



Konkurences padome

Brīvības iela 55, Rīga, LV-1010, tālr. 67282865, fakss 67242141, e-pasts pasts@kp.gov.lv, www.kp.gov.lv

## L Ē M U M S

Rīgā

Nr. 12

(Prot. Nr. 35, 2.§)

2022. gada 28. jūlijā

### Par paziņoto vienošanos

Lieta Nr. KL\2.2-3.1\22\5

*Par AS “Latvenergo”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “Unifedpost” vienošanos*

### SATURA RĀDĪTĀJS

<b>I</b>	<b>IEVADS</b> .....	<b>2</b>
<b>II</b>	<b>VIENOŠANĀS DALĪBNIEKI</b> .....	<b>2</b>
	1. AS “Latvenergo” .....	2
	2. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” .....	3
	3. AS “Unifedpost” .....	3
<b>III</b>	<b>ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ</b> .....	<b>3</b>
<b>IV</b>	<b>VIENOŠANĀS MĒRĶIS UN KONTEKSTS</b> .....	<b>4</b>
<b>V</b>	<b>VIENOŠANĀS REZULTĀTĀ IETEKMĒTIE KONKRĒTIE TIRGI</b> .....	<b>5</b>
	4. Publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā.....	6
	5. Elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā.....	8
<b>VI</b>	<b>IETEKMĒTO TIRGU IZVĒRTĒJUMS</b> .....	<b>9</b>
	6. Vispārīgi principi.....	9
	7. Publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā (jeb CPO tirgus) .....	9
	8. Elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā (jeb EMSP tirgus).....	12

<b>VII VIENOŠANĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS .....</b>	<b>14</b>
9. Paredzami konkurences ierobežojumi .....	14
10. Individuāla novērtējuma nepieciešamība.....	16
11. Vienošanās novērtējums saskaņā ar KL 11. panta otro daļu .....	17
11.1. Normatīvais regulējums.....	17
11.2. Efektivitātes ieguvumi.....	18
11.3. Proporcionalitātes tests .....	19
11.4. Ieguvumi patērētājiem .....	21
11.5. Pilnīga konkurences nelikvidēšana.....	21
11.6. Secinājums par KL 11. panta otrās daļas izpildi .....	23
12. Nepieciešamība veikt regulāru Vienošanās novērtējumu atbilstoši KL 11. panta otrajai daļai .....	23

## I IEVADS

- 1 Konkurences padome (turpmāk – KP) 28.02.2022. saņēma AS “Latvenergo”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “Unifiedpost” (turpmāk kopā – Vienošanās dalībnieki) ziņojumu par vienošanos, ko ir plānots noslēgt, lai nodrošinātu publisko elektroauto uzlādes tīklu sadarbību<sup>1</sup>. Atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr. 799 “*Kārtība, kādā iesniedz un izskata ziņojumu par tirgus dalībnieku vienošanos*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 799) 6. punktam par ziņojuma iesniegšanas dienu ir uzskatāms 29.03.2022.
- 2 Tirgus dalībnieku tiesības iesniegt ziņojumu par vienošanos izriet no Konkurences likuma (turpmāk – KL) 11. panta trešajā daļā paredzētajām tiesībām pirms vienošanās noslēgšanas, kā arī pirms tās spēkā stāšanās, ja par šo vienošanos nav ierosināta lieta, iesniegt KP ziņojumu par attiecīgo vienošanos. KP konstatē, ka izpildās KL 11. panta trešajā daļā ietvertie nosacījumi ziņojuma par vienošanos iesniegšanai.

## II VIENOŠANĀS DALĪBNIKI

### 1. AS “Latvenergo”

- 3 AS “Latvenergo” ir Latvijas Republikas Komercreģistrā reģistrēta akciju sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003032949 (turpmāk – Latvenergo). Sabiedrības juridiskā adrese ir Pulkveža Brieža iela 12, Rīga, LV-1230. Latvenergo pamatdarbības veidi ir elektroenerģijas ražošana (NACE2 35.11) un elektroenerģijas tirdzniecība (NACE2 35.14).
- 4 100 % Latvenergo akciju pieder Latvijas Republikai, un to turētāja ir Ekonomikas ministrija.
- 5 Latvenergo pieder 51 % kapitāldaļu SIA “Liepājas Enerģija”, kas ir Latvijas Republikas Komercreģistrā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību ar vienoto reģistrācijas Nr. 42103035386. Sabiedrības pamatdarbības veids ir tvaika piegāde un gaisa kondicionēšana (NACE2 35.30).
- 6 Latvenergo pieder 100 % kapitāldaļu SIA “Enerģijas publiskais tirgotājs”, kas ir Latvijas Republikas komercēģistrā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību ar vienoto reģistrācijas

<sup>1</sup> Jēdziens sadarbība atbilst terminam angļu valodā *interoperability*, kas elektroauto uzlādes kontekstā pēc būtības nozīmē spēju jebkuram elektroauto veikt uzlādi jebkurā uzlādes stacijā.

Nr. 40103762700. Sabiedrības pamatdarbības veidi ir elektroenerģijas apgāde (NACE2 35.12) un elektroenerģijas tirdzniecība (NACE2 35.14).

- 7 Latvenergo pieder 100 % akciju AS “Sadales tīkls”, kas ir Latvijas Republikas komercreģistrā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003857687. Sabiedrības pamatdarbības veids ir elektroenerģijas sadale (NACE2 35.13).

## 2. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

- 8 VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” ir Latvijas Republikas Komercreģistrā reģistrēta valsts akciju sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003345734 (turpmāk – CSDD). Sabiedrības juridiskā adrese ir Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079. CSDD pamatdarbības veids ir sabiedriskās kārtības un drošības uzturēšana (NACE2 84.24).

- 9 100 % CSDD akciju pieder Latvijas Republikai, un to turētāja ir Satiksmes ministrija.
- 10 CSDD pieder 51 % kapitāldaļu SIA “AUTEKO & TUV LATVIJA – TUV Rheinland grupa”, kas ir Latvijas Republikas komercreģistrā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003201762. Sabiedrības pamatdarbības veids ir tehniskā pārbaude un analīze (NACE2 71.20). Vienlaikus Ziņojumā norādīts, ka SIA “AUTEKO & TUV LATVIJA – TUV Rheinland grupa” statūti paredz ierobežojumus, kuru dēļ CSDD izšķirošu ietekmi sabiedrībā nevar īstenot.<sup>2</sup>

## 3. AS “Unifiedpost”

- 11 AS “Unifiedpost” ir Latvijas Republikas Komercreģistrā reģistrēta valsts akciju sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 40003380477 (turpmāk – Unifiedpost). Sabiedrības juridiskā adrese ir Dēļu iela 4, Rīga, LV-1004. Sabiedrības pamatdarbības veidi ir datu apstrāde, uzturēšana un ar to saistītās darbības (NACE2 63.11).
- 12 100 % Unifiedpost akciju pieder Unifiedpost Group SA, kas ir Beļģijas Karalistē reģistrēta sabiedrība ar reģistrācijas Nr. 1000322367. Unifiedpost Group SA pamatdarbība ir programmatūras risinājumu nodrošināšana (NACE2 62.09).
- 13 Unifiedpost neīsteno izšķirošu ietekmi citos tirgus dalībniekos Latvijas teritorijā.

## III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ

- 14 KP 28.02.2022. saņēma Latvenergo, CSDD un Unifiedpost ziņojumu par vienošanos, ko ir plānots noslēgt, lai nodrošinātu publisko elektroauto uzlādes tīklu sadarbību. Ar KP 10.03.2022. vēstuli Nr. 2.2-3.1/202 minētais ziņojums atzīts par nepilnīgu. Savukārt Ziņojuma attiecīgi papildināta versija KP saņemta 29.03.2022., kad šī ziņojuma saturs atzīts par pilnīgu saskaņā ar Noteikumiem Nr. 799 (turpmāk – Ziņojums). Izvērtējot iesniegto informāciju, atbilstoši Noteikumu Nr. 799 6. punktam par Ziņojuma iesniegšanas dienu uzskatāms 29.03.2022.
- 15 KP saskaņā ar Noteikumu Nr. 799 12. punktu 28.04.2022. nolēma uzsākt papildu izpēti lietā Nr. KL\2.2-3.1\22\5 “Par AS “Latvenergo”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “Unifiedpost” vienošanos” (turpmāk – Lieta).
- 16 Lietas izpētes ietvaros KP ieguva papildu informāciju no Vienošanās dalībniekiem, no publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojuma un darbības nodrošināšanas tirgus dalībniekiem un potenciālajiem dalībniekiem Latvijas teritorijā, kā arī no elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus dalībniekiem Latvijas teritorijā.

<sup>2</sup> Ziņojums, 7. lp.

#### IV VIENOŠANĀS MĒRĶIS UN KONTEKSTS

- 17 Vienošanās starp Latvenergo, CSDD un Unifiedpost plānots noslēgt nolūkā nodrošināt Latvenergo un CSDD elektroauto uzlādes tīklu sadarbību. Vienošanās noslēgšanas rezultātā Latvenergo klienti varēs veikt elektroauto uzlādi CSDD e-mobi tīklā (turpmāk – CSDD uzlādes tīkls), izmantojot Latvenergo autentifikācijas rīkus un norēķinu sistēmu, bet neslēdzot līgumu ar CSDD, savukārt CSDD klienti varēs veikt elektroauto uzlādi Latvenergo Elektrum tīklā (turpmāk – Latvenergo uzlādes tīkls), izmantojot CSDD autentifikācijas rīkus un norēķinu sistēmu, bet neslēdzot līgumu ar Latvenergo. Vienošanās līguma projekts ir pievienots Ziņojumam kā pielikums Nr. 5.2., savukārt 15.06.2022. un 11.07.2022. KP ir iesniegti līguma projekta labojumi (turpmāk – Vienošanās).<sup>3</sup>
- 18 Vienošanās ietvaros plānots saglabāt gan CSDD, gan Latvenergo uzlādes tīklu mobilās lietotnes, jo (1) vienošanās mērķis ir nodrošināt autentifikācijas līdzekļu sadarbību, kuras nodrošināšanai vienota lietotne nav nepieciešama, (2) vienotas lietotnes izstrāde varētu kavēt Vienošanās ieviešanu, (3) izstrādātās lietotnes līdz šim ir darbojušās sekmīgi.<sup>4</sup>
- 19 Vienošanās stājas spēkā ar brīdi, kad to ir parakstījuši visi Vienošanās dalībnieki, un tā būs spēkā līdz (\*) [01.01.2023.-01.06.2023]. Bet, Vienošanās dalībniekiem savstarpēji vienojoties, Vienošanās termiņu var pagarināt uz laiku ne ilgāku kā līdz (\*) [01.01.2027.-31.12.2027]. Vienošanās darbības laiks ir ierobežots, jo šobrīd norit darbs pie normatīvā regulējuma uzlabošanas Eiropas Savienības līmenī, kā rezultātā Vienošanās pagarināšana nākotnē var nebūt lietderīga.<sup>5</sup>
- 20 Vienošanās mērķis ir arī elektromobilitātes attīstība kopumā, kas ir svarīga klimatneitralitātes sasniegšanai. Eiropas Savienības Eiropas zaļā kursa ietvaros ir noteikts mērķis līdz 2030. gadam par vismaz 55 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, salīdzinot ar 1990. gada līmeni.<sup>6</sup> Proti, transporta nozarē Eiropas Savienības līmenī rodas aptuveni ceturtdaļa no visām siltumnīcefekta gāzu emisijām.<sup>7</sup> Līdz ar to mērķis līdz 2030. gadam ir par 55 % samazināt emisijas arī no autotransporta, salīdzinot ar 1990. gada emisiju apjomu. Viens no instrumentiem šī mērķa sasniegšanai ir plāns Eiropas Savienībā no 2035. gada pārdot vienīgi bezizmešu automobiļus.<sup>3</sup> Latvijā transporta nozare veido trešdaļu no siltumnīcefekta gāzu emisijām un, lai gan šī sektora dekarbonizācija nav sasniedzama ar vienu risinājumu, tā lielā mērā arī Latvijā būs saistīta ar elektrifikāciju.<sup>8</sup> Tas nozīmē, ka Eiropas Savienības un nacionālo klimata mērķu sasniegšanas nozīmīgs priekšnoteikums ir transporta sektora elektrifikācija.
- 21 Būtisks šķērslis elektromobilitātes attīstībai ir uzlādes infrastruktūras pieejamība un publiskas elektroauto uzlādes infrastruktūras nepietiekamība.<sup>9</sup> Uzlādes infrastruktūra Eiropas Savienībā tiek ieviesta nevienmērīgi. Uzlādes punktu lielākais blīvums ir Rietumeiropā, bet mazākais – Centrāleiropā un Austrumeiropā. Ceļošanu pa Eiropu ar elektroauto sarežģī obligātām prasībām atbilstošu vienotu maksājumu sistēmu trūkums, lai gan vienlaikus uzlādes tīkls Eiropas Savienībā attīstās.<sup>10</sup> Minēto infrastruktūras pieejamības barjeru palīdz mazināt sadarbības

<sup>3</sup> Ziņojums, 10.–11. lp.

<sup>4</sup> Turpat, 13. lp.

<sup>5</sup> Turpat.

<sup>6</sup> *European Commission, Delivering the European Green Deal.* Pieejams: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en)

<sup>7</sup> Eiropas Revīzijas palāta, ES ir ātrāk jāievieš uzlādes infrastruktūra, lai veicinātu strauju elektromobilitātes attīstību. Pieejams:

[https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR21\\_05/INSR\\_Electrical\\_charging\\_infrastructure\\_LV.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR21_05/INSR_Electrical_charging_infrastructure_LV.pdf)

<sup>8</sup> Ministru kabinets, Informatīvais ziņojums “Par atbalstu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei”. Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40503403>

<sup>9</sup> *European Commission, Electric vehicles in Europe from 2010 to 2017: is full-scale commercialisation beginning?* Pieejams: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC112745>

<sup>10</sup> Eiropas Revīzijas palāta, Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra: vairāk uzlādes staciju, bