



KONKURENCES PADOME

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

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. E02-37.

(Prot. Nr. 36, 3.§)

2014.gada 14.jūlijā

Par pārkāpuma konstatēšanu un naudas soda uzlikšanu

Lieta Nr.2637/13/03.04.-01/3

Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu biedrības „Auto Asociācija” darbībās

| | |
|---|----|
| 1. Ievads | 2 |
| 2. Iespējamā pārkāpumā iesaistītie uzņēmumi | 2 |
| 3. Process..... | 2 |
| 3.1. KP izmeklēšanas darbības..... | 2 |
| 3.2. Lietā izmantotie pierādījumi | 3 |
| 4. Lietas apraksts | 3 |
| 4.1. Sākotnējā informācija | 3 |
| 4.2. AA un LLDA sadarbība..... | 3 |
| 4.2.1. AA sanāksmju protokolos atspoguļotā informācija | 3 |
| 4.3. AA sadarbība ar AAS | 6 |
| 4.3.1. Informācija no AA sēžu protokoliem | 6 |
| 4.3.2. AAS sniegtā informācija | 8 |
| 5. Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas piemērošana..... | 10 |
| 5.1. Piemērojamās normas | 10 |
| 5.2. Aizliegtas vienošanās pārkāpuma skaidrojums pastāvīgajā judikatūrā | 10 |
| 5.3. Vienošanās izvērtējums konkrētajā lietā un secinājumi | 11 |
| 5.3.1. KP vērtējums par AA apspriestajiem jautājumiem AAS sakarā | 11 |
| 5.3.2. AA vienošanās ar LLDA | 11 |
| 5.3.3. Secinājumi | 14 |
| 6. AA viedoklis | 14 |
| 6.1. AA viedoklis un argumenti | 14 |
| 6.2. Konkurences padomes viedoklis..... | 14 |
| 7.Naudas soda aprēķins | 15 |
| 7.1. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats | 15 |
| 7.2. Pārkāpuma smagums | 16 |
| 7.3. Pārkāpuma ilgums..... | 16 |
| 7.4. Pastiprinošie / mīkstinājošie apstākļi | 17 |
| 8. Nolemjošā daļa..... | 17 |

1. Ievads

[1] Konkurences padome (turpmāk – KP) 15.01.2013. ierosināja lietu Nr.2637/13/03.04.-01./3 „Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu biedrības „Auto Asociācija” darbībās”. KP 10.01.2014. pieņēma lēmumu pagarināt lēmuma pieņemšanas termiņu līdz 15.09.2014.

Izpētes lietas ietvaros KP izvērtēja biedrības „Auto Asociācija”¹ darbību atbilstību Konkurences likuma (turpmāk – KL) 11.panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam, asociācijas ietvaros apspriežot un / vai pieņemot lēmumus jautājumos, kas risināmi katram uzņēmumam individuāli, tajā skaitā - apspriežot kopīgas stratēģijas veidošanu attiecībā pret apdrošināšanas akciju sabiedrībām (turpmāk – AAS), kā arī vienotu noteikumu izstrādi attiecībā uz jaunu automašīnu apkopēm un remontiem attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos (autorizētos servisos) operatīvā līzīngā līgumu ietvaros.

2. Iespējamā pārkāpumā iesaistītie uzņēmumi

[2] Biedrība „Auto Asociācija” (turpmāk – AA) ir reģistrēta Latvijas Republikas Biedrību un nodibinājumu reģistrā 28.09.1994. (reģistrācijas Nr.40008008801), un tās juridiskā adrese ir Rīgā, Vangažu ielā 16.

[3] Saskaņā ar AA interneta vietnē <http://www.lpaa.lv/lv> sniegto informāciju² tās biedri ir „Moller Auto Rīga”, „Moller Auto Lidosta” Kalnciema ielā 170a, „Moller Auto Lidosta” Kārļa Ulmaņa gatvē 86, SIA „Scania Latvia”, SIA „Domenikss”, SIA „Euro-Auto”, SIA „Mūsa Motors Rīga”, „WESS Motors” Kārļa Ulmaņa gatvē 125, „WESS Motors” Rīgas-Siguldas šosejā 2, „WESS Motors Lexus Rīga West” Kārļa Ulmaņa gatvē 125b, AS „LatLADA”, ITC Latvijā, SIA „MONO” filiāle, SIA „Inchcape Motors Latvia”, SIA „Volvo Truck latvia”, SIA „MML Imports”, „AMSERV Krasta” Krasta ielā 66, „AMSERV Liepāja” Liepājā, Brīvības ielā 146b, „AMSERV Ventspils” Ventspilī, Zvaigžņu ielā 15, SIA „TC MOTORS”, SIA „ALKOM-TRANS”, SIA „Luebeck Autohandel Lettland”, SIA „AUTO HALLE”, SIA „SKANDI MOTORS”, SIA „KARLO MOTORS”, „Autosalons Škoda” Kleistu ielā 31, SIA „AMSERV MOTORS” Rīgā, Krasta ielā 3, SIA „NORDE”, SIA „GROS AUTO GRUPA”, SIA „VEHO”, SIA „AVATAR AUTO”, SIA „IVE MOTORS”, SIA „Inchcape BM AUTO”, SIA „MODENA MOTORS”, SIA „KIN-B”, SIA „FORUM AUTO”, SE „Luxury & Sports Cars”, „Bantley Riga”, SIA „Nippon Auto”, SIA „Favorit West”, SIA „AURA AUTO”, SIA „KIA Mitau”. SIA „Autobrava”, SIA „Auto Blitz”, SIA „Autofavorīts”.

3. Process

3.1. KP izmeklēšanas darbības

[4] KP amatpersonas 30.01.2013., pamatojoties uz Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 25.01.2013. lēmumu Nr.3-12-0026/2,2013.g., veica KL 9.panta piektās daļas 4. un 5.punktā noteiktās procesuālās darbības (turpmāk – apmeklējums) AA telpās Rīgā, Vangažu ielā 16, AS „WESS Motors” telpās Mārupē, Kārļa Ulmaņa gatvē 125 un SIA „Karlo Motors” telpās Rīgā, Biķernieku ielā 120.

¹ 13.01.2013. Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācija (turpmāk – LPAA) mainīja nosaukumu uz AUTO ASOCIĀCIJA.

² <http://www.lpaa.lv/lv/biedri/dileri-1>, skatīts 21.10.2013.

[5] Lietas izpētes gaitā tika pieprasīta papildu informācija no Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra, AA, Latvijas Apdrošinātāju asociācijas (turpmāk – LAA), AAS „Baltijas apdrošināšanas nams”, AAS „Baltikums”, AAS „Balta”, AS „Swedbank”, AAS „Seesam Latvia”, AAS „If Latvia”, AAS „Gjensidige Baltic”, AAS „Ergo Latvija”, AAS „Balta”, AAS „BALVA”, kā arī lietas materiāliem pievienotas dokumentu kopijas no lietas „Par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu biedrības „Latvijas Līzinga Devēju Asociācijas” (turpmāk – LLDA) darbībās” materiāliem.

3.2. Lietā izmantotie pierādījumi

[6] Galvenie pierādījumi lietā, uz kuriem balstīti KP secinājumi:

- AA iesniegtās sanāksmju protokolu kopijas;
- SIA „KARLO MOTORS” apmeklējuma laikā iegūtā informācija;
- Informācija, ko sniegušas AAS „Baltijas apdrošināšanas nams”, „Baltikums”, „Balta”, „Seesam Latvia”, „If Latvia”, „Gjensidige Baltic”, „Ergo Latvija”, „BTA”, „Seesam Latvia” un akciju sabiedrība „Swedbank”;
- LAA sniegtā informācija.

4. Lietas apraksts

4.1. Sākotnējā informācija

[7] Sākotnēji lietā esošā informācija, t.i., AA biedru sapulču protokolu kopijas, ietvēra norādes, ka tās biedri kopā ar LLDA 2009. un 2010.gadā ir apsprieduši šādus nosacījumus attiecībā uz automašīnu līzinga pakalpojumu sniegšanu fiziskām personām: pirmās iemaksas minimālais apmērs, līzinga maksimālais termiņš, vienotu atpirkuma vērtību kritēriju noteikšana automašīnas atpirkuma gadījumos, automašīnas pirkuma tiesības dīlerim operatīvā līzinga gadījumos un tehniskās apkopes un remontu līzinga laikā veikšana attiecīgo automašīnas marku pārstāvju servisos.

AA un LLDA izveidoja apvienoto darba grupu, kas strādāja ar šiem jautājumiem, un saskaņā ar AA 16.11.2010. paplašinātās padomes sēdes protokolā ietvertu, ir panākta vienošanās starp abām asociācijām par iepriekš minēto punktu ievērošanu.³

4.2. AA un LLDA sadarbība

4.2.1. AA sanāksmju protokolos atspoguļotā informācija

[8] „Vairākkārt tiekoties ar līzinga kompāniju atbildīgajiem darbiniekiem panākts, ka viņi saprot iespējamus riskus un gatavi runāt par sadarbības principiem ar apdrošinātājiem, nosakot cik lielas izmaksas apdrošināšanas gadījumos pieļaujamas skaidrā naudā. Pēc padomes sēdes A.K.⁴ atsūtīja vēstuli, ka 01.04.2009. uzaicināts uz Līzinga devēju asociācijas sanākumi izklāstīt LPAA viedokli un runāt par sadarbību ar apdrošinātājiem. Lēmums: Piedalīties sarunās ar Līzinga devējiem vienoties par saskaņotu darbību līzinga automobiļu apdrošināšanas izmaksu gadījumos.”⁵

[9] „LPAA un LLDA Darba grupa vienojas, ka asociācijas rekomendēs saviem Biedriem operatīvā līzinga līgumos iekļaut noteikumu - vienošanos ar Dīleri, ka gadījumos, kad Klients līzinga termiņa beigās pats a/m neizpērk, a/m tiek atgriezti Dīlerim. Darba grupa arī šajā jautājumā atgriežas pie atziņas, ka Klients ir jāizglīto un šobrīd ir ļoti piemērots laiks to darīt, ka

³ LLDA darbību atbilstība Konkurences likuma regulējumam vērtēta izpētes lietā Nr.p/13/03.04./1, 02.06.2014. pieņemot lēmumu Nr.E02-33 Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu, <http://www.kp.gov.lv/files/pdf/fPCuCvaLbg.pdf>

⁴ KP piezīme: A.K. – LPAA prezidents.

