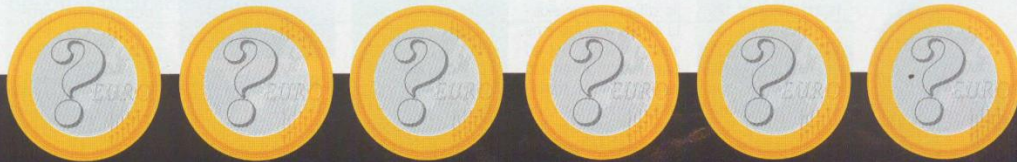


# Padomdevējs

## Vai servisā mūs



Pievērsieties mūšsenajai tēmai *Darba kvalitāte un pakalpojumu cenu diference autoservisos*, rokamies dziļumā. Lai kārtējo reizi nestenētu, bet beidzot šo akmeni izkustinātu.

## neapkrāpj



**Klients zina, ar ko riskē, lai saņemtu pēc iespējas lētāku pakalpojumu.**

ēdējā laikā medijos vairākkārt izskanējis viedoklis, ka VID aktīvi vērsīsies pret pelēkajā zonā strādājošajiem auto servisiem, kas nemaksā nodokļus. Valsts ieņēmumu dienests (VID) devis divus mēnešus laika, lai autoservisi Latvijā iznāktu no ēnu ekonomikas zonas un sāktu maksāt nodokļus. Ja tas nenotiks, sekošot nopietnas represijas, – VID rudenī sola plašu vērsanos pret autoservisiem, kuros maksā aplokšņu algas. Kā vērtē *Auto asociācijas* viceprezidents Ingus Rūtiņš un projektu vadītājs Pēteris Rubulis – ap 4000 oficiāli reģistrēto autoremonta uzņēmumu nodokļus maksā aptuveni

10% uzņēmēju. Vismaz 60–70% nozarē strādājošo slēpj naudas ienākumus.

### Kāpēc tirgus jāsakārto?

Klupt krāgā autoservisiem kļuvis moderni – to dara dažāda līmeņa amatpersonas, autodīleri, gan arī konkurenti. Beidzamajā laikā izplatītākais viedoklis ir – autoservisu Latvijā ir par daudz. Gluži kā skolotāju! Vienā gadījumā gan runājam par juridisku personu, otrā – par fizisku, taču abus stāstus vien no nianse: gan vienu, gan otru darba kvalitāte skar citus. Daži eksperti uzskata, ka, sakārtojot autoremonta nozari, likvidējot pelēkos



## PADOMDEVEJS



### SERVISA IZCENOJUMI

#### Tehniskā apkope Izmaksas

Eļļas maiņa (eļļas un filtru maiņa)	4,5–11,5 eiro
Gaisa filtru maiņa	4,5– 1,5 eiro
Salona filtru maiņa	4,5–11,5 eiro
Degvielas filtra maiņa	no 6 eiro
Pievadsiksnu maiņa	no 6 eiro
Dzinēja zobsiksna maiņa	no 43 eiro
Kondicionētāja uzpildīšana, ieskaitot gāzi (freonu)	no 43 eiro

#### Diagnostika Izmaksas

Ritošās daļas diagnostika	7,20 eiro
Dzinēja/elektroiekārtas diagnostika	no 14,5 eiro
Bremžu pārbaude uz stenda	no 4,5 eiro
Kondicionētāja diagnostika	no 20 eiro

#### Ritošā daļa, stūres iekārta un bremzes Izmaksas

Priekšējo bremžu uzliku maiņa	8,6–20 eiro
Aizmugurējo bremžu uzliku maiņa	8,6–20 eiro
Priekšējo amortizatoru maiņa 1 gab.	no 11,5 eiro
Aizmugurējo amortizatoru maiņa 1 gab.	no 8,6 eiro
Stūres pirkstu maiņa 1 gab.	7,5– 4,5 eiro
Stūres stiepu maiņa 1 gab.	11,5–17,5 eiro
Priekšējā tilta bukšu maiņa	no 11,5 eiro
Aizmugurējā tilta bukšu maiņa	no 17,5 eiro
Pusass āreji šarnīra maiņa	no 14,5 eiro
Priekšējo riteņu gultņu maiņa	no 11,5 eiro
Aizmugurējo riteņu gultņu maiņa	no 7,5 eiro

