Vācija, Lielbritānija, Francija, Itālija) pieredze liecina, ka dalībvalstis arvien vairāk samazina administratīvās (un citas) barjeras tehniskās apskates tirgos, lai palielinātu pakalpojuma pieejamību patērētājiem.
- 35 **Zviedrijā** šobrīd darbojas decentralizēta *test-only* sistēma. 2010. gada 1. jūlijā tehniskās apskates tirgus tika atvērts konkurencei (iepriekš – valsts monopols). Valsts monopoluzņēmums (*AB Svensk Bilprovning*) tika sadalīts trīs daļās, divas

²¹ EST 22.10.2009. spriedums lietā C-438/08 *Komisija pret Portugāli*.

²² "ESTUDIO SOBRE EL MERCADO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS" (6.nodaļa). Skatīt <https://goo.gl/xOdw1z> (aplūkots 23.01.2018).

- pārdodot privātajiem investoriem. Tehniskās apskates veicēju akreditāciju nodrošina Swedac. Sagaidāmie ieguvumi no tirgus liberalizācijas un intensīvākas konkurences – konkurētspējīgākas cenas, kvalitatīvāks serviss, augstāka drošība.
- 36 Sešu gadu laikā kopš tirgus atvēršanas ceļu satiksmes drošības prasības tiek ievērotas, proti, transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa dēļ drošība uz ceļiem nav pasliktinājusies.²³ Lai gan tirgus joprojām ir veidošanās stadijā, konkurences situācija ar katru gadu uzlabojas. Uz to norāda gan HHI, kas turpinājis samazināties (no 9536 punktiem 2010. gadā līdz 2279 2016. gadā), gan jaunu tirgus dalībnieku ienākšana tirgū.
- 37 Attiecībā uz cenu, Zviedrijas konkurenci uzraugošā iestāde norāda, ka vidējā cena kopš tirgus atvēršanas konkurencei kopumā ir augusi straujāk nekā patēriņa cenu indekss (PCI²⁴) - no 300 SEK (apmēram 28 EUR) 2010. gadā līdz 445 (apmēram 42 EUR 2016. gadā (M1 kategorijai, neskaitot PVN). Norādītajās cenās nav ņemtas vērā atlaides, tādēļ faktiskā cena patērētājam var būt krietni zemāka. Kopumā cenu atšķirības ir augstas (cenu intervāls apmēram no 31 līdz 64 EUR), atkarībā no vietas un pakalpojuma veida (*drop-in*, iepriekšēja reģistrācija, apmeklējums brīvdienās utt.).
- 38 Atsevišķas stacijas strādā arī sestdienās un agros rītos/vēlos vakaros. Pakalpojuma pieejamība ir pieaugusi (bažas attiecībā uz pakalpojuma nepieejamību lauku apvidos nav apstiprinājušās). Tehnisko apskašu staciju skaits ir pieaudzis no 196 stacijām 2010. gadā līdz 451 stacijai 2016. gadā (M1 kategorijai). Staciju pieaugums ir novērojams visos reģionos un arī citu transportlīdzekļu kategorijās. Tehnisko apskašu staciju pārbaudes liecina, ka transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole tiek veikta kvalitatīvi.
- 39 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir novērojama tendence, ka valstīs, kurās tirgus ir atvērts, patērētāji ir ieguvuši konkurences radītas priekšrocības – augstāku pakalpojuma pieejamību, zemākas cenas, papildu atlaides un citus labumus. Tāpat konkurences esamība nav samazinājusi tehniskās apskates pakalpojuma kvalitāti un kopējo drošību uz ceļiem. Tāpēc arī citās valstīs, kur tirgus konkurencei joprojām vēl ir pilnīgi vai daļēji slēgts, notiek aktīvas diskusijas par nepieciešamību samazināt administratīvās un cita veida barjeras un tādējādi veicināt konkurenci un patērētāju ieguvumus.

²³ Lai pārbaudītu, vai tehniskās apskates sistēma vēl aizvien funkcionē atbilstoši prasībām, Zviedrijas transporta nozares regulators ik gadu uzrauga ceļu satiksmes drošības, ietekmes uz vidi, cenu, tehnoloģiju un pieejamības izmaiņas. Pētījumu par 2015. gadu skatīt <https://goo.gl/gTR2KG>, savukārt par 2016. gadu - <https://goo.gl/2pxDFd> (aplūkots 23.01.2018).

²⁴ PCI atspoguļo patēriņa preču un pakalpojumu cenu pārmaiņas noteiktā laika periodā. PCI mēra vidējā cenu līmeņa izmaiņas iedzīvotāju patēriņā nozīmīgākajām precēm un pakalpojumiem (fiksētam patēriņa grozam). Latvijā šis indekss tiek lietots kā galvenais inflācijas rādītājs. Sīkāk skatīt <https://goo.gl/UQBEVR> (aplūkots 23.01.2018).

2. TEHNISKĀS APSKATES TIRGUS LATVIJĀ

2.1. Vēsturiskā attīstība

- 40 Ņemot vērā, ka Uzraudzībā tika vērtēta iespēja atvērt tehniskās apskates tirgu konkurencei, tālāk ir apkopota vispārēja informācija par tehniskās apskates sistēmas attīstību Latvijā, kas iegūta no SM, VK un CSDD.²⁵
- 41 Sākot ar 1990. gadu, veidojot transportlīdzekļu tehniskās apskates sistēmu un analizējot citu valstu pieredzi, atbildīgās institūcijas secināja, ka Latvijā transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa pārbaudei ir jābūt saistītai ar citām kontroles funkcijām (nodokļu nomaksas kontrole, pārbaudē policijas meklēšanā pasludināto transportlīdzekļu sarakstā, reģistra datu aktualizēšana, sodu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem samaksas kontrole, statistisko datu uzkrāšana u.tml.). Līdz ar to jau 1994. gadā normatīvajā regulējumā tika iestrādāta norma, ka Latvijā tehnisko apskati veic CSDD vai CSDD pilnvarota (akreditēta) persona. Nedaudz vēlāk šī norma tika iekļauta Ceļu satiksmes likumā.
- 42 Tā kā tehniskās kontroles nodrošināšana prasīja lielākus finanšu līdzekļus, specifiskas zināšanas un pieredzi, atbildīgās institūcijas secināja, ka šīs funkcijas realizācija jādeleģē valsts veidotiem uzņēmumiem ar privāta kapitāla piesaistīšanu, saglabājot visas pārējās kontroles funkcijas CSDD. Lai mazinātu potenciālo investoru risku un nodrošinātu arī akreditēto uzņēmumu finansiālo, investīciju un darbības kontroli, kā arī stabilu finansējumu CSDD, tika nolemts, ka CSDD piedalīsies akreditēto uzņēmumu veidošanā.
- 43 Izvērtējot dažādu sadarbības partneru piedāvājumus, 1994. gadā, sadarbībā starp CSDD un Vācijas uzņēmumu "TUV International GmbH-Unternehmensgruppe TUV Rheinland" tika nodibināta AUTEKO. Šis uzņēmums Latvijā atvēra pirmo tehniskās apskates staciju Rīgā.
- 44 Lai izveidotu universālo tehniskās apskates staciju Liepājas reģionā, 1997. gadā tika dibināts CSDD, Somijas uzņēmuma "Suomen Autokatsastus Oy", Zviedrijas uzņēmuma "AB Svensk Bilprovning" un SIA "CA88" kopuzņēmums - SCANTEST.
- 45 1998. gada beigās Ventspils dome sadarbībā ar CSDD izveidoja pirmo tehniskās apskates staciju Ventspilī, dibinot uzņēmumu VENTTESTS. Vienlaicīgi ar VENTTESTS izveidi, izvērtējot situāciju Ogrē un Ogres rajonā, kā arī ņemot vērā attiecīgo pašvaldību rekomendācijas, sadarbībā ar SIA "Ogres Servisa centrs" tika dibināts ceturtais kopuzņēmums - AUTEKSTS.
- 46 Tālākā uzņēmumu akreditācija tika veikta atbilstoši SM 25.11.1998. izstrādātajiem noteikumiem Nr.55 "Noteikumi par juridisko personu akreditāciju transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates veikšanai". Jānorāda, ka VK ir secinājusi, ka akreditācijas kārtību nosakošais normatīvais akts netika publicēts oficiālajā preses izdevumā „Latvijas Vēstnesis”, tādējādi netika piemērota atklāta atlases procedūra.²⁶
- 47 Atbilstoši noteikumu prasībām, priekšroka tehniskās apskates stacijas ierīkošanai tika dota vispirms (1) CSDD, (2) iepriekš akreditētam uzņēmumam, (3) akreditētam uzņēmumam, kam konkrētajā reģionā ir akreditēta universāla tehniskās apskates stacija un (4) pretendētājam, kuram ir pieredze transportlīdzekļu tehniskās apskates veikšanai Latvijā vai ārvalstīs. Pēc CSDD sniegtās informācijas VK, jauns uzņēmums tika dibināts tikai tādā gadījumā, ja pēc pilsētas un rajona pašvaldības ieteikuma tika saņemts vērā ņemams priekšlikums

²⁵ SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, CSDD 27.07.2010. vēstule Nr.11-10/1402, kā arī cita CSDD sniegtā informācija VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010.

²⁶ VK revīzijas lieta Nr.5.1-2-4/2010 (90.1.punksts). Skatīt <https://goo.gl/CMAZdg> (aplūkots 23.01.2018).

no iespējamā sadarbības partnera. Pie tam tikai pēc tam, kad tiek izvērtēts, vai tehniskās apskates staciju CSDD attiecīgajā nodaļā nevar izveidot pašu līdzekļiem un neviens no iepriekš akreditētiem uzņēmumiem, ņemot vērā tā finanšu resursus, nevar to izveidot pretendenta piedāvājuma laikā un kvalitātē.²⁷

- 48 Iepriekš minētais uzskatāmi norāda, ka jau tehniskās sistēmas attīstības procesā netika nodrošināti vienlīdzīgi konkurences apstākļi, bet tieši pretēji – tika radīta privilēģēta situācija atsevišķiem tirgus dalībniekiem ne tikai veidojot tehniskās apskates stacijas, bet arī saņemot priekšrocību situācijā, kur piedāvājumu izteiktu cits potenciālais sadarbības partneris. Tā rezultātā turpmākais Latvijas tehniskās apskates staciju tīkls Latvijas reģionos tika veidots sadarbībā ar iepriekš akreditētajām sabiedrībām (AUTESTS, AUTEKO, SCANTEST un VENTTESTS), tādējādi ierobežojot konkurenci un ieguvumus, ko tā rada patērētājiem.
- 49 Arī VK ir secinājusi, ka "nododot tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu privātiem komersantiem, netika nodrošinātas vienādas konkurences iespējas visiem subjektiem darboties transportlīdzekļu tehniskās kontroles tirgū Latvijā un radīts risks, ka arī turpmākais akreditācijas process būs formāls, jo tehniskās kontroles pakalpojuma nodošanai privātajām sabiedrībām netika rīkotas atklātas atlases procedūras, savukārt pašlaik – sniedzot tehniskās kontroles pakalpojumus pēdējo 15 gadu laikā – akreditētās sabiedrības ir ieguvušas būtiskas priekšrocības to darbības turpmākai akreditācijai."²⁸

2.2. Konkrētais tirgus

- 50 Par konkrēto tirgu KL 1.panta 4.punkta izpratnē uzskatāms konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu. Konkrētā tirgus noteikšana ir nepieciešama, lai definētu robežas, kādās tirgus dalībnieki konkurē vai atrodas tādos apstākļos, kuros tie potenciāli var konkurēt viena veida vai savstarpēji aizvietojamu preču/pakalpojumu ražošanā, izplatīšanā un realizācijā.
- 51 Nosakot konkrētās preces tirgu, tiek raksturota tirgus prece. Šajā procesā tiek noskaidrotas konkrētā(s) prece(s) un tās (to) faktiskie/potenciālie aizstājēji, t.i., preču kopums jeb grupa, kuru tirgi tiek atzīti par šo preču vienotu tirgu.²⁹
- 52 Konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīcija norāda uz tirgus dalībnieku ģeogrāfisko izvietojumu – teritoriju, kurā attiecīgie tirgus dalībnieki ir iesaistīti preču piegādē un/vai pakalpojumu sniegšanā. Šajā teritorijā konkurences apstākļi ir pietiekami līdzīgi un to var nošķirt no pārējām teritorijām tajās esošo ievērojami atšķirīgo konkurences apstākļu dēļ.³⁰
- 53 Latvijā transportlīdzekļu (un to piekabju) tehniskās apskates jomu papildus Direktīvai regulē vairāki normatīvie akti, tostarp kā galvenie (Uzraudzībā) - Ceļu satiksmes likums, MK 466³¹ un MK 1000.
- 54 MK 466 nosaka, ka transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate (atbilstoši Ceļu satiksmes likumā noteiktajam periodiskumam) ir obligāts pakalpojums visiem Latvijas teritorijā reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem, līdz ar to šis

²⁷ CSDD sniegtā uzziņa par transportlīdzekļu tehniskās apskates sistēmas izveidi un kopuzņēmumu veidošanu VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010.

²⁸ VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010 (13.1.punkts).

²⁹ KP "Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai" Skatīt <https://goo.gl/uTjWxd> (aplūkots 23.01.2018).

³⁰ Turpat.

³¹ Ar 30.05.2018. MK 466 ir zaudējis spēku. Šobrīd tehniskās apskates process noteikts Ministru kabineta 30.05.2018. noteikumos Nr.295 "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa".

- pakalpojumus nav aizvietojams ar citu. Tātad kā konkrētās preces tirgu varētu definēt transportlīdzekļu tehnisko apskati.
- 55 Tajā pašā laikā jēdziens "*tehniskā apskate*" veido vairāku darbību kopumu – transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, nodokļu nomaksas kontrole, policijas meklēšanā pasludināto transportlīdzekļu pārbaude, reģistra datu aktualizēšana, sodu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem samaksas kontrole, statistisko datu uzkrāšana, OCTA polišu esamības kontrole u.tml.³² Jānorāda, ka daļa no tām (piemēram, nodokļu un sodu samaksas kontrole) konkurences tiesībās var netikt uzskatītas par darbībām ar saimniecisku raksturu, līdz ar to uz tām nav attiecināmas konkurences tiesību normas.³³
- 56 Tomēr arī viens subjekts var veikt darbības, kas ir definējamas gan kā publiskas, gan saimnieciskas. Apstākļi, ka subjektam, lai īstenotu daļu no savas darbības, ir publiskās varas pilnvaras, pats par sevi neaizliedz to kvalificēt kā tirgus dalībnieku konkurences tiesību izpratnē attiecībā uz tās pārējo saimniecisko darbību.³⁴ Darbības kvalificēšana kā publiskās varas pilnvaru īstenošana vai kā saimnieciskā darbība ir jāveic atsevišķi attiecībā uz katru konkrēta subjekta veicamo darbību.³⁵ Proti, konkrētajā gadījumā ir jāsecina, vai transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole ir uzskatāma par darbību ar saimniecisku raksturu.
- 57 Vadoties pēc pašreizējās EST judikatūras³⁶ var secināt, ka, nosakot, vai konkrētā darbība ir uzskatāma par saimniecisku, ir jāizpildās diviem kritērijiem:
- Persona preces/pakalpojumus nodrošina par maksu (atlīdzības kritērijs). Atlīdzība eksistē brīdi, kad prece/pakalpojums nav bez maksas un nav nozīmes tam, vai pati persona to dara peļņas vai bezpeļņas nolūkos;
 - Atlīdzības kritēriju var uzskatīt par preces/pakalpojuma tirgus cenu, proti, persona *ex-ante* (apsteidzoši) var ietekmēt savu preču/pakalpojumu sniegšanas ekonomiskos nosacījumus (vienošanās kritērijs).
- 58 Transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojums nav bezmaksas pakalpojums, un, atkarībā no transportlīdzekļa veida, šī maksa veido 7-43 EUR.³⁷
- 59 Tāpat gan akreditētajai sabiedrībai, gan CSDD ir iespēja ietekmēt pakalpojuma nodrošināšanas ekonomiskos faktoros, jo sabiedrības vienojas par pakalpojuma sniegšanas samaksas noteikumiem, tādējādi pakalpojuma sniedzējs kontrolē savu finansiālo risku pakalpojuma nodrošināšanai.³⁸ Tāpat arī CSDD periodiski aprēķina pakalpojuma pašizmaksu un, balstoties uz iegūtajiem rezultātiem, lemj par nepieciešamību koriģēt pakalpojuma cenas.³⁹ Papildus tam EST ir norādījusi, ka privāto organizāciju transportlīdzekļu tehnisko apskatu darbība nav uzskatāma par valsts varas īstenošanu.⁴⁰
- 60 Tātad transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole ir uzskatāma par saimniecisku darbību, un tā varētu tikt definēta kā konkrētās preces tirgus.

³² Ceļu satiksmes likuma 16.pants, SM 30.01.2017. vēstule Nr.04-02/307.

³³ Konkurences tiesību normas nav attiecināmas uz darbību, kura pēc būtības nav definējama kā saimnieciska, vai arī uz darbību, kas saistīta ar publiskās varas pilnvaru īstenošanu. EST 19.02.2002. spriedums lietā Nr.C-309/99 J.C.J. Wouters, J.W. Savelbergh, Price Waterhouse Belastingadviseurs BV un Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten (57.rindkopa).

³⁴ EST 24.10.2002. spriedums lietā C-82/01 P Aéroports de Paris pret Komisiju (74. punkts).

³⁵ EST 01.07.2008. spriedums lietā C-49/07 MOTOE pret Elliniko Dimosio (25. rindkopa).

³⁶ Izsmeltošu EST judikatūras apkopojumu un izvērtējumu skatīt Wehlander, Caroline "Services of General Economic Interest as a Constitutional Concept of EU Law" (2.nodaja).

³⁷ Skatīt <https://goo.gl/wtrmZb> (aplūkots 23.01.2018).

³⁸ (*). CSDD un AUTEKO, ATESTS, SCANTEST un VENTTESTS noslēgto līgumu 6.punkts.

³⁹ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

⁴⁰ Skatīt EST spriedumu C-438/08 Komisija pret Portugāli (32.-45.punkts).

- 61 Kā papildu aspekts, nosakot konkrēto preces tirgu, ir jāņem vērā dažādu tehnisko apskates staciju savstarpējā aizvietojamība gan no pieprasījuma, gan piedāvājuma puses. Piemēram, Latvijā funkcionē trīs veidu tehniskās apskates stacijas – (1) universāla, (2) transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg un (3) ar pilnu masu virs 3500 kg. Līdz ar to transportlīdzeklim ar masu līdz 3500 kg ir iespēja apmeklēt tikai divu veidu apskates staciju – universālo vai līdz 3500 kg un šīs stacijas nebūs aizvietojamas ar to, kas nodrošina tehnisko apskati tikai transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3500 kg.
- 62 Attiecībā uz ģeogrāfisko tirgu jānorāda, ka, lai gan Direktīva to pieļauj, Latvijas normatīvie akti neparedz iespēju tehniskās apskates stacijām, kuras nav Latvijas teritorijā, veikt tehniskā stāvokļa kontroli Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas varētu liecināt, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ne plašāks kā Latvijas teritorija. Tai pašā laikā konkrētā ģeogrāfiskā tirgus robežas varētu būt šaurākas (piemēram, tehniskās apskates staciju aptveršanas zonas), jo patērētāji, ņemot vērā esošās transporta (un laika) izmaksas, kā arī pakalpojuma vienveidīgumu, pamatā veic ierobežotu attālumu, lai apmeklētu tehniskās apskates staciju.
- 63 Lai gan teorētiski ir iespējams sīkāk definēt gan konkrētās preces, gan ģeogrāfisko tirgu, Uzraudzībā tas nav nepieciešams, jo tiks vērtēta Latvijā izveidotā sistēma kopumā. Tai pašā laikā galvenais uzsvars tiks pievērsts tieši transportlīdzekļu tehniskās stāvokļa kontroles pakalpojumam, kas ir uzskatāms par saimniecisku darbību.

2.3. Tirgus dalībnieki un pakalpojuma pieejamība

- 64 Kopš sistēmas izveides būtiskas izmaiņas tehniskās apskates modelī nav notikušas. Šobrīd Latvijā darbojas hibrīda tehniskās apskates modelis, apvienojot gan dažādus elementus no centralizētas, gan decentralizētas *test-only* sistēmas. Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroli nodrošina CSDD (institūcija, kas veic akreditāciju un uzraudzību) un atsevišķas akreditētas - AUTEKO, SCANTEST, VENTTESTS un AUTEKSTS - sabiedrības ar kurām CSDD ir noslēgusi ilgtermiņa līgumus un kurām ir deleģētas šādas tehniskās apskates funkcijas: (1) transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa un aprīkojuma kontrole, (2) transportlīdzekļa agregātu numuru salīdzināšana, transportlīdzekļa identificēšana, (3) tehniskās apskates rezultātu apstrāde un pievienošana transportlīdzekļu reģistram.⁴¹ Visi pieci pakalpojuma sniedzēji kopumā veido 100 % no kopēja tirgus apjoma.
- 65 Gan SM un CSDD, gan akreditētās sabiedrības un Auto asociācija būtiskus trūkumus esošajā tehniskās apskates sistēmā nesaskata un norāda, ka sistēma ir sakārtota, labi organizēta un nepārtraukti tiek pilnveidota. Kā būtiskākās priekšrocības tiek minētas:
- efektīva tehniskās kontroles kvalitātes un uzraudzības sistēma, tai skaitā videonovērošana, kontrolpārbaudes, iekārtu fiksēto mērījumu automātiska pievienošana reģistram tiešsaistē u.c.;
 - noteiktas skaidras un augstas prasības gan tehniskās apskates stacijām, gan iekārtām un pakalpojuma kvalitātei (tai skaitā darbinieku kompetencei);
 - tiek īstenota godīga un vienlīdzīga attieksme pret visiem klientiem, kā arī izveidota ērta un efektīva nodokļu iekasēšanas sistēma un sodu kontrole;
 - nodalīta kontrole no remontdarbiem, kas samazina interešu konflikta riskus;

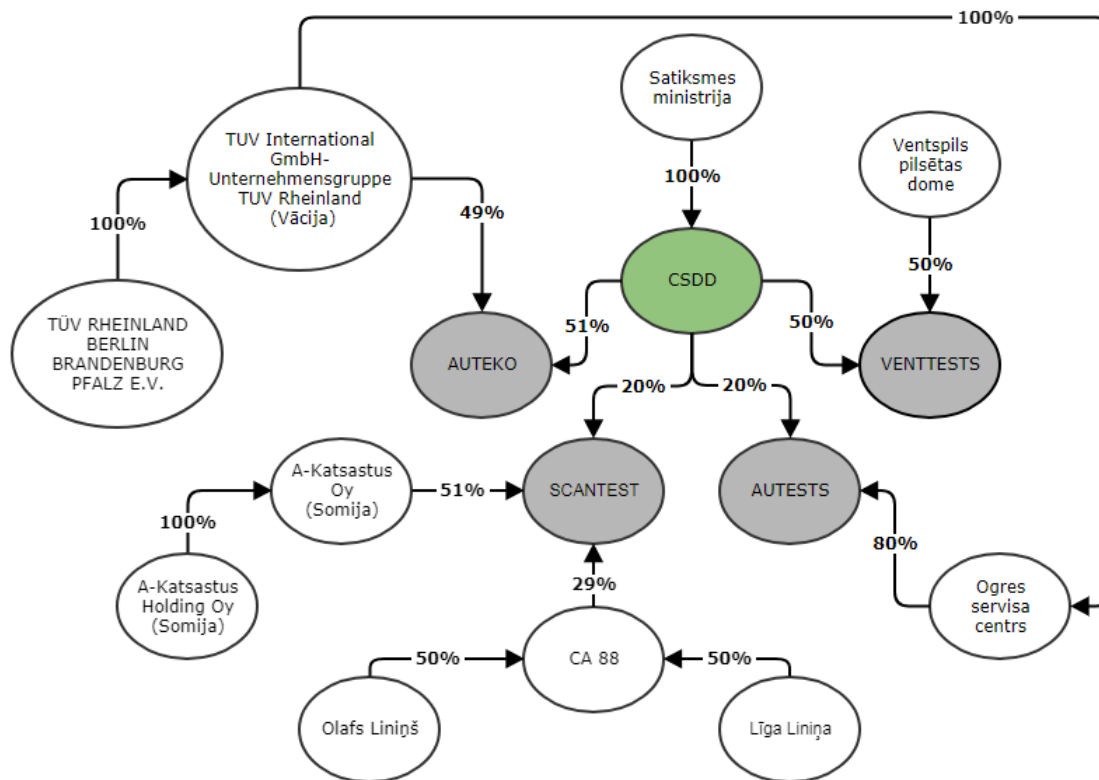
⁴¹ AUTEKSTS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017.

- tiek apdrošināts tehniskās apskates staciju darbinieku profesionālās darbības risks pret tehniskās apskates procesā trešo personu veselībai vai īpašumam nodarītajiem zaudējumiem, kas garantē, ka kļūdainas inspektoru rīcības gadījumā klientam radītie zaudējumi (bojājumi) tiks atlīdzināti.⁴²
- 66 Arī vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas norāda uz atsevišķām pozitīvām iezīmēm, kā piemēram, tiek nodrošināta pienācīga pakalpojuma organizācija (ērti un centralizēti apstākļi informācijas un pakalpojumu saņemšanai, pietiekama pieejamība u.c.), labi iekšējie kontroles mehānismi, pietiekami aprīkotas stacijas (augsti standarti un kapacitāte, apmācīts personāls).⁴³
- 67 Tomēr, KP ieskatā, esošajā sistēmā ir novērojami būtiski trūkumi. Pirmkārt, tirgū ir noteiktas nesamērīgi augstas administratīvās barjeras, kuru rezultātā tiek aizsargāta šobrīd akreditēto sabiedrību saimnieciskā darbība (detalizētāk par tirgū iekļūšanas barjerām skatīt 2.4. sadaļā). Papildus tam, lai gan CSDD ir akreditācijas izsniedzējs un kontrolējošā institūcija, tā vienlaicīgi ir arī viena no akreditēto (un uzraugāmo) sabiedrību kapitāldaļu turētājām (skatīt 2. attēlu), kas rada situāciju, kurā CSDD spēj kontrolēt konkurenci tirgū, tai skaitā ierobežojot citu tirgus dalībnieku iespējas uzsākt savu darbību.

(Turpinājums nākamajā lapā)

⁴² AUTEKOS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017, CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472, SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, Auto asociācija 02.05.2017. vēstule Nr.17-16-IZ.

⁴³ SIA "SKANDI MOTORS" 12.01.2017.vēstule, SIA "Mūsa Motors Rīga" 30.01.2017. vēstule, SIA "MEGA REM" 19.01.2017. vēstule, SIA "Dumbrāja Autoserviss" 30.01.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "Nippon Auto" 31.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "SAPARDS" 30.01.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "Nēringss" 03.03.2017. vēstule, SIA "TC Motors" 24.04.2017. vēstule.



2. attēls. CSDD un akreditēto sabiedrību struktūra

Avots: KP izstrādāts, izmantojot publiski pieejamo informāciju

- 68 2. attēlā ir redzama transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles tirgū darbojošos sabiedrību struktūra – AUTEKO kapitāldaļu turētāji ir CSDD (51 %) un TUV International GmbH-Unternehmensgruppe TUV Rheinland (Vācija, 49 %), SCANTEST – A-Katsastus Oy (Somija, 51 %), SIA “CA 88” (29 %) un CSDD (20 %), AUTEKSTS – SIA “Ogres servisa centrs” (80 %) un CSDD (20 %), VENTTESTS – Ventspils pilsētas dome (50 %) un CSDD (50 %).
- 69 Tāpat šāda situācija, kur institūcija, kas nodrošina konkrēta pakalpojuma kvalitātes kontroli, ir vienlaicīgi pārbaudāmo sabiedrību kapitāldaļu turētājs, tiek radīts būtisks risks interešu konfliktam. CSDD kā daļēju akreditēto sabiedrību kapitāldaļu turētājas ieņēmumi ir cieši saistīti ar radniecīgo sabiedrību ekonomisko sniegumu, kas rada risku CSDD objektivitātei un neitralitātei, vērtējot akreditēto sabiedrību darbību.
- 70 SM norāda, ka šāda dalība akreditētajos uzņēmumos ir nepieciešama, lai CSDD realizētu uzņēmumu gan stratēģisko vadību un lēmumu pieņemšanu, gan piedalītos ikdienas darbā katrā tehniskās apskates stacijā, tai skaitā nodrošinot to, ka kapitālsabiedrība bez CSDD nevar pieņemt būtiskus lēmumus, piemēram, nevar izlemt jautājumus par jaunu tehniskās apskates staciju atvēršanu vai nerentablu staciju slēgšanu.⁴⁴ Arī CSDD norāda, ka tā nodrošina būtisku ietekmi attiecībā uz akreditēto sabiedrību stratēģisko darbību.⁴⁵ Tātad CSDD kā visu akreditēto sabiedrību daļēja kapitāldaļu turētāja ir spējīga realizēt tādu ietekmi, lai nodrošinātu, ka visas sabiedrības tirgū darbojas kā vienota ekonomiska vienība. Tādējādi CSDD un akreditētās sabiedrības varētu tikt uzskatītas par kolektīvu

⁴⁴ SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307.

⁴⁵ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

- vienību, kas atrodas dominējošā stāvoklī transportlīdzekļu tehniskās kontroles tirgū Latvijā un spēj ievērojami kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci šajā tirgū.
- 71 CSDD finansiāla iesaiste visās akreditētajās sabiedrībās motivē to radīt tādas apstākļus tehniskās apskates tirgū, kur akreditēto sabiedrību sāncensība būtu pēc iespējas ierobežotāka un ieņēmumi garantēti augsti⁴⁶ – piemēram, ierobežojot tehnisko apskates staciju skaitu un nosakot, kurā ģeogrāfiskajā teritorijā katra akreditētā sabiedrība darbosies, tādējādi izslēdzot (vai vismaz būtiski ierobežojot) konkurenci, samazinot izvēles iespējas patērētājam un radot papildu izdevumus un neērtības transportlīdzekļu īpašniekiem (mērojamais attālums līdz stacijai, rindas, laika patēriņš u.tml.). Arī CSDD atzīst, ka tirgus tiek kontrolēts, norādot, ka pēdējo 15 gadu laikā [tā] ir veikusi darbības, lai saglabātu konkurenci starp akreditētajām sabiedrībām noteiktā, kontrolējamā līmenī.⁴⁷
- 72 Vērtējot pakalpojuma pieejamību, jāsecina, ka tas ir organizēts tā, lai ierobežotu iespējamo konkurenci akreditēto sabiedrību starpā. Šobrīd tehniskā apskate tiek nodrošināta 33 apskates punktos 29 pilsētās – Rīga, Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Grobiņa Rēzekne, Valmiera, Ventspils, Aizkraukle, Alūksne, Balvi, Bauska, Cēsis, Dobeles, Gulbene, Krāslava, Kuldīga, Limbaži, Ludza, Madona, Ogre, Preiļi, Saldus, Sigulda, Talsi, Tukums, Valka. 26 pilsētās saimniecisko darbību veic akreditētās sabiedrības, bet 7 – CSDD.⁴⁸ Arī vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas ir norādījuši, ka ierobežotās konkurences rezultātā veidojas rindas pie tehniskās apskates stacijām un pastāv ievērojamas peļņas iespējas gan akreditētajām sabiedrībām, gan CSDD.⁴⁹

(Turpinājums nākamajā lapā)

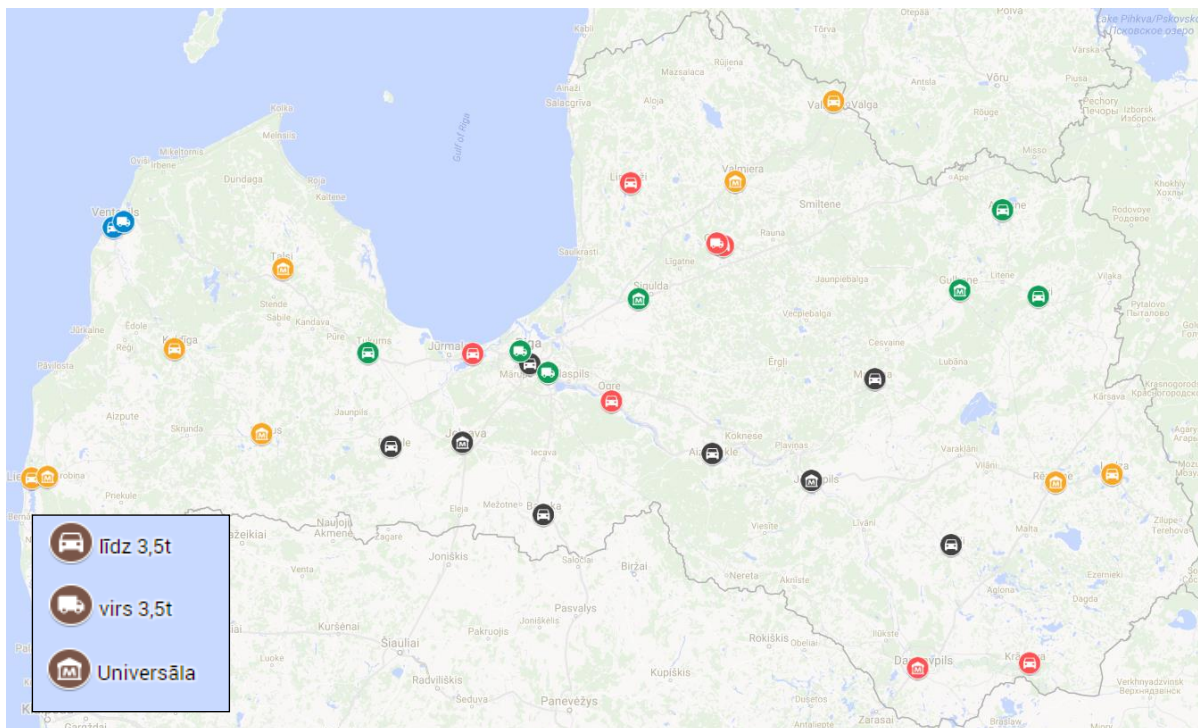
⁴⁶ Tāpat strukturālas saiknes rada iespēju mazākumakcionāram piekļūt vairāku konkurentu stratēģiski nozīmīgai informācijai un pastiprina sensitīvas informācijas apmaiņu starp konkurentiem, tādējādi atvieglojot koordināciju. European Commission "Towards more effective EU merger control" (Commission staff working document), Brussels, 25.06.2013. Skatīt <https://goo.gl/kbikuA> (aplūkots 23.01.2018).

⁴⁷ CSDD 27.07.2010. vēstule Nr.11-10/1402 VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010.

⁴⁸ Atbilstoši CSDD norādītajam staciju izvietojums atbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam – "Latvija 2030". CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

⁴⁹ SIA "Dumbrāja Autoserviss" 30.01.2017. vēstule, SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "TC Motors" 24.04.2017. vēstule, SIA "SAPARDS" 30.01.2017. vēstule.

- 73 Tehniskās apskates staciju novietojumus tiek organizēts pēc Vadlīnijām, kur noteikts, ka tehniskās apskates staciju izvietojums un skaits ir tāds, lai maksimālais attālums no jebkuras apdzīvotas vietas CSDD noteiktajā tehniskās apskates apgabalā⁵⁰ līdz tuvākajai tehniskās apskates stacijai nepārsniegtu 45 km transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3,5 t un 70 km transportlīdzekļiem ar pilnu masu lielāku par 3,5 t.⁵¹ Tehnisko apskašu staciju izvietojumu un piederību skatīt 3. attēlā, savukārt tirgus sadales grafisku atspoguļojumu skatīt 4. attēlā.



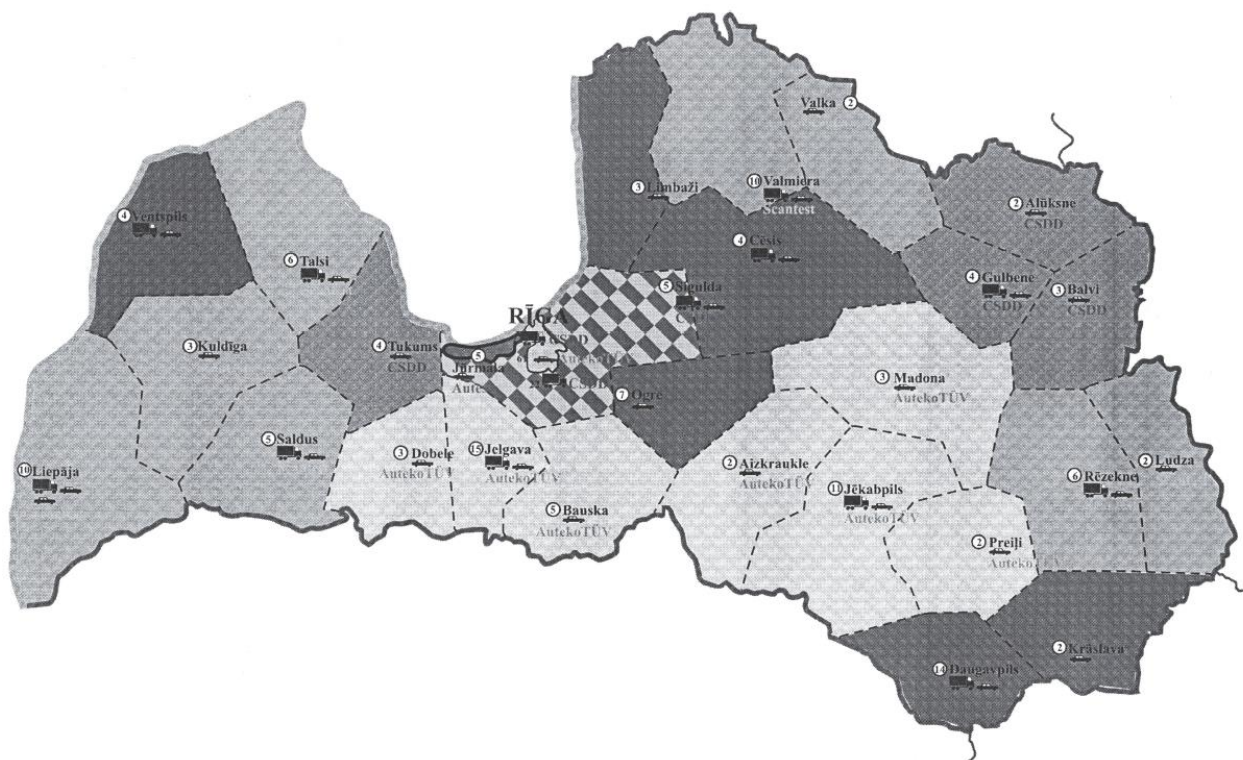
3. attēls. Tehniskās apskates staciju izvietojums, CSDD (zaļš), VENTTESTS (zils), AUTEKO (melns), AUTESTS (sarkans), SCANTEST (dzeltens)

Avots: KP izstrādāts, izmantojot publiski pieejamo informāciju

(Turpinājums nākamajā lapā)

⁵⁰ Apgabalu iedalījumu skatīt 3. attēlā.

⁵¹ Vadlīniju 5. punkts.



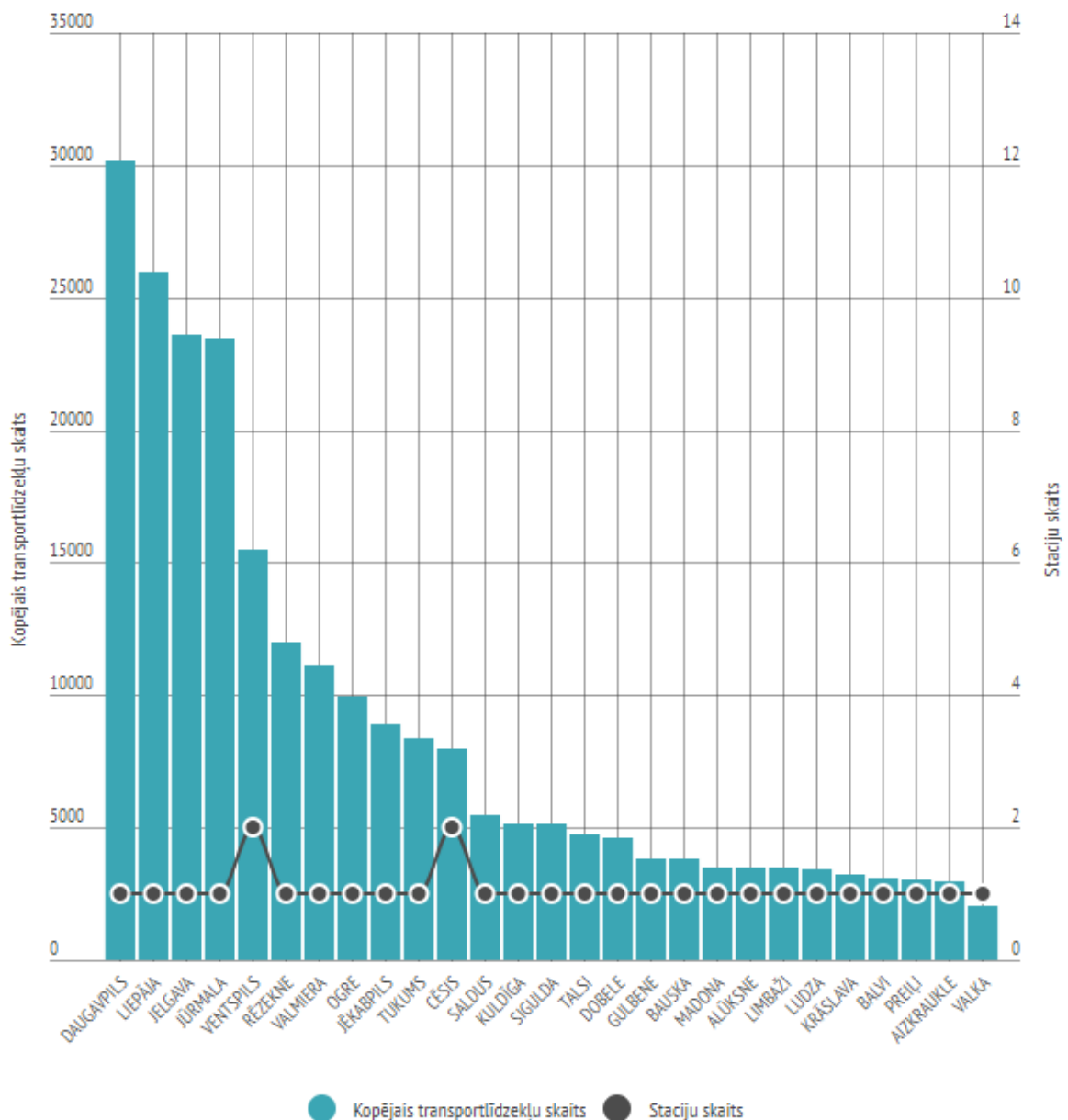
4. attēls. Apgabalu iedalījums, kur katra akreditētā sabiedrība nodrošina tehniskās apskates pakalpojumu

Avots: CSDD sniegtā informācija VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010

- 74 Kā redzams 3. attēlā, katra akreditētā sabiedrība (vai CSDD) pakalpojumu sniedz noteiktā pilsētā. Vienīgā pilsēta, kur pakalpojumu sniedz divas kapitālsabiedrības (CSDD un AUTEKO) ir Rīga, bet kapitālsabiedrību starpā neveidojas klientu pārklāšanās, proti, CSDD divās tehniskās apskates stacijās nodrošina tehnisko apskati tikai transportlīdzekļiem virs 3,5 t, kamēr AUTEKO – vienā tehniskās apskates stacijā līdz 3,5 t. Savukārt 4. attēlā redzams tehnisko apskates staciju iedalījums, kas sadala kopējo Latvijas tirgu vairākās ģeogrāfiskās teritorijās. Katra akreditētā sabiedrība savu darbību veic tikai noteiktā teritorijā, tādējādi ierobežojot patērētāju izvēles iespējas.
- 75 Pēc CSDD norādītās informācijas Latvijā uz 01.01.2018. kopumā ir reģistrēti 904 155 transportlīdzekļi (no tiem 689 536 ir M1 kategorijas transportlīdzekļi).⁵² No kopējā skaita 277 430 ir reģistrēti Rīgā, kur atrodas tikai trīs tehniskās apskates stacijas. Tātad vairāk nekā 90 000 transportlīdzekļu uz vienu staciju. Papildus tam, kā norādīts iepriekš, no trīs Rīgā esošajām stacijām tikai viena sniedz pakalpojumu M1 kategorijas transportlīdzekļiem. Tas nozīmē, ka uz 213 865 Rīgā reģistrētajiem M1 kategorijas transportlīdzekļiem (kas veido virs 30 % no kopējā M1 kategorijas transportlīdzekļu skaita Latvijā) ir tikai viena tehniskās apskates stacija.

⁵² Skatīt <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait> (aplūkots 02.03.2018).

76 Arī citās pilsētās tehnisko apskates staciju skaits ir ierobežots un nav atkarīgs no konkrētajā pilsētā reģistrēto transportlīdzekļu skaita (skatīt 5.attēlu).



5. attēls. Transportlīdzekļu un tehniskās apskates staciju skaits Latvijas pilsētās

Avots: KP izstrādāts, izmantojot CSDD apkopoto informāciju⁵³

77 Kā redzams 5. attēlā, tad lielākajā daļā pilsētu ir tikai viena tehniskās apskates stacija (izņemot Ventspili un Cēsis, kur ir divas), lai gan transportlīdzekļu skaits dažādās pilsētās būtiski atšķiras. Piemēram, Daugavpilī ir reģistrēti nedaudz vairāk kā 30 000 transportlīdzekļi, kamēr Valkā tikai nedaudz virs 2000, bet, neatkarīgi no transportlīdzekļu skaita, abās pilsētās ir pieejama viena tehniskās apskates stacija. Korelācijas koeficients (0,10) norāda, ka tehnisko apskates staciju skaitam nav nekādas sakarības (vai tā ir ļoti niecīga) ar konkrētā pilsētā esošo transportlīdzekļu skaitu.

⁵³ Skatīt <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait> (aplūkots 02.03.2018).

- 78 Pat pilsētās, kur ir divas tehniskās apskates stacijas (Ventspils un Cēsis), tikai viena no tām ir pielāgota M1 kategorijas transportlīdzekļiem. Ņemot vērā to, ka M1 kategorijas transportlīdzekļi veido nozīmīgāko īpatsvaru no kopējā transportlīdzekļu skaita, pakalpojuma pieejamība ir būtiski ierobežota (it īpaši pilsētās, kur transportlīdzekļu skaits ir salīdzinoši augstāks un izkliedētāks). Papildus tam jāņem vērā, ka 5. attēlā minētajās pilsētās un Rīgā reģistrēto transportlīdzekļu skaits veido aptuveni 57 % no kopējā Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaita. Tas nozīmē, ka transportlīdzekļiem, kas atrodas pārējās apdzīvotās vietās Latvijā (piemēram, Olaine, Salaspils, Smiltene, Krāslava, Rūjiena, Līvāni u.c.) tehniskās apskates stacijas nav pieejamas.
- 79 Salīdzinot situāciju Baltijas valstu starpā, jāsecina, ka Latvijā pakalpojuma pieejamība ir ievērojamāki ierobežotāka. Lai gan Latvijā un Igaunijā M1 kategorijas transportlīdzekļu skaits ir līdzīgs (pēc *Eurostat* apkopotajiem datiem Latvijā 2015. gadā bija 679 048, Igaunijā – 676 596 un Lietuvā – 1 244 063 M1 kategorijas transportlīdzekļi⁵⁴), Igaunijā, ņemot vērā konkurencei atvērto tirgu, darbojas vairāk nekā 100 tehniskās apskates stacijas, un pakalpojuma pieejamība patērētājam ir augstāka.⁵⁵
- 80 Arī Lietuvā centralizēti organizētā sistēmā pakalpojuma pieejamība tiek nodrošināta daudz augstākā līmenī nekā Latvijā. Lietuvā darbojas vairāk nekā 60 apskates stacijas.⁵⁶ Lai gan Latvijā ir aptuveni divas reizes mazāk M1 kategorijas transportlīdzekļi nekā Lietuvā (ar ko varētu izskaidrot arī nepieciešamību pēc mazāka tehniskās apskates staciju skaita), Lietuvā tehniskās apskates pakalpojumus M1 kategorijai ir jāveic reizi divos gados, līdz ar to gada laikā veikto tehnisko apskašu skaits ir līdzvērtīgs.

(Turpinājums nākamajā lapā)

⁵⁴ Skatīt <https://goo.gl/RL6vSJ> (aplūkots 27.02.2018).

⁵⁵ Skatīt <https://www.mnt.ee/eng/home/vehicle/technical-inspection-station> (aplūkots 23.01.2018).

⁵⁶ Skatīt <https://goo.gl/e2sjAa> (aplūkots 23.01.2018).

- 81 Arī vairākās citās valstīs pakalpojuma pieejamība ir augstākā līmenī nekā Latvijā. Ja ņem vērā tehniskās apskates staciju skaitu pret M1 kategorijas transportlīdzekļu skaitu (pat neņemot vērā apskates intervālus), tad Latvijā šis rādītājs ir viens no zemākajiem aptaujāto valstu⁵⁷ starpā (skatīt Tabulu Nr.1).

Tabula Nr.1

M1 kategorijas transportlīdzekļu un tehnisko apskates staciju skaits⁵⁸

	Transportlīdzekļu skaits (M1 kategorija)	Staciju skaits	Staciju skaits uz 100 000 transportlīdzekļiem⁵⁹	Tirgus atvērts (jā/nē)
Spānija	22 355 549	400	1,79	daļēji ⁶⁰
Īrija	2 060 170	40	1,94	Nē
Latvija	679 048	33	4,86 (0,47 - Rīga ⁶¹)	Nē
Lietuva	1 244 063	62	5,00	Nē
Slovākija	2 034 574	120	5,91	Jā
Čehija	5 115 316	370	7,23	Jā
Slovēnija	1 078 740	90	8,33	Jā
Zviedrija	4 668 262	451	9,66	Jā
Igaunija	676 596	100	14,93	Jā
Somija	3 234 574	500	15,48	Jā
		Vidēji	5,02	
		Vidēji (atvērts tirgus)⁶²	9,70	
		Vidēji (slēgts tirgus)⁶³	3,39	

Avots: KP aprēķini, balstoties uz ES dalībvalstu konkurenci uzraugošo institūciju sniegto un Eurostat datubāzēs pieejamo informāciju

- 82 Latvijā uz 100 000 M1 kategorijas transportlīdzekļiem ir aptuveni piecas tehniskās apskates stacijas, kas ir ap aptaujāto valstu vidējo līmeni. Zemāks rādītājs ir Spānijā un Īrijā, kur ir aptuveni divas stacijas uz 100 000 transportlīdzekļiem. Spānijā (kur vienlaicīgi darbojas centralizēta un decentralizēta sistēma) ir novērojama situācija, kur teritorijās, kurās pastāv publiskā-privātā partnerība, ir būtiski ierobežota konkurence, līdz ar to būtu pamats prezumēt, ka tieši vietās, kur konkurence netiek ierobežota, pakalpojuma pieejamība ir ievērojamāki augstāka.⁶⁴
- 83 Savukārt valstīs, kur tirgus ir atvērts konkurencei, piemēram, Somijā un Igaunijā, ir aptuveni 14-16 tehniskās apskates stacijas uz 100 000 M1 kategorijas transportlīdzekļiem.
- 84 Arī kopumā slēgtā tirgū vidēji uz 100 000 M1 kategorijas transportlīdzekļu darbojas tikai 3,39 tehniskās apskates stacijas, kamēr atvērtā tirgū – 9,70, kas ir būtiska

⁵⁷ Tabulā Nr. 1 norādīta informācija par situāciju valstīs, kuras sniedza KP atbildi par tehnisko apskates staciju skaitu.

⁵⁸ Neņemot vērā valstīs esošos tehniskās apskates intervālus.

⁵⁹ Aprēķina formula: Staciju skaits / transportlīdzekļu skaits x 100 000.

⁶⁰ Sīkāk skatīt 2.2.sadaļu.

⁶¹ Aprēķinās pēc transportlīdzekļu skaita 01.01.2018.

⁶² Izņemot Spāniju, ņemot vērā, ka valstī vienlaicīgi darbojas centralizēta un decentralizēta *test-only* sistēma un nav zināms tehnisko apskates staciju sadalījums starp šīm sistēmām.

⁶³ Skatīt iepriekšējo atsauci.

⁶⁴ Sīkāk skatīt 2.2.sadaļu.

atšķirība (atvērtā tirgū pieejamība ir par aptuveni trim reizēm augstāka). Līdz ar to secināms, ka tirgos, kur konkurence tiek ierobežota (tai skaitā arī Latvijā), ir manāmi ierobežotāks arī tehniskās apskates pakalpojuma piedāvājums.⁶⁵

- 85 Vērtējot situāciju Rīgā, jāsecina, ka pakalpojuma pieejamība ir kritiski zema. Proti, Rīgā tehniskās apskates staciju pieejamība M1 kategorijas transportlīdzekļiem ir pat 10 reizes zemāka nekā vidēji Latvijā. Salīdzinājumā ar vidējo līmeni konkurencei atvērtā tirgū, pieejamība Rīgā ir vairāk nekā 20 reizes zemāka.
- 86 Ierobežotais piedāvājums arī nodrošina akreditētām sabiedrībām regulāru un apjomīgu klientu plūsmu⁶⁶ un rada papildu slogu un izdevumus transportlīdzekļu īpašniekiem. Kā viens no būtiskākajiem "izdevumiem" ir laiks, kas nepieciešams, lai nokļūtu līdz tehniskās apskates stacijai, veiktu pārbaudi, remontdarbus (ja nepieciešami) un saņemtu atļauju piedalīties ceļu satiksmē. Jo vairāk laika prasa tehniskās apskates process, jo lielākas ir šī pakalpojuma alternatīvās izmaksas⁶⁷, proti, patērētājs var mazāk laika veltīt tādām darbībām, kuras tam (un/vai tirgus dalībniekiem) nes ieguvumu.

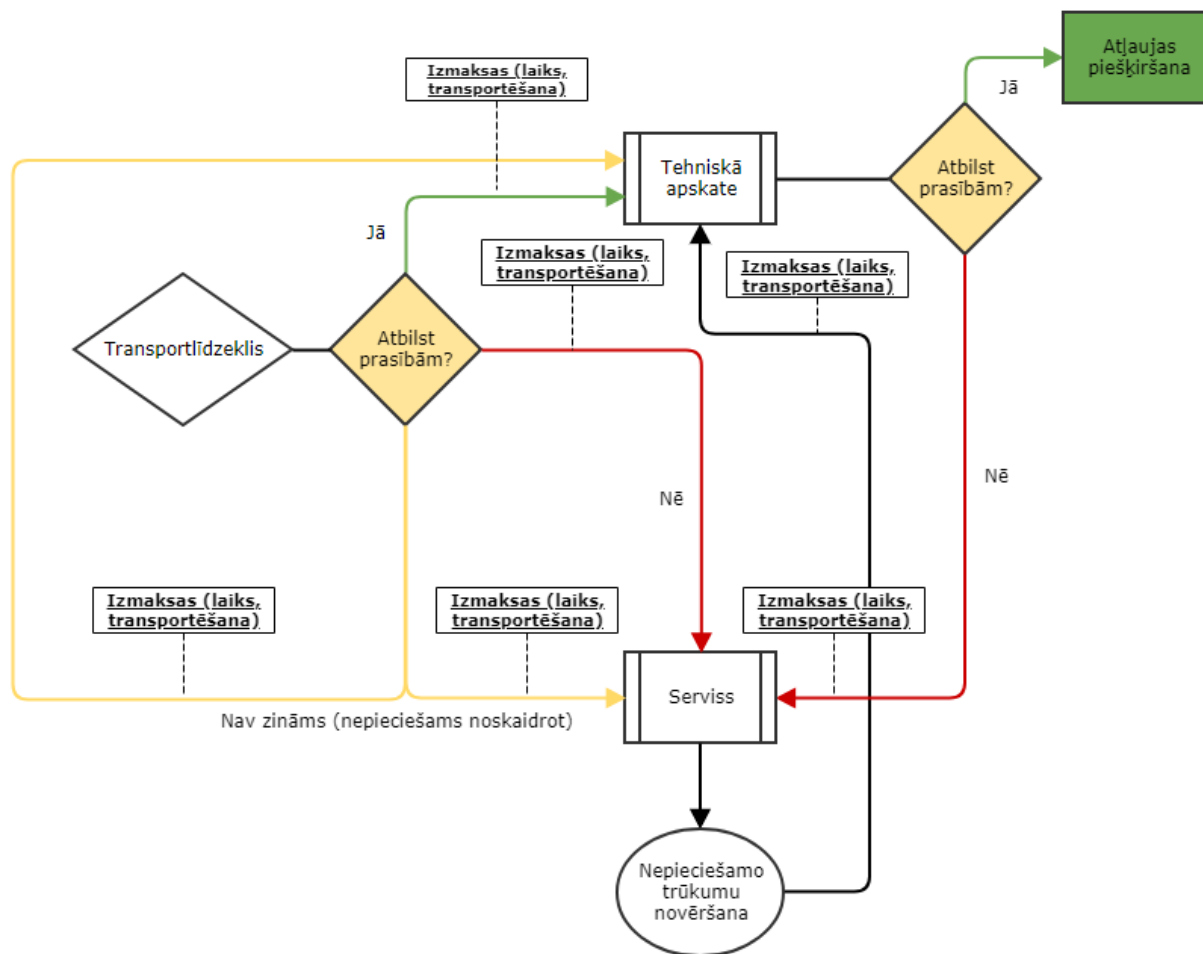
(Turpinājums nākamajā lapā)

⁶⁵ Jānorāda, ka citās ekonomiski attīstītās valstīs ir atzīts, ka centralizētā sistēmā tehnisko apskašu staciju izvietojumam ir jābūt organizētam tā, lai 85 % no transportlīdzekļu īpašniekiem atrastos ne tālāk kā 10 km no tuvākās apskates vietas. Canadian Council of Ministers of the Environment "*Environmental code of practice for light-duty motor vehicle emission onsppection and maintenance programs*" (12. lpp.). Pieejams <https://goo.gl/SciiMw> (aplūkots 27.02.2018).