⁵ LPAA Padomes sanāksmes protokols Nr.05/03/2009-3, 2009.gada 5.marts. (Lietas materiālu 3.sējums, 71.-73.lp.)

operatīvais līzings būtībā ir noma un līzings objekta īpašnieks ir līzings kompānija, kas ir tiesīga noteikt, kur tās īpašumu remontēt. Tā kā līzings termiņa beigās kāds uzņēmums ir uzņēmies atpakaļpirkuma saistības un atpirkuma vērtība ir noteikta vadoties pēc tā, ka tiks ievēroti a/m tehnisko apkopju termiņi un tehniskās prasības, tad a/m lietotāja vēlme veikt apkopes un remontus būtu jāaskaņo arī ar šo uzņēmumu. Līzings līgumos jāparedz prasība par iespēju kontrolēt apkopes un remontus (darbus apliecinoši dokumenti, regulāri ieraksti servisa grāmatiņās u.c.). Līzings kompāniju pārstāvji atzīmē, ka pastāv iespēja arī no apdrošinātājiem „saņemt piekrišanu”, ka līzings devējs nosaka remontu prasības sava īpašumam. Šobrīd apdrošinātāji neiebilst, ka garantijas laikā līzings a/m tehniskās apkopes un remontus veic Dīleru servisos. Lēmums: Darba grupa vienojas, ka jāorganizē tikšanās ar apdrošināšanas sabiedrību pārstāvjiem, lai risinātu šo jautājumu. LLDA pārstāvji piekrīt, ka tehniskās apkopes un remontu jāveic attiecīgo a/m marku pārstāvju servisos, kā rezultātā tiek saglabāta līzings objekta atpirkuma vērtība.”⁶

[10] M.V.⁷: „LPAA un LLDA darba grupa ir apspriedusi galvenos jautājumus automobiļu līzings tirgus sakārtošanā. Es salīku visus aprunātos punktus kā kopsavilkumu tālāk esošos punktos. Šiem punktiem ir rekomendējošs, tipveida raksturs asociāciju biedru savstarpējo sadarbības līgumu slēgšanai un publiskajai komunikācijai ar potenciālajiem Klientiem - līzings ņēmējiem:

1. Operatīvais līzings pēc savas būtības ir ilgtermiņa noma. Automašīnas īpašnieks līguma darbības laikā ir Līzings kompānija, tā kā īpašnieks nosaka sava īpašuma izmantošanas, apkalpošanas un remonta nosacījumus. Līzings līguma beigās automašīna tiek atgriezta atpakaļ īpašniekam.

2. Operatīvā līzings termiņš privātpersonai ir līdz 5 gadiem (lielāka termiņa vajadzības gadījumā tiek rekomendēts finanšu līzings).

3. Likme pirmajai iemaksai privātpersonai ir vismaz 10% (Tā var mainīties atkarībā no līzings ņēmēja kredītvēstures, līzings termiņa un automašīnas markas vai klases - par to papildus vienojas iesaistītās Puses).

4. Automašīnas atlikušo vērtību nosaka pēc tabulas „Automašīnas atlikuma/atpirkuma vērtība % no cenas”, papildus ņemot vērā tādus bojājumus, kurus nevar attiecināt uz dabīgo nolietojumu un rēķinot šo bojājumu novēršanas izmaksas.

5. Papildus automašīnas vērtību līzings līguma beigās ietekmē arī līguma izmantošanas/lietošanas noteikumu ievērošana, automašīnas ekspluatācijas, apkopes un remonta noteikumu ievērošana. Līzings ņēmējs/lietotājs ir atbildīgs par apkopes termiņu ievērošanu, kā arī par veikto remontu apstiprinošas dokumentācijas piestādīšanu Īpašniekam līguma beigās. Dokumentācijas iztrūkuma gadījumā lietotājs nes finansiālu atbildību par iespējamo defektu novēršanu, kā arī par iespējamo automašīnas ražotāja garantijas zaudēšanu.

6. Ražotāja garantijas periodā automašīna tiek apkalpota (veic noteiktās tehniskās apkopes un nepieciešamos remontus) autorizētā konkrētās markas/brenda autoservisā. Pēc-garantijas periodā (parasti no 3.gada, ja ražotājs vai izplatītājs nav noteicis garāku periodu) auto var arī apkalpot Latvijā sertificētā remonta uzņēmumā (ar šādas sertifikācijas ieviešanu pašlaik nodarbojas LPAA un Latvijas Auto Virsbūvju Remontētāju Asociācija (LAVRA)). LPAA un LLDA turpinās sadarboties, lai panāktu Latvijas Apdrošināšanas Asociācijas biedru piekrišanu iepriekšminētajiem automašīnu apkopes un remonta nosacījumiem.

7. Līzings perioda beidzamajā mēnesī Klients nodod automašīnu Dīlerim/Atpircējam reālā tehniskā stāvokļa pārbaudei. Sastādītajā pārbaudes aktā jānorāda visi defekti, kuri var uzlikt papildus saistības Klientam, kā iepriekš minēts p.4. un p.5. Klients, parakstot aktu, apliecina, ka ar to un tajā minētajiem pasākumiem ir iepazinies, piekrīt tiem un aņņemas līdz līgums beigām par tiem norēķināties. Tikai esot šādam aktam, Klients var nodot automašīnu

⁶ LPAA un LLDA darba grupas sēdes protokols Nr.12/11/2010-02-L, 2010.gada 12.novembrī (Lietas materiālu 3.sējums, 112.-114.lp.).

⁷ KP piezīme: M.V. – SIA „Adam Auto” valdes priekšsēdētājs.

Īpašniekam/Līzīngam vai ar tā piekrišanu Atpircējam/Dīlerim, norēķināties saskaņā ar to un izbeigt līzīngā līgumu. Līzīngs un Dīleris vienojas par savstarpējo norēķinu kārtību un termiņiem saņemot automašīnu no Klienta.

8.Ja Klients līguma laikā vai tā beigās izsaka vēlmi iegādāties automašīnu savā īpašumā, tad visas trīs iesaistītās puses vienojas par tālākiem nosacījumiem, ņemot vērā Klienta priekšroku automašīnas izpirkšanai. Ja līgums beidzas, kā sākotnēji paredzēts, Dīlerim/Atpircējam ir priekšroka automašīnas atpirkšanai.

9.Ar šādiem standarta operatīvā līzīngā noteikumiem ir jāiepazīstina visi potenciālie Klienti gan Dīlera, gan Līzīngā pārstāvjiem. Konkrēta Klienta konkrēti līguma nosacījumi, protams, savstarpēji vienojoties visām pusēm, var atšķirties.

10.Iepriekš minētie punkti neierobežo Dīleru un Līzīngu tiesības savstarpēji vienoties par tirdzniecības veicināšanas akcijām uz savādākiem noteikumiem, termiņiem, summām utt.

Domāju, ka ar šādiem principiem vajag iepazīstināt LPAA Padomi rītdienas sēdē un pieņemt lēmumu, kā ar to visu iepazīstināt un likt pildīt visiem asociācijas biedriem, kā arī LLDA biedriem. Varbūt noslēgumā ir jāizlaiž kādi „Metodiskie norādījumi”?”⁸

[11] „A.A.⁹ informē Padomi par paveikto LPAA-LLDA darba grupā. Panāktas vienošanās, ka: - Minimālā pirmā iemaksa operatīvā līzīngā gadījumā fiziskām personām nosakāma 10% apmērā no pārdošanas cenas; -Operatīvā līzīngā maksimālais termiņš nedrīkst būt garāks par 5 gadiem fiziskām personām; -Atpirkuma vērtības noteikšanai līzīngā termiņa beigās tiks izmantota automobiļu atlikuma/atpirkuma vērtības % no cenas tabula; -Asociācijas rekomendēs saviem Biedriem operatīvā līzīngā Līgumos iekļaut noteikumu - vienošanos ar Dīleri, ka gadījumos, kad Klients līzīngā termiņa beigās pats a/m neizpērk, a/m tiek atgriezti Dīlerim; -Tehniskās apkopes un remontu līzīngā laikā jāveic attiecīgo a/m marku pārstāvju servisos; -Tiek organizēta tikšanās ar apdrošināšanas sabiedrību pārstāvjiem par jautājumiem, kas tika skatīti darba grupā; -Mēnesi pirms līzīngā termiņa beigām Klientam a/m jāatrāda Dīlerim/atpircējam, kad var arī tikt izdarīta defektācija; -Līzīngā līgumus un atpakaļpirkuma līgumus paraksta tikai valdes locekļi, kuru tiesības pārstāvēt uzņēmumu reģistrētas Uzņēmumu reģistrā. Lēmums: Padome atzinīgi novērtē paveikto un uzdod A.A., sadarbībā ar LLDA valdes priekšsēdētāju V.G., vienoties par darba grupā panāktās vienošanās dokumentu izstrādi, ko parakstītu LPAA un LLDA pārstāvji. Padome atbalsta ideju izstrādāt metodiskos norādījumus šo sadarbības jautājumu risināšanai. Lai minētās vienošanās nenonāktu pretrunā ar konkurences ierobežojumus kontrolējošiem normatīvajiem aktiem, Padome iesaka par šiem jautājumiem konsultēties ar Konkurences padomi.”¹⁰ „A.A. informē Biedrus par LPAA un LLDA darba grupā paveikto un pieņemtajiem lēmumiem - kā vadlīnijas LPAA un LLDA pārstāvji apstiprināja. -Minimālā pirmā iemaksa fiziskām personām operatīvam līzīngam ir 10% no cenas; -Maksimālais termiņš fiziskām personām operatīvam līzīngam 5 gadi; -Atpirkumiem līzīngā termiņa beigās tiks izmantota tabula; -Pirmpirkums; -Garantijas laikā remontu pie Dīlera; -Mēnesi pirms līzīngā termiņa beigām automobilis jāatrāda pārdevējam/atpircējam, kad tiks veikta defektācija. A.K. informē, ka panākta vienošanās ar LLDA.”¹¹