#### Elektroiekārta Izmaksas

Startera nomaiņa	11,5–30 eiro
Startera remonts	no 11,5 eiro
Ģeneratora nomaiņa	8,6–40 eiro
Ģeneratora remonts	no 14,5 eiro

#### Dzinējs, dzesēšana, ātrumkārbja Izmaksas

Dzinēja remonts	no 200 eiro
Dzinēja galvas remonts un starplikas nomaiņa	75–200 eiro
Dzinēja spilvena nomaiņa	6–20 eiro
Ūdenssūkņa maiņa	no 20 eiro
Termostata nomaiņa	7,5–20 eiro
Ātrumkārbas demontāža/ montāža	no 75 eiro
Ātrumkārbas remonts	no 120 eiro

#### Virsbūve, cits Izmaksas

Riepu montāža 4 gab.	no 17 eiro
Riteņu ģeometrijas regulēšana	17,5–26 eiro
Vējstikļa maiņa	no 40 eiro
Izpūtēja remonts	5–60 eiro



Auto asociācijas prezidents  
**ANDRIS KULBERGS**



Auto asociācijas viceprezidents  
**INGUS RUTIŅŠ**



Auto asociācijas projektu vadītājs  
**PĒTERIS RUBULIS**

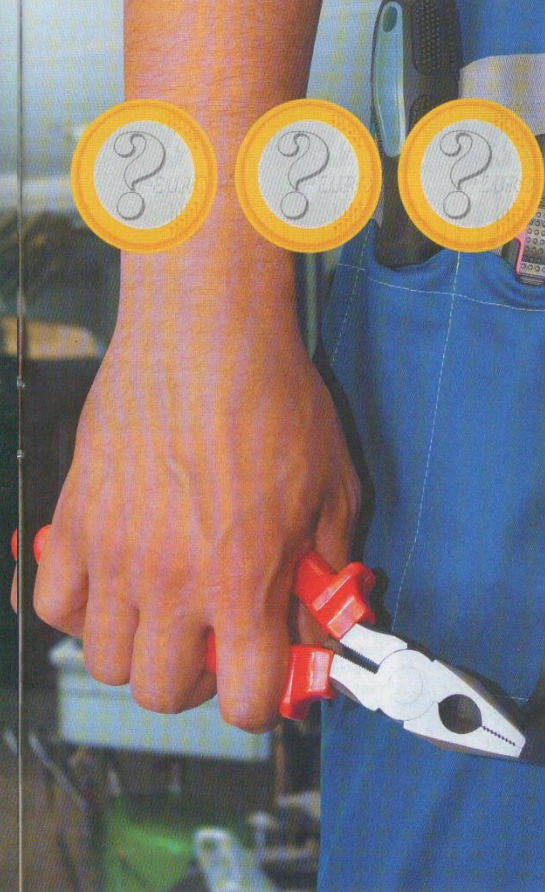
serviss, būtu iespēja to labākos darbiniekus piesaistīt legālajos servisos, maksāt viņiem oficiālas algas, pārskaitīt nodokļus. Automehāniķis ir viena no visvairāk pieprasītajām, arī pietiekami labi atalgotajām profesijām darba tirgū. Aptaujātie eksperti apgalvoja, ka, ievieojot darba sludinājumu ar tekstu – *darbu meklējo redzējis automehāniķis*, – tālrunis jau pirmajās minūtēs kļūs karsts no zvanišanas. Tad kāpēc tik daudz automehāniķu izvēlas pāriet no darba oficiālajos dileru servisos uz tā saucamo pelēko sektoru vai vispār emigrē uz ārzemēm? Pareizā atbilde – tur maksā vairāk, tikai