⁶⁶ Pēc CSDD sniegtās informācijas dienā uz vienas pārbaudes līnijas (vienā stacijā var būt arī vairākas pārbaudes līnijas) tiek veiktas 50-150 transportlīdzekļu apskates, kamēr, piemēram, servisos diagnostikas ierīces un auto pacēlāji tiek izmantoti tikai 1-2 reizes dienā.

⁶⁷ Alternatīvas izmaksas ir viss, no kā jāatsakās, lai iegūtu kādu labumu. Konkrētajā gadījumā - viss, ko tehniskās apskates procesa periodā patērētājs varēja veikt, bet neveic.

- 87 6. attēlā ir redzams patērētāju iespējamās rīcības modelis esošās sistēmas ietvaros, kas norāda uz iespējamām izmaksām, ar ko var saskarties transportlīdzekļu īpašnieki.



6. attēls. Patērētāju izvēles modelis esošās sistēmas ietvaros

Avots: KP izstrādāts

- 88 Ņemot vērā to, ka remontdarbu veicēji ir nodalīti no tehniskās apskates veicējiem, esošā sistēma rada situāciju, kur patērētājam pirms tehniskās apskates veikšanas ir trīs izvēles iespējas, kas kopumā var radīt papildu izmaksas un neērtības: (1) ja patērētājs uzskata, ka transportlīdzeklis atbilst prasībām, tas veiks tehnisko apskati, (2) ja patērētājs uzskata, ka transportlīdzeklis neatbilst prasībām, tiks veikti remontdarbi un tad tehniskā apskate, (3) patērētājam var nebūt zināms, vai transportlīdzeklis atbilst prasībām (nepietiekamu zināšanu vai citu iemeslu dēļ), kas nozīmē, ka patērētājs var izvēlēties transportlīdzekli nogādāt uz servisu/remontdarbnīcu vai izmantot tehnisko apskati kā defektu konstatēšanas vietu.
- 89 Šāds izvēles modelis rada vairākus potenciālos ekonomiskās efektivitātes zaudējumus, kā, piemēram, "ping-pong" efektu - situācija, kad transportlīdzekļa īpašniekam nākas vairākas reizes doties no tehniskās apskates stacijas līdz servisam/remontdarbnīcai (un atpakaļ), lai novērstu trūkumus un transportlīdzekli atzītu par satiksmei derīgu. Tāpat šajā sistēmas modelī tehniskās apskates stacijas bieži vien kalpo kā fakta konstatēšanas vietas un tiek izmantotas, lai noskaidrotu,

kādi remontdarbi ir nepieciešami⁶⁸, lai tehnisko pārbaudi izietu. Tā rezultātā tiek novērsti tikai tie bojājumi, ko tehniskās kontroles inspektors ir pamanījis, tādējādi palielinot risku satiksmes drošībai.

- 90 Arī vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas ir norādījušas, ka tiek nelietderīgi izmantots klienta laiks un resursi, jo nav iespējas tehniskās apskates procesā uzreiz novērst konstatētos defektus vai tiek konstatēts neesošs defekts, kas nostāda patērētāju bezizejas situācijā, jo tehniskajā apskatē norādītais trūkums ir pretrunā ar servisa/remontdarbnīcas vērtējumu, kas apgalvo, ka trūkumu nav.⁶⁹
- 91 Tādējādi esošā tehniskās apskates sistēma, ņemot vērā patērētāju rīcības modeli, neizbēgami radīs ekonomiskās efektivitātes zaudējumu. Papildus tam, ņemot vērā ierobežoto konkurenci, akreditētās sabiedrības un CSDD nav motivētas efektīvizēt savu darbību⁷⁰ un pastāv risks, ka tiks īstenoti citi patērētājiem nelabvēlīgi nosacījumi (augstāka cena, zemāka kvalitāte, ierobežotāki darba laiki u.tml.).

2.4. Tirgū iekļūšanas barjeras

- 92 Viens no svarīgākajiem faktoriem, kas var nodrošināt, lai tirgū tiktu uzturēta efektīva konkurence un samazinātos risks konkurences kropļošanai vai ļaunprātīgai tirgus varas izmantošanai, ir zemas iekļūšanas barjeras.⁷¹ Būtiskas tirgū iekļūšanas barjeras var būt gan ekonomiska rakstura ierobežojumi, gan arī administratīvie šķēršļi.⁷²
- 93 Kā viens no ekonomiska rakstura ierobežojumiem esošajā sistēmā ir izmaksas, kas nepieciešamas, lai izveidotu jaunu tehniskās apskates staciju. Lai uzsāktu darbību tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanā ir nepieciešami apjomīgi ieguldījumi tehniskās apskates staciju būvniecībai un aprīkošanai (pēc CSDD aplēsēm - vairāki milj. EUR, lai izveidotu universālu tehniskās apskates staciju⁷³).
- 94 Savukārt lielākā daļa no aptaujāto servisu/remontdarbnīcu norāda, ka tām nepieciešamās iekārtas un personāla prasmes ir līdzvērtīgā līmenī kā CSDD un akreditētajām sabiedrībām, līdz ar to tās spētu nodrošināt šāda veida pakalpojumu jau šobrīd. Daļa servisu/remontdarbnīcu norādīja, ka būtu nepieciešams veikt papildu investīcijas, kuru apjoms ir ievērojami zemāks nekā CSDD norādītais).

⁶⁸ Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/ZZA3Xt> un <https://goo.gl/h4sQE5> (aplūkots 23.01.2018).

⁶⁹ SIA "NORDE" 20.01.2017. vēstule, SIA "Volvo Truck Latvia" 27.01.2017. vēstule, SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "Domenikss" 30.01.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule, SIA "EVRO TRANS" 24.01.2017. vēstule, SIA "Dumbrāja Autoserviss" 30.01.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "Latvijas apdrošinātāju autoserviss" 07.02.2017. vēstule.

⁷⁰ Akreditēto sabiedrību spēju īstenot patērētājam nelabvēlīgus nosacījumus būtiski neietekmē arī pieprasījuma elastība, jo nav pamata uzskatīt, ka pieprasījums pēc tehniskās apskates pakalpojuma būtu elastīgs (ņemot vērā to, ka tas ir noteikts kā obligāts jebkura transportlīdzekļa īpašniekam).

⁷¹ OECD norāda, ka tirgus barjeras ir nozīmīgs faktors, nosakot tirgus dalībniekam piemērošās tirgus varas apjomu. OECD Policy Roundtables "Evidentiary Issues in Proving Dominance" (2006). Pieejams: <http://www.oecd.org/competition/abuse/41651328.pdf> (aplūkots 27.02.2018).

⁷² KP "Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai" (5. nodaļa). Skatīt <https://goo.gl/uTjWxd> (aplūkots 27.02.2018).

⁷³ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

Vairākums pat norāda, ka tiem aprīkojums un personāla kompetence ir ievērojamāki augstāka nekā CSDD.⁷⁴

- 95 Tehniskās apskates veicējam pārsvarā nepieciešamas minimālas zināšanas transportlīdzekļa iekārtu un mezglu virspusējā diagnostikā, savukārt remontdarbu veicējiem nepieciešamas padziļinātas prasmes ne tikai diagnostikā, bet arī remonta veikšanā. Tāpat regulāri notiek arī personāla apmācības, kas nodrošina padziļinātas zināšanas par konkrētā ražotāja produktu un specifiku. Arī iekārtu/aprikojuma ziņā nav pamata uzskatīt, ka servisi/remontdarbnīcas ir nepietiekami aprīkotas. Pēc servisu/remontdarbnīcu norādītās informācijas, vairums gadījumu tiem ir nepieciešamie "*instrumenti*", lai veiktu transportlīdzekļu remontdarbus un padziļinātu diagnostiku.⁷⁵
- 96 Papildus tam atsevišķi servisi/remontdarbnīcas norāda, ka šobrīd CSDD un akreditētās sabiedrības nepārbauda visas transportlīdzekļa drošībai nozīmīgas komponentes, jo to rīcībā nav pietiekams tehniskais nodrošinājums. Piemēram, transportlīdzekļa amortizatori tiek pārbaudīti tikai vizuāli, jo nav atbilstoša stenda. Tāpat, lai pārbaudītu ritošās daļās stāvokli, vairākiem transportlīdzekļu modeļiem nepietiek tikai ar "pakratīšanu", bet nepieciešams pacelt katru tiltu atsevišķi, lai redzētu bojājumus u.c.⁷⁶
- 97 Lai gan daļa servisu/remontdarbnīcu atbilst konkrētām prasībām (personāla zināšanās un pieredze, tehniskais nodrošinājums u.tml.), un spētu nodrošināt tehniskās kontroles pakalpojumu, tirgū ir noteiktas nesamērīgi augstas administratīvās barjeras.
- 98 Ceļu satiksmes likuma 16.panta trešā daļa nosaka, ka CSDD akreditē sabiedrības transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojuma nodrošināšanai. Tātad, lai tirgus dalībnieks būtu tiesīgs veikt transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa kontroli, tam ir nepieciešama akreditācija no CSDD.⁷⁷ Tas savukārt rada interešu konflikta situāciju, jo institūcija, kas veic akreditāciju, ir vienlaicīgi arī pakalpojuma sniedzējs un daļējs kapitāldaļu turētājs jau akreditētajās sabiedrībās. Tā rezultātā rodas risks nepamatotiem un pārmērīgiem konkurences ierobežojumiem (piemēram, tirgus vai klientu sadale, esošo sabiedrību ekonomiskā aizsardzība u.c.).

⁷⁴ SIA "SKANDI MOTORS" 12.01.2017.vēstule, SIA "MEGA REM" 19.01.2017. vēstule, SIA "KARLO MOTORS" 18.01.2017. vēstule, SIA "NORDE" 20.01.2017. vēstule, SIA "EVRO TRANS" 24.01.2017. vēstule, SIA "IMA AUTOSERVISS" 24.01.2017.vēstule, SIA "Volvo Truck Latvia" 27.01.2017. vēstule, SIA "Fortuna Travel" 30.01.2017. vēstule, SIA "Dumbrāja Autoserviss" 30.01.2017. vēstule, SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "Nippon Auto" 31.01.2017. vēstule, SIA "Sigma Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "Sturing" 31.01.2017. vēstule, SIA "Mūsa Motors Rīga" 30.01.2017. vēstule, SIA "LATAKTIO TRANS" 30.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "ALKOM-TRANS" 30.01.2017.vēstule, SIA "ANRU MOTORS" 30.01.2017. vēstule, SIA "SAPARDS" 30.01.2017. vēstule, SIA "Domenikss" 30.01.2017. vēstule, SIA "REZERVE" 06.02.2017. vēstule, SIA "Latvijas apdrošinātāju autoserviss" 07.02.2017. vēstule, SIA "AMSERV MOTORS" 15.02.2017. vēstule, SIA "SINTIJA AUTO" 16.02.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule, SIA "Mūsa auto" 07.02.2017. vēstule, SIA "TC Motors" 24.04.2017. vēstule, SIA "Nērings" 03.03.2017. vēstule, SIA "MOLLER AUTO" 15.02.2017. vēstule.

⁷⁵ Turpat.

⁷⁶ Turpat.

⁷⁷ Papildus tam Ceļu satiksmes likuma 16.panta trešajā daļā ir noteikts, ka akreditētā persona nedrīkst vienlaikus veikt komercdarbību, kas saistīta ar transportlīdzekļu tirdzniecību, apkopi, remontu vai atjaunošanu, kā arī tehnisko kontroli tās īpašumā (valdījumā, turējumā) esošajiem transportlīdzekļiem. Tādējādi, lai serviss/remontdarbnīca varētu veikt šo pakalpojumu, tai nāktos atteikties no esošās saimnieciskās darbības.

- 99 Šobrīd akreditācijas process un tehniskās apskates tirgus paplašināšanas principi netiek regulēti ar ārējo normatīvo aktu. Jaunu kapitālsabiedrību akreditācija tiek veikta atbilstoši iekšējām Vadlīnijām.⁷⁸ Pamatojoties uz Vadlīnijām, CSDD ir izstrādājusi Akreditācijas Nolikumu (kas nav publiski pieejams).⁷⁹ Lai gan Vadlīnijas paredz iespēju privātam subjektam veikt saimniecisko darbību transportlīdzekļu stāvokļa tehniskās kontroles tirgū, esošā procedūra ir neobjektīva un diskriminējoša. Arī lielākā daļa aptaujāto servisu/remontdarbniecu norāda, ka tiem nav pieejama informācija par akreditācijas noteikumiem (tikai aptuveni 17 % no aptaujātajiem norāda, ka ir informēti par akreditācijas kārtību).
- 100 Savukārt Vadlīnijās ir iestrādāti noteikumi, kas rada nepamatotus konkurences kropļojumus un aizsargā jau akreditēto tirgus dalībnieku saimniecisko darbību, proti, konkurence tiek pilnībā ierobežota.
- 101 Pirmkārt, Vadlīnijas nosaka, ka CSDD pieņem lēmumu par jaunas tehniskās apskates stacijas izveidošanu tikai gadījumos, ja kādas tehniskās apskates stacijas kapacitāte kļūst nepietiekama⁸⁰ un akreditētā kapitālsabiedrība nespēj palielināt savu kapacitāti nevienā no šādiem veidiem:
- Darba laika pagarināšana (līdz maksimums 14 stundu darba diena);
 - Posteņu skaita vai secības izmaiņa kontroles līnijā;
 - Kontroles līnijas pagarināšana;
 - Atsevišķas dīzeļmotoru pārbaudes vietas izveidošana;
 - Jaunas kontroles līnijas izbūve esošajā tehniskās apskates stacijā.⁸¹
- 102 Otrkārt, pat tad, ja tiek konstatēts, ka kādas tehniskās apskates stacijas kapacitāte ir nepietiekama un to nevar atrisināt iepriekš norādītajos veidos, priekšroka jaunas stacijas izveidei tiek dota pašai CSDD, esošajā apgabalā akreditētai kapitālsabiedrība vai kādai citai no jau akreditētām kapitālsabiedrībām. Jauns uzņēmums (ar atklātas procedūras palīdzību) tiek akreditēts tikai tad, ja neviena no akreditētājām sabiedrībām nevar paplašināt savu saimniecisko darbību nepieciešamajā apjomā un laikā.⁸²
- 103 Tātad esošā situācija rada priekšroku jau akreditētajām sabiedrībām paplašināt savu saimniecisko darbību, pirms tiek lemts par jauna tirgus dalībnieka akreditāciju. Tas nostāda jebkuru potenciālo konkurentu nevienlīdzīgā situācijā un nekādā veidā neveicina privāto komersantu iesaisti saimnieciskajā darbībā, bet tieši pretēji – rada būtisku konkurences kropļojumu. Arī atsevišķi tirgus dalībnieki norāda, ka tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanā tirgus ir noslēgts, un tajā var darboties tikai atsevišķi uzņēmumi.⁸³

⁷⁸ Pirms tam akreditācijas kārtību noteica SM 25.11.1998. noteikumi Nr.55 "Noteikumi par juridisku personu akreditāciju transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates veikšanai", kas ir zaudējuši spēku ar 01.01.2006.

⁷⁹ SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307.

⁸⁰ CSDD reizi gadā veic katras esošās tehniskās apskates stacijas kapacitātes aprēķinu (balstoties uz attiecīgajā apgabalā esošo transportlīdzekļu skaitu, patērējamo laiku vienas vienības kontrolei un esošo pakalpojumu sniedzēju veiktspēju (stacijas izvietojums, konfigurācija, lielums)). Tai pašā laikā būtiskas izmaiņas piedāvājuma pieejamībā Latvijā kopumā nav notikušas, lai gan atbilstoši Centrālās statistikas pārvaldes apkopotajiem datiem, piemēram, M1 kategorijas transportlīdzekļu skaits (līdz ar to arī pieprasījums pēc tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojuma) ir pieaudzis no 282 688 vienībām 1990. gadā līdz 689 536 vienībām 2017. gadā.

⁸¹ Vadlīniju 7. un 9. punkts.

⁸² CSDD uzzīņa par transportlīdzekļu tehniskās apskates sistēmas izveidi un kopuzņēmumu veidošanu, kas sniegta VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010.

⁸³ Piemēram, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "SKUBA LATVIJA" 10.02.2017. vēstule.

- 104 Treškārt, pat gadījumos, kad CSDD pieņem lēmumu par nepieciešamību veidot sadarbību ar jaunu kapitālsabiedrību, tā akreditē tikai noteiktā kārtībā reģistrētu kapitālsabiedrību, kurā CSDD ir viens no dibinātājiem un tai pieder vismaz 20 % uzņēmuma kapitāldaļu.⁸⁴ Līdz ar to jebkurš uzņēmums, kas potenciāli tiktu akreditēts, nespētu tirgū darboties kā neatkarīgs konkurents. Kā jau iepriekš norādīts (skatīt 2.3. sadaļu) CSDD finansiāla iesaiste akreditētajās sabiedrībās rada vairākus konkurences kropļojumus un interešu konflikta riskus.
- 105 Papildus tam jauno tehniskās apskates staciju veido tā, lai tā nepārsniegtu 30 % no esošo posteņu skaita dotajā stacijas apgabalā (apgabalu iedalījumu skatīt 4. attēlā).⁸⁵ Šāds ierobežojums, ka akreditētai sabiedrībai (AUTES, SCANTEST, VENTTESTS vai AUTEKO) tiek rezervēta tirgus daļa vismaz 70 % apjomā no pakalpojuma piedāvājuma, norāda uz to, ka konkurence tehniskās apskates tirgū tiek kropļota un ir aizsargāta šo sabiedrību saimnieciskā darbība no jebkādas potenciālās konkurences.
- 106 Tādēļ arī pēdējo piecu gadu laikā neviens tirgus dalībnieks nav izteicis vēlmi akreditēties⁸⁶, kā arī KP rīcībā nav informācijas, ka pēdējo 20 gadu laikā tirgū būtu ienācis jauns tirgus dalībnieks, lai gan M1 kategorijas transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis no 282 688 vienībām 1990. gadā līdz 689 536 vienībām 2017. gadā.⁸⁷ Tas savukārt ir radījis situāciju, kur pakalpojuma pieejamība patērētājam ir ierobežota un neatbilst pieprasījuma izmaiņu tendencēm.
- 107 Tai pašā laikā visām akreditētajām sabiedrībām ir piešķirta akreditācija (un noslēgti līgumi) par pakalpojuma nodrošināšanu uz ilglaicīgu periodu ((*) gadi⁸⁸). Tāpat visi līgumi, beidzoties to termiņiem, tiek automātiski pagarināti uz jaunu (tikpat ilglaicīgu) termiņu. Šāda veida ilgtermiņa līgumi un izstrādātie administratīvie šķēršļi ir radījuši situāciju, kur akreditētajām sabiedrībām ir izdevies ilglaicīgi un komfortabli nostiprināties tehniskās apskates tirgū, ārpus jebkāda konkurences spiediena. Automātiskie līgumu pagarinājumi uz ilgstošu termiņu⁸⁹ norāda uz to, ka netiek pat pieļauta konkurences iespējamība "par esošo tirgu". Tādējādi netiek nodrošināta atklāta sāncensība (iepirkums) starp potenciālajiem konkurentiem, kura rezultātā patērētāji iegūtu konkurētspējīgu, kvalitatīvu un prasībām atbilstošu pakalpojumu par iespējami zemāko cenu līguma darbības periodā.
- 108 Faktiski esošie administratīvie ierobežojumi jebkuram potenciālajam konkurentam ienākšanu tirgū padara par neiespējamu. Tie nav brīvu un godīgu konkurenci veicinoši un dod pilnvaras CSDD regulēt tirgus mehānismu (tā attīstību) un konkurenci. Ir jāuzsver, ka EST atzinusi pat ievērojamāki zemākus administratīvos ierobežojumus transportlīdzekļu tehniskās apskates nozarē par brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumiem, kas nav saderīgi ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību.⁹⁰ Papildus tam esošie ierobežojumi ne tikai nodrošina izteiktas priekšrocības jau akreditētajām sabiedrībām pakalpojuma nodrošināšanā, bet pat aizsargā to saimniecisko darbību no jebkādas potenciālas konkurences, un nav uzskatāmi par pamatotiem un nepieciešamiem. Kopumā ir jāsecina, ka piekļuves tirgum nosacījumi ir uzskatāmi par šķērslī brīvībai veikt uzņēmējdarbību.

⁸⁴ Vadlīniju 2. punkts.

⁸⁵ Vadlīniju 10. punkts.

⁸⁶ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

⁸⁷ Atbilstoši CSP apkopotajiem datiem. Skatīt <https://goo.gl/9Gamd1>

⁸⁸ Šobrīd līguma darbības termiņi ir šādi: AUTEKO un SCANTEST līdz (*), VENTTESTS un AUTES līdz (*).

⁸⁹ Jāuzsver, ka KP savā praksē automātiskos līgumu pagarinājumus ir vērtējusi KL 11.panta pirmās daļas ietvaros un secinājusi, ka šādi noteikumi ir uzskatāmi par konkurenci ierobežojošiem un neatbilst KL. Skatīt <https://kp.gov.lv/files/pdf/Un7XkkeLjp.pdf>

⁹⁰ EST 22.10.2009. spriedums lietā Nr.C-438/08 Eiropas Kopienu Komisija pret Portugāles Republiku (27.-31.rindkopa).

2.5. Pakalpojuma cenas

- 109 Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 4.panta piekto daļu Ministru kabinets izdod noteikumus par normatīvajos aktos noteikto CSDD pakalpojumu cenrāža apstiprināšanu. Cenu par tehnisko apskati nosaka MK Nr.1000, un tā ir pilnīgi identiska visiem pakalpojuma sniedzējiem.
- 110 Maksa par tehnisko apskati iedalās trīs pozīcijās – (1) pamatapskate (vai atkārtota apskate), (2) atļauja piedalīties ceļu satiksmē un (3) tehniskās apskates uzlīme. Pamatapskate (vai atkārtota apskate) ietver darbības, kas ir saistītas ar transportlīdzekļa un tā aprīkojuma tehniskā stāvokļa kontroli, savukārt "atļauja piedalīties ceļu satiksmē" ietver pārbaudes, kas saistītas ar transportlīdzekļa un tā vadītāja piedalīšanos ceļu satiksmē:
- Transportlīdzekļa vadītāja apliecības derīguma termiņa un piemēroto ierobežojumu kontrole;
 - Administratīvo naudas sodu nomaksas un zvērināto tiesu izpildītāju un citu institūciju liegumu kontrole;
 - Transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības derīguma, nodokļu nomaksas un OCTA polises esamības pārbaude;
 - Transportlīdzekļa pārbaude Latvijas un citās informatīvajās sistēmās (Valsts policija, EUCARIS, Interpol u.c.).
- 111 Pakalpojuma saņēmējs maksu par tehnisko apskati veic CSDD, savukārt CSDD ar akreditētajām sabiedrībām norēķinās pēc savstarpēji noslēgtajiem līgumiem. Samaksas kārtība starp CSDD un akreditētajām sabiedrībām notiek pēc faktiski apkalpoto vienību skaita konkrētā laika periodā, proti, akreditētā sabiedrība uzskaita apkalptos transportlīdzekļus un sniegto pakalpojumu veidus un sareizina ar cenu, par kuru CSDD un akreditētā sabiedrība ir vienojusies.⁹¹

Cenu dinamika Latvijā

- 112 Kā norāda SM un CSDD, periodiski (pamatā katru gadu) tiek aprēķināta tehniskās apskates pakalpojuma pašizmaksa un, balstoties uz iegūtajiem datiem, tiek lemts par pakalpojumu cenu koriģēšanas nepieciešamību.⁹²
- 113 Jānorāda, ka tirgū esošais vienotais cenu mehānisms būtiski palielina risku koordinācijas noturībai tirgū darbojošos subjektu starpā. Atbilstoši ekonomiskās teorijas principiem zema pieprasījuma elastība var palielināt koordinācijas noturību, tādējādi arī kopīgo rīcības virzienu. Bet ir jāņem vērā, ka homogēnā tirgū (par kādu būtu uzskatāms arī transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles tirgus) neelastīgs pieprasījums rada lielāku stimulu novirzīties no kopīgas rīcības (pat neliela novirzīšanās - cenas samazināšana nedaudz zem kopējā vienotā līmeņa - teorētiski⁹³ var ļaut iegūt nozīmīgu daļu no tirgus apjoma un peļņu, ko tas dos. Tādējādi ir nepieciešams kontroles mehānisms, kas šo stimulu pilnībā ierobežo. Transportlīdzekļu tehniskās kontroles tirgū šis mehānisms ir vienotā cena, kas tiek apstiprināta ar MK Nr.1000, tādējādi nodrošinot to, ka visiem subjektiem tā būs identiska.
- 114 Arī CSDD norāda, ka pakalpojumu pašizmaksā pielieto vienotu izmaksu noteikšanas un attiecināšanas metodi. Proti, pakalpojuma tarifa noteikšanā ir

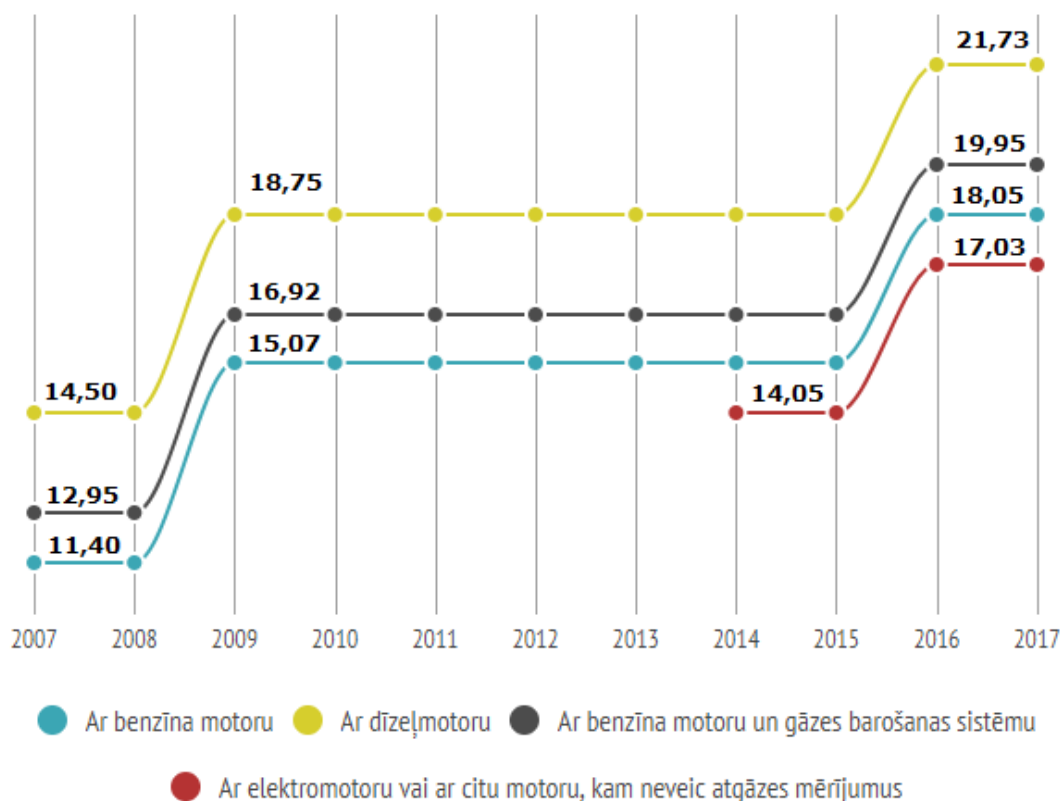
⁹¹ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472, AUTESTS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017.

⁹² CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472, SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307.

⁹³ Jānorāda, ka praktiski neliela cenu samazināšana ierobežotā piedāvājuma dēļ neļautu iegūt būtisku tirgus apjoma pieaugumu (pastāv patērētāju pārorientēšanās izmaksas).

ievērots princips, lai cena būtu vienāda visās tās saņemšanas vietās. Tai pašā laikā transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojuma izmaksas ir atšķirīgas, gan atkarībā no ģeogrāfiskās atrašanās vietas, gan pakalpojuma sniedzēja.⁹⁴ Vienotā cena ļauj akreditētajām sabiedrībām un CSDD nodrošināt to, ka novirzīšanās no kopējās darbības politikas (samazinot cenu) nav iespējama.