[12] “LPAA paveiktais 2010.gadā un finanšu rezultāti - A.A. informē, ka LPAA piedalījās normatīvo aktu izmaiņu procesos, sniedza auto tirgotāju interesēs izstrādātus normatīvo aktu

⁸ SIA „KARLO MOTORS” 30.01.2013. darbību protokola pielikums Nr.1. - 15.11.2010. e-pasts No: M.V. [e-pasta adrese] Kam: N.Z., [e-pasta adrese], A.S. Cc: LPAA, [e-pasta adrese]. Subject: Darba grupas Protokols Nr.12/11/2010-02-L. (Lietas materiālu 2.sējums, 178.lp.)

⁹ KP piezīme: A.A. - LPAA padomes loceklis.

¹⁰ LPAA paplašinātās Padomes sēdes protokols Nr.16/11/2010-10, 2010.gada 16.novembrī. (Lietas materiālu 3.sējums, 109.-111.lp.)

¹¹ LPAA ārkārtas sapulces protokols Nr.2, 2010.gada 7.decembrī. (Lietas materiālu 3.sējums, 101.lp.)

grozījumu priekšlikumus, sadarbojās ar apdrošināšanas sabiedrībām, LLDA un atsevišķiem līzina pakalpojumu sniedzējiem.¹²

4.3. AA sadarbība ar AAS

4.3.1. Informācija no AA sēžu protokoliem¹³

[13] Jau 2007.gadā viens no galvenajiem LPAA darbības virzieniem bija arī sadarbība ar LAA ar mērķi aizstāvēt LPAA biedru intereses.¹⁴

[14] „I.R.¹⁵: „Ir pareizi vēstuļu formā informēt apdrošinātājus par jautājumiem, kas skar mūsu sadarbību, bet tas nenovedīs pie problēmas risinājuma. Šobrīd situācija nav normāla - apdrošināšanas atlīdzības tiek izmaksātas skaidrā naudā (kas nav pretlikumīgi), bet skaidrā naudā a/m turētāji piekrīt saņemt atlīdzības, kas nesedz remontu izmaksas un a/m bieži vien netiek remontēti.” A.S.¹⁶: „...a/m turētājam/līzina kompānijai neinteresē preces stāvoklis. Tas ir svarīgs tikai mums - atpakaļpircējam, kurš ir nosaucis noteiktu atpirkuma cenu līzina termiņa beigās.” V.S.¹⁷: „Dažādas virsbūvju remonta krāsošanas izmaksas LPAA Biedru vidū ir izdevīgas apdrošinātājiem. Viņi to izmanto - paņem zemāko cenu un patērētājiem stāsta: redzi, viņš var par tādu cenu, ja tu nevari, atdosim tavas markas a/m citam. Netiek ņemti vērā ieguldījumi u.c. pastāvīgās izmaksas. Zemākā cena nosaka visu, bet nav Latvijā tādu universālu virsbūvju remonta un krāsošanas uzņēmumu, kuri var vienlīdz kvalitatīvi saremontēt visus 2009.gada a/m. Mēs atsakāmies remontēt citu marku a/m. Nākamais jautājums ir par garantijām -apdrošinātāji saka, ka visi virsbūvju remonta un krāsošanas pakalpojumus piedāvājošie servisi uzņemas arī visas garantijas. Apdrošinātājiem ar to pietiek. Mēs sūtām saviem Klientiem skaidrojošas vēstules par riskiem, ko viņi uzņemas, ja piekrīt remontēt savus a/m neautorizētos servisos. A.A.: „Apdrošinātāji rīkojas tā: viņi prasa no Klienta rakstisku apliecinājumu, ka tas piekrīt a/m remontam neautorizētā servisā, kā arī tam, ka ir risks zaudēt garantiju. Ja Klients piekrīt, pats vainīgs. Ņemot vērā, ka katrs garantijas remonts samazina manu peļņu, ko esmu gatavs uzņemties, ja tiešām garantijas remonts ir pamatots, bet es neesmu gatavs uzņemties izmaksas, kas rodas, ja pie manis tiek atvests „kreisajā” servisā neatbilstoši rūpnīcas noteiktajam remontētas a/m. Tāpēc atsaku remontus citu marku a/m, lai to pašu varu prasīt arī no pārējiem LPAA Biedriem. Viens no variantiem kā varētu veidot sadarbību ar citu marku un neautorizētiem remontētājiem - piekrītu, ka ŠKODAs virsbūvju remonta un krāsošanas darbus veic kāds cits, bet rezerves daļas jāpērk pie manis. Vismaz tādā gadījumā varu uzņemties garantijas saistības.” I.R.: „Jāatrod „interesu grupa”, kas gatava runāt par sadarbības modeli ar apdrošinātājiem. Nesadarbojamies ar tiem, kuri nav gatavi ievērot remontu tehnoloģijas un šādus remontus apmaksāt pilnā apmērā; kuri meklē variantus kā a/m turētājam izmaksāt atlīdzību skaidrā naudā, daļējā apjomā. Parakstām „sadarbības memorandu ar tiem apdrošinātājiem, kuri ir ieinteresēti sakārtot tirgu un uzturēt augstu servisa līmeni. Ja viņi redzēs, ka sadarbības rezultātā viņu tirgus daļas palielinās, tad rezultāts būs.”¹⁸

[15] „Padomes locekļi apliecina, ka Apdrošināšanas sabiedrību prakse izmaksāt apdrošināšanas atlīdzības skaidrā naudā vērojama praktiski visās sabiedrībās. Papildus tam apdrošinātāji izdara

¹² Kārtējās LPAA biedru kopsapulces protokols Nr.1 (2011), 2011.gada 7.marts ar pielikumiem. (Lietas materiālu 3.sējums, 202.lp.)

¹³ Lietas materiāli – no 4.sējuma 187.lp., līdz 7.sējuma 159.lp.

¹⁴ LPAA Biedru sapulces Protokols Nr.1.-1-1, 2007.gada 8.februārī. (Lietas materiālu 3.sējums, 88.lp.)

¹⁵ KP piezīme: I.R. – SIA „Moller Auto Rīga” valdes loceklis.

¹⁶ KP piezīme: A.S. – SIA „Motors Latvia” valdes loceklis.

¹⁷ KP piezīme: V.S. – LPAA padomes loceklis.

¹⁸ LPAA Padomes sanāksmes protokols Nr.09/12/2009-8, 2009.gada 9.decembris. (Lietas materiālu 3.sējums, 56.lp.-59.lp.)

spiedienu uz remontuzņēmumiem, prasot pazemināt normstundu likmes, pretējā gadījumā uzņēmumi tiek „brīdināti”, ka automobiļus remontēt sūtīs tur, kur cenas pietiekami zemas. Visagresīvākie ir „BTA”. A.R.¹⁹: „Jāvar vienoties par normstundu aprēķināšanas pamatprincipiem un „koridoru”, kādā pieļaujamas cenu svārstības un zem kurām ir pamats aizdomām, ka netiek nomaksāti nodokļi un izmaksu uzskaitē netiek veikta korekti.” V.S. un A.R.: „Slēdzot korporatīvos Līgumus ar apdrošināšanas sabiedrībām būtu jāparedz, ka visa operatīvā līzina laikā automobilis jāremontē pie Dīlera, lai tiktu nodrošināti atbilstošas kvalitātes remontu, ko palīdzētu darīt atbildīgs apdrošinātājs.” A.O.²⁰: „Sarunās ar vadošiem AAS „Balta” darbiniekiem, netiek apstiprināts, ka būtu dots rīkojums visiem izsūtīt vēstules, kurās tiek pieprasīts samazināt normstundu likmes, bet netiek noliegts, ka šādas vēstules tiek sūtītas. Paredzēts tikties ar AAS „Balta” prezidentu.”²¹

[16] „Padome diskutē par „sadarbības” variantiem ar apdrošināšanas kompānijām. V.S. izsaka viedokli, ka nav nozīmes meklēt nerealizējamus argumentus šai sadarbībai, ja tirgū joprojām ir piedāvājums no autoremontdarbniecām veikt remontdarbus par ļoti lētu samaksu t.sk. no LPAA Biedriem arī. Ir gadījumi, kad preses pārstāvji atsakās publicēt negatīvu informāciju par apdrošināšanas uzņēmumiem.”²²

[17] Kā norāda AA, pastāv komercinteresu konflikta situācijas ar atsevišķām apdrošināšanas sabiedrībām. Vairākkārt AA Biedru sapulču protokolos minēta AAS „BTA”.