pēc formulas tūdaļ un tagad, nevis domājot, kas būs pēc 10, 20 un 30 gadiem. Turklāt, ja pelēkajā sektorā var apgalvot, ka automehāniķis ir viendienitis, jo domā tikai par summu, ko viņam aploksnē īpašnieks samaksā dienas vai nedēļas beigās, nedomājot, kas būs pēc 20, 30 un vairāk gadiem, kad viņš būs pensionārs. Cita situācija, kad mehāniķis izvēlas pazīstamiem, neatkarīgiem vai alternatīviem. Ticiet, šo darbu veikt pelēkajā sektorā. Tātad par šo darbinieku tiks maksāti nodokļi, arī maksājumi sociālajā budžetā. Pēc dažiem gadiem šis cilvēks varēs pretendēt uz Īrijas, Norvēģijas, Apvie-

notās Karalistes vai citas Eiropas valsts pensiju. Izzinot viedokļus, ielūkojāties interneta mājaslapās. Piemēram, ka automehāniķis ir atverot šķirkli *autoservisi*, atrodamas 26 lappuses ar apmeklētāju komentāriem. Neapmierināto lauzu viedoklis skar visdažādākos autoservissus. Sākot no vadošajiem dileru servissiem un beidzot ar mazāk pazīstamiem, neatkarīgiem vai alternatīviem. Ticiet, šo darbu veikt pelēkajā sektorā. Tātad par šo darbinieku tiks maksāti nodokļi, arī maksājumi sociālajā budžetā. Pēc dažiem gadiem šis cilvēks varēs pretendēt uz Īrijas, Norvēģijas, Apvie-

### Autoservisu daļījums

Ingus Rutīņš turpina: «Autoremonta nozari Latvijā var iedalīt trijās daļās – ir autorizētie servisi, neatkarīgie, pieredzējušie servisi un servisi viendienīti, kuri ir bistami, jo nezināšanas vai pārlietas taupības dēļ nepiedāvā tehniski korektus risinājumus. Tiesa, Latvijā nav plaši pieejamas prakses neatkarīgo auto servisu sertificēšanai. Ļoti sarežģīti uzzināt, vai to līmeņa, aprikojums un iespējas atbilst prasībām, lai izpildītu garantijas apko-pes konkrētajā segmentā. Šobrīd auto īpašnieku orientieris ir tikai uzpē-



muma nosaukums, personīgā pieredze vai speciālistu un paziņu atsauksmes, citu standartu nav. Savulaik Latvijas Inženieru asociācija ir sertificējusi četrus piecus servissus, taču reāli dzīvē šā sertifikāta esamība netiek daudzināta, piemēram, reklamās, atšķirībā no Rietumeiropas, kur pastāv neatkarīgu sertificētu autoservisu ķēdes. Šodien viens no būtiskākajiem servisa aprīkojumiem ir diagnostikas aparātūra, jo jaunāko auto modeļiem ļoti maz ko var izdarīt bez tās, – auto, kam aizmugurēji elektriskās stāvbremzes, pat bremžu klucis nevar nomainīt, kamēr sistēmai nav

pateikta komanda sagatavot nomaīnai. Ja serviss ir šī aparātūra, tad remonta iespējas ir daudz plašākas, ja nav – neko vairāk par elementāriem darbiem tam labāk neuzticēt. Ir saprotama arī autorizēto dileru servisu attieksme pret papildu konkurentiem, jo diagnostikas apguve nav tikai programmas iegāde, tas ir plašs, kompleks un finansiāli ļoti apjomīgs ilgtermiņa ieguldījums. Autorizēto servisu vadītāji uzsver, ka piekļuve informācijai pati par sevi vien neko nenodrošina, tad jau diplomu par augstskolas beigšanu vajadzētu dot automatiski katram bibliotēkas apmeklētājam, nevis tikai

tiem, kuri apmeklējuši nodarbības, seminārus un pēc tam nokārtojuši arī eksāmenus attiecīgajā mācību iestādē. Autorizēto servisu darbu un prakti regulē ļoti konkrēti nosacījumi, uz kuru pārkāpšanu ražotāji raugās ļoti stingri. Lielākajā daļā gadījumu autorizētie servisi Latvijā tiešām arī nozīmē augstākas kvalitātes rezerves daļu un jaunāko diagnostikas programmatūru izmantošanu. Tiesa, reizēm šābrīža situācijā Latvijā mēdz gadīties, ka arī šķūnišos strādā augsti kvalificēti meistari. Treknajos gados autorizētie servisi bijuši spiesti samazināt darbinieku skaitu un šie