- 115 No CSDD sniegtās informācijas secināms, ka cena par tehnisko apskati pēdējo desmit (2007.-2017.) gadu laikā ir augusi visām transportlīdzekļu pārbaudēm (skatīt Pielikumu Nr. 3). 7. attēlā ir apkopota informācija par M1 kategorijas transportlīdzekļu pirmreizējas tehniskās apskates cenām no 2007. līdz 2017. gadam.



7. attēls. Pirmreizējas tehniskās apskates cenu dinamika 2007.-2017. gadā (EUR, bez PVN) M1 kategorijai⁹⁵

Avots: KP izstrādāts, balstoties uz CSDD sniegto informāciju

- 116 Kopš 2007. gada cena par tehnisko apskati (bez PVN) M1 kategorijas transportlīdzeklim ar benzīna motoru ir pieaugusi no 11,40 EUR līdz 18,05 EUR 2017. gadā jeb par aptuveni 60 %. M1 kategorijas transportlīdzeklim ar dīzeļmotoru – no 14,50 EUR līdz 21,73 EUR jeb par aptuveni 50 %, ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu pieaugums no 12,95 EUR līdz 19,95 EUR jeb par aptuveni 54 %, savukārt M1 kategorijas transportlīdzeklim ar elektromotoru (vai citu motoru, kam neveic atgāzu mērījumus) no 14,05 EUR (2014. gadā) līdz 17,03 EUR jeb par aptuveni 21 %.
- 117 Uzraudzībā (ņemot vērā Uzraudzības mērķi) KP padziļināti nevērtēja cenu atbilstību konkurences tiesību normām, bet ir būtiski uzsvērt, ka kopumā jebkāda cenu

⁹⁴ CSDD 16.11.2010. vēstule Nr.11-10/2216 VK revīzijas lietā Nr.5.1-2-4/2010.

⁹⁵ Norādītajās cenās nav ieskatīta samaksa par (1) tehniskās apskates uzlīmi un (2) atļauju piedalīties ceļu satiksmē. Līdz ar to faktiskās cenas ir augstākas.

regulēšana rada augstu risku negatīvai ietekmei uz konkurenci un šāda iejaukšanās tirgus pašregulācijā būtu pamatojama tikai gadījumos, kad citi pasākumi nav pietiekami izvirzīto mērķu sasniegšanai.

- 118 CSDD 2016. gada cenu pieaugumu skaidro ar pieaugošo laiku tehniskās kontroles veikšanai, kā arī nepieciešamību nodrošināt tehniskās apskates stacijas ar papildu iekārtām, lai īstenotu normatīvajā aktā par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati noteiktās pārbaudes automobiļu elektroniskās vadības un drošības sistēmām, kā arī veikt citas papildu pārbaudes ceļu satiksmes drošības paaugstināšanai. Attiecīgi radās papildu izmaksas, kas saistītas ar papildu laika resursu patēriņu, lai pieslēgtos transportlīdzekļu pašdiagnostikas sistēmām, kā arī pārbažu rezultātā atklāto trūkumu vai bojājumu izvērtēšanu un automātisku piesaisti reģistram.⁹⁶
- 119 Savukārt MK 466 704.5.punkts⁹⁷ nosaka, ka "M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti, sākot ar 2012. gadu, jābūt izgatavotāja paredzētajai un darba kārtībā esošai pašdiagnostikas sistēmas (OBD) pieslēgvietai". Tātad obligāta pieslēgšanās notiek tikai transportlīdzekļiem, kas ir jaunāki par 2011. gada 31. decembri. Vecākiem transportlīdzekļiem šis pakalpojums ir brīvprātīgs (ja klients vēlas, tad CSDD veiks pārbaudi, ja nevēlas – pakalpojums netiks sniegts). Tai pašā laikā jaunais tarifs ir piemērots visiem M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem, neatkarīgi no to vecuma un klientu vēlmes izmantot šo pakalpojumu.
- 120 Pēc CSDD apkopotajiem datiem var secināt, ka kopumā Latvijā uz 01.01.2017. bija reģistrēti 664 177 (679 048 – 2016. gadā) M1 un 84 067 (85 998 – 2016. gadā) N1 kategorijas transportlīdzekļi.⁹⁸ Savukārt transportlīdzekļu, kuru izlaides gads ir sākot ar 2012. gadu, skaits uz 01.01.2017. veidoja 60 306 M1 kategorijas un 18 241 kravas automašīnu⁹⁹ vienības. Kopumā tikai aptuveni 10 % no kopējā transportlīdzekļu skaita šāds pakalpojums ir obligāts. Pārējie 90 % klientu maksā par pakalpojumu neatkarīgi no tā, vai tas ir nepieciešams un faktiski iespējams (piemēram, ja transporta līdzeklim nav OBD pieslēgvietas).
- 121 CSDD skaidro, ka cenas diferencēšana precīzi saistībā ar transportlīdzekļa tehniskās apskates izmaksām nebūtu samērīga, jo tehniskajai apskatei veltītais laiks un tā sarežģītība var atšķirties pat viena veida transportlīdzekļiem.¹⁰⁰ Tādējādi CSDD uzskata, ka, ievērojot principu – vienas kategorijas transportlīdzekļa ar noteiktu degvielas veidu tehniskās apskates cena nav atkarīga no tā izgatavošanas gada, komplektācijas/specifikācijas vai pārbaudāmo sastāvdaļu, mezglu sistēmu skaita –, iespējams saprātīgi nodrošināt attiecīgā pakalpojuma sniegšanas administrēšanu, kā arī pakalpojuma saņemšanas nosacījumi ir viegli saprotami un paredzami.¹⁰¹
- 122 Tomēr CSDD pamatojums KP ieskatā ir vērtējams kritiski. Neskatoties uz to, ka šāda prakse tirgus dalībniekam ļauj vieglāk administrēt tā ieņēmumus, CSDD

⁹⁶ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

⁹⁷ Ar 30.05.2018. Ministru kabineta noteikumu Nr.295 "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa" 4.11.punkts.

⁹⁸ CSDD statistika – Transportlīdzekļi. Skatīt <https://www.csdd.lv/csdd/statistika/izvelne/> (aplūkots 27.02.2018).

⁹⁹ Informācija pa N1 kategoriju atsevišķi CSDD statistikas datus nav pieejama.

¹⁰⁰ Ir vērts norādīt, ka citās valstīs cena tiek diferencēta atkarībā no pakalpojuma apjoma, ko saņem klients. Piemēram, Lietuvā atkārtotas pārbaudes cena M1 kategorijas transportlīdzekļiem svārstās no 2,03 līdz 7,24 EUR, atkarībā no pārbaudes veida (vizuāla vai izmantojot tehniskās iekārtas) un no tā, cik dažādas iekārtas nepieciešams izmantot atkārtotā pārbaudē. Sīkāk skatīt <https://www.vta.lt/wp-content/uploads/2016/04/TA-kainos.pdf> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁰¹ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

faktiski iekasē maksu par pakalpojumiem, kuri netiek sniegti. Vienlaicīgi patērētājiem nav nekādu alternatīvu pakalpojuma saņemšanā un tie ir spiesti maksāt par neesošu pakalpojumu tikai tādēļ, lai atvieglotu administrēšanas slogu CSDD.

- 123 Piemēram, lietā *Grune Punkt* EST atstāja spēkā EK lēmumu, kurā tā bija konstatējusi, ka dominējošā stāvoklī esošā uzņēmuma tiesības prasīt samaksu no saviem līgumpartneriem par nesniegtiem pakalpojumiem ir LESD 102.panta pārkāpums.¹⁰² Tāpat vienas cenas noteikšana visām patērētāju grupām, neskatoties uz to, ka preces piedāvājuma nodrošināšanas izmaksas katrai patērētāju grupai ir atšķirīgas, var tikt uzskatīta par konkurences tiesību pārkāpumu.¹⁰³
- 124 Tādējādi CSDD rīcība var būt pretrunā konkurences tiesību regulējumam, it īpaši ņemot vērā, ka CSDD ar tās saistītajiem uzņēmumiem vienīgie sniedz transportlīdzekļa tehniskās apkopes pakalpojumu. Turklāt, ja CSDD un tās saistīto uzņēmumu rīcība tiek vērtēta Eiropas konkurences tiesību kontekstā, nav nozīmes, vai tirgus dalībnieka darbības izriet no tā rīcības brīvības vai normatīvā regulējuma. Saskaņā ar ES tiesību pārākuma principu, ja darbības veic dominējošā stāvoklī esošs tirgus dalībnieks un šādas darbības kvalificējas kā tā ļaunprātīga rīcība, šāda rīcība var nebūt saderīga ar konkurences tiesībām, neatkarīgi no tā, ka rīcību pamato nacionālais normatīvais regulējums.

Cenu salīdzinājums ES

- 125 Attiecībā uz kopējo tehniskās apskates cenu līmeni gan CSDD¹⁰⁴, gan vairākas akreditētās sabiedrības¹⁰⁵ norāda, ka viens no Latvijas tehniskās apskates sistēmas galvenajiem ieguvumiem ir spēja nodrošināt vienu no zemākajām tehniskās apskates cenām Eiropā (piemēram, Igaunijā vieglo automobiļu tehniskās apskates cena Valgas tehniskās apskates stacijā ir aptuveni 40 EUR¹⁰⁶). Arī SM ir norādījusi, ka Latvijā ir otra zemākā tehniskās apskates pakalpojuma cena ES.¹⁰⁷
- 126 Tai pašā laikā šāda veida vienkārša tarifu salīdzināšana nevar kalpot par jēgpilna secinājuma pamatu, jo salīdzinājums ir aplūkots abstrakti. Veicot tarifu ģeogrāfisko salīdzinājumu, ir būtiski noteikt, vai tas ir veikts "*uz viendabīga pamata*".¹⁰⁸ Proti, ģeogrāfiskā salīdzinājuma viendabīgumam ir vajadzīgs ne tikai, lai attiecīgais pakalpojums būtu vienāds vai ļoti līdzīgs, bet arī, lai kopumā līdzīgs būtu ekonomiskais konteksts, kādā šis pakalpojums tiek piegādāts.
- 127 Nav apstrīdams fakts, ka ES ir ievērojamas cenu līmeņa atšķirības, kas nozīmē, ka par to pašu pakalpojumu patērētāji dažādās valstīs maksā atšķirīgas cenas. Pat ja šajās valstīs tiek izmantota viena un tā pati valūta (piemēram, *euro*), patērētāju pirkjspēja var atšķirties. Līdz ar to pirkjspējas paritāte (*Purchasing Power parity - PPP*) var būt noderīgs rīks, ar ko nodrošināt, ka viena un tā paša pakalpojuma dažādās valstīs piemērotā tarifa salīdzināšana tiek veikta uz viendabīga pamata.

¹⁰² EST 16.07.2009. spriedums lietā Nr. C-385/07, *Der Grune Punkt – Duales System Deutschland*, (141.-147.rindkopa).

¹⁰³ Pinar Akman "The Concept of Abuse in EU Competition Law: Law and Economic Approaches" (236.lp.).

¹⁰⁴ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

¹⁰⁵ AUTESTS 06.06.2017.vēstule, SCANTEST 08.06.2017.vēstule.

¹⁰⁶ Tai pašā laikā KP norāda, ka Igaunijā tehniskās apskates periodiskums nav identisks Latvijā noteiktajam, kas ir būtisks (bet ne vienīgais) faktors, lai izdarītu jēgpilnu secinājumu par pakalpojuma dārdzību dažādās valstīs.

¹⁰⁷ SM 30.01.2017. vēstule Nr.04-02/307.

¹⁰⁸ Skatīt, piemēram, EST 13.07.1989. spriedumu lietā Nr.395/87, *Ministère public* (38. rindkopa).

- 128 PPP ir valūtas pārrēķina likmes, kas pārvērš nominālās valstu valūtās izteiktās cenas vienotā mākslīgā valūtā, ko sauc par pirktspējas līmeni (PSL¹⁰⁹), kurš vienādo dažādu valstu valūtu pirktspēju. Citiem vārdiem sakot, PSL rāda vienu un to pašu preču vai pakalpojumu cenu attiecības nacionālajās valūtās dažādās valstīs.
- 129 Pirktspējas paritāte tiek plaši izmantota ekonomiskajos pētījumos, kurus veic, tostarp tādas organizācijas kā *Eurostat*, OECD vai Pasaules banka, kad, piemēram, ir jāsalīdzina dzīves līmenis dažādās valstīs. Arī EST ir norādījusi - lai salīdzinātu identiska pakalpojuma tarifus dažādās dalībvalstīs, kurās labklājības līmenis atšķiras, ir noteikti jāņem vērā pirktspējas paritāte.¹¹⁰
- 130 Tāpat ir būtiski norādīt, ka salīdzināmā pakalpojuma tarifa veidošanas kritēriji var nebūt pilnībā analogiski. KP nav pieejama informācija par komponentēm, kas tiek pārbaudītas tehniskajā apskatē katrā no valstīm¹¹¹, līdz ar to arī tehnisko iekārtu un personāla kvalifikācijas prasības var atšķirties atkarībā no valstī noteiktajiem standartiem.

(Turpinājums nākamajā lapā)

¹⁰⁹ PSL iegūst, dalot sākotnējo vērtību valsts valūtas vienībās ar attiecīgo PPP. Šajā gadījumā - tehniskās apskates cenu dalot ar attiecīgās valsts PPP.

¹¹⁰ EST 14.09.2017. spriedums lietā Nr.C-177/16, *AKKA/LAA* (46.rindkopa).

¹¹¹ Minimālās prasības tehniskās apskates saturam ir noteiktas Direktīvā, bet katra dalībvalsts var piemērot arī augstākus pārbaudes standartus.

131 Papildus tam ir novērojama izteikta dažādība tehniskās apskates periodiskumā (skatīt Tabulu Nr. 2).

Tabula Nr. 2

Tehniskās apskates periodiskums ES¹¹²

Valsts	M1 kategorija
Latvija	2-1 (2-2-1 ¹¹³)
Horvātija	2-1
Lielbritānija	3-1
Bulgārija	3-1
Luksemburga	3-1
Somija	3-2-1
Polija	3-2-1
Austrija	3-2-1
Zviedrija	3-2-1
Beļģija	4-1
Nīderlande	4-2-2-1
Slovēnija	4-2-2-1
Portugāle	4-2-2-1
Īrija	4-2-2-2-1
Spānija	4-2-2-2-1
Igaunija	4-2-2-2-1
Rumānija	2
Lietuva	3-2
Vācija	3-2
Slovākija	4-2
Čehija	4-2
Dānija	4-2
Francija	4-2
Grieķija	4-2
Ungārija	4-2
Malta	4-2
Itālija	4-2
Kipra	4-2
Direktīva	4-2

Avots: Publiski pieejamā informācija¹¹⁴

132 Šādā situācijā lielākas kopējās izmaksas patērētājam veidosies valstīs, kur tehniskā apskate ir jāveic biežāk. Piemēram, Latvijā pirmā tehniskā apskate ir jāveic jau otrajā gadā pēc pirmreizējās transportlīdzekļa reģistrācijas, kamēr citās valstīs trešajā vai ceturtajā gadā.

¹¹² Pirmais skaitlis norāda, kurā gadā (pēc pirmreizējās reģistrācijas) ir nepieciešams veikt pirmo tehnisko apskati. Nākamie skaitļi norāda uz otrās, trešās, ceturtais utt. tehniskās apskates veikšanas intervālu. Piemēram, ja Slovēnijā intervāls ir 4-2-2-1, tas nozīmē ka pirmā tehniskā apskate ir jāveic ceturtajā gadā pēc pirmreizējās reģistrācijas. Otrā un trešā tehniskā apskate ir jāveic attiecīgi sestajā un astotajā gadā (vienu gadu izlaižot), savukārt ceturta un tālākās tehniskās apskates ir jāveic ik gadu.

¹¹³ Sākot ar 01.01.2018. Skatīt <https://likumi.lv/ta/id/291266-grozijums-celu-satiksmes-likuma> (aplūkots 14.03.2018). Iepriekšējie nosacījumi (2-1) bija spēkā kopš 01.01.2013.

¹¹⁴ EK mājaslapa "Your Europe", skatīt <https://goo.gl/Kj84wj> (aplūkots 23.01.2018).

- 133 Nozīmīgas atšķirības ir arī otrreizējai un pat tālākajām apskatēm – kamēr Latvijā, sākot no transportlīdzekļa piektā gada (izmaiņas, kas stājās spēkā 01.01.2018.), tehniskā apskate ir jāveic katru gadu, Igaunijā, piemēram, transportlīdzekļiem nākamās četras apskates (pēc pirmreizējās) ir ik pēc divu gadu intervāla.
- 134 Arī citās valstīs ir novērojamas vairākas atšķirības (vairākās valstīs ir 4-2 vai 3-2-1 sistēma). Tas nozīmē, ka transportlīdzekļa īpašnieks dažās valstīs agrāk sāk maksāt (un/vai biežāk maksā) par šo pakalpojumu, kas ietekmē kopējo samaksāto summu transportlīdzekļa dzīves cikla laikā.
- 135 2016. gadā M1 kategorijas transportlīdzekļu vidējais vecums Latvijā bija 14,3 (2017. gadā – 14,0) gadi.¹¹⁵ Latvijas transportlīdzekļu vecuma struktūra ir viena no vecākajām Eiropā.¹¹⁶ Kaut arī izmaksas par tehnisko apskati neatkarīgi no transportlīdzekļa vecuma pārsvarā ir konstantas, jāņem vērā, ka tehniskās apskates periodiskums ir viens no faktoriem, kas ietekmē kopējo izmaksu apjomu. Tādēļ ir lietderīgi izvērtēt izdevumus tehniskajai apskatei dažādos transportlīdzekļa dzīves cikla periodos.
- 136 Līdz ar to, lai iegūtu ilustratīva rakstura informāciju par tehniskās apskates pakalpojuma cenām, KP veica divu veidu tehniskās apskates cenu salīdzināšanu ES valstu starpā:
- (1) cenu salīdzinājums, ņemot vērā Latvijā vidējo transportlīdzekļa vecumu (14 gadi). Šajā variantā tiek ņemts vērā vai tehniskās apskates sistēma ir ikgadēja vai divgadēja, jo visās ES valstīs, sākot ar transportlīdzekļa vienpadsmito gadu, tehnikās apskate ir jāveic katru gadu vai reizi divos gados¹¹⁷;
 - (2) kopējās izmaksas (pie esošajiem cenu līmeņiem) par transportlīdzekļa tehnisko apskati tā dzīves cikla laikā (piecu, 10 un 15 gadu periodā sākot no pirmreizējās reģistrācijas).
- 137 Ņemot vērā, ka ES aptuveni 90 % no kopējā transportlīdzekļu skaita veido vieglie automobiļi (M1 kategorija), apskatītājā salīdzinājumā tika izmantoti tieši šīs kategorijas transportlīdzekļi.¹¹⁸ Tehniskās apskates cena tika noteikta, balstoties uz katras ES dalībvalsts konkurences iestādes sniegto informāciju vai publiski pieejamo informāciju¹¹⁹ (no tarifiem atskaitot PVN¹²⁰). Papildus tam, lai salīdzināšana būtu jēgpilna, KP ņēma vērā katras valsts PPP.¹²¹

¹¹⁵ Aprēķins veikts, izmantojot CSDD publiski pieejamos datus. Skatīt <https://goo.gl/hLvSYc> (aplūkots 09.04.2018).

¹¹⁶ Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/pMPNLp> (aplūkots 09.04.2018).

¹¹⁷ Ja tehniskā apskate ir jāveic reizi divos gados, tad apskates cena tiks sareizināta ar koeficientu "0,5", ja ikgadēja, tad koeficientu "1", tādējādi atspoguļojot periodiskuma ietekmi uz aprēķiniem.

¹¹⁸ The International Council On Clean Transportation "EUROPEAN VEHICLE MARKET STATISTICS Pocketbook 2016/17" (15.lp.), Skatīt <https://goo.gl/iVcUwc> (aplūkots 23.01.2018).

¹¹⁹ Ja konkrētās dalībvalsts konkurenci uzraugošā iestāde nebija norādījusi aptuvenās cenas savā atbildē (vai avotus, kur šo informāciju iegūt), KP izmantoja informāciju, kas pieejama konkrēto valstu normatīvajos aktos (ja tie bija pieejami) vai tehniskās apskates pakalpojumu sniedzēju interneta mājaslapās (nejaušas izlases veidā tika izvēlēti trīs uzņēmumi un to cenas (tai skaitā piemērotās atlaides konkrētajā brīdī) un aprēķināts aritmētiskais vidējais). Tika ņemta vērā cena ar atgāzu mērījumiem vai vispārīgā cena (ja konkrētajā valstī netiek atsevišķi izdalīta cena atgāzu mērījumiem, bet tiek noteikta tikai pēc transportlīdzekļa kategorijas). Publisko informācijas avotu saraksts par tehniskās apskates cenām norādīts Pielikumā Nr. 1.

¹²⁰ PVN likmes ES skatīt <https://goo.gl/FNP8TD>. Situācija uz 01.01.2017. (aplūkots 23.01.2018).

¹²¹ Valstu PPP pieejams Eurostat datubāzē (skatīt <https://goo.gl/g5db3i>) (aplūkots 23.01.2018).

138 Tabulā Nr. 3 ir norādīta katras valsts tehniskās apskates PSL (detalizētu aprēķinu un rezultātus skatīt Pielikumā Nr. 2).

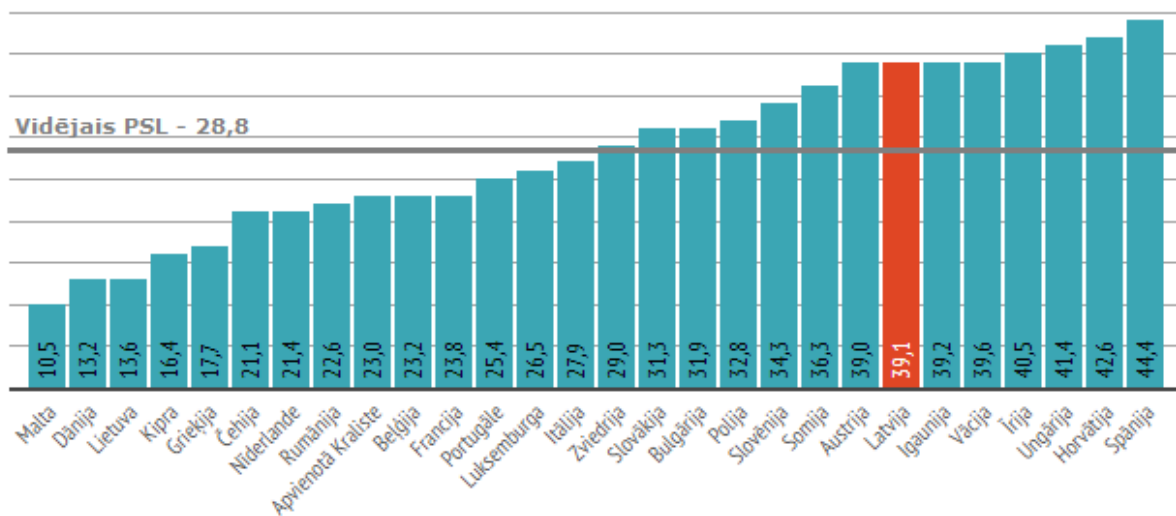
Tabula Nr. 3

Tehniskās apskates izmaksas ES

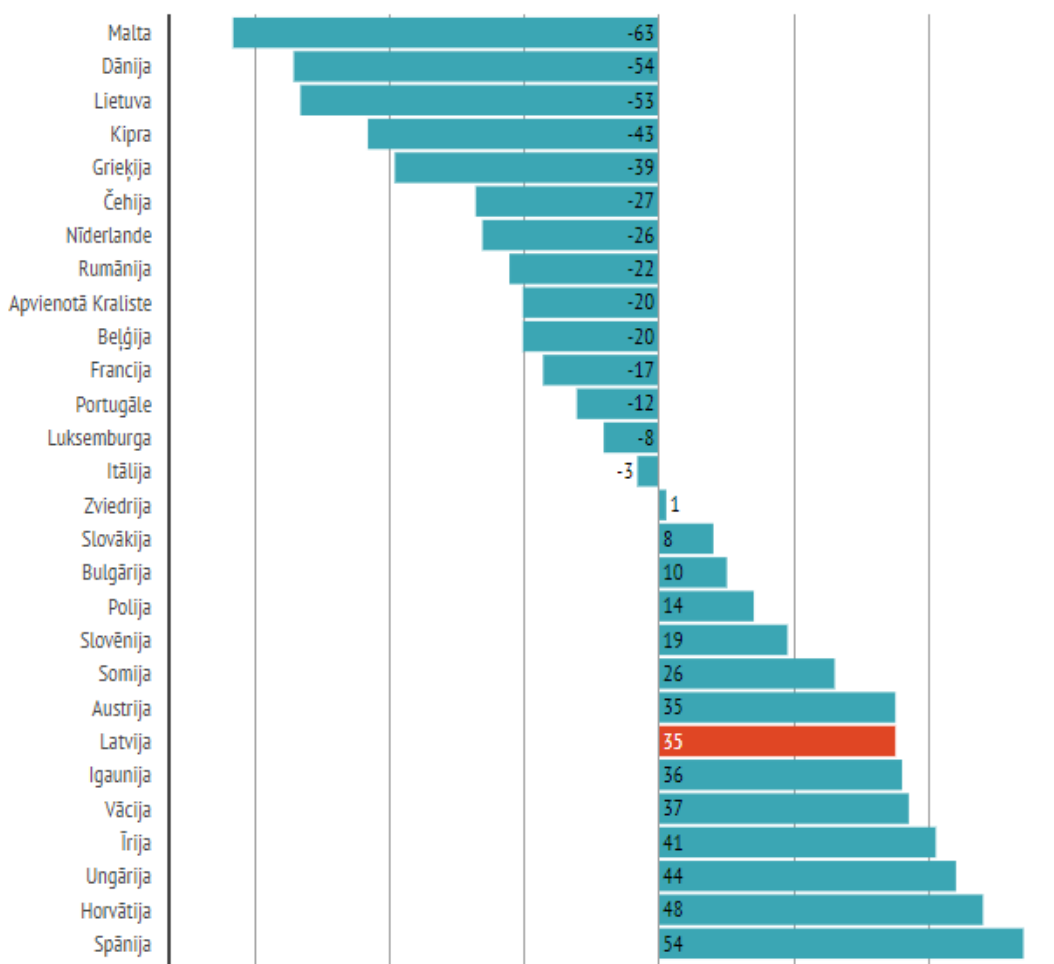
Valsts	PSL
Latvija	39,1
Čehija	21,1
Ungārija	41,4
Slovākija	31,3
Igaunija	39,2
Polija	32,8
Vācija	39,6
Somija	36,3
Dānija	13,2
Austrija	39,0
Lietuva	13,6
Zviedrija	29,0
Beļģija	23,2
Bulgārija	31,9
Īrija	40,5
Grieķija	17,7
Spānija	44,4
Francija	23,8
Horvātija	42,6
Itālija	27,9
Kipra	16,4
Luksemburga	26,5
Malta	10,5
Nīderlande	21,4
Portugāle	25,4
Rumānija	22,6
Slovēnija	34,3
Apvienotā Karaliste	23,0
Eiropas Savienība	28,8

Avots: KP aprēķināts, izmantojot publiski pieejamo un ES valstu konkurences uzraugošo iestāžu sniegto informāciju

139 Savukārt 8. un 9. attēlā ir norādīts visu ES valstu tehniskās apskates izmaksu (PSL) salīdzinājums un attiecība pret vidējo ES līmeni.