Līguma noteikumi ar AAS „BTA”

2.3. Partneris apzinās to, ka veikt Transportlīdzekļa remontu pie Partnera vai nē, izvēlas Klients, tāpēc BTA nav pienākums nodrošināt, lai Transportlīdzeklis tiktu remontēts pie Partnera.

3.6. Informējot Partneri pirms Partneris ir uzsācis veikt attiecīgā Transportlīdzekļa remontu, BTA ir tiesības:

3.6.1. patstāvīgi iegādāties un nodot Partnerim visas vai arī atsevišķas attiecīgā Transportlīdzekļa remontam nepieciešamās rezerves daļas, savukārt Partnerim ir pienākums tās izmantot, kā arī attiecīgi samazināt remonta izmaksu summu. Partneris uzņems atbildību par šādu rezerves daļu kvalitāti.

3.6.2. patstāvīgi vai arī izmantojot trešo personu pakalpojumus, veikt atsevišķus darbus no attiecīgā Transportlīdzekļa remonta darbiem.

10.4. Partneris ir informēts un apzinās, ka saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, tajā skaitā Eiropas Savienības tiesās iedarbības normatīvajiem aktiem, Transportlīdzekļa ražotājs vai tā pilnvarotais²³ izplatītājs nevar atteikties pildīt garantijas saistības tikai tādēļ, ka negadījumā bojātā Transportlīdzekļa remontu ir veicis neatkarīgs²⁴ remontuzņēmums.

10.7. BTA ir tiesības vienpusēji grozīt vai izslēgt jebkuru šī līguma punktu.

1.1. ne vairāk kā 15.00 LVL apmērā (tai skaitā PVN) par remontdarbiem jebkura vecuma Transportlīdzekļiem.

¹⁹ KP piezīme: A.R. – LPAA prezidents.

²⁰ KP piezīme: A.O. – LPAA viceprezidents.

²¹ LPAA Padomes sanāksmes protokols Nr.05/03/2009-3, 2009.gada 5.marts. (Lietas materiālu 3.sējums, 71.-73.lp.)

²² LPAA paplašinātās Padomes sēdes protokols Nr.06/05/2010-07, 2010.gada 6.maijā. (Lietas materiālu 3.sējums, 127.-129.lp.)

²³ Saskaņā ar Komisijas Regulas Nr.461/2010 Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101.panta 3.punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē 1.panta noteikumiem (definīcijas), „pilnvarots izplatītājs” ir mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatītājs, kas darbojas mehānisko transportlīdzekļu piegādātāja izveidotā izplatīšanas sistēmā.

²⁴ Turpat: „neatkarīgs izplatītājs” ir:

i) mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatītājs, kas nestrādā mehānisko transportlīdzekļu piegādātāja izveidotā izplatīšanas sistēmā, kuriem viņš izplata rezerves daļas;

ii) pilnvarots izplatītājs konkrēta piegādātāja izplatīšanas sistēmā, ja viņš izplata mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļas, attiecībā uz ko viņš nav attiecīgā piegādātāja izplatīšanas sistēmas dalībnieks

*2.1. Lai samazinātu kopējos Klientu Transportlīdzekļu izdevumus, Partneris apņemas pastāvīgi sekot līdzi situācijai rezerves daļu tirgū un godprātīgi censties nodrošināt, lai Transportlīdzekļu remontam tiek izmantotas par pēc iespējas izdevīgāku, remonta izmaksas maksimāli samazinošu cenu iegādātas rezerves daļas.*²⁵

[18] „I.R. ziņo, ka LPAA veic pārrunas ar apdrošināšanas sabiedrībām. Ir notikušas sarunas ar AAS „If”. A.K. informē par sarunu gaitu ar AAS „Balta”, kur sarunas notiek ar savstarpēju izpratni, bet ar zināmu skepsi no AAS „Balta” puses, tomēr attīstās pozitīvā sadarbības virzienā. LPAA Valdei ir jāprezentē sertifikācijas process un „čekliste”. V.K.²⁶ informē padomi par sarunu ar „BTA” vadītāju G.D., kā arī par 2011.gada 8.jūlijā paredzēto LPAA tikšanos ar „BTA” vadošajiem speciālistiem. Z.R.²⁷ informē Padomi, ka LPAA un AAS sadarbības projekts Padomei ir elektroniski nosūtīts 2011.gada 26.jūnijā un projekts pašreizējā redakcijā, pirms apstiprināšanas, ir apspriežams vēl ar Konkurences padomi. Sadarbības līguma starp LPAA, LAVRA²⁸ un AAS projektā ietverts: AAS apņemas kardināli samazināt skaidras naudas izmaksas AAS klientiem par automašīnu bojājumu atlīdzību, tā vietā atlīdzības pārskaitīt prioritāri sertificētiem VRD par veiktajiem remonta darbiem (izņēmums var būt zaudējumu atlīdzība, kad automašīnas bojājums nepārsniedz Ls 100.00 (viens simts latu) un transporta līdzekļa pilnīgas bojāejas gadījumi). Sadarboties automašīnu VRD pakāpeniskā remonta darbu izmaksu normalizēšanā, saistībā ar VRD komercdarbības pilnīgu legalizācijas procesu, tajā skaitā darbinieku darba algu un piekrītošo sociālo nodokļu nomaksu pilnā apmērā.”²⁹

[19] „2012.gada 22.februāra LPAA biedru kopsapulcē apstiprinātais darbu plāns 2012.gadam: Regulāras tikšanās ar AAS pārstāvjiem, LPAA biedru interešu pārstāvībai. Izdarītais 1.pusgadā - Veiktas pārrunas ar LAA gan par sertifikācijas procesu, gan par vienošanos par sadarbību (iepriekš - Nodomu protokols) un notikušas tikšanās ar atsevišķām apdrošinātāju AS - pārrunāta sertifikācijas gaita un sadarbība starp asociācijām. Plānotais 2.pusgadā - Noslēgt Vienošanos par sadarbību ar LAA un turpināt tikšanās ar LAA un AAS reizi ceturksnī.”³⁰

4.3.2. AAS sniegtā informācija

[20] KP pieprasīja informāciju no deviņām lielākajām AAS Latvijā - „Baltijas apdrošināšanas nams”, „Baltikums”, „Balta”, „Seesam Latvia”, „If Latvia”, „Gjensidige Baltic”, „Ergo Latvija”, „BTA”, „Seesam Latvia”, kā arī AS”Swedbank”. Saskaņā ar AAS sniegto informāciju, nevienai no tām nav tiešas sadarbības ar biedrību AA, LLDA un LAVRA un nav nekādu sadarbības līgumu vai mutvārdu vienošanos ar tām.

[21] AAS norādīja, ka nav izjutušas nekādu „spiedienu” no atsevišķu transportlīdzekļu dīleru puses vai AA puses līgumu slēgšanas procesā. AAS, slēdzot vienošanos par sadarbību ar autoservisiem, neizmanto standarta vienošanās formas, jo līgumu nosacījumi tiek veidoti vienošanās rezultātā, tiekoties un pārrunājot tos ar autoservisiem. AAS sadarbības partneru autoservisu remontdarbu un krāsošanas normstundas likmes tiek noteiktas savstarpējās vienošanās ceļā. Starp dažādiem AAS sadarbības partneru autoservisiem remontdarbu un krāsošanas normstundas likmes ir atšķirīgas, atkarībā no panāktās vienošanās, slēdzot līgumus. Piedāvātās darba stundu likmes ir atkarīgas no konkrētā autoservisa kvalifikācijas, tehniskajām

²⁵ Kārtējās LPAA biedru kopsapulces protokols Nr.1 (2011), 2011.gada 7.marts, ar pielikumiem. (Lietas materiālu 3.sējums, 208.lp.). Izcēlums no lietā pievienoto materiālu kopijas.

²⁶ KP piezīme: V.K. – bijušais LPAA valdes priekšsēdētājs.

²⁷ KP piezīme: Z.R. – protokolētāja, pieaicinātā persona.

²⁸ KP piebilde: LAVRA - Latvijas Auto Virsbūvju Remontētāju Asociācija.

²⁹ LPAA Padomes sēdes protokols Nr.1-3 (2011) ar pielikumiem, 2011.gada 6.jūlijā. (Lietas materiālu 3.sējums, 170.lp. un 188.lp.)

³⁰ LPAA padomes sēdes protokols Nr1-7 (2012) ar pielikumu, 2012.gada 15.augustā. (Lietas materiālu 4.sējums, 25.-34.lp.)

iespējām, aprīkojuma un atrašanās vietas. AAS kritēriji pēc kādiem tiek izvēlēti sadarbības partneri, ir transportlīdzekļu normstundu likmju apmērs (remontdarbu izmaksu cenu līmenis), iespēja piešķirt atlaides, pieredze, veicamo darbu piedāvājums (specializācija - krāsošana, virsbūves remonts, ritošās daļas remonts u.c.), vienota datorizēta zaudējumu kalkulācijas sistēma, transportlīdzekļu remonta darbu kvalitāte, kapacitāte un spēja remontdarbus veikt pēc iespējas īsākā laikā, atbilstoši kvalificēts darba spēks, klientu apkalpošanas ātrums un kultūra, vēlme lietot tehniskos risinājumus, kas padara apdrošināšanas atlīdzības procesu efektīvāku, apdrošināšanas gadījuma pieteikšana pie sadarbības partnera (servisa), bojājumu aprēķināšanas programmas izmantošana, pieejamība no ģeogrāfiskā viedokļa un atpazīstamība konkrētajā reģionā, reputācija, godīga komercprakse sadarbības attiecībās, kā arī attiecībā uz nodokļu nomaksu. AAS norāda arī uz to, ka autorizētos servisos ir līdzvērtīga kvalitāte par dārgāku cenu nekā neautorizētajos autoservisos, jo specializācija uz konkrētu a/m marku un augstie reprezentācijas izdevumi sadārdzina pakalpojuma izmaksas. AAS uzsver, ka sadarbības partneru izvēlē netiek dota priekšroka tikai autorizētajiem vai tikai neautorizētajiem autoservisiem - ja neautorizētais serviss nodrošina atbilstošus līdzvērtīgus kvalitatīvus pakalpojumus, kas ir spējīgi piedāvāt konkurētspējīgākus pakalpojumu izcenojumus un atrodas ģeogrāfiski izdevīgā vietā klientam, AAS sadarbojas ar šādu autoservisu.

[22] Attiecībā uz apdrošināšanas gadījumiem AAS norāda, ka Likuma „*Par apdrošināšanas līgumu*” 35.pants un *Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma* 25.-28.pants paredz trešajai personai izvēlēties tiesības attiecībā uz zaudējumu kompensēšanu - veikt transporta līdzekļu remontu vai apdrošināšanas atlīdzību saņemt naudas summas veidā. Normatīvie akti, kā arī apdrošinātāja paša sauszemes transporta līdzekļu apdrošināšanas noteikumi neuzliek par pienākumu apdrošināšanas atlīdzības saņēmējam vērsties konkrētā automašīnas servisā - tā ir personas brīva izvēle, kurā vietā veikt remontu. Vienīgais ierobežojums izriet no t.s. „kompensācijas principa”, proti, apdrošinātājs servisam par veiktajiem darbiem maksā ne vairāk par to summu, cik ir aprēķinātais atlīdzības apmērs (Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja zaudējumu aprēķināšanas metodikas ievērošana).

[23] Pilnīgi visas AAS norāda uz to, ka garantijas perioda laikā remontu galvenokārt tiek veikti attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos, jo to pakalpojumus izvēlas transportlīdzekļu īpašnieki vai turētāji. Lielākā daļa klientu ir pārliecināti par to, ka gadījumā, ja transporta līdzeklis garantijas laikā tiks remontēts kādā neatkarīgā servisā (neautorizētā / nepilnvarotā servisā), tas zaudēs garantiju.

[24] Ja līzings kompānijām, kas ir automašīnas īpašnieks, ir prasība automašīnas remontu veikt attiecīgās automašīnas markas pilnvarotā pārstāvja servisā, tad lielākā daļā gadījumu tas tiek respektēts. AAS praksē ir bijuši gadījumi, kad līzings kompānija nav akceptējusi transportlīdzekļa remonta veikšanu neatkarīgā servisā, lai gan klients (automašīnas turētājs un apdrošinājuma ņēmējs) ir piekritis transportlīdzekli remontēt neatkarīgā servisā. Lai novērstu konfliktsituāciju rašanos ar klientiem, AAS ļauj veikt transportlīdzekļa remontu līzings kompānijas izvēlētajā servisā.

[25] Visbiežāk apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas veidu izvēlas transporta līdzekļa īpašnieks. Ja īpašnieks ir līzings kompānija, tad apdrošināšanas atlīdzības izmaksāšanas veidu saskaņo ar to. Līzings ņēmējs norāda sev vēlamo apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas veidu, kas lietas izskatīšanas gaitā rakstiski tiek saskaņots ar transportlīdzekļa īpašnieku (līzings kompāniju). Ar atsevišķām līzings kompānijām noslēgtie sadarbības līgumi neprasa saskaņot apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas veidu, ja apdrošināšanas atlīdzība nepārsniedz noteiktu summu vai ja apdrošināšanas atlīdzība tiek saņemta remonta pakalpojumu veidā.

5. Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas piemērošana

5.1. Piemērojamās normas

[26] KL 11.panta pirmā daļa nosaka, ka *Ir aizliegtas un kopš noslēgšanas brīža spēkā nesošas tirgus dalībnieku vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana Latvijas teritorijā, to skaitā vienošanās par:*

1) tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanas noteikumiem, kā arī par tādas informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām vai realizācijas noteikumiem;

7) darbībām (bezdarbību), kuru dēļ cits tirgus dalībnieks ir spiests atstāt kādu konkrēto tirgu vai tiek apgrūtināta potenciāla tirgus dalībnieka iekļūšana kādā konkrētajā tirgū.

[27] KL 1.panta 11.punkts noteikts, ka *vienošanās ir – divu vai vairāku tirgus dalībnieku līgums vai saskaņota darbība, kurā tirgus dalībnieki piedalās, kā arī lēmums, ko pieņēmusi reģistrēta vai neregistrēta tirgus dalībnieku apvienība (asociācija, savienība u.tml.) vai tās amatpersona.*

[28] Saskaņā ar Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr.798 „*Noteikumi par atsevišķu horizontālo sadarbības vienošanos nepakļaušanu Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā noteiktajam vienošanās aizliegumam*” (turpmāk MK noteikumi Nr.798) 2.9.apakšpunktu horizontālā karteļa vienošanās ir *vienošanās starp konkurentiem, kuras mērķis ir kavēt, ierobežot vai deformēt konkurenci starp tiem, tai skaitā vienošanās par tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanas noteikumiem, kā arī par tādas informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām vai realizācijas noteikumiem, vienošanās par ražošanas vai realizācijas apjomu, tirgu, tehniskās attīstības vai investīciju ierobežošana vai kontroli, vienošanās par tirgus sadali, ņemot vērā teritoriju, pircējus, piegādātājus vai citus nosacījumus, un vienošanās par piedalīšanos vai nepiedalīšanos konkursos vai izsolēs vai par šīs darbības (bezdarbības) noteikumiem. Savukārt saskaņā ar šo noteikumu 2.10.apakšpunktu *aizliegta horizontālā sadarbības vienošanās ir vienošanās aizliegumam pakļauta konkurentu vienošanās, kura nav horizontālā karteļa vienošanās.**

5.2. Aizliegtas vienošanās pārkāpuma skaidrojums pastāvīgajā judikatūrā

[29] Atbilstoši KL mērķim, kas definēts likuma 2.pantā, katram tirgus dalībniekam, konkurējot ar citiem, ir jāievēro brīvas, vienlīdzīgas un godīgas konkurences principi. Tādējādi, katram tirgus dalībniekam sava darbība tirgū ir jānosaka neatkarīgi. Saskaņā ar Eiropas Savienības tiesas judikatūru *neatkarīgas rīcības prasība neatņem tirgus dalībniekam tiesības gudri pielāgoties citu konkurējošo tirgus dalībnieku esošajai un prognozējamajai rīcībai, tomēr tā noteikti nepieļauj jebkādu tiešu vai netiešu kontaktu esamību starp tirgus dalībniekiem, kuru mērķis vai rezultāts ir ietekmēt esošā vai potenciālā konkurējošā tirgus dalībnieka rīcību tirgū vai atklāt šādam konkurējošam tirgus dalībniekam darbības gaitu, kuru tas pats izmanto vai iecerējis izmantot tirgū, kur šādu kontaktu rezultāts vai efekts ir tādu saimnieciskās sāncensības noteikumu izveide, kuri neatbilst parastiem noteikumiem tirgū.*³¹

[30] *Komersantu apvienību izdotās rekomendācijas, metodiski norādījumi un ieteikumi, pat, ja tie nav saistoši, jāvērtē atbilstoši konkurences tiesības regulējošām normām, ja komersantiem, kas ir*

³¹ Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 29.06.2009. sprieduma lietā SKA-234/2009 18.punkts (Sal. Eiropas Kopienu tiesas 1975.gada 16.decembra sprieduma apvienotajā lietā Nr.C-114/73 Suiker Unie u.c. pret Eiropas Kopienu Komisiju 174.punkts; 1981.gada 14.jūlija sprieduma prejudiciālā nolēmuma lietā Nr.C-172/80 Gerhard Züchner pret Bayerische Vereinsbank AG 14.punkts; 1998.gada 28.maija spriedumu lietā Nr.C-7/95P John Deere pret Eiropas Kopienu Komisiju 87.punkts; Eiropas Kopienu tiesas 1999.gada 8.jūlija sprieduma lietā Nr.C-49/92P Eiropas Kopienu Komisija pret Anic Partecipazioni SpA 117.punkts; Eiropas Kopienu tiesas 1999. gada 8.jūlija sprieduma lietā Nr.C-199/92P Hüls AG pret Eiropas Kopienu Komisiju 160.punkts; Pirmās instances tiesas 2000.gada 15.marta sprieduma apvienotajā lietā Nr.T-25/95 Cimenteries CBR SA pret Eiropas Kopienu Komisiju 1852.punkts).