**Pelēkajā sektorā var apgalvot, ka automehāniķis ir viendienitis.**



**REZUMĒJUMS**  
Redaktors  
**ALDIS BITE**

Skaidrs, ka līdz brīdim, kamēr vidējā alga Latvijā reāli nepieaugs un nodokļu slogš spiedīs pie zemes mazos uzņēmējus, vairums autodarbnieku no pelēkā sektora neiznāks. VID būs ierocis konkurencēs cīņā pret tiem neatkarīgajiem servissiem, kam ir juridiskās un faktiskās adreses, rekvizīti, reāli konti bankās.

speciālisti ar pieredzi sākuši piedāvāt savus pakalpojumus kā individuālie meistari pelēkajā zonā, savā garāžā. Turklāt pēc pieredzes viņi lielākoties iesaka kvalitatīvas rezerves daļas. Rezultāts visbiežāk ir pozitīvs, jo ir zināšanas, pieredze un kvalitāte. Trūkst tikai nomaksāto nodokļu. Šajā gadījumā visi, izņemot valsti, ir apmierināti.»

«Neizbēgams darbaspēka atalgojuma pieaugums, nodokļu nasta un enerģoresursu augošās izmaksas ir galvenie argumenti, kas autorizētajiem servissiem liek palielināt cenas vismaz par 10%,» norāda *Auto asociācijas* prezidents Andris Kulbergs. Beidzamo četru gadu laikā autorizēto servisu normstundu izcenojumi sasnieguši zemāko punktu un augstāki sākuši tikai pērn. Vidējās darba stundas izcenojums (ieskaitot PVN) autorizētajos servisos garantijas periodā ir 40 eiro, pēc garantijas 32 eiro, savukārt vecākām gadagājuma automašīnām darba stundas izmaksas svārstās no 22 līdz 25 eiro, liecina viņa informācija.

### Ar klientiem runājot

Arī šajā jomā vērojama divkosība, jo pat daudzi sabiedrībā zināmi cilvēki, servissos tālāk par nepieciešamību maksāt jebkuram pakalpojumam visus nodokļus, nereti paši grēko, matus griežot pie savas meistarties mājās, arī auto remontējot bez čeka, jo tā var lētāk uzturēt lietotu BMW X5 vai S klases Mercedes-Benz. Domājāt, ka Rietumeiropā tie pirmie auto īpašnieki ir galīgi muļķi, kas auto nemēģina pārdot brīdī, kad tam neatliekami tuvojas nopietni remont-

tiem, kuri apmeklējuši nodarbības, seminārus un pēc tam nokārtojuši arī eksāmenus attiecīgajā mācību iestādē. Autorizēto servisu darbu un prakti regulē ļoti konkrēti nosacījumi, uz kuru pārkāpšanu ražotāji raugās ļoti stingri. Lielākajā daļā gadījumu autorizētie servisi Latvijā tiešām arī nozīmē augstākas kvalitātes rezerves daļu un jaunāko diagnostikas programmatūru izmantošanu. Tiesa, reizēm šābrīža situācijā Latvijā mēdz gadīties, ka arī šķūnišos strādā augsti kvalificēti meistari. Treknajos gados autorizētie servisi bijuši spiesti samazināt darbinieku skaitu un šie pakalpojumam visus nodokļus, nereti paši grēko, matus griežot pie savas meistarties mājās, arī auto remontējot bez čeka, jo tā var lētāk uzturēt lietotu BMW X5 vai S klases Mercedes-Benz. Domājāt, ka Rietumeiropā tie pirmie auto īpašnieki ir galīgi muļķi, kas auto nemēģina pārdot brīdī, kad tam neatliekami tuvojas nopietni remont-