8.attēls. Tehniskās apskates izmaksu (PSL) salīdzinājums ES valstīs



9.attēls. Tehniskās apskates izmaksas (PSL) attiecība pret vidējo līmeni ES (%)

Avots: KP aprēķināts, izmantojot publiski pieejamo un ES valstu konkurences uzraugošo iestāžu sniegto informāciju

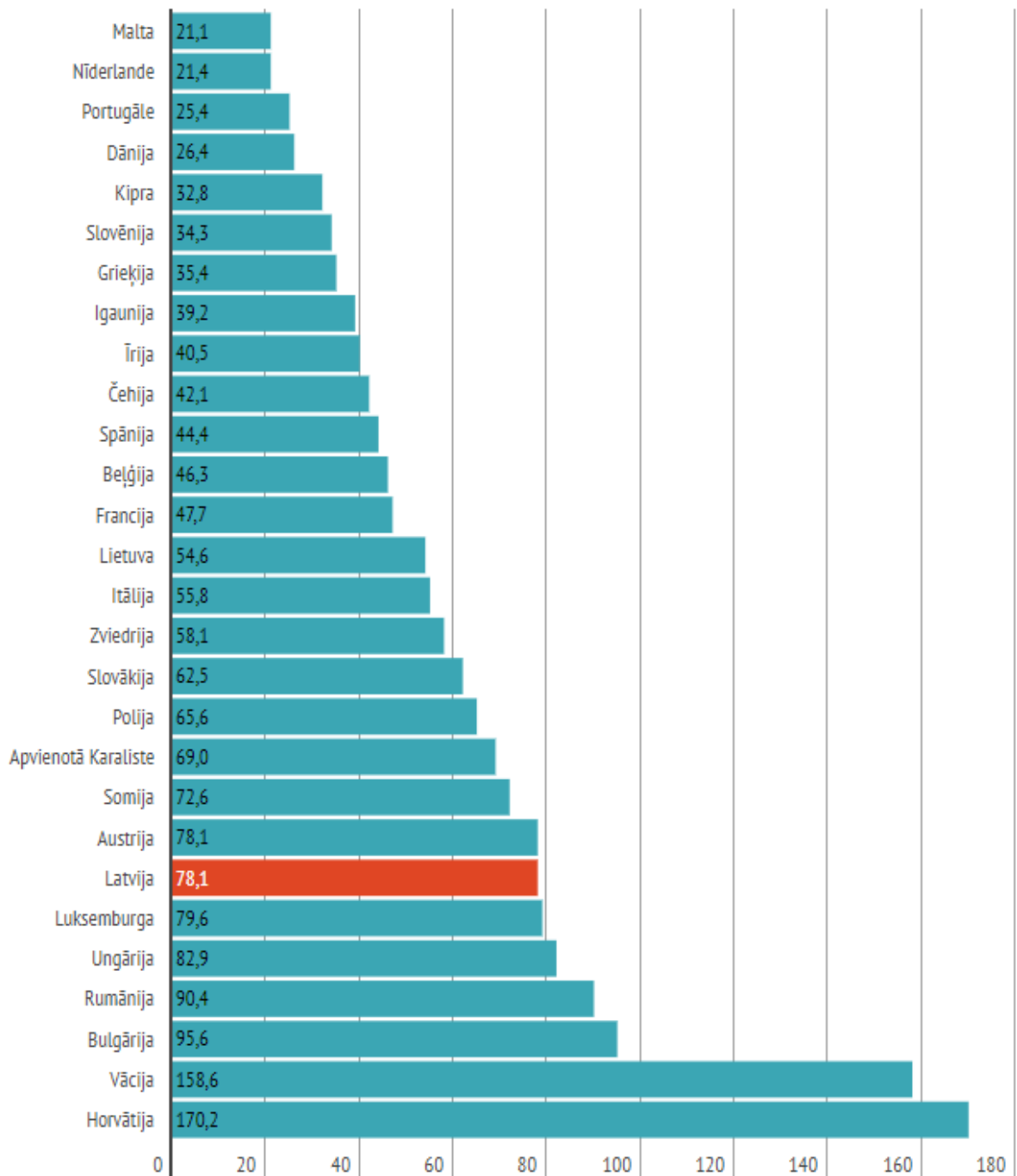
- 140 No apkopotās informācijas var secināt, ka Latvijā tehniskās apskates cena (14 gadus vecam transportlīdzeklim) ir septītā augstākā ES. Latvijā tehniskās apskates cena ir aptuveni par 35 % augstāka nekā vidēji ES. Augstākas cenas ir tikai Spānijā, Horvātijā, Ungārijā, Īrijā, Vācijā un Igaunijā. Austrijā, Igaunijā un Vācijā tehniskās apskates par 35-40 % pārsniedz vidējo ES līmeni, kamēr Īrijā, Ungārijā un Horvātijā – par 40-50 %. Savukārt Spānijā tehniskās apskates cenas ir par vairāk nekā 50 % augstākas kā vidēji ES.
- 141 Savukārt zemākās cenas ir novērojamas Maltā, Lietuvā un Dānijā. Maltā cena par šo pakalpojumu ir par vairāk nekā 60 % zemāka nekā vidēji ES, kamēr Lietuvā un Dānijā – par 50-55 % zemāka nekā vidēji ES. Papildus ir vērts uzsvērt, ka Dānijā tehniskās apskates tirgus ir atvērts konkurencei, kā rezultātā ir arī novērojamas zemākas cenas.
- 142 Bažas par salīdzinoši augstu cenu līmeni rada arī CSDD statuss, jo CSDD nav valsts budžeta finansēta iestāde, bet tās darbība tiek nodrošināta ar ieņēmumiem no sniegtajiem pakalpojumiem, kas kopumā rada papildu risku - galvenais mērķis ir peļņas gūšana.¹²² Tāpat nozares regulētāja trūkums rada būtisku riska pieaugumu pārmērīgai cenu piemērošanai.¹²³

(Turpinājums nākamajā lapā)

¹²² Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/hgMCkn> (aplūkots 23.01.2018).

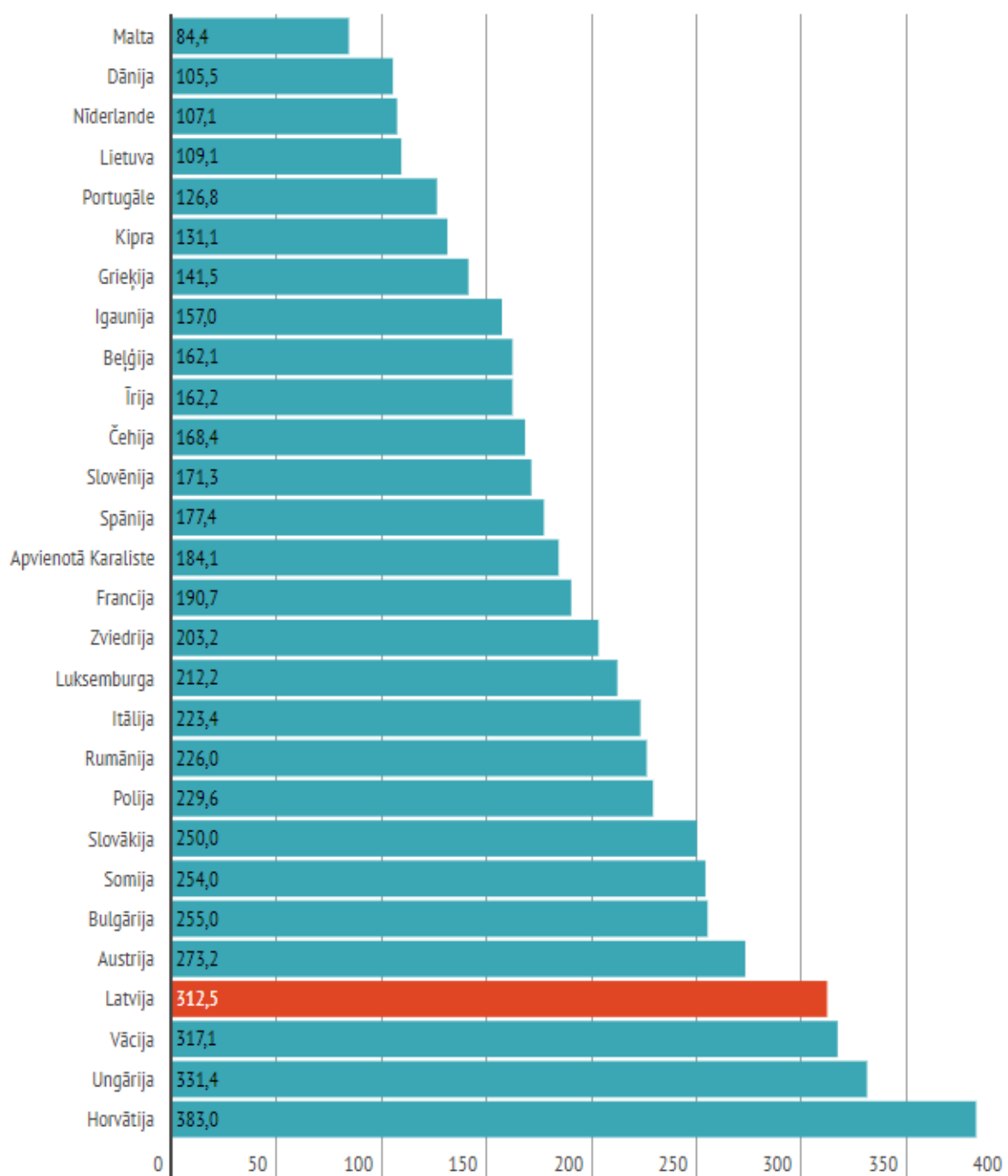
¹²³ Skatīt, piemēram Geradin, D., layne-Farrar, A., Petit, N., EU Competition Law and Economics, Oxford University Press, Iksforda, 2012, 270. lpp.

143 Arī vērtējot situāciju transportlīdzekļu dzīves cikla laikā (piecu, 10 un 15 gadu periodā¹²⁴), Latvijā izmaksas ir vienas no augstākajām ES valstu starpā (skatīt 10., 11. un 12. attēlu).

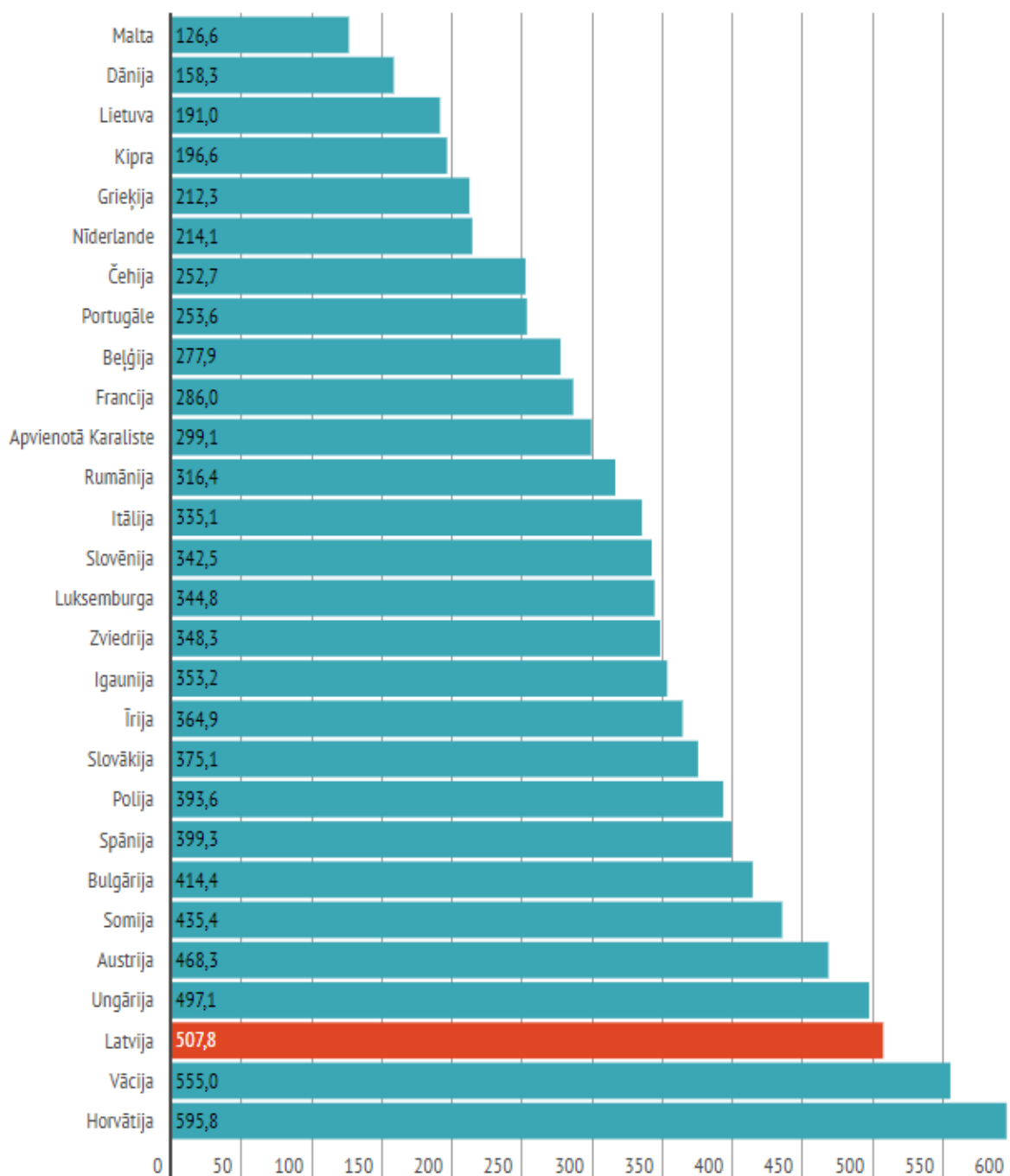


10.attēls. Izdevumi (PSL) tehniskajai apskatei piecu gadu periodā ES valstīs

¹²⁴ Detalizētu aprēķinu skatīt Pielikumā Nr. 6.



11.attēls. Izdevumi (PSL) tehniskajai apskatei 10 gadu periodā ES valstīs



12.attēls. Izdevumi (PSL) tehniskajai apskatei 15 gadu periodā ES valstīs

Avots: KP aprēķināts, izmantojot publiski pieejamo un ES valstu konkurences uzraugošo iestāžu sniegto informāciju

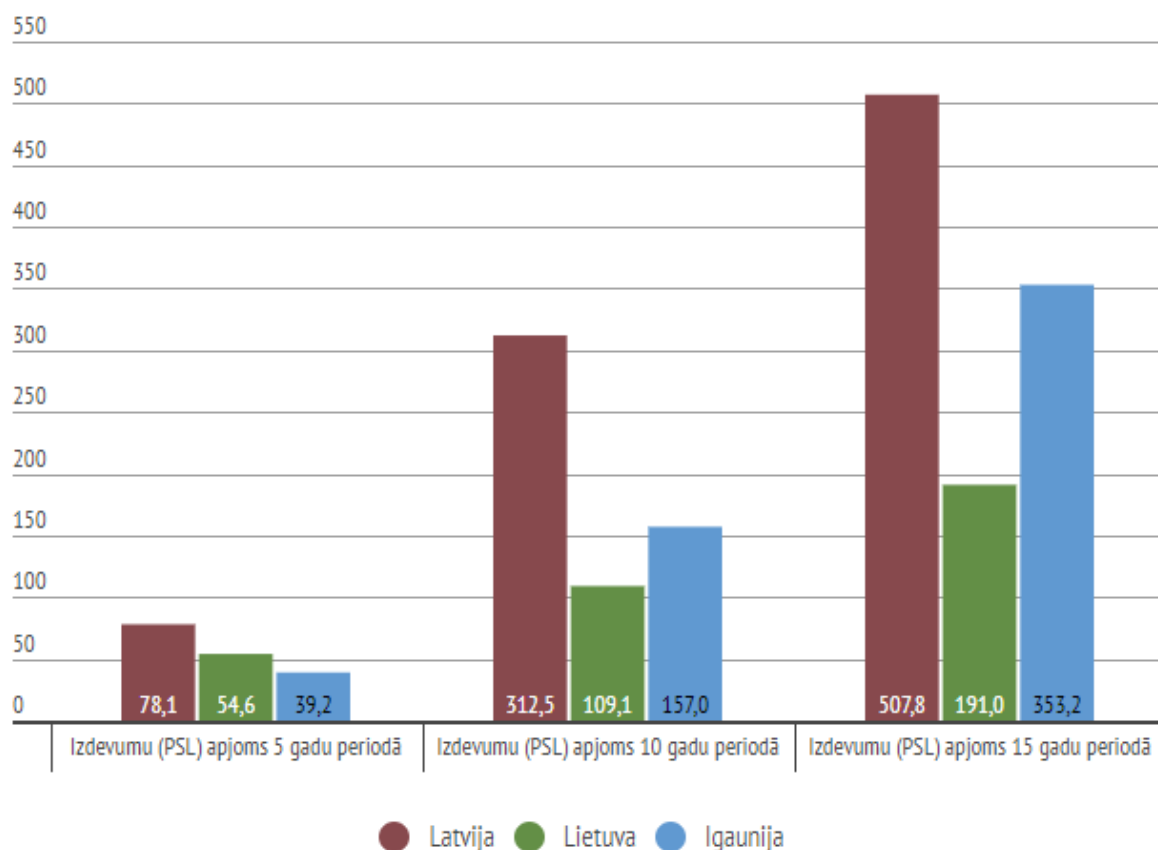
144 Salīdzinot situāciju transportlīdzekļu dzīves cikla laikā, var secināt, ka Latvijā tehniskās apskates izdevumu apmērs ir krietni virs vidējā ES valstu līmeņa visos apskatītajos periodos. Latvijā izdevumi tehniskajai apskatei piecu gadu periodā ir 78,1 (PSL), 10 gadu periodā ir 312,5 (PSL) un 15 gadu periodā 507,8 (PSL). Salīdzinoši ES valstu vidējais izdevumu apmērs piecu, 10 un 15 gadu periodā attiecīgi ir 61,7 (PSL), 201,8 (PSL) un 339,8 (PSL). Tātad Latvijā izdevumi ir aptuveni 1,5 reizes augstāki nekā vidēji ES.

- 145 Salīdzinot tehniskās apskates izdevumus piecu gadu periodā, Latvija starp ES 28 dalībvalstīm ierindojas septītajā vietā. Turklāt, pieaugot transportlīdzekļa dzīves cikla ilgumam, Latvija pakāpjas uz ceturto vietu (10 gadu periodā) un attiecīgi uz trešo vietu (15 gadu periodā). Šis salīdzinājums parāda, ka, ņemot vērā faktiskās izmaksas un tehniskās apskates biežumu, patērētāja kopējie izdevumi tehniskajai apskatei Latvijā ir lielāki nekā vairums citās ES valstīs, it īpaši vecākiem transportlīdzekļiem.
- 146 Visos periodos pēc izdevuma apjoma Horvātija saglabā līdera pozīcijas¹²⁵, savukārt Maltā ir zemākie izdevumi. Neatkarīgi no tā, ka kādā valstī faktiskie izdevumi par tehnisko apskati ir lielāki, ja konkrētajā valstī tehniskā apskate ir jāveic retāk (piemēram, Čehija, Dānija, Francija u.c. – sīkāk par periodiskumu skatīt Tabulu Nr. 2) patērētāja ieguvums var būt ievērojami lielāks. Piemēram, iekļaujot analizē periodiskumu (salīdzinājumā tikai ar vienkāršotu tarifu salīdzināšanu – skatīt 8.attēlu), Spānijā izlīdzinātie izdevumi tehniskajai apskatei piecu gadu periodā ir 44,4 (PSL), kas ir zem vidējā ES valstu līmeņa – 61,7 (PSL). Šāda situācija rodas tādēļ, ka Spānijā tiek īstenota sistēma, kur tehniskā apskate ir jāveic retāk nekā lielākajā daļā ES valstu (skatīt Tabulu Nr. 2).

(Turpinājums nākamajā lapā)

¹²⁵ Kā jau norādīts iepriekš, Horvātija tehniskās apskates modeli ir ieviesusi pēc Latvijas parauga. Gan situācija Horvātijā, gan Latvijā norāda, ka šādā sistēmā cenu līmenis ir salīdzinoši augstāks.

147 Arī salīdzinot situāciju Baltijas valstu starpā (piecu, 10 un 15 gadu periodā) var secināt, ka Latvijā izmaksas ir augstākās (skatīt 13. attēlu).



13. attēls. Izdevumi tehniskajai apskatei piecu, 10, 15 gadu periodā Baltijā

Avots: KP aprēķināts, izmantojot publiski pieejamo un ES valstu konkurences uzraugošo iestāžu sniegto informāciju

148 Kamēr Igaunijā izmaksas piecas, 10 un 15 gadu periodā ir attiecīgi aptuveni 39, 157 un 353 (PSL) un Lietuvā – 55, 109 un 191 (PSL), Latvijā izmaksas veido aptuveni 78, 313 un 508 (PSL). Tādējādi arī Baltijas valstu starpā Latvijā autobraucēji par tehnisko apskati transportlīdzekļa dzīves cikla laikā maksā ievērojamāki vairāk.

149 Ņemot vērā iepriekš minēto, var secināt, ka Latvijā tehniskās apskates cena (vismaz M1 kategorijas transportlīdzekļiem) nav viena no zemākajām ES, bet tieši pretēji – tā ir salīdzinoši augsta.

3. TIRGUS ATVĒRŠANA KONKURENCĒI

- 150 Lai Uzraudzībā izvērtētu iespējamo tehniskās apskates pakalpojuma tirgus atvēršanu konkurencei (decentralizētas *test-and-repair* sistēmas ieviešanu), KP veica vairāku Latvijā darbojošos remontdarbniecu/servisu aptauju par iespējamajiem ieguvumiem un riskiem, kas varētu rasties liberalizācijas rezultātā. Papildus tam tika iegūta informācija no SM, CSDD, Auto asociācijas un akreditētajām sabiedrībām.
- 151 Attiecībā uz kopējo servisu/remontdarbnieču nostāju par iespējamo tirgus atvēršanu 60 % norādīja, ka drīzāk atbalsta šādu ideju, 17 % - neatbalsta un 23 % nenorādīja konkrētu viedokli.¹²⁶ Savukārt kategoriski pret šādu ieceri ir SM, CSDD, kā arī šobrīd akreditētās sabiedrības un Auto asociācija, jo CSDD vairāku gadu garumā ir ieguldījusi darbu, lai sakārtotu esošo tehniskās apskates sistēmu. Latvijas apstākļiem decentralizēta *test-and-repair* sistēma būtu visneatbilstošākā.¹²⁷
- 152 Jāņem vērā, ka KP nav pieejama pilnīga informācija par visiem riskiem vai priekšrocībām, ko radītu tirgus liberalizācija, kā arī risku novēršanas iespējām. KP mērķis ir nodrošināt iespēju katram tirgus dalībniekam veikt ekonomisko darbību brīvas un godīgas konkurences apstākļos, kā arī veicināt konkurences attīstību visos tautsaimniecības sektoros sabiedrības interesēs. Līdz ar to KP padziļinātu uzmanību Uzraudzībā pievērš tieši ar konkurenci saistītiem aspektiem, nevis veic visaptverošu analīzi par tirgus atvēršanas ietekmi uz valsts budžetu vai jauna kontroles mehānisma ieviešanas praktiskajām problēmām.
- 153 Tālāk tekstā ir apkopoti galvenie tirgus dalībnieku norādītie tirgus atvēršanas riski, kā arī KP vērtējums, kas balstās uz Uzraudzībā iegūto informāciju.

Esošās tehniskās apskates pakalpojuma regulējuma ietvara atbilstība konkurences tiesību principiem un politikai

- 154 Konkurences regulējums un tajā noteiktie principi ir universāli un attiecas ne tikai uz privātiem uzņēmumiem un citiem privāttiesību subjektiem, bet arī uz publiskām personām, to rīcību publisko tiesību jomā un izstrādāto un piemēroto regulējumu.
- 155 Jebkura publiska persona var veikt nozares regulējuma novērtējumu, balstoties uz KP izstrādātajām vadlīnijām valsts un pašvaldību lēmumu pieņēmējiem¹²⁸, kas ir balstītas uz OECD konkurences novērtēšanas vadlīnijām (*Competition Assessment Toolkit*).¹²⁹
- 156 No Uzraudzībā veiktās analīzes secināms, ka esošais regulējums tehniskās apskates pakalpojuma tirgū ir radījis augstas ienākšanas barjeras un nepamatotus ierobežojumus tirgus dalībniekiem veikt saimniecisko darbību transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles tirgū. Tas ir saistāms ar valsts izvēlēto un CSDD īstenoto tehniskās apskates pakalpojumu sistēmu. Izdalāmi šādi būtiskākie aspekti, kas nepamatoti ierobežo brīvu un godīgu konkurenci:
- tiek ierobežots konkurentu skaits, izslēdzot konkurenci tirgū. Tas bez konkursa procedūras garantē ekskluzīvas tiesības noteiktiem tirgus dalībniekiem un ierobežo citus - kam ir līdzvērtīga kompetence un ekspertīze transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa novērtēšanā (servisi/remontdarbnieces). Tāpat jau akreditētajām sabiedrībām ir piešķirtas tiesības sniegt

¹²⁶ Kopumā viedokli sniedza 35 servisi/remontdarbnieces (skatīt Pielikumu Nr. 4).

¹²⁷ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472 un SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, AUTESTS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017, Auto asociācija 02.05.2017. vēstule Nr.17-16-IZ.

¹²⁸ Pieejams: <https://goo.gl/QFZmZF> (aplūkots 23.01.2018).

¹²⁹ Pieejams: <https://goo.gl/SwS3vs> (aplūkots 23.01.2018).

- pakalpojumus tikai noteiktās teritorijās, ierobežojot tirgus ģeogrāfiskās darbības robežas un faktiski nodrošinot tirgus teritoriālu sadali;
- tiek ierobežotas akreditēto sabiedrību iespējas konkurēt, proti, ierobežotas iespējas patstāvīgi noteikt cenu vai darbības apjomu (t.sk. darbības apjomu potenciāliem konkurentiem);
 - tiek ierobežotas patērētāju iespējas izvēlēties pakalpojuma sniedzēju.
- 157 Tāpat jāņem vērā, ka Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.pants paredz, ka publiskai personai pirms līdzdalības iegūšanas kapitālsabiedrībā ir jāveic rīcības izvērtējums. Uzraudzībā veiktā analīze par tehniskās apskates pakalpojuma tirgu, t.sk. salīdzinājumā ar citām ES valstīm, ļauj secināt, ka acīmredzami nepastāv tirgus nepilnība, kā dēļ publiskai personai būtu jāveic komercdarbība tirgū.
- 158 Jānorāda, ka publiskās-privātās partnerības pamatā ir jābūt brīvas konkurences, atklātības un vienlīdzīgas attieksmes principiem.¹³⁰ Tādējādi CSDD īstenotā publiskā-privātā partnerība nav uzskatāma par atbilstošu kaut vai šī apstākļa dēļ. Kā jau minēts, CSDD iesaiste komercdarbībā neatbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.pantam, jo privātie komersanti ir spējīgi paši nodrošināt piedāvājumu. Turklāt CSDD iesaiste vienlaikus akreditācijā un līdzdalība tehniskās kontroles pakalpojumu sniedzējos (kā jau iepriekš minēts) rada interešu konfliktu.
- 159 Decentralizēta sistēma, kas ļauj tirgū ienākt jauniem konkurentiem, pastāv vairākās citās ES valstīs. Ņemot vērā iepriekš veikto analīzi, nav konstatējams, ka citās ES valstīs pastāv specifiski tirgus, pieprasījuma vai piedāvājuma apstākļi, kas būtu pamatā tam, ka Latvijā nevarētu pastāvēt šāda tehniskās apskates pakalpojumu sniegšanas sistēma.

Tehniskās kontroles pakalpojuma kvalitāte

- 160 CSDD un SM norāda, ka viens no riskiem, kas varētu īstenoties tirgus atvēršanas rezultātā, ir tehniskās apskates kvalitātes kritums.¹³¹
- 161 Pēc KP rīcībā esošās informācijas lielākajai daļai servisu/remontdarbniecu jau šobrīd tehniskais nodrošinājums ir līdzvērtīgs (un, iespējams, pat labāks) nekā CSDD un akreditētajām sabiedrībām (skatīt 94.-96. rindkopu).
- 162 Tāpat specializētiem servisiem/remontdarbniecām ir zināma konkrēta transportlīdzekļa specifika (defekti, to novēršanas iespējas u.tml.) un aktuālākā servisa vēsture, kas ļauj pārbaudi (un remontdarbus) veikt atbilstoši transportlīdzekļa ražotāja un ES standartiem. To norāda arī liela daļa aptaujāto servisu/remontdarbniecu - praktizējošam automehāniķim ir vieglāk pamanīt un novērst bojājumus kā inspektoram, un tas tiek veikts ar konkrētā transportlīdzekļa markas ražotāja sertificētiem materiāliem un iekārtām.¹³²
- 163 Tādējādi no satiksmes drošības viedokļa tirgus atvēršana varētu pat manāmi uzlabot transportlīdzekļu tehnisko stāvokli un ļautu efektīvāk izmantot ekonomiskos resursus (nav nepieciešamības dublēt tehnisko nodrošinājumu un personālu tehniskās kontroles veicējiem un servisiem/remontdarbniecām, jo gan tehniskā stāvokļa kontroli, gan remontdarbus spētu veikt viens un tas pats tirgus

¹³⁰ Publiskās un privātās partnerības likuma 2.pants.

¹³¹ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472, SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307.

¹³² SIA "SKANDI MOTORS" 12.01.2017.vēstule, SIA "MEGA REM" 19.01.2017. vēstule, SIA "KARLO MOTORS" 18.01.2017. vēstule, SIA "NORDE" 20.01.2017. vēstule, SIA "Volvo Truck Latvia" 27.01.2017. vēstule, SIA "Dumbrāja Autoserviss" 30.01.2017. vēstule, SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "Mūsa Motors Rīga" 30.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "ANRU MOTORS" 30.01.2017. vēstule, SIA "SAPARDS" 30.01.2017. vēstule, SIA "AMSERV MOTORS" 15.02.2017. vēstule, SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule, SIA "TC Motors" 24.04.2017. vēstule, SIA "Nēriņgs" 03.03.2017. vēstule, SIA "MOLLER AUTO" 15.02.2017. vēstule.

dalībnieks). Arī atsevišķi servisi/remontdarbnīcas norāda, ka tirgus atvēršana ļautu pilnveidoties un investēt zināšanās un aprīkojumā, kā arī uzlabot darba, apkalpošanas kvalitāti.

- 164 Līdz ar to servisu/remontdarbnīcu zināšanas un tehniskais nodrošinājums būtu pietiekams, lai šāda veida pakalpojumu nodrošinātu. Tāpat tirgus atvēršana radītu stimulu servisiem/remontdarbnīcām uzlabot gan darbaspēka kvalifikāciju un kvalitatīvāku iekārtu izmantošanu, gan kopumā radītu ekonomisko resursu racionālāku izmantošanu.

Satiksmes drošība un kvalitātes kontrole

- 165 Kā viens no būtiskākajiem riskiem, ko norāda CSDD un akreditētās sabiedrības, ir servisu/remontdarbnīcu nespēja nodrošināt objektivitāti un neatkarību savos spriedumos. Pastāvēs iespējamība no servisa/remontdarbnīcas puses atzīmēt neesošus defektus un veikt nevajadzīgus remontdarbus. Savukārt patērētāji nav ieinteresēti kvalitatīva pakalpojuma saņemšanā, līdz ar to tie meklēs iespējas veikt pārbaudi tur, kur prasības būs zemākas. Tas savukārt palielinās sliktā tehniskajā stāvoklī esošo transportlīdzekļu skaitu, tādējādi arī pasliktinot satiksmes drošību un apdraudot ceļu satiksmes dalībniekus.¹³³
- 166 Tāpat norādīts, ka būtu nepieciešams ieviest un pastāvīgi uzturēt jaunu kontroles mehānismu, kas būtu dārgi un neefektīvi. Līdz ar to, atbilstoši tehniskās kontroles veicēju skaita pieaugumam, proporcionāli būtu jānodrošina arī kvalitātes kontroles mehānismā iesaistīto darbinieku skaits un aprīkojums.¹³⁴
- 167 Pirmkārt, ir jānorāda, ka jau šobrīd netiek nodrošināta objektivitāte un neatkarība tehniskās kontroles procesa uzraudzībai. Kā norādīts iepriekš (skatīt 2.3. sadaļu), CSDD ir viens no uzraugāmo sabiedrību kapitāldaļu īpašniekiem un arī vienlaicīgi tehniskās kontroles veicējs, kas rada būtisku risku interešu konfliktam. Tāpat vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas norāda, ka akreditētās sabiedrības nereti neapstiprina transportlīdzekli ar pirmo reizi, lai gan tam nav bijuši būtiski defekti.¹³⁵
- 168 Otrkārt, CSDD un akreditēto sabiedrību bažas par servisu/remontdarbnīcu nespēju nodrošināt objektivitāti un neatkarību savos spriedumos ir hipotētiski pieņēmumi. CSDD un akreditētās sabiedrības šajā gadījumā prezumē, ka servisi/remontdarbnīcas neplāno rīkoties objektīvi bez jebkādas reālas sasaisties starp šo apgalvojumu un seku reālu iestāšanos. Nevar vienkārši pieņemt, ka saistītu darbību gadījumā pārbaudēm būs krāpniecisks raksturs un šāds risks nepastāv, ja darbības ir nodalītas. Papildus šajā sakarā ir jānorāda, ka EST atzina, ka Portugāle, ierobežojot citu dalībvalstu uzņēmumiem darbības mērķi, proti nepiešķirot uzņēmumam atļauju veikt transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroli, ja tas nodarbojas arī ar citu pakalpojumu sniegšanu, neizpildīja pienākumus, ko tai uzliek LESD.¹³⁶ Tādējādi ierobežojums, kas neļauj vienam subjektam veikt gan

¹³³ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472 un SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, AUTESTS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017.

¹³⁴ Lai nodrošinātu 3 % atkārtotu pārbaudītu transportlīdzekļu, būtu nepieciešami ap 60 darbinieku, un izdevumi būtu 1,3-1,4 milj. EUR gadā. SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472.

¹³⁵ Jānorāda, ka KP nav informācijas, kas faktiski apstiprina šādas prakses esamību, bet, tā kā akreditēto sabiedrību ieņēmumi ir atkarīgi no transportlīdzekļu apkalpošanas reizu skaita, teorētiski tām ir ekonomisks stimulants konkrētu transportlīdzekļu pārbaudīt vairāk nekā vienu reizi, tādējādi palielinot ieņēmumus. Līdz ar to atsevišķos gadījumos var pastāvēt risks neobjektīvai pārbaudes veikšanai.

¹³⁶ EST 22.10.2009. spriedums lietā C-438/08 Komisija pret Portugāli.

tehnisko apskati, gan remontdarbus, nav uzskatāms par vajadzīgu un samērīgu attiecībā uz ceļu satiksmes drošības aizsardzību.

- 169 Treškārt, decentralizētas *test-and-repair* sistēmas efektīva darbība būs saistīta ar to, cik objektīva un kvalitatīva būs akreditācijas un uzraudzības sistēma, kā arī atbildības apmērs par noteikto kritēriju neievērošanu. Atbilstošs kontroles un sodu mehānisms¹³⁷ par pārkāpumiem var būt pietiekami motivējošs līdzeklis, lai akreditētās sabiedrības pārbaudes veiktu objektīvi. KP jau iepriekš ir uzsvērusi, ka brīva konkurence nerada krāpšanās riskus. Krāpšana rodas no tā, ka kāds nepilda savas funkcijas, nepietiekami kontrolē vai uzrauga un arī nepietiekami informē tirgus dalībniekus.¹³⁸
- 170 Attiecībā uz to, ka CSDD būtu jāveic papildu izlases pārbaudes uz ceļiem, norādāms, ka to neizslēdz neviena sistēma. CSDD sadarbībā ar Valsts policiju jau šobrīd veic transportlīdzekļu kontroli uz ceļiem, lai noteiktu transportlīdzekļu atbilstību satiksmes drošības prasībām.¹³⁹
- 171 Gan centralizētā, gan decentralizētā sistēmā servisi/remontdarbnīcas var piedāvāt vairāk remontdarbus, nekā patiesībā nepieciešams, un šāda problēma nebūt nav unikāla parādība decentralizētā *test-and-repair* sistēmā. Tāpat šāda parādība nav unikāla tikai transportlīdzekļu tehniskās apskates nozarē, bet ir novērojama jebkurā nozarē, kur pastāv zināma informācijas asimetrija starp pieprasījuma un piedāvājuma pusēm, proti, kur patērētājam ir ierobežotas zināšanas par konkrēto pakalpojumu vai precī, un tam ir jāpaļaujas uz eksperta vērtējumu (taksometru pārvaldījumi, nekustamo īpašumu tirgi, medicīnas nozare, juridiskās palīdzības un konsultācijas pakalpojumi, lietotu transportlīdzekļu tirdzniecība u.c.).¹⁴⁰ Jebkurā no šādiem tirgiem pastāv iespēja patērētājam piedāvāt papildpakalpojumu, kas tam nemaz nav nepieciešams. To nenovērš arī esošā sistēma - patērētājiem jebkurā gadījumā ir jāapmeklē serviss/remontdarbnīca, lai veiktu transportlīdzekļa komponentu pārbaudes vai remontdarbus.
- 172 Nav sagaidāms, ka, pastāvot noteiktām kvalitātes prasībām akreditācijas posmā, tehniskā stāvokļa kontroles tirgū spēs darboties jebkurš serviss/remontdarbnīca. Vienlaikus šādas sistēmas ieviešana var būtiski motivēt servisu/remontdarbnīcas uzlabot darba vidi un pakalpojumu sniegšanas kvalitāti, lai piesaistītu klientus ilgtermiņā. Servisa/remontdarbnīcas spēja nodrošināt gan tehnisko apskati, gan remontdarbus var būt būtiska konkurences priekšrocība tādēļ, ka patērētājam ir ekonomiski izdevīgi izvēlēties to servisu/remontdarbnīcu pakalpojumus, kam būtu piešķirta akreditācija.
- 173 Tāpat nav pamata uzskatīt, ka patērētāja izvēles ietekmējošie faktori decentralizētas *test-and-repair* sistēmas ietvaros būs atšķirīgi kā pašlaik - servisa/remontdarbnīcas spēja nodrošināt kvalitatīvus un cenas ziņā konkurētspējīgus pakalpojumus. Arī decentralizētas sistēmas ietvaros patērētājam uzzinot, ka serviss/remontdarbnīca nerīkojas godprātīgi (piemēram, piedāvājot remontdarbus, kas nav nepieciešami), tas var izvēlēties godprātīgāka tirgus dalībnieka pakalpojumus (tāpat kā pašlaik).
- 174 Papildus tam šādu risku ir iespējams novērst ar tirgu mazāk kropļojošiem veidiem. Proti, pastāv iespēja ierobežot servisu/remontdarbnīcu tiesības vienu un to pašu

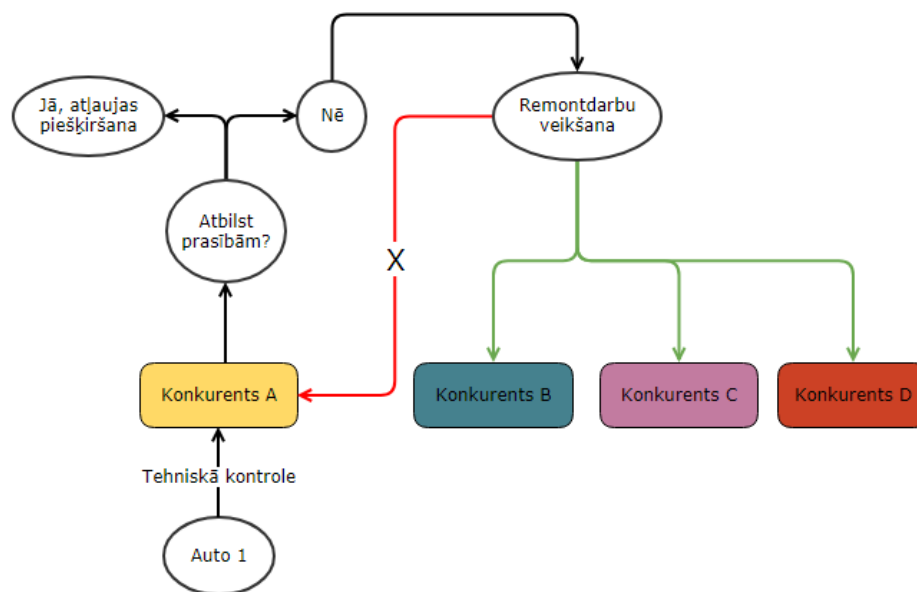
¹³⁷ Tāpat atvērtā tirgū akreditēto sabiedrību sodīšana un/vai izslēgšana no tirgus neradītu apdraudējumu tehniskās apskates sistēmai kopumā, jo pakalpojumu sniedzēju skaits būtu ievērojami lielāks.

¹³⁸ Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/Y9YrcX> (aplūkots 09.06.2018.).

¹³⁹ Skatīt, piemēram <https://goo.gl/6gHsyN> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁴⁰ Faktiski brīva tirgus apstākļos, kur notiek dažādu tirgus dalībnieku specializācija, informācijas asimetrija starp pakalpojuma sniedzēju un saņēmēju ir neizbēgama.

transportlīdzekli remontēt, ja tehniskā stāvokļa kontroles procesā tiek konstatētas neatbilstības (vienkāršotu piemēru skatīt 14. attēlā).



14. attēls. Tehniskās kontroles un remontdarbu nodalīšanas piemērs

Avots: KP izstrādāts

- 175 13. attēlā ir norādīta vienkāršota situācija ar četriem konkurentiem. Visi konkurenti var veikt gan transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa kontroli, gan remontdarbus. Ja transportlīdzeklis "Auto 1" pirmreizēji tiek pārbaudīts pie konkurenta "A", tad, konstatējot neatbilstības, konkurents "A" nedrīkst veikt remontdarbus. Savukārt patērētājs var izvēlēties vienu no pārējiem konkurentiem remontdarbu veikšanai. Analogiska situācija būtu, ja pirmreizējā pārbaude tiek veikta pie konkurenta "D" – ja ir konstatētas neatbilstības, tad remontdarbus var veikt jebkur citur, izņemot pie konkurenta "D". Šāda ierobežošana joprojām var nebūt saderīga ar attiecīgā mērķa sasniegšanu (būtu nepieciešams padziļinātāks izvērtējums), bet tā ir mazāk ierobežojoša nekā pašreizējā sistēma.¹⁴¹ Tāpat 14. attēlā norādītais piemērs nav vienīgais risinājums, pastāv arī citi mazāk ierobežojoši risinājumi - pienākums nodot citam tirgus dalībniekam pārbaudei transportlīdzekļus, kas ir saistīti ar konkrēta tirgus dalībnieka īpašniekiem, darbiniekiem, viņu radniekiem u.tml., servisu/remontdarbnieku pakļaušana regulārām pārbaudēm vai civiltiesisku vai krimināltiesisku sodu sistēmas ieviešana.
- 176 Ir būtiski norādīt, ka esošā tehniskās apskates sistēma (kur akreditētās sabiedrības tikai vienu reizi gadā¹⁴² pārbauda noteiktas transportlīdzekļa komponentes atbilstoši MK 466 prasībām) neatrisina problēmu ar augsto sliktā tehniskajā stāvoklī esošo transportlīdzekļu skaitu¹⁴³, kā arī patērētāju paradumu transportlīdzekli sakopt tikai reizi gadā.¹⁴⁴ Tieši pretēji – tā panāk, ka tehniskā

¹⁴¹ Tai pašā laikā šāda tirgus dalībnieku ierobežošana neļauj pilnībā realizēt ekonomisko efektivitāti, ko rada *test-and-repair* sistēma.

¹⁴² Vai arī atkārtoti, ja pirmreizējā apskatē tiek konstatēti būtiski trūkumi.

¹⁴³ Skatīt, piemēram, CSDD sniegto viedokli, <https://goo.gl/MjMJJJ> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁴⁴ KP nav pieejama jebkāda kvantitatīva rakstura informācija (aptaujas, pētījumi vai tml.), kas apliecinātu, ka šāds patērētāju paradums ir tiešām izplatīts. Līdz ar to KP palaujas uz Auto asociācijas 02.05.2017. vēstulē Nr.17-16-IZ norādīto.

apskate tiek izmantota kā transportlīdzekļa diagnostika, atrisinot tikai tos defektus, ko inspektors ir pamanījis. Vienlaikus ar papildu izdevumiem un laika patēriņu tiek apgrūtināta tā patērētāju daļa, kas transportlīdzekļus uztur kārtībā cauru gadu. Tāpat, kā norādījuši vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas (skatīt, piemēram, 95. un 162. rindkopu), inspektoru zināšanas un prasmes konkrēta transportlīdzekļa markas problemātisko vietu identificēšanā ir ierobežotas.

- 177 Pretstatā pašreizējai situācijai, servisi/remontdarbnīcas, kur klients remontē savu transportlīdzekli, ir daudz labāk informēti par potenciālajiem defektiem (tai skaitā slēptajiem defektiem) un, visticamāk, būs ieinteresēti tos savlaicīgi novērst (nevis tikai reizi gadā pie kārtējās apskates). Tas varētu veicināt, ka dažādi defekti tiek novērsti daudz laicīgāk, nevis to novēršana atlikta līdz tehniskās apskates termiņa beigām.
- 178 Jāņem vērā, ka tehnisko apskati nevar uzskatīt par pietiekamu garantiju, ka transportlīdzekļi ir braukšanas kārtībā visu gadu. Jau šobrīd transportlīdzekļu tehniskās apskates protokolā tiek norādīts, ka atļauja piedalīties ceļu satiksmē nav garantijas apliecinājums par transportlīdzekļa stāvokļa atbilstību satiksmes drošības prasībām līdz termiņam, kas norādīts atļaujā. Līdz ar to jebkurā tehniskās apskates sistēmā katra transportlīdzekļa īpašnieka (lietotāja) pienākums ir apzināties savu atbildību un pienākumus, piedaloties ceļu satiksmē. Un valsts uzdevums ir, ievērojot konkurences neitralitātes principus, radīt tiesiskos apstākļus un kontroles mehānismus, kas stimulē gan patērētājus, gan tirgus dalībniekus rīkoties godprātīgi.

Pakalpojuma pieejamība, cenas un konkurence

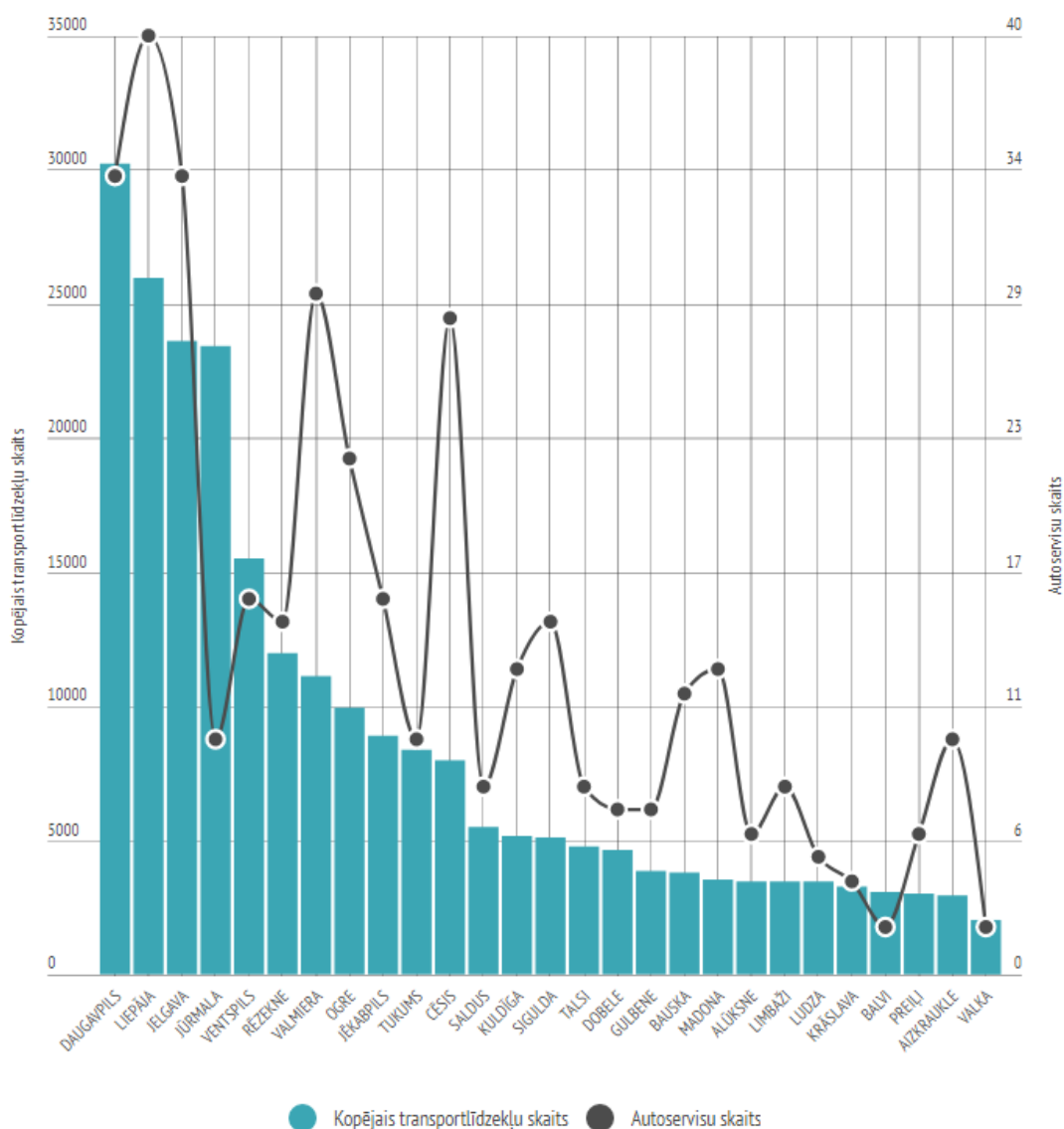
- 179 Kā būtiski riski, kas rastos tirgus atvēršanas rezultātā, CSDD un akreditēto sabiedrību ieskatā, ir pakalpojuma pieejamības samazināšanās un cenu pieaugums. Ņemot vērā Latvijas iedzīvotāju koncentrāciju Rīgā un tās apkārtnē, pastāv risks, ka esošajās tehniskās apskates vietās reģionos (piemēram, Ludza, Krāslava, Valka) varētu turpmāk netikt piedāvāts šāds pakalpojums vai arī maksa par to būtu nesamērīga augsta.¹⁴⁵ Arī atsevišķi aptaujātie servisi/remontdarbnīcas norāda, ka pastāv risks cenu pieaugumam, ja izmaksas būs neproporcionālas ieguvumiem.¹⁴⁶
- 180 KP ieskatā, nav pamata bažām par tehniskās apskates pakalpojuma potenciālu nepieejamību Latvijas reģionos tirgus atvēršanas rezultātā. Kā jau KP Uzraudzībā konstatēja, Latvijā jau šobrīd pakalpojuma pieejamība ir nesamērīgi ierobežota un tehniskās apskates stacijas ir koncentrētas vietās, kur ir apjomīga un regulāra klientu plūsma. Papildus tam 43 % no transportlīdzekļiem, kas ir reģistrēti cituviet Latvijā (izņemot 5. attēlā norādītajās pilsētās¹⁴⁷ un Rīgā), tehniskās apskates pakalpojuma pieejamība ir vēl ierobežotāka un izmaksas (gan tiešās, gan alternatīvās) šī pakalpojuma saņemšanā – augstākas.

¹⁴⁵ CSDD 15.06.2017. vēstule Nr.11.11-5/1472 un SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307, AUTESTS 06.06.2017. vēstule, SCANTEST 08.06.2017. vēstule Nr.43, VENTTESTS 07.06.2017. vēstule Nr.10, AUTEKO 15.06.2017. vēstule Nr.15/06-2017.

¹⁴⁶ SIA "SCANIA LATVIA" 21.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule.

¹⁴⁷ Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils, Aizkraukle, Alūksne, Balvi, Bauska, Cēsis, Dobeles, Gulbene, Krāslava, Kuldīga, Limbaži, Ludza, Madona, Ogres, Preiļi, Saldus, Sigulda, Talsi, Tukums, Valka.

181 KP ieskatā, tirgus atvēršanas rezultātā pieejamība pieaugtu, jo jau šobrīd servisu/remontdarbnieču skaits visās pilsētās, kur tiek nodrošināta tehniskā apskate, ir ievērojami lielāks nekā tehnisko apskates staciju skaits (skatīt 15. attēlu).



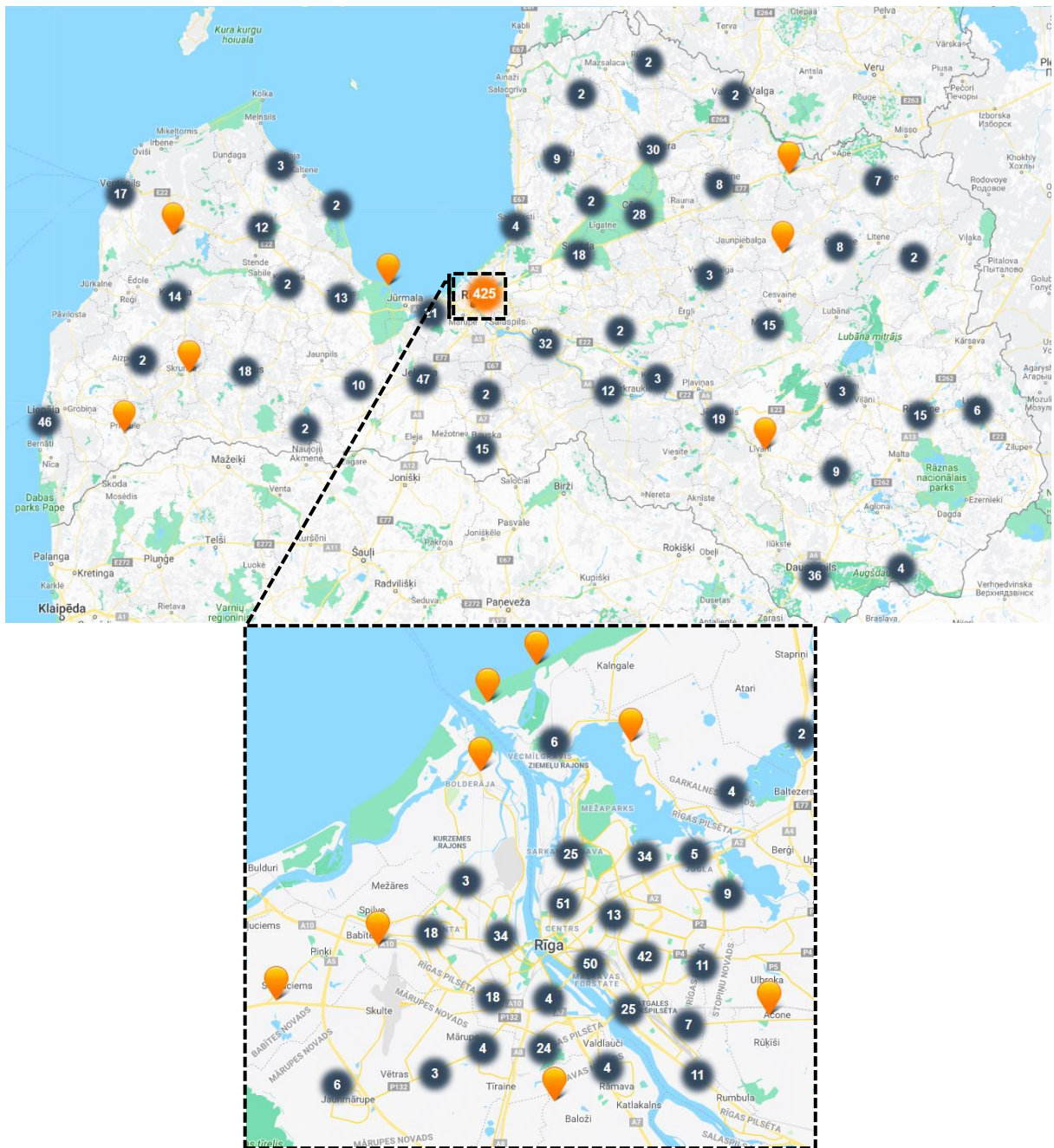
15. attēls. Autoservisu un transportlīdzekļu skaits Latvijas pilsētās

Avots: KP izstrādāts, izmantojot publiski pieejamo informāciju¹⁴⁸

182 Kā redzams 15. attēlā, servisu/remontdarbnieču skaits kopumā ir augstāks pilsētās, kur ir lielāks transportlīdzekļu skaits. To skaits svārstās no 2-5 (Valka, Balvi, Ludza, Krāslava) līdz aptuveni 35-40 (Liepāja, Daugavpils, Jelgava). Savukārt Rīgā ir vairāk nekā 200 servisu/remontdarbnieču (salīdzinājumā tikai ar trīs tehniskās apskates stacijām, no kurām tikai viena ir M1 kategorijas transportlīdzekļiem). Ir novērojama pozitīva cieša sakarība (korelācijas koeficients – 0,78) starp servisu/remontdarbnieču un transportlīdzekļu skaitu katrā no norādītajām pilsētām.

¹⁴⁸ Skatīt <https://autoservisi.1188.lv/> (aplūkots 02.03.2018). Jānorāda, ka autoservisu uzskaitījums nav izsmeljošs un faktiski katrā pilsētā to skaits varētu būt lielāks.

183 Arī analizējot situāciju Latvijā kopumā, jāsecina, ka servisu/remontdarbnieču pieejamība ir ievērojamāki augstāka nekā tehnisko apskates staciju pieejamība (skatīt 16. attēlu).