šo rekomendāciju adresāti, ir būtiska ietekme uz konkurenci konkrētajā tirgū.³² Asociācijas rekomendācijas saviem biedriem, kuras nav saistošas, arī uzskatāmas par lēmumu, ja patiesībā rekomendācijas paredzētas, lai noteiktu biedru uzvedību tirgū vai tām varētu būt šādas sekas.³³

[31] Nav nepieciešams izvērtēt vienošanās faktisko ietekmi uz konkrēto tirgu, ja acīmredzami vienošanās mērķis ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana. Šis princips attiecas arī uz komersantu asociāciju lēmumiem. Lietas izpētē ir pietiekami izvērtēt vienošanās mērķi bez īpašas tās seku izvērtēšanas.³⁴

[32] Lai noteiktu, vai attiecīgā vienošanās ir aizliegta, pastiprināti jāpievērš uzmanība vienošanās noteikumu formulējumam un mērķim, kuru paredzēts sasniegt. Pat, ja tiktu konstatēts, ka vienošanās dalībnieki rīkojušies bez jebkāda subjektīva mērķa ierobežot konkurenci, bet ar mērķi novērst krīzes sekas savā nozarē, šādiem apsvērumiem nav nozīmes Līguma par Eiropas Savienības darbību 101.panta pirmās daļas [pēc būtības līdzīgs KL 11.panta pirmās daļas regulējumam] piemērošanas kontekstā. Var atzīt, ka vienošanās mērķis ir konkurences kavēšana, pat ja tas nav bijis vienīgais mērķis, bet plānots sasniegt arī citus, leģitīmus mērķus.³⁵

5.3. Vienošanās izvērtējums konkrētajā lietā un secinājumi

5.3.1. KP vērtējums par AA apspriestajiem jautājumiem AAS sakarā

[33] Konkrēti sadarbības noteikumi ar AAS vai konsultācijas ar tām attiecībā uz privātpersonu operatīvajā līzingā ņemto apdrošināšanas objektu remontēšanu apdrošināšanas riska iestāšanās gadījumā katrā konkrētajā gadījumā risināmi tikai konkrēto iesaistīto personu / partneru starpā, pretstatā vienotu stratēģiju apspriešanai / veidošanai asociācijas ietvaros.

[34] KP ieskatā AA biedru kopīgi apspriestie jautājumi AAS sakarā, par AAS darbībām, izmaksājot atlīdzības skaidrā naudā (skat. 14.punktu), par saskaņotu darbību realizēšanu ar līzinga devējiem līzinga automašīnu apdrošināšanas izmaksu gadījumos (skat. 8.punktu), un normstundu aprēķināšanas pamatprincipiem un „koridoru”, kādā pieļaujamas cenu svārstības normstundu likmēs (skat. 15.punktu), katrā ziņā pieder pie to jautājumu loka, kas katram tirgus dalībniekam jālemj neatkarīgi.

[35] Kā minēts Lēmuma 13.punktā, AA jau 2007.gadā viens no galvenajiem darbības virzieniem bija sadarbība ar LAA, ar mērķi aizstāvēt AA intereses. Tomēr biedru interešu aizstāvība nevar pārkāpt KL 11.panta pirmajā daļā noteikto vienošanās aizliegumu. Kā izriet no AA Padomes sēžu protokoliem, AA ir arī aktīvi darbojusies, lai panāktu sadarbību ar AAS - organizējusi tikšanās ar AAS pārstāvjiem, sastādījusi AA un AAS sadarbības projektu (skat. 18.punktā). Konkrētajā lietā AA biedru kopīgas stratēģijas apspriešana un veidošana attiecībā pret apdrošinātājiem (skat. 4.3.1. paragrāfu) atbilstoši KL 11.panta pirmajai daļai nav pieļaujama.

5.3.2. AA vienošanās ar LLDA

[36] Ņemot vērā 14. un 8.punktā minēto, secināms, ka AA un LLDA sadarbība jautājumā par līzinga automašīnu apdrošināšanas izmaksas gadījumiem sākās vismaz 2009.gada 5.martā.

³² Apvienotās lietas 96-102, 104, 105, 108 un 110/82 NV IAZ International Belgium and others vs Commission of the European Communities sprieduma 20.punkts

³³ A.Jones and B.Sufrin, EU Competition law: Texts, Cases, and Materials (4th edn., Oxford University Press), 169.lp.

³⁴ Lietas 45/85 Verband der Sachversicherer e.V. v Commission of the European Communities sprieduma 39.punkts.

³⁵ Lietas C-209/07 Beef Industry Development Society Ltd un Barry Brothers (Carrigmore) Meats Ltd v Competition Authority sprieduma 21.punkts

[37] 2010.gada 12.novembrī AA un LLDA sprieda, ka operatīvā līzings līgumos jāparedz prasība par iespēju kontrolēt apkopes un remontus, un darba grupa vienojās, ka jāorganizē tikšanās ar AAS pārstāvjiem, lai risinātu šo jautājumu (skat. 9.punktu).

[38] LLDA un AA 12.11.2010. paplašinātajā darba grupas sēdē tika pieņemti šādi lēmumi:

- minimālā pirmā iemaksa operatīvā līzings gadījumā fiziskām personām nosakāma 10% apmērā no automašīnas pārdošanas cenas. Pirmā iemaksa būs atkarīga no līzings termiņa, a/m markas, klases un līzings ņēmēja kredītvēstures;
- operatīvā līzings maksimālais termiņš fiziskām personām nedrīkst būt garāks par 5 gadiem;
- automašīnu atlikuma/atpirkuma vērtības % no cenas tabulā, pēc kuras vadīties atpirkumos, ir atbilstošas un akceptējamas;
- rekomendēt LLDA biedriem operatīvā līzings līgumos iekļaut noteikumu, ka automašīna tiek atgriezta dīlerim, ja klients līzings termiņa beigās pats to neizpērk;
- tehniskās apkopes un remontu jāveic attiecīgo automašīnu marku pārstāvju servisos.³⁶

[39] Faktu, ka notikusi augstākminētā vienošanās par tehnisko apkopju un remontu līzings laikā veikšanu attiecīgo automašīnu marku pārstāvju servisos, apstiprina A.A. ziņojums AA 07.12.2010. ārkārtas sapulcē (skat. 11.punktu) par paveikto AA-LLDA darba grupā, informējot, ka panāktas vienošanās, ka tehniskās apkopes un remontu līzings laikā jāveic attiecīgo automašīnu marku pārstāvju servisos un ka tiek organizēta tikšanās ar AAS pārstāvjiem par jautājumiem, kas tika skatīti darba grupā. Saskaņā ar šīs sanāksmes protokolu, AA Padome uzdeva A.A. sadarbībā ar LLDA valdes priekšsēdētāju V.G. vienoties par darba grupā paveiktās vienošanās dokumentu izstrādi, ko parakstītu AA un LLDA pārstāvji.

[40] No M.V. 15.11.2010. e-pasta vēstules AA u.c. adresātiem izriet, ka darba grupā apspriestajam jautājumam, ka ražotāja garantijas periodā automašīna tiek apkalpota (veic noteiktās tehniskās apkopes un nepieciešamos remontus) attiecīgās automašīnas markas pilnvarotā pārstāvja servisā un pēc-garantijas periodā (parasti no 3.gada, ja ražotājs vai izplatītājs nav noteicis garāku periodu) automašīnu var arī apkalpot Latvijā sertificētā remonta uzņēmumā (skat. 10.punktu), ir rekomendējošs, tipveida raksturs asociāciju biedru savstarpējo līgumu slēgšanai un publiskai komunikācijai ar potenciālajiem Klientiem – līzings ņēmējiem. M.V. arī e-pasta vēstulē min, ka AA un LLDA turpinās sadarbīties, lai panāktu LAA biedru piekrišanu iepriekšminētajiem automašīnu apkopes un remonta nosacījumiem.

[41] KP ieskatā, konkrētajā lietā nav izšķirošas nozīmes tam, vai 38.punktā norādītie noteikumi, kas apspriesti LLDA un AA darba grupā, pieņemti kā obligāti, vai tie bijuši tikai rekomendējoši. Ir pietiekami, ka ir tikusi apspriesta kopīgi komerciāla politika, kas būtu jāveido katram biedram atsevišķi. Rekomendējoši tirgus dalībnieku apvienības lēmumi norāda, ka biedru starpā jau ir panākta neformāla izpratne par kopīgu rīcību. LLDA biedri, kas ir šo noteikumu adresāti, ir lielākie līzings devēji Latvijā, līdz ar to šo komersantu darbībai kopumā ir būtiska ietekme automašīnu līzings pakalpojumu tirgū. Savukārt, AA biedri ir lielākie jaunu automašīnu tirgotāji un automašīnu apkopju un remontdarbu veicēji Latvijā, kuru tiešās interesēs ir šādus noteikumus ieviest (tādējādi liekot šķēršļus neatkarīgajiem servisiem sniegt izpildījuma un kvalitātes ziņā analogiskus pakalpojumus). Tādējādi iepriekš aprakstītie asociācijas lēmumi, pat ja tiem ir tikai rekomendējošs raksturs, vērtējami kā aizliegtas vienošanās Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas izpratnē (skat. 9. un 10.punktu).

[42] No lietas materiāliem secināms, ka, ņemot vērā 20. - 25., 34.punktu, AA neizdevās tieši vienoties ar AAS par AA un tās biedriem vēlamajiem noteikumiem, taču vienošanās un sadarbība

³⁶ LPAA un LLDA darba grupas sēdes protokols Nr.12/11/2010-02-L, 2010.gada 12.novembrī (Lietas materiālu 3.sējums, 112.-114.lp.)

ar LLDA AA kalpo kā „instruments”, lai panāktu, ka AA interesēs esošos noteikumus par tehniskajām apkopēm pie izplatītāja un apdrošināšanas atlīdzību saņemšanas veidu, Līzinga devēji iekļautu operatīvā līzinga līgumos. Lietā apkopotajā informācijā AAS norāda, ka saskaņo darbības, kas attiecas uz automašīnas tehniskajām apkopēm, remontu un apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas veidu, ar līzinga devējiem, jo to paredz noslēgtais sadarbības līgums starp AAS un attiecīgo līzinga devēju (skat. 24. un 25.punktu). Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka AA un LLDA vienošanās izpilde ir atkarīga tikai no līzingu devējiem, kuri šos noteikumus, par ko abas asociācijas ir vienojušās, iekļauj/neiekļauj operatīvā līzinga līgumos.

[43] Lai arī AA pārstāvji skaidro, ka noteikumi attiecībā uz tehnisko apkopju un remontu līzinga laikā veikšanu attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos ir vērsti uz to, lai jaunas automašīnas saņemtu pēc iespējas kvalitatīvāku remontu un servisu, KP uzsver, ka atsevišķām automašīnu remontdarbnīcām, kas nav konkrētas automašīnas markas pilnvaroto pārstāvju servisi, piemērojot šādus nozares apvienojošo uzņēmumu izstrādātus vienotus noteikumus, var tikt mākslīgi samazināts potenciālo klientu skaits, vienlaikus mazinot konkurenci pilnvaroto pārstāvju un neatkarīgo servisu starpā. Noteikumi, ka tehniskās apkopes un remontu jāveic tikai attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos, ir vērsti uz citu tirgus dalībnieku (neatkarīgo servisu) izslēgšanu no tirgus un ierobežo jaunu ienākšanu tirgū, kas atbilst arī KL11.panta pirmās daļas 7.punktā norādītajai situācijai.

[44] Turklāt prasība par jaunu automašīnu remontu un apkopju veikšanu vienīgi attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos nonāk pretrunā ar Regulas Nr.461/2010 *par Līguma par Eiropas savienības darbību 101.panta 3.punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē* mērķi, palielināt konkurenci remonta un tehniskās apkopes tirgos, tajā skaitā, atvieglojot pieeju ražotāja tehniskajai informācijai, kas nepieciešama remontētājiem, kā arī atvieglojot alternatīvu rezerves daļu lietošanas iespējas. Vēl noteiktāk, salīdzinājumā ar iepriekšējo Regulu Nr.1400/2002, tiek ierobežotas situācijas, kad ražotāji, ļaunprātīgi izmantojot automobiļa garantijas esamības faktu, „uzspiež” patērētājam automašīnu labošanu tikai autorizētos servisos, kā arī remontam, kas nav par ražotāja līdzekļiem veikts garantijas remonts, izmantot ražotāju piegādātas rezerves daļas.³⁷

[45] Komersantiem ne ārpus, ne arī asociācijas ietvaros nav pieļaujams apspriest un vienoties par kādu konkurenci ierobežojošu noteikumu izstrādi un / vai ieviešanu, pat, ja, viņuprāt, tie nesīs kādu labumu sabiedrībai. Pat, ja AA pieņemto lēmumu viens no mērķiem tiešām bija patērētāju aizsardzība, jāpiezīmē, ka saskaņā ar EST nolēmumu lietā C-209/07 (skat. 32.punktu), tam nav izšķirošas nozīmes, izvērtējot AA darbības atbilstoši KL 11.panta pirmajai daļai. Tātad, ja asociācijas pieņemtie lēmumi ir vērsti uz konkurences ierobežošanu, iespējams konstatēt KL 11.panta pirmās daļas pārkāpumu arī tad, ja paralēli pastāvējis arī nodoms aizsargāt patērētājus.

[46] Lietā nav izšķirošas nozīmes, vai un cik lielā mērā AA un LLDA lēmumi ir ieviesti praksē, kā arī tam, ka AA biedru kopīgas stratēģijas pret AAS veidošana nav īstenojusies, jo KL 11.panta pirmajā daļā noteiktais aizliegums attiecas uz pašu darbību, respektīvi – asociācijas biedru (konkurentu), kas konkrētajā situācijā pārstāv faktiski visus galvenos spēlētājus automašīnu izplatīšanas un servisa pakalpojumu sniegšanas jomā, tādiem kopīgi apspriestiem un lemtiem jautājumiem, kas saskaņā ar konkurences tiesībās iedibinātajiem principiem apspriežami un lemjami katram tirgus dalībniekam individuāli.

³⁷ KP ziņojums [Automobiļu apkopes un remonta tirgus](http://www.kp.gov.lv/documents/568b8c2ef18995b3f0bf2d92b08eef9d10cc7954) uzraudzības lietā (analizētais periods – 2010.gads) <http://www.kp.gov.lv/documents/568b8c2ef18995b3f0bf2d92b08eef9d10cc7954>; Sīkāka informācija pieejama Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta mājas lapā: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html

[47] Pamatojoties uz iepriekšminēto, konstatējams, ka AA biedru kopīgu komerciālu noteikumu saskaņošana, apspriežot un/vai vienojoties ar LLDA par būtiskiem līzingu darījumu pamata noteikumiem, konkrēti, ka operatīvā līzingu gadījumā tehniskās apkopes un remontu jāveic attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos (LPAA un LLDA darba grupas sēdes protokols Nr.12/11/2010-02-L, 2010.gada 12.novembrī), un kopīgas stratēģijas un sadarbības veidošana ar AAS (LPAA Padomes sēdes protokols Nr.1-3 (2011) 2011.gada 6.jūlijā), ir pārkāpusi KL 11.panta pirmajā daļā noteikto vienošanās aizliegumu.

5.3.3. Secinājumi

[48] Ņemot vērā iepriekš minēto (skat. Lēmuma 35. un 47.punktā), ir konstatējams, ka AA biedru starpā apspriestie komerciālie noteikumi un panāktā kopīgā izpratne par komerciāliem noteikumiem pārsniedz konkurentiem atļautās sadarbības ietvarus. Pārkāpums konkrētajā gadījumā izpaudies apstākļi, ka AA ietvaros apspriesti jautājumi un/vai panāktas vienošanās attiecībā uz jautājumiem, kas katram tirgus dalībniekam lemjami individuāli un neatkarīgi. Līdz ar to, AA darbības atbilst KL 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumam un ir atzīstamas par konkurenci ierobežojošām pēc mērķa. Saskaņā ar konkurences tiesību judikatūrā iedibināto kārtību – ja pierādīts konkurenci kavējošs mērķis, seku pierādīšana nav nepieciešama.³⁸

6. AA viedoklis

[49] Ievērojot KL 26.panta septītajā daļā noteikto, KP pēc lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanas AA nosūtīja 04.06.2014. vēstuli Nr.860.

6.1. AA viedoklis un argumenti

[50] Atbildot uz KP uzaicinājumu iepazīties ar lietas materiāliem un izteikt viedokli (KP vēstule Nr.860) 30.06.2014. tika saņemts viedoklis un argumenti no AA (27.06.2014. vēstule Nr.1-10-9). *Pamatojoties uz Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 03.02.2014. spriedumu lietā Nr.SKA-3/2014, AA norāda, ka KP nav sniegusi padziļinātu vērtējumu, vai vienošanās mērķis ir acīmredzami kaitīgs un nav vērtējusi sekas. AA ieskatā, KP ir jāpierāda, ka vienošanās spēj faktiski vai potenciāli izraisīt jūtamu negatīvu ietekmi uz konkurenci tirgū.*

[51] Pamatojoties uz Regulu Nr.566/2011³⁹ AA norāda, ka, *lai nepilnvarotie auto servisi spētu konkurēt ar pilnvarotajiem servisiem, nepilnvarotajiem servisiem ir jāatbilst noteiktiem kvalitātes kritērijiem, jo tikai līdzvērtīgi pakalpojuma sniedzēji spējīgi sniegt līdzvērtīgas kvalitātes pakalpojumu un savstarpēji konkurēt.*

[52] Papildus AA skaidro, ka *savās darbībās nesaskata vienošanās pazīmes, jo AA darbībām ir tikai ieteikumu rekomendējošais raksturs, lai izglītotu un aizsargātu patērētāju.*

6.2. Konkurences padomes viedoklis

[53] KP norāda, ka ir sniegusi juridiski pamatotu vērtējumu (skat. Lēmuma 5.3.punktā) par AA darbību potenciāli negatīvo ietekmi uz konkurenci pēc mērķa. KP uzsver, ka ar šādu nozares vienotu komerciālu noteikumu izstrādi un piemērošanu pret LLDA vai AAS, AA biedri (konkurenti), kas ir lielākie jaunu automašīnu tirgotāji un automašīnu apkopju un remontdarbu veicēji Latvijā (skat. 3.punktu), mazina konkurenci AA biedru starpā par sadarbības noteikumiem

³⁸ Lietas 56 un 58/64, *Consten and Grundig*.

³⁹ Komisijas Regula (ES) Nr.566/2011 (2011. gada 8. jūnijs), ar ko attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr.692/2008

ar AAS un LLDA attiecībā uz atlīdzību izmaksāšanu, remontdarbu normstundu aprēķināšanas pamatprincipiem un pieļaujamo remontdarbu cenu svārstības „koridoru”. Šāda AA biedru kopīgas vienošanās mērķis bija samazināt AAS iespēju izdarīt konkurences spiedienu uz AA biedru sniegto pakalpojumu cenām (skat. 15. un 21.punkts). Vērtējot ietekmi uz konkurenci, KP ņem vērā ne tikai faktisko, bet arī potenciālo konkurenci. Konkrētajā gadījumā neatkarīgie servisi ir potenciāli spējīgi veidot konkurenci pilnvarotajiem autoservisiem (ja to rīcībā ir nepieciešamais tehniskais aprīkojums un tie spēj nodrošināt kvalitatīvu darbu izpildi), ko apstiprina AAS sniegtā informācija (skat. 21.punktu). Tādējādi noteikumi, ka tehniskās apkopes un remontu jāveic tikai attiecīgo automašīnu marku pilnvaroto pārstāvju servisos, ir vērsti uz citu tirgus dalībnieku (neatkarīgo servisu) izslēgšanu no tirgus un ierobežo jaunu ienākšanu tirgū, kas atbilst KL 11.panta pirmās daļas 7.punktā norādītajai situācijai. Atbildot uz AA sniegto viedokli, ņemot vērā lietā apkopoto informāciju un vērtējot potenciālo ietekmi un iespējamās sekas, KP norāda, ka, ja šāda vienošanās (skat. 38.punktu) tiktu pilnībā īstenota, tā varētu nodrošināt pilnvarotajiem auto servisiem garantētas ekskluzīvas iespējas sniegt apkopes un remonta pakalpojumus un noslēgt tirgu neatkarīgiem servisiem attiecībā uz operatīvā līzīngā esošiem transportlīdzekļiem. Savukārt, konkurences izslēgšana starp pilnvarotajiem un neatkarīgajiem auto servisiem varētu radīt apkopes un remonta pakalpojumu cenu pieaugumu patērētājiem un apdrošinātājiem, kas netieši varētu radīt arī auto apdrošināšanas prēmiju pieaugumu, pat ja nepastāvētu vienošanās (vienota nostāja) starp AA un LAA biedriem. Tādējādi, ja šāda vienošanās tiktu īstenota, tā varētu radīt būtiskus, negatīvus efektus konkurencei vairākos konkrētajos tirgos, ietekmējot galapatērētāju, pieaugot cenai, un, iespējams, arī pasliktinoties kvalitātei konkurences trūkuma rezultātā. Papildus, kā norādīts Augstākās tiesas spriedumā, uz ko atsaucās arī AA, *ja ir konstatēts, ka nolīgumam ir konkurenci ierobežojošs mērķis, attiecīgā nolīguma faktiskā vai potenciālā ietekme uz tirgu nav jāanalizē* (skat. 31.puntu).

[54] KP norāda, ka lēmumā aprakstītajiem AA rekomendējošiem noteikumiem (skat. 38.punktu), ir potenciāli ierobežojošs raksturs, jo rekomendācijas paredzētas, lai noteiktu biedru uzvedību tirgū, ko katram tirgus dalībniekam ir jānosaka individuāli (skat. 30., 41.punktu). Turklāt, ņemot vērā to, ka 38.punktā norādīto noteikumu izstrādes rezultātā tiek kavēta konkurence, konkrētajā lietā nav nozīmes tam, ka ar šādām darbībām, kas ir pretrunā KL 11.panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpuma tiesiskajam sastāvam, bijis plānots aizsargāt patērētāju.

7.Naudas soda aprēķins

7.1. Naudas soda piemērošanas vispārējais pamats

[55] KL 12.panta pirmā daļa nosaka – *ja Konkurences padome konstatē tirgus dalībnieku darbībās šā likuma 11.panta pirmās daļas pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu.*

[56] Ja aizliegtās vienošanās pārkāpums noticis starp tirgus dalībniekiem (konkurentiem), kas darbojas vienā tirgus līmenī, tad saskaņā ar KL 12.panta trešo daļu KP ir tiesīga uzlikt konkurentiem naudas sodu līdz 10 procentu apmēram no to pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma katram, bet ne mazāk kā 700 EUR katram. Lai noteiktu naudas soda apmēru, KP vērtē pārkāpumus atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumiem Nr.796 *Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem* (turpmāk – Noteikumi Nr.796), kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66.panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.

[57] Noteikumu Nr.796 3.punktā ir noteikts, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Savukārt Noteikumu Nr.796 12.punktā noteikts, ka, ja *KL 11.panta pirmajā daļā minēto*

pārkāpumu izdarījusi reģistrēta vai neregistrēta tirgus dalībnieku apvienība (piemēram, asociācija, savienība, biedrība, nodibinājums) vai tās amatpersona, naudas sodu uzliek tiem tirgus dalībniekiem, kuri ir apvienības biedri un piedalījušies minētajā pārkāpumā, vai tirgus dalībnieku apvienībai. KP 19.05.2014. saņēma no Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra vēstuli Nr.7-3-75353, ar biedrības „Auto Asociācija” (reģ.Nr.40008008801) gada pārskatu par 2013.gadu.

7.2. Pārkāpuma smagums

[58] Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 13.punktu, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu.

[59] Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 14.punktu, nosakot pārkāpuma **smaguma** pakāpi, ņem vērā:

(a) Pārkāpumu **veidu**. Kā tas norādīts 48.punktā, konkrētā aizliegtā vienošanās notikusi starp konkurentiem, un ir uzskatāma par **sevišķi smagu** pārkāpumu. Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 18.4.apakšpunktu, ja izdarīts sevišķi smags pārkāpums, naudas soda apmērs nosakāms no 1,5 līdz 7 % no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma.

(b) Pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas – AA apvieno Latvijā lielākos pilnvarotos automašīnu marku izplatītājus (skat. 3.punktu). Lai gan faktiskās AA rīcības **sekas** KP nevērtēja, šādu vienošanos / lēmumu iespējamās sekas samazina patērētāju iespējas salīdzināt un izvēlēties starp atšķirīgiem piedāvājumiem un tiek ierobežota konkurence servisa pakalpojumu sniedzēju starpā.

(c) Katra iesaistītā tirgus dalībnieka **lomu** pārkāpumā. Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 16.punktu un tā apakšpunktiem, izvērtējot katru pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai pastāv vismaz viens no šādiem nosacījumiem: tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators; pārkāpumā tirgus dalībniekiem bijusi aktīva vai pasīva loma. AA tika izveidota ar nolūku veicināt Latvijas tautsaimniecības attīstību, radīt godīgas, taisnīgas un vienlīdzīgas konkurences apstākļus mehānisko transporta līdzekļu un to komponentu ražošanas, tirdzniecības un servisa pakalpojumu jomā, taču asociācijas biedriem kopīgi apspriežot 34. un 38.punktā norādītos jautājumus un noteikumus, asociācija nonāk pretrunā ar asociācijas izvirzītajiem mērķiem. Līdz ar to AA bija izšķiroša nozīme pārkāpuma izdarīšanā, jo tieši AA kopīgi apspriestie jautājumi un panāktās vienošanās pārsniedz atļautās sadarbības ietvarus konkurentu starpā.

Ņemot vērā minētos apsvērumus un ievērojot izvērtēto pārkāpuma smagumu, pārkāpuma iespējamās sekas, AA lomu pārkāpumā, naudas sods AA nosakāms 3,5% procentu apmērā no tās 2013.gada ieņēmumiem.

7.3. Pārkāpuma ilgums

[60] Vērtējot pārkāpuma ilgumu, secināms, ka pārkāpums pārsniedz piecus gadus (sākot no vismaz 05.03.2009.), par ko liecina AA Padomes sanāksmes protokolā ietvertā informācija (AA lēmums piedalīties sarunās ar līzinga devējiem un vienoties par rīcības saskaņošanu līzinga automašīnu apdrošināšanas izmaksu gadījumos (skat. 8.punktu)).

[61] Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 19.3.apakšpunktu, ja pārkāpums ilgst vairāk par pieciem gadiem, naudas sods ir no 0,5 līdz 1 procentam no iepriekšējā gada finanšu apgrozījuma. Līdz ar to, ievērojot pārkāpuma ilgumu, KP naudas sodu AA nosaka 0,5% apmērā no tās 2013.gada ieņēmumiem.

7.4. Pastiprinošie / mīkstinošie apstākļi

[62] Izvērtējot lietas materiālus, KP secinājusi, ka nepastāv Noteikumu Nr.796 21.punktā minētie atbildību pastiprinošie apstākļi. Noteikumu Nr.796 23.1.apakšpunktā minētie atbildību mīkstinoši apstākļi, KP ieskatā, nav saskatāmi.

Tādējādi KP kopējo naudas sodu nosaka 4% no AA 2013.gada kopējiem ieņēmumiem, kas AA ir 260 748 *euro*. Ņemot vērā minēto, KP galīgo naudas sodu nosaka 10 429,92 *euro*.

8. Nolemjošā daļa

Ievērojot iepriekš minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 3.punktu, 11.panta pirmo daļu, 12.panta pirmo un trešo daļu, Ministru kabineta 2008.gada 29.septembra noteikumu Nr.796 „*Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem*” 3., 12. 13., 14., 15., 16., 17., 21.punktu un 18.4., 19.3.un 23.1.apakšpunktu, kā arī Administratīvā procesa likuma 8., 13., 65. un 66.pantu, Konkurences padome

nolēma:

1. Konstatēt Konkurences likuma 11.panta pirmās daļas noteiktā aizlieguma pārkāpumu biedrības „Auto Asociācija” darbībās.

2. Uzlikt biedrībai „Auto Asociācija” naudas sodu 10 429,92 (desmit tūkstoši četri simti divdesmit deviņi *euro* un deviņdesmit divi centi) *euro* apmērā. Uzlikto naudas sodu 45 dienu laikā no lēmuma saņemšanas dienas ieskaitīt valsts budžetā (Valsts kasē, reģ. Nr.90000050138, kontā Nr.LV78TREL1060001019900, TREL22), norādot lēmuma par naudas soda uzlikšanu numuru un datumu.

Saskaņā ar Konkurences likuma 8.panta otro daļu Konkurences padomes lēmumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas.

Priekšsēdētāja p.i.

Dz.Striks