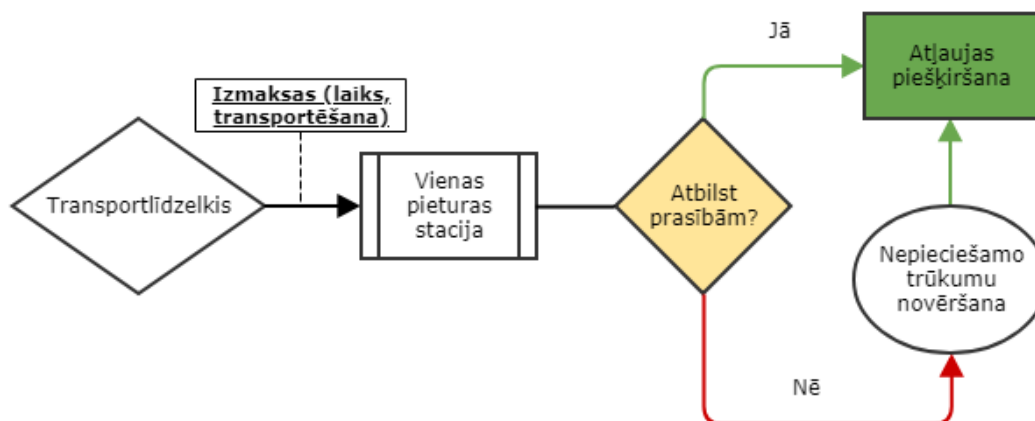
16. attēls. Autoservisu skaits un izvietojums Latvijā

Avots: Publiski pieejamā informācija¹⁴⁹

184 Kopumā Latvijā ir novērojama situācija, kur servisi/remontdarbnieces ir praktiski pieejami gandrīz jebkurā reģionā. Tādējādi tirgus atvēršanas rezultātā pakalpojuma pieejamība arī reģionos ar zemu transportlīdzekļu intensitāti pieaugtu, jo servisi/remontdarbnieces, kas šajos reģionos darbojas un atbilstu noteiktām prasībām, varētu akreditēties pakalpojuma nodrošināšanai.

¹⁴⁹ Skatīt <https://autoservisi.1188.lv/> (aplūkots 02.03.2018).

- 185 Papildus tam arī valstīs, kur tirgus ir atvērts, pakalpojuma pieejamība ir ievērojamāki augstāka. Piemēram, Zviedrijā liberalizācijas rezultātā pakalpojuma pieejamība tikai palielinājās pretēji bažām, ka tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojums varētu kļūt nepieejams lauku apvidos.¹⁵⁰ Arī Igaunijā, Somijā u.c. valstīs (skatīt Tabulu Nr. 1) brīvas konkurences apstākļos pakalpojuma pieejamība ir ievērojami augstāka kā Latvijā.
- 186 Attiecībā uz tehniskās apskates cenu pieaugumu risku KP norāda, ka, pirmkārt, tehniskās apskates cena ietver gan transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojumu, gan vairākus citus pakalpojumus (skatīt 1. attēlu). Tirgus atvēršanas rezultātā cenu konkurence veidotos transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojumu tirgū, kamēr tādās funkcijas kā, piemēram, nodokļu un sodu nomaksas kontrole joprojām veiktu publiska persona. Otrkārt, tehniskās apskates cena pati par sevi neveido visu izmaksu kopumu, ar ko saskaras patērētājs. Tehniskā apskate ir process, kur nozīme ir ne tikai cenai, bet arī citiem faktoriem (piemēram, nepieciešamais laiks vai attālums līdz apskates vietai), kas ietekmē kopējās pakalpojuma saņēmēja izmaksas (skatīt 84.-91. rindkopu).
- 187 Tirgus atvēršanas rezultātā tiktu izveidotas "vienas pieturas stacijas", kur patērētājs var saņemt gan transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojumu, gan nepieciešamos remontdarbus vienlaicīgi (skatīt 17. attēlu).



17. attēls. Patērētāju izvēles modelis decentralizētas *test-and-repair* sistēmā

Avots: KP izstrādāts

- 188 Šādā situācijā patērētāju rīcība var tikt reducēta līdz vienai potenciālajai izvēlei – apmeklēt "vienas pieturas staciju", neatkarīgi no transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa. Ja esošās sistēmas ietvaros patērētāju rīcībai var eksistēt trīs dažādi modeļi (skatīt 6. attēlu), kas radīs ekonomiskās efektivitātes zudumu, tad decentralizētā *test-and-repair* sistēmā šāds zudums neveidosies, jo atklātos defektus var novērst uz vietas servisā/remontdarbnīcā, tādējādi samazinot patērētāja izmaksas un nepieciešamo laiku pakalpojuma saņemšanai. Uz šādu ieguvumu norāda arī vairāki aptaujātie servisi/remontdarbnīcas.¹⁵¹

¹⁵⁰ Zviedrijā jau pirms tirgus atvēršanas 97 % no klientu attālums līdz tuvākajai tehniskās apskates stacijai bija mazāks par 30 km. Skatīt, piemēram, <https://goo.gl/qnkfr9> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁵¹ SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "Mūsa Motors Rīga" 30.01.2017. vēstule, SIA "KARLO MOTORS" 18.01.2017. vēstule, SIA "NORDE" 20.01.2017. vēstule, SIA "IMA AUTOSERVISS" 24.01.2017. vēstule, SIA "Volvo Truck Latvia" 27.01.2017.

- 189 Uzraudzībā KP ieguva arī informāciju no servisiem/remontdarbnīcām, lai noskaidrotu, kāda šobrīd ir aptuvenā cena par identisku pakalpojumu tehniskajai stāvokļa kontrolei (tiek pārbaudīti visi parametri, kas noteikti tehniskā stāvokļa kontroles pārbaudē).
- 190 Pēc servisu/remontdarbnīcu sniegtās informācijas cenas par līdzvērtīgu pakalpojumu tehniskajai stāvokļa kontrolei M1 kategorijas transportlīdzeklim svārstās no pieciem līdz 57 EUR (bez PVN), atkarībā no transportlīdzekļa dzinēja veida.¹⁵² Vidējā cena ir aptuveni 26 EUR. Tāpat 50 % no aptaujāto servisu/remontdarbnīcu cenām ir zem 20,81 EUR, kas apliecina, ka puse no tiem spētu līdzvērtīgu pakalpojumu tehniskai stāvokļa kontrolei nodrošināt par ekvivalentām cenām kā CSDD (atkarībā no transportlīdzekļa dzinēja veida, CSDD cena svārstās no aptuveni 17 līdz 22 EUR (bez PVN)¹⁵³).
- 191 Ir būtiski uzsvērt, ka cenu nav viegli ievērojami paaugstināt virs konkurences līmeņa, ja tirgus nav aizsargāts ar augstiem šķēršļiem ienākšanai vai darbības izvēšanai. Tieši tāpēc augstāku cenu risks ir esošās sistēmas ietvaros, kur CSDD īsteno kontroli pār piedāvājuma/pieprasījuma spēkiem un līdz ar to brīvas konkurences iespējas tiek sašaurinātas. Arī SM norāda, ka tirgus atvēršana rada risku attiecībā uz ārvalstu uzņēmumu ieguldījumu aizsardzību Latvijā¹⁵⁴, kas norāda, ka šobrīd no konkurences tiek aizsargāta atsevišķu sabiedrību saimnieciskā darbība. Bet šāda saimniekošanas sistēma, kas pieļauj ekonomisku aizgādniecību, nespēj būt efektīva un deformē konkurenci un ekonomisko attīstību.¹⁵⁵
- 192 Savukārt, ja tirgus dalībnieki nespēj ietekmēt cenu, tad saglabājas alternatīva – izmaksu samazināšana vai lietošanas vērtības uzlabojumus. Tas stimulē jaunāku tehnoloģiju ieviešanu, efektīvu risinājumu meklēšanu tirgus dalībnieka organizācijā un pārvaldē, pakalpojuma kvalitātes uzlabojumus, oriģinālus risinājumus u.tml. Proti, jo mazāk tirgus dalībnieks spēj regulēt tirgu, kurā tas darbojas, jo konkurences spējīgāks un patērētājam labvēlīgāks ir šāds tirgus.
- 193 Tirgus atvēršanas rezultātā akreditēto sabiedrību starpā notiktu konkurence ne tikai ar pamatcenu, bet arī ar citiem „labumiem”. Akreditētās sabiedrības būtu motivētas piedāvāt papildpakalpojumus un atlaides, kā, piemēram, transportlīdzekļa transportēšana no klienta līdz apskates punktam un atpakaļ (*call-and-collect*), bezmaksas atkārtota apskate, elastīgāki darba laiki (agri rīti vai vēli

vēstule, SIA "Nippon Auto" 31.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "AMSERV MOTORS" 15.02.2017. vēstule, SIA "SINTIJA AUTO" 16.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule, SIA "Mūsa auto" 07.02.2017. vēstule.

¹⁵² Kopumā norādītas 66 cenu pozīcijas M1 kategorijas transportlīdzeklim. SIA "TC Motors" 24.04.2017. vēstule, SIA "VALINTA" 27.01.2017. vēstule, SIA "EVRO TRANS" 24.01.2017. vēstule, SIA "KARLO MOTORS" 18.01.2017. vēstule, SIA "IMA AUTOSERVISS" 24.01.2017. vēstule, SIA "Domenikss" 30.01.2017. vēstule, SIA "Mūsa auto" 07.02.2017. vēstule, SIA "MOLLER AUTO" 15.02.2017. vēstule, SIA "INCHAPE MOTORS LATVIA" un SIA "INCHAPE BM AUTO" 17.02.2017. vēstule, SIA "SINTIJA AUTO" 16.02.2017. vēstule, SIA "AMSERV MOTORS" 15.02.2017. vēstule, SIA "Latvijas apdrošinātāju autoserviss" 07.02.2017. vēstule, SIA "REZERVE" 06.02.2017. vēstule, SIA "Jēkabpils autocentrs" 30.01.2017. vēstule, SIA "V4 Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "Nippon Auto" 31.01.2017. vēstule, SIA "Sturing" 31.01.2017. vēstule, SIA "Sigma Motors" 30.01.2017. vēstule, SIA "Mūsa Motors Rīga" 30.01.2017. vēstule.

¹⁵³ Skatīt 7. attēlu.

¹⁵⁴ SM 30.02.2017. vēstule Nr.04-02/307.

¹⁵⁵ Šāda pārliecība, ka konkrētā nozarē konkurence nav nepieciešama, ir viens no galvenajiem faktoriem, kāpēc, piemēram, Eiropas telekomunikāciju tirgi nespēja efektīvi attīstīties (sīkāku aprakstu skatīt Pielikumā Nr. 5).

- vakari, brīvdienas un svētku dienas), papildu pakalpojumu iekļaušana cenā (mazgāšana, salona tīrīšana u.tml.), rindu "apiešana" (*priority service*), kas kopumā radītu lielākas izvēlas iespējas un labvēlīgākus nosacījumus patērētājam.
- 194 To apliecina arī citu valstu pieredze. Piemēram, Igaunijā atkārtota tehniskā apskate bieži tiek piedāvāta bez maksas.¹⁵⁶ Savukārt Spānijas konkurenci uzraugošā iestāde ir konstatējusi, ka reģionos, kur pastāv konkurence, atlaides sasniedz pat līdz 30 % no pārbaudes cenas. Tāpat tiek piedāvātas atlaides/akcijas sadarbībā ar transportlīdzekļu apdrošināšanas pakalpojumu sniedzējiem, degvielas uzpildes stacijām u.c.¹⁵⁷ Dānijā, piemēram, tirgus tika atvērts konkurencei 2005. gadā, un tā rezultātā patērētāji ir novērojuši vairākas priekšrocības, ko radījusi konkurence – pakalpojuma pieejamības uzlabošanās, patērētāju izmaksu samazināšanās par aptuveni 50 %, tehnisko apskašu punktu darba laika palielināšanās, rindu samazināšanās, cenu samazināšanās u.tml.¹⁵⁸ Arī Zviedrijā pēc tirgus atvēršanas, patērētājiem tiek piedāvāts gan atlaides, gan papildu "labumi". Tai pašā laikā, lai gan šajās valstīs (Igaunija, Spānija, Dānija un Zviedrija) transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles tirgū pastāv konkurence, bojā gājušo skaits uz koplietošanas ceļiem ir ievērojamāki zemāks nekā Latvijā. Kamēr Latvijā 2016. gadā uz ceļiem bojā gājušo rādītājs bija 80,2 (bojā gājušo apjoms uz 1 milj. iedzīvotājiem), Igaunijā, Spānijā, Dānijā un Zviedrijā šie rādītāji ir attiecīgi – 54,0, 38,7, 37,0 un 27,4. Arī Nīderlandē (kur darbojas decentralizēta *test-and-repair* sistēma) bojā gājušo skaita rādītājs ir 37,0.¹⁵⁹ Iepriekš minētais norāda, ka pilnīga tirgus regulēšana nav obligāts pamatnosacījums ceļu satiksmes drošībai.
- 195 Valsts regulēta sistēma nav spējīga izprast visas patērētāju vajadzības un reaģēt uz to izmaiņām, nodrošināt nepieciešamo piedāvājuma apjomu, sadalīt un stimulēt racionālu resursu izlietošanu. Un ar detalizētām instrukcijām vai uzņēmumu kontrolēšanu to nevar panākt. Ir nepieciešama arī ekonomiskā piespiešana. Citiem vārdiem, ir vajadzīgs tirgus, kas balstīts uz privāto iniciatīvu un konkurenci.
- 196 Pilnīga tirgus regulēšana būtu pamatojama tikai tad, ja, pirmkārt, piemērojot konkurences tiesību normas, nebūtu iespējams nodrošināt šādu pakalpojumu un, otrkārt, ierobežojumi konkurencei ir absolūti nepieciešami un mazāk ierobežojoši noteikumi nav iespējami.¹⁶⁰
- 197 Neapšaubāmi, konkurence ir efektīvākais patērētāju aizsardzības un ekonomiskās attīstības mehānisms. Un tirgus regulēšana ir tikai līdzeklis, lai novērstu tirgus nepilnības un tirgus varas ļaunprātīgu izmantošanu – tas nav konkurences aizvītotājs.

¹⁵⁶ Skatīt, <http://www.kapauto.ee/tehnoulevaatus> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁵⁷ "ESTUDIO SOBRE EL MERCADO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS" (77.lp.). Skatīt <https://goo.gl/xOdw1z> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁵⁸ "ANNUAL REPORT ON COMPETITION POLICY DEVELOPMENTS IN DENMARK" (7.lpp.) Skatīt <https://goo.gl/Xjyjj4> (aplūkots 23.01.2018).

¹⁵⁹ Skatīt <https://etsc.eu/euroadsafetydata/> (aplūkots 14.06.2018).

¹⁶⁰ Einer Elhauge and Damien Geradin "Global Competition Law and Economics" (215.-216.lp.).

4. SECINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI

ES regulējums un citu valstu pieredze

- 198 Minimālās prasības transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm ES nosaka Direktīva, kas pieļauj valstīm pašām izvēlēties konkrētajai situācijai atbilstošāko tehniskās apskates modeli. ES valstis var pilnvarot arī privātu struktūru veikt gan tehniskās apskates, gan remontdarbus vienam un tam pašam transportlīdzeklim. Tādējādi ne Latvijā, ne citā ES valstī nav ar ES regulējumu noteikts, kāda tehniskās apskates sistēma ir jāievieš.
- 199 Tā rezultātā tehniskās apskates sistēmas dažādās ES valstīs atšķiras, sākot no pilnībā noslēgtiem tirgiem, līdz pat pilnībā konkurencei atvērtiem tirgiem. Lai gan vairums valstu nav padziļināti vērtējušas tehniskās apskates tirgu, atsevišķu valstu pieredze (piemēram, Spānija, Zviedrija) apliecina, ka atvērta tirgus rezultātā konkurenci kropļojošu darbību risks ir ievērojamāki zemāks un patērētāju ieguvumi – lielāki. Tai pašā laikā konkurence nav radījusi apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai.
- 200 Latvijā ir ieviestas ievērojamāki stingrākas prasības nekā paredzēts Direktīvā gan attiecībā uz tehnisko apskašu periodiskumu, gan tirgus dalībnieku brīvību veikt uzņēmējdarbību šajā nozarē.

Konkurences kropļojumi un riski

- 201 Latvijā vēsturiski tehniskās apskates sistēma ir veidota kā ilgtermiņa publiskā-privātā partnerība, nenodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus, bet rezervējot tiesības tehniskās apskates pakalpojumu nodrošināt atsevišķiem tirgus dalībniekiem. Tā rezultātā tehniskās apskates pakalpojumu nodrošina tikai četras akreditētas sabiedrības – AUTEKSTS, AUTEKO, SCANTEST un VENTTESTS.
- 202 Lai gan CSDD ir tehniskās apskates tirgu kontrolējošā institūcija (un akreditētāja), tā vienlaicīgi ir viena no akreditēto (un uzraugāmo) sabiedrību kapitāldaļu turētājām un transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojuma sniedzējām. Šāda finansiāla iesaiste akreditētajās sabiedrības rada būtisku risku CSDD objektivitātei un neitralitātei, vērtējot akreditēto sabiedrību darbību. Uzraugošās institūcijas finansiāla atsaiste un neatkarība no akreditētajām sabiedrībām ir tas, kas jebkurā saimnieciskajā darbībā nodrošina neitrālu un objektīvu akreditēto sabiedrību kontroli, veicina konkurenci un klientu/patērētāju ieguvumus, un transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojums nav izņēmums.
- 203 Esošā tehniskās apskates sistēma ir radījusi būtiskus konkurences kropļojumus, kā rezultātā ir ierobežots pakalpojuma piedāvājums un īstenota tirgus ģeogrāfiskā sadale akreditēto sabiedrību starpā. Latvijā pakalpojuma pieejamības līmenis ir viens no zemākajiem aptaujāto ES valstu starpā - uz 100 000 M1 kategorijas transportlīdzekļiem ir aptuveni piecas tehniskās apskates stacijas. Savukārt valstīs, kur tirgus ir atvērts, pieejamība ir aptuveni trīs reizes augstāka. Tas savukārt ir nodrošinājis regulāru un apjomīgu klientu plūsmu akreditētajām sabiedrībām, un radījis papildu slogu, izdevumus un neērtības transportlīdzekļu īpašniekiem.

Tirgū iekļūšanas barjeras

- 204 Lai gan daļa servisu/remontdarbīcu atbilst konkrētām prasībām un spētu nodrošināt tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojumu, tirgū esošie administratīvie ierobežojumi nav brīvu un godīgu konkurenci veicinoši.

- 205 Esošā akreditācijas kārtība dod pilnvaras CSDD kavēt konkurenci un aizsargāt jau akreditēto tirgus dalībnieku saimniecisko darbību no jebkādas potenciālas sāncensības. Proti, pirms tiek lemts par jauna tirgus dalībnieka akreditāciju, priekšroka tiek dota jau akreditētajām sabiedrībām paplašināt savu saimniecisko darbību. Tas nostāda jebkuru potenciālo konkurentu nevienlīdzīgā situācijā un nekādā veidā neveicina privāto komersantu iesaisti saimnieciskajā darbībā, bet tieši pretēji – rada būtisku konkurences kropļojumu.
- 206 Pat ja tiek pieņemts lēmumus par nepieciešamību akreditēt jaunu sabiedrību, tā tiek akreditēta tikai pie konkrētiem nosacījumiem, kas ierobežo gan jaunā tirgus dalībnieka spēju savu saimniecisko darbību veikt neatkarīgi, gan paredz šobrīd akreditēto sabiedrību saimnieciskās darbības aizsardzību no potenciālās konkurences (jau akreditētai sabiedrībai ir jārezervē vismaz 70 % no pakalpojuma piedāvājuma apjoma konkrētajā tehniskās apskates apgabalā).
- 207 Ar visām akreditētajām sabiedrībām ir noslēgti līgumi par pakalpojuma nodrošināšanu uz ilglaicīgu periodu ((*) gadi). Tāpat visi līgumi, beidzoties to termiņiem, tiek automātiski pagarināti uz jaunu (tikpat ilglaicīgu) termiņu, kas norāda, ka netiek pat pieļauta konkurences iespējamība "par esošo tirgu". Tādējādi netiek nodrošināts atklāts konkurss, kura rezultātā patērētāji iegūtu kvalitatīvu un prasībām atbilstošu pakalpojumu par iespējami zemāko cenu.
- 208 Esošie noteikumi jebkuram potenciālajam konkurentam ienākšanu tirgū faktiski padara neiespējamu un norāda uz augstām administratīvajām barjerām, kas nav uzskatāmas par objektīvi pamatotām un nepieciešamām.
- 209 Pat pie scenārija, kur tiek saglabāta centralizēta tehniskās apskates sistēma, ir jānodrošina vienādus konkurences apstākļus visiem tirgus dalībniekiem. Nav pamatoti akreditēto sabiedrību līguma darbības termiņus automātiski pagarināt, nerīkojot iepirkumu. Ir jāuztur konkurence vismaz "par tirgu".

Cenas

- 210 Cena par tehnisko apskati Latvijā tiek noteiktas ar normatīvo regulējumu un pēdējo desmit (2007.-2017.) gadu laikā M1 kategorijai ir pieaugusi par 50-60 %, kā arī kopumā visām transportlīdzekļu kategorijām un pārbaudēm. Tāpat vienotais cenu mehānisms būtiski palielina risku koordinācijas noturībai tirgū darbojošos subjektu starpā.
- 211 Salīdzinot situāciju ES valstīs (ņemot vērā valstu pirktspējas paritāti un tehniskās apskates biežumu – ikgadēja vai divgadēja), secināms, ka Latvijā tehniskās apskates cena 14 gadus vecam¹⁶¹ transportlīdzeklī ir septītā augstākā ES. Augstākās cenas ir tikai Spānijā, Horvātijā, Ungārijā, Īrijā, Vācijā un Igaunijā. Savukārt zemākās cenas ir novērojamas Maltā, Lietuvā, Dānijā u.c.
- 212 Arī vērtējot situāciju transportlīdzekļu dzīves cikla laikā (piecu, 10 un 15 gadu periodā), Latvijā izmaksas par tehnisko apskati ir vienas no augstākajām ES valstu starpā. Ņemot vērā faktiskās izmaksas un tehniskās apskates biežumu, patērētāja kopējie izdevumi tehniskajai apskatei Latvijā piecu gadu periodā ir septītie augstākie ES, savukārt 10 un 15 gadu periodā – attiecīgi ceturtnie un trešie augstākie.
- 213 Arī salīdzinot situāciju Baltijas valstu starpā (piecu, 10 un 15 gadu periodā) var secināt, ka Latvijā izmaksas ir augstākās. Tādējādi Latvijā autobraucēji par tehnisko apskati transportlīdzekļa dzīves cikla laikā maksā ievērojamāki vairāk nekā Igaunijā un Lietuvā.

¹⁶¹ Vidējais M1 kategorijas transportlīdzekļu vecums Latvijā (skatīt 135.rindkopu).

Patērētāju zaudējums esošās sistēmas ietvaros

- 214 Kā viens no galvenajiem zaudējumiem, ar ko esošajā sistēmā saskaras patērētāji, ir ierobežotā pakalpojuma pieejamība un izvēles iespējas. Proti, 30 % no Latvijas autobraucējiem ir jādrūzmējas vienā tehniskās apskates stacijā Rīgā. Šis pieejamības rādītājs Rīgā M1 kategorijas transportlīdzekļiem ir 10 reizes zemāks nekā vidēji Latvijā un 20 reizes zemāks kā vidēji konkurencei atvērtā tirgū. Pakalpojuma pieejamība ir ierobežota arī pārējās pilsētās un neatbilst pieprasījuma tendencēm. Papildus tam mazākās pilsētās kā, piemēram, Olaine, Salaspils, Smiltene, Krāslava, Rūjiena, Līvāni u.c. tehniskās apskates stacijas vispār nav pieejamas, tādējādi šo pilsētu autobraucējiem piespiežot mērot ievērojamāki lielākus attālumus līdz tehniskajai apskates stacijai. Tas savukārt rada papildu izdevumus un neērtības transportlīdzekļu īpašniekiem, kuras ir iespējams novērst, liberalizējot tirgu.
- 215 Kā viens no būtiskākajiem patērētāju "izdevumiem" ir laiks. Jo vairāk laika prasa tehniskās apskates process, jo lielākas ir šī pakalpojuma alternatīvās izmaksas, proti, patērētājs var mazāk laika veltīt produktīvām darbībām, kas nes labumu gan pašam patērētājam, gan uzņēmējam. Katru reizi, kad patērētājam nākas doties no tehniskās apskates stacijas līdz servisam/remontdarbnīcai (un atpakaļ), lai novērstu trūkumus ("*ping-pong*" efekts), tiek nelietderīgi izmantots klienta laiks un resursi, jo nav iespējas tehniskās apskates procesā uzreiz novērst konstatētos defektus. Tādējādi arī sabiedrība kopumā katru gadu zaudē ekonomisko efektivitāti, kas tiktu realizēta, ja tehniskā apskate netiktu nodalīta no remontdarbiem.
- 216 Ar papildu izdevumiem un laika patēriņu tiek apgrūtināta tā patērētāju daļa, kas transportlīdzekļus uz servisiem/remontdarbnīcām ved regulāri preventīvā nolūkā un kopumā uztur savus spēkratus kārtībā cauru gadu. Decentralizētā *test-and-repair* tirgū šai patērētāju daļai serviss/remontdarbnīca, kas regulāri apkopj konkrēto transportlīdzekli, pie tehniskā stāvokļa novērtēšanas varētu izsniegt atļauju, tādējādi ietaupot patērētāja laiku un resursus. Tas savukārt arī patērētāju motivētu jau laicīgi lielāku uzmanību pievērst transportlīdzekļa tehniskajam stāvoklim.
- 217 Esošajā sistēmā patērētājs nav guvis vienu no spēcīgākajām priekšrocībām, ko rada konkurence – zemākas cenas. Tirgū, kur pastāv monopols, tas diktē savus noteikumus patērētājam. Cena ir augstāka un piedāvājums zemāks nekā konkurences apstākļos, jo CSDD ir samērā liela rīcības brīvība saimniecisko lēmumu pieņemšanā. Tādējādi pēdējo desmit gadu laikā cena par tehnisko apskati ir pieaugusi par 50-60 %. Latvijā patērētājam tehniskā apskate ir viena no dārgākajām ES. Papildus tam, aptuveni 90 % no M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu īpašniekiem (lietotājiem) maksā par pakalpojumiem, kurus tie nesaņem. Vienlaikus patērētājiem nav nekādu alternatīvu pakalpojuma saņemšanā un tie ir spiesti maksāt par neesošu pakalpojumu tikai tādēļ, lai atvieglotu administrēšanas slogu CSDD.
- 218 Patērētājiem Latvijā netiek radīti tādi ieguvumi kā cenu atlaides, transportlīdzekļa transportēšana no klienta līdz apskates punktam un atpakaļ (*call-and-collect*), bezmaksas atkārtota apskate, elastīgi darba laiki (agri rīti vai vēli vakari, brīvdienas¹⁶² un svētku dienas), papildu pakalpojumu iekļaušana cenā (mazgāšana, salona tīrīšana u.tml.), rindu "apiešana" (*priority service*) u.tml. Patērētāji nav ieguvuši vairākus "labumus", kas veidojas tirgū, kur ir nepārtraukta pakalpojumu sniedzēju sāncensība, kas veicina tehnoloģisko uzlabojumu, produktivitāti, izmaksu samazināšanos un citus patērētājam labvēlīgus ieguvumus.

¹⁶² Ar atsevišķiem izņēmumiem, piemēram, Rīgā.

Tirgus liberalizācija

- 219 Uzraudzībā veiktā analīze par tehniskās apskates pakalpojuma tirgu ļauj secināt, ka nepastāv tirgus nepilnība, kā dēļ publiskai personai būtu jāveic komercdarbība transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles tirgū. Tādējādi CSDD iesaiste komercdarbībā neatbilst Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88.pantam. Tāpat nav konstatējams, ka Latvijā pastāv specifisks tirgus, pieprasījuma vai piedāvājuma apstākļi, kas liegtu pastāvēt decentralizētai tehniskās apskates pakalpojumu sniegšanas sistēmai.
- 220 60 % no aptaujātajiem servisiem/remontdarbnīcām drīzāk atbalsta *test-and-repair* sistēmas ieviešanu, 17 % - neatbalsta un 23 % nenorādīja konkrētu viedokli. Savukārt kategoriski pret šādu ieceri ir SM, CSDD, kā arī akreditētās sabiedrības un Auto asociācija.
- 221 Tirgus atvēršana nerada būtisku risku pakalpojuma kvalitātes samazinājumam, jo servisu/remontdarbnieku zināšanās un tehniskais nodrošinājums būtu pietiekams, lai šāda veida pakalpojumu nodrošinātu. Tāpat tirgus atvēršana ļautu efektīvāk izmantot ekonomiskos resursus (nav nepieciešamība dublēt tehnisko nodrošinājumu un personālu tehniskā stāvokļa kontroles veicējiem un servisiem/remontdarbnīcām) un radītu stimulu servisiem/remontdarbnīcām uzlabot darbaspēka kvalifikāciju un tehnisko nodrošinājumu, jo gan tehniskā stāvokļa kontroles pakalpojuma, gan remontdarbu nodrošināšana vienuviet radītu būtisku konkurences priekšrocību.
- 222 Esošā tehniskās apskates sistēma neatrisina problēmu ar augsto sliktā tehniskajā stāvoklī esošo transportlīdzekļu skaitu, kā arī iespējamo patērētāju paradumu transportlīdzekli sakopt tikai reizi gadā. Savukārt servisi/remontdarbnīcas ir daudz labāk informēti par transportlīdzekļa potenciālajiem defektiem un visticamāk būs ieinteresēti tos savlaicīgi novērst. Tas varētu veicināt, ka dažādi defekti tiek novērsti daudz laicīgāk, tādējādi uzlabojot kopējo transportlīdzekļu stāvokli un drošību. Tai pašā laikā servisu/remontdarbnieku stimulu savu darbību veikt objektīvi būtiski ietekmētu atbildības apmērs par noteikto kritēriju neievērošanu un krāpšanos. Atbilstošs kontroles un sodu mehānisms par pārkāpumiem var būt pietiekami motivējošs līdzeklis, lai akreditētās sabiedrības pārbaudes veiktu objektīvi. Tādējādi arī atbildīgo institūciju uzdevums ir, ievērojot konkurences neitralitātes principus, radīt tiesiskos apstākļus un kontroles mehānismus, kas stimulē gan patērētājus, gan uzņēmējus rīkoties godprātīgi, nevis pilnībā ierobežot konkurenci. Pilnīga tirgus regulēšana būtu pamatojama tikai tad, ja, pirmkārt, piemērojot konkurences tiesību normas, nebūtu iespējams nodrošināt šādu pakalpojumu un, otrkārt, ierobežojumi konkurencei ir absolūti nepieciešami un mazāk ierobežojoši noteikumi nav iespējami. Tomēr Uzraudzībā konstatētie faktiskie apstākļi un EST judikatūra norāda, ka pilnīga tehniskās apskates tirgus regulēšana nav nedz samērīga, nedz nepieciešama.
- 223 Nav saskatāms risks, ka tirgus atvēršanas rezultātā kopējā pakalpojuma pieejamība varētu samazināties. Tieši pretēji, tā varētu palielināties, jo šobrīd servisi/remontdarbnīcas ir pieejami gandrīz jebkurā Latvijas reģionā. Tādējādi servisi/remontdarbnīcas, kas atbilstu noteiktām prasībām, varētu sniegt papildu pakalpojumu jau pie esošās darbības. Piedāvājuma pieaugumu atvērtā tirgū atstiprina arī citu valstu pieredze.
- 224 Pēc servisu/remontdarbnieku sniegtās informācijas puse no tiem šobrīd spēj līdzvērtīgu pakalpojumu transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrolei nodrošināt par jau aptuveni CSDD norādītajām cenām. Tādējādi nevar viennozīmīgi apgalvot, ka tirgus atvēršanas rezultātā cenas pieaugtu. Tāpat, ja tirgus nav aizsargāts ar augstiem šķēršļiem ienākšanai vai darbības izvēšanai, tas samazina risku pārmērīgi augstu cenu piemērošanai. Tieši tāpēc augstāku cenu risks ir esošajā sistēmā.

- 225 Tirgus atvēršana radītu "vienas pieturas stacijas", kur patērētājs var saņemt tehnisko apskates pakalpojumu un nepieciešamos remontdarbus vienlaicīgi, tādējādi radot lielāku ekonomisko efektivitāti klientam. Līdz ar to vērtējot kompleksi tehniskās apskates pakalpojumu kā dažādu vērtību kopumu – izmaksas patērētājiem varētu samazināties.
- 226 Tirgus atvēršanas rezultātā akreditēto sabiedrību starpā notiktu konkurence ne tikai ar pamatcenu, bet arī ar citiem „labumiem” (piemēram, *call-and-collect*, bezmaksas atkārtota apskate, elastīgāki darba laiki, papildus pakalpojumu iekļaušana cenā, *priority service*), kas kopumā radītu lielākas izvēlas iespējas un labvēlīgākus nosacījumus patērētājam. To apliecina arī citu valstu pieredze.
- 227 Nav saskatāms tirgus nepilnības risks, kas liecinātu, ka atvērta tirgus mehānisms nespētu nodrošināt patērētāju vajadzības atbilstošā kvalitātē. Akreditācijas prasībām ir jābūt samērīgām ar mērķi, kuru nepieciešams sasniegt. Ir jāatvieglo tās prasības, kas nav absolūti nepieciešamas, tādējādi ļaujot tehniskās apskates tirgum attīstīties, veicinot efektīvāku resursu izmantošanu. Prasībām ir jāsekmē vienkārša un ātra, taču vienlaikus efektīva pakalpojuma saņemšana.
- 228 Valsts regulēta tehniskās apskates sistēma nav spējīga uztvert visas patērētāju vajadzības un reaģēt uz to izmaiņām, nodrošināt nepieciešamo piedāvājuma apjomu, sadalīt un stimulēt racionālu resursu izlietošanu. Ir vajadzīgs tirgus, kas balstīts uz privāto iniciatīvu un konkurenci. Bez konkurences nav un nebūs racionālas saimniekošanas. Un ja tirgū pastāv iespēja attīstīties konkurencei, tad valsts uzdevums ir radīt apstākļus, lai tas būtu iespējams. Tādējādi, KP vērtējumā tehniskās apskates tirgus ir liberalizējams, ieviešot decentralizētu *test-and-repair* sistēmu.

(*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Pateicība

Konkurences padome pateicas uzņēmumiem, asociācijām un valsts pārvaldes iestādēm, kas sniedza tirgus uzraudzības veikšanai nepieciešamo informāciju.

Par tirgus uzraudzībām

Konkurences padome veic tirgus uzraudzības – padziļinātu konkurences situācijas analīzi – mērķtiecīgi izvēlētos tirgos, lai atklātu un novērstu konkurences kropļojumus, kas ierobežo uzņēmumu vienlīdzīgu sāncensību.

Uzraudzības noslēguma ziņojums tiek publiskots, ja to neliedz informācijas pieejamības ierobežojumi un ja informācija par tirgu, kas iegūta papildus pārkāpuma konstatēšanai vai nekonstatēšanai, uzskatāma par būtisku.

Sabiedrības līdzdalības iespējas

Anonīmas ziņošanas iespēja Konkurences padomes interneta vietnē:

<http://www.kp.gov.lv/lv/tipoffs>

Informēt Konkurences padomi par iespējamām 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)

PIELIKUMI

Tehniskās apskates cenas ES (M1 kategorija)

Valsts	Informācijas avoti (aplūkoti 23.01.2018)
Latvija	https://www.csdd.lv/maksajumi-par-tehnisko-apskati/maksajumi-vieglajam-auto
Bulgārija	https://www.ritz.bg/index.php/services-2-2/ , http://egged-ruse.com/gtp.html un http://gtp-sofia.com/gtp.php
Čehija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Ungārija	http://verdavizsga.hu/araink/ , https://goo.gl/9BC7si un http://kovesdan.hu/vizsgaztatas/
Slovākija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Horvātija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Igaunija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Polija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Lielbritānija	http://www.halfordsautocentres.com/advice/mot-advice/how-much-does-an-mot-cost , http://www.atseuromaster.co.uk/mot-testing/ un https://goo.gl/Q5mjG4
Rumānija	http://www.inspectiitehniceperiodice.ro/ro/ , http://www.itp-automoto.ro/Tarife-ITP un http://www.eurosig-ntp.ro/tarife-ntp/
Slovēnija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Portugāle	https://goo.gl/NyXUds
Vācija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Somija	https://helppokatsastus.fi/katsastusasemat/helsinki-heikinlaakso/ , http://www.katsastusoulu.fi/ un http://www.marjahaanautokatsastus.fi/hinnasto
Grieķija	http://www.yme.gr/index.php?tid=542#a7
Dānija	https://fdm.dk/produkter/bilsyn , https://www.applusbilsyn.dk/priser/laveste-pris un http://www.kastrupbilsyn.dk/
Austrija	https://goo.gl/9Ee8Z2
Īrija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Spānija	http://www.healthplanspain.com/blog/expat-tips/118-all-about-the-car-itv-test-in-spain.html#.WmccYVXXaUI
Itālija	https://www.revisioneauto.eu/quanto-costa-revisione-automobile , https://www.revisionimava.it/servizi/prezzi-revisioni-auto un http://www.6sicuro.it/auto/revisione-auto-news
Beļģija	https://www.autosecure.be/sites/default/files/pdf/FM860-UD.pdf
Lietuva	http://www.vta.lt/privalomoji-technine-apziura/aktuali-informacija/ta-kainos/
Zviedrija	Konkurences uzraugošās iestādes sniegtā informācija
Kipra	http://www.temoltd.com/en/contents/3156.html , https://goo.gl/LL4qpM , https://goo.gl/fMyP63
Luksemburga	https://goo.gl/uvr7Ni
Malta	https://goo.gl/4hrzHm
Nīderlande	https://goo.gl/NTA6Bb , http://autoapkkeuring.nl/ un https://www.kwik-fit.nl/apk-keuring
Francija	https://goo.gl/M4TF9o , https://www.simplauto.com/controle-technique/marseille-13000/ un http://reze.controletechnique.fr/?sommaire&type_centre=VL

Tehniskās apskates cenas ES

Valsts	PVN likme	Periodiskuma koeficients	Cenas aprēķins	Faktiskā cena	Faktiskā cena bez PVN	Faktiskā cena pēc PVN un ar periodiskuma pielāgošanu	Valsts PPP (2016.g.)	PSL
Apvienotā Karaliste	1,20	1	AVERAGE(29,99;29,99;19)	£ 26,33	£ 21,94	£ 21,94	0,953391	23,0
Austrija	1,20	1	AVERAGE(66;39,40;47,40)	€ 50,93	€ 42,44	€ 42,44	1,08757	39,0
Beļģija	1,21	1	-	€ 30,60	€ 25,29	€ 25,29	1,09191	23,2
Bulgārija	1,20	1	AVERAGE(36;36;35)	35,67 лв.	29,72 лв.	29,72 лв.	0,932494	31,9
Čehija	1,21	0,5	AVERAGE(800;1000)	900,00 Kč	743,80 Kč	371,90 Kč	17,6638	21,1
Dānija	1,25	0,5	AVERAGE(440;249;300)	kr. 329,67	kr. 263,73	kr. 131,87	9,99550	13,2
Francija	1,20	0,5	AVERAGE(85;62,90;40)	€ 62,63	€ 52,19	€ 26,10	1,09507	23,8
Grieķija	1,24	0,5	-	€ 36,00	€ 29,03	€ 14,52	0,820659	17,7
Horvātija	1,25	1	-	255,15 kn	204,12 kn	204,12 kn	4,79675	42,6
Igaunija	1,20	1	AVERAGE(28;41)	€ 34,50	€ 28,75	€ 28,75	0,732504	39,2
Itālija	1,22	0,5	AVERAGE(66,88;66,88;66,88)	€ 66,88	€ 54,82	€ 27,41	0,981560	27,9
Īrija	1,23	1	-	€ 55,00	€ 44,72	€ 44,72	1,10295	40,5
Kipra	1,19	0,5	AVERAGE(34,17;35,25;34)	€ 34,47	€ 28,97	€ 14,48	0,884076	16,4
Latvija	1,21	1	(31,33-2,85)/1,21+2,85	€ 31,33	€ 26,39	€ 26,39	0,675499	39,1
Lietuva	1,21	0,5	-	€ 20,25	€ 16,74	€ 8,37	0,613419	13,6
Luksemburga	1,17	1	-	€ 37,50	€ 32,05	€ 32,05	1,20855	26,5
Malta	1,18	0,5	-	€ 20,27	€ 17,18	€ 8,59	0,814334	10,5
Nīderlande	1,21	1	AVERAGE(20;35;35;24,95)	€ 28,74	€ 23,75	€ 23,75	1,10924	21,4
Polija	1,23	1	-	98,00 zł	79,67 zł	79,67 zł	2,42889	32,8
Portugāle	1,23	1	-	€ 24,83	€ 20,19	€ 20,19	0,796173	25,4
Rumānija	1,19	0,5	AVERAGE(120;150;98)	122,67 lei	103,08 lei	51,54 lei	2,28087	22,6
Slovākija	1,20	0,5	-	€ 50,00	€ 41,67	€ 20,83	0,666577	31,3
Slovēnija	1,22	1	-	€ 33,96	€ 27,84	€ 27,84	0,812704	34,3
Somija	1,24	1	AVERAGE(49;49;68)	€ 55,33	€ 44,62	€ 44,62	1,22991	36,3
Spānija	1,21	1	-	€ 48,34	€ 39,95	€ 39,95	0,900556	44,4
Ungārija	1,27	0,5	AVERAGE(19990;19990;18000)	19 326,67 Ft	15 217,85 Ft	7 608,92 Ft	183,663	41,4
Vācija	1,19	0,5	AVERAGE(95;105)	€ 100,00	€ 84,03	€ 42,02	1,05994	39,6
Zviedrija	1,25	1	AVERAGE(295;600)	447,50 kr	358,00 kr	358,00 kr	12,3330	29,0
						ES	1,00000	-

Tehniskās apskates cenu dinamika Latvijā no 2007.-2017.gadam

	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009	01.01.2010	01.01.2011	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
Vieglais automobīlis											
Ar benzīna motoru	11,4	11,4	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	18,05	18,05
Ar dīzeļmotoru	14,5	14,5	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	21,73	21,73
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	12,95	12,95	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	19,95	19,95
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	14,05	14,05	17,03	17,03
Autobuss ar pilnu masu līdz 5t											
Ar benzīna motoru	15,01	15,01	20,77	20,77	20,77	20,77	20,77	20,77	20,77	20,77	20,77
Ar dīzeļmotoru	18,11	18,11	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	16,56	16,56	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05	23,05
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	20,26	20,26	20,26	20,26
Autobuss ar pilnu masu virs 5t											
Ar benzīna motoru	24,83	24,83	29,81	29,81	29,81	29,81	29,81	29,81	29,81	29,81	29,81
Ar dīzeļmotoru	28,96	28,96	34,36	34,36	34,36	34,36	34,36	34,36	34,36	34,36	34,36
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	26,37	26,37	32,09	32,09	32,09	32,09	32,09	32,09	32,09	32,09	32,09
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	29,22	29,22	29,22	29,22
Kravas auto ar pilnu masu līdz 3,5t											
Ar benzīna motoru	11,4	11,4	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	15,07	18,05	18,05
Ar dīzeļmotoru	14,5	14,5	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	18,75	21,73	21,73
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	12,95	12,95	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	16,92	19,95	19,95
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	14,05	14,05	17,03	17,03
Kravas auto ar pilnu masu 3,5t līdz 12t											
Ar benzīna motoru	19,66	19,66	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39
Ar dīzeļmotoru	23,79	23,79	28,94	28,94	28,94	28,94	28,94	28,94	28,94	28,94	28,94
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	21,2	21,2	26,66	26,66	26,66	26,66	26,66	26,66	26,66	26,66	26,66
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	23,16	23,16	23,16	23,16
Kravas auto ar pilnu masu virs 12t											
Ar benzīna motoru	24,3	24,3	30,42	30,42	30,42	30,42	30,42	30,42	30,42	30,42	30,42
Ar dīzeļmotoru	28,44	28,44	34,97	34,97	34,97	34,97	34,97	34,97	34,97	34,97	34,97
Ar benzīna motoru un gāzes barošanas sistēmu	25,85	25,85	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7
Ar elektromotoru vai ar citu motoru, kam neveic atgāzes mērījumus	-	-	-	-	-	-	-	29,73	29,73	29,73	29,73
Piekabe vai puspiekabe ar pilnu masu līdz 0,75t	4,17	4,17	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03
Piekabe vai puspiekabe ar pilnu masu no 0,75t līdz 3,5t	6,74	6,74	9,05	9,05	9,05	9,05	9,05	9,05	9,05	9,05	9,05
Piekabe vai puspiekabe ar pilnu masu no 3,5t līdz 10t	16,04	16,04	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2
Piekabe vai puspiekabe ar pilnu masu virs 10t	20,69	20,69	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33	25,33
Motocikls	7,26	7,26	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1
Motocikls ar blakusvāģi	7,26	7,26	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1
Tricikls	7,26	7,26	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1
Kvadricikls	7,26	7,26	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1

Aptaujāto tirgus dalībnieku raksturojošie faktori

Nosaukums	Apgrozījums (EUR bez PVN)			Pieredze (gadi)	Specializācija (var nebūt izsmeļoša)
	2013	2014	2015		
SIA LĀDE	€ 426 268	€ 446 509	€ 548 438	20	Peugeot, Citroen
SIA TEHAUTO VENTA	€ 144 736	€ 171 186	€ 180 648	-	-
SIA SKANDI MOTORS	€ 27 680 658	€ 29 498 094	€ 32 725 548	15	Hyundai, Mitsubishi, Nissan
SIA MOTOFAVORĪTS	€ 3 103 761	€ 3 387 886	€ 3 249 678	15	Motocikli, kvadracikli, motorrolleri un sniega motocikli
SIA MEGA REM	€ 232 331	€ 323 028	€ 300 384	22	Vieglie transportlīdzekļi
SIA KARLO MOTORS	€ 20 583 514	€ 24 772 707	€ 26 754 681	15	Škoda, Volkswagen
SIA NORDE	€ 8 568 223	€ 10 930 815	€ 19 836 094	22	Nissan
SIA EVRO TRANS	€ 206 782	€ 279 282	€ 275 128	18	-
SIA IMA AUTOSERVISS	€ 226 536	€ 350 062	€ 368 108	19	-
SIA VOLVO TRUCK LATVIA	€ 22 500 000	€ 17 200 000	€ 19 900 000	20	Volvo, Renault
SIA FORTUNA TRAVEL	€ 11 672	€ 13 281	€ 23 550	5	Autobusi ar pilnu masu virs 5t
SIA DUMBRĀJA AUTOSERVISS	€ 300 075	€ 326 717	€ 322 205	19	-
SIA JĒKABPILS AUTOCENTRS	€ 242 691	€ 521 917	€ 930 261	13	Hyundai, Mitsubishi
SIA NIPPON AUTO	€ 10 169 767	€ 9 380 871	€ 7 788 538	9	Honda
SIA SIGMA MOTORS	€ 394 764	€ 515 631	€ 566 532	5	-
SIA STURING	€ 233 806	€ 244 094	€ 278 950	14	-
SIA MŪSA MOTORS RĪGA	€ 21 964 626	€ 26 966 788	€ 21 849 162	23	Renault, Dacia, Volvo
SIA LATAKTIO TRANS	€ 60 100	€ 94 136	€ 120 949	8	-
SIA V4 MOTORS	€ 546 289	€ 594 456	€ 549 090	22	Transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3,5t
SIA ALKOM-TRANS	€ 3 828 254	€ 3 390 748	€ 4 473 754	19	Kravas transportlīdzekļi un autobusi
SIA ANRU MOTORS	€ 786 686	€ 827 331	€ 783 812	10	-
SIA SAPARDS	€ 119 390	€ 179 763	€ 218 934	17	-
SIA DOMENIKSS	€ 45 557 113	€ 41 659 727	€ 38 388 483	19	Mercedes-Benz, Maybach, Mitsubishi Fuso Canter
SIA REZERVE	€ 1 101 608	€ 448 698	€ 354 734	20	Transportlīdzekļi ar pilnu masu līdz 3,5t
SIA LATVIJAS APDROŠINĀTĀJU AUTOSERVISS	-	-	€ 295 843	2	-
SIA AUTO KADA AJ	€ 489 590	€ 657 432	€ 425 397	10	Kravas transportlīdzekļi
SIA VALINTA	€ 43 000	€ 55 000	€ 36 000	18	Niked bike, superbike un enduro motocikli Yamaha, Honda, Suzuki, Kawasaki
SIA AMSVER MOTORS	€ 27 128 000	€ 31 071 000	€ 29 769 000	16	Toyota, Lexus
SIA SINTIJA AUTO	€ 206 000	€ 198 000	€ 203 000	17	-
SIA SCANIA LATVIA	€ 32 664 511	€ 36 145 381	€ 35 168 738	25	Scania
SIA INCHAPE MOTORS LATVIA un SIA INCHAPE BM AUTO	€ 44 941 507	€ 54 805 714	€ 72 093 891	25	Ford, Mazda, BMW, Alpina, Jaguar, Mini, Land Rover, BMW Motorrad
SIA MOLLER AUTO	€ 38 023 080	€ 47 447 369	€ 49 192 107	25	Audi
SIA MŪSA AUTO	€ 1 188 537	€ 1 086 169	€ 1 267 881	16	Volkswagen
SIA NĒRINGS	€ 1 392 235	€ 1 787 839	€ 1 756 941	13	-
SIA TC MOTORS	€ 5 470 000	€ 7 471 000	€ 8 800 000	19	Jeep, Chrysler, Dodge, Lancia, Chevrolet, Subaru
	Kopā			Vidēji	
	€ 320 536 109	€ 353 248 631	€ 379 796 458	16	
	Kopējais tirgus apjoms pēc CSP datiem 2015.gadā (Automobiļu un motociklu vairumtirdzniecība, mazumtirdzniecība un remonts)				€ 1 710 979 000
	Aptaujāto tirgus dalībnieku īpatsvars pret kopējo tirgus apjomu				22%

Telekomunikāciju monopoli Eiropā

Kopš 2.pasaules kara līdz pat 1980.gadiem visās Eiropas valstīs telekomunikāciju uzņēmumi darbojās kā valstij piederoši monopoli. Kā iemesls tam bija valstu pārlicība, ka telekomunikāciju nozare ir dabisks monopols un konkurence nozarē ir neiespējama un būtu izšķērdīga. Tāpat daudzās valstīs bija uzskats, ka telekomunikāciju pakalpojumu ir nozīmīgi sociālajai aizsardzībai, tādejādi to nodrošināšana ir jābūt valsts pārziņa.

Konkurences trūkums un vēlme sasniegt dažādus sociālos mērķus nozīmēja, ka telekomunikāciju pakalpojumu cenu noteikšana nebalstījās uz konkrēta pakalpojuma nodrošināšanas izmaksām, bet tā tika noteikta balstoties uz dažādu pakalpojumu un ģeogrāfisko teritoriju vidējiem izmaksu rādītājiem. Tāpat, šķērssubsidēšana tika atzīta par "labo praksi" sociālo un ekonomisko mērķu sasniegšanai.

Ar laiku šādas prakses kritiķi sāka norādīt uz monopolsabiedrību uzpūstajām izmaksām, neefektīvajām investīcijām un augstajām cenām. Tīrgus nebija spējīgs izlietot resursus efektīvi, jo sociālo prasību rezultātā nācās veikt sarežģītas un tīrgu kropļojošas šķērssubsīdijas. Piemēram, lai varētu piedāvāt universālu cenu un plašu piekļuvi pakalpojumam visā valsts teritorijā, tika veikta šķērssubsidēšana no blīviem pilsētu reģioniem (kur pakalpojuma nodrošināšanas izmaksas bija samērā zemas) uz lauku teritorijām (kur infrastruktūras izveide bija dārga un bieži vien pārsniedza ienākumus). Tas, savukārt deformēja pieprasījuma un piedāvājuma mijiedarbību un tīrgus līdzsvaru. Tā kā pakalpojuma cenas tika noteiktas pēc sociāliem mērķiem (nevis no izmaksām), valstu monopoliem arī nebija nekāds stimuls uzlabot savu saimniecības efektivitāti. Tieši pretēji, vairums gadījumu valsts izmantoja šos monopolus lai regulētu nodarbinātību nozarē.

Papildu tam, pakalpojumu kvalitāte dažādās valstīs bija atšķirīga, jo investīciju apjomu un inovāciju attīstības politiku noteica valsts (piemēram, ASV AT&T tika garantēta konkrēta investīciju atdeve, proti, jo vairāk tika investēts, jo lielāku peļņu AT&T varēja nodrošināt, kas motivēja uzņēmumu pārvērtēt šādu ieguldījumu nepieciešamību, proti, veidojās neefektīvas investīcijas).

Arī kopumā telekomunikāciju tirgi bija neefektīvi un neproduktīvi. Valsts kā monopolsabiedrība nozarē nodarīja vairāk postu nekā labumu un monopolu regulēšanas iniciatīvas bija tikpat neveiksmīgas.

"The pros and cons of antitrust in deregulated markets"
Swedish Competition Authority (2004)

Tehniskās apskates izmaksas 5, 10, 15 gadu periodā ES

Valsts	PVN likme	Cenas aprēķins	Faktiskā cena	Faktiskā cena bez PVN	Valsts PPP (2016.g.)	PSL	Periodiskums	Apskašu skaits 5 gadu laikā	Apskašu skaits 10 gadu laikā	Apskašu skaits 15 gadu laikā	Samaksātā summa 5 gadu laikā	Samaksātā summa 10 gadu laikā	Samaksātā summa 15 gadu laikā	
Apvienotā Karaliste	1,20	AVERAGE(29,99;29,99;19)	£ 26,33	£ 21,94	0,953391	23,0	3-1	3	8	13	69,0	184,1	299,1	
Austrija	1,20	AVERAGE(66;39,40;47,40)	€ 50,93	€ 42,44	1,08757	39,0	3-2-1	2	7	12	78,1	273,2	468,3	
Beļģija	1,21	-	€ 30,60	€ 25,29	1,09191	23,2	4-1	2	7	12	46,3	162,1	277,9	
Bulgārija	1,20	AVERAGE(36;36;35)	35,67 лв.	29,72 лв.	0,932494	31,9	3-1	3	8	13	95,6	255,0	414,4	
Čehija	1,21	AVERAGE(800;1000)	900,00 Kč	743,80 Kč	17,6638	42,1	4-2	1	4	6	42,1	168,4	252,7	
Dānija	1,25	AVERAGE(440;249;300)	kr. 329,67	kr. 263,73	9,99550	26,4	4-2	1	4	6	26,4	105,5	158,3	
Francija	1,20	AVERAGE(85;62,90;40)	€ 62,63	€ 52,19	1,09507	47,7	4-2	1	4	6	47,7	190,7	286,0	
Griekija	1,24	-	€ 36,00	€ 29,03	0,820659	35,4	4-2	1	4	6	35,4	141,5	212,3	
Horvātijā	1,25	-	255,15 kn	204,12 kn	4,79675	42,6	2-1	4	9	14	170,2	383,0	595,8	
Igaunija	1,20	AVERAGE(28;41)	€ 34,50	€ 28,75	0,732504	39,2	4-2-2-2-1	1	4	9	39,2	157,0	353,2	
Itālija	1,22	AVERAGE(66,88;66,88;66,88)	€ 66,88	€ 54,82	0,981560	55,8	4-2	1	4	6	55,8	223,4	335,1	
Īrija	1,23	-	€ 55,00	€ 44,72	1,10295	40,5	4-2-2-2-1	1	4	9	40,5	162,2	364,9	
Kipra	1,19	AVERAGE(34,17;35,25;34)	€ 34,47	€ 28,97	0,884076	32,8	4-2	1	4	6	32,8	131,1	196,6	
Latvija	1,21	(31,33-2,85)/1,21+2,85	€ 31,33	€ 26,39	0,675499	39,1	2-2-1	2	8	13	78,1	312,5	507,8	
Lietuva	1,21	-	€ 20,25	€ 16,74	0,613419	27,3	3-2	2	4	7	54,6	109,1	191,0	
Luksemburga	1,17	-	€ 37,50	€ 32,05	1,20855	26,5	3-1	3	8	13	79,6	212,2	344,8	
Malta	1,18	-	€ 20,27	€ 17,18	0,814334	21,1	4-2	1	4	6	21,1	84,4	126,6	
Nīderlande	1,21	AVERAGE(20;35;35;24,95)	€ 28,74	€ 23,75	1,10924	21,4	4-2-2-1	1	5	10	21,4	107,1	214,1	
Polija	1,23	-	98,00 zł	79,67 zł	2,42889	32,8	3-2-1	2	7	12	65,6	229,6	393,6	
Portugāle	1,23	-	€ 24,83	€ 20,19	0,796173	25,4	4-2-2-1	1	5	10	25,4	126,8	253,6	
Rumānija	1,19	AVERAGE(120;150;98)	122,67 lei	103,08 lei	2,28087	45,2	2	2	5	7	90,4	226,0	316,4	
Slovākija	1,20	-	€ 50,00	€ 41,67	0,666577	62,5	4-2	1	4	6	62,5	250,0	375,1	
Slovēnija	1,22	-	€ 33,96	€ 27,84	0,812704	34,3	4-2-2-1	1	5	10	34,3	171,3	342,5	
Somija	1,24	AVERAGE(49;49;68)	€ 55,33	€ 44,62	1,22991	36,3	3-2-1	2	7	12	72,6	254,0	435,4	
Spānija	1,21	-	€ 48,34	€ 39,95	0,900556	44,4	4-2-2-2-1	1	4	9	44,4	177,4	399,3	
Ungārija	1,27	AVERAGE(19990;19990;18000)	19 326,67 Ft	15 217,85 Ft	183,663	82,9	4-2	1	4	6	82,9	331,4	497,1	
Vācija	1,19	AVERAGE(95;105)	€ 100,00	€ 84,03	1,05994	79,3	3-2	2	4	7	158,6	317,1	555,0	
Zviedrija	1,25	AVERAGE(295;600)	447,50 kr	358,00 kr	12,3330	29,0	3-2-1	2	7	12	58,1	203,2	348,3	
					ES Direktīva	1,00	38,8	4-2	1	4	6	38,8	155,3	232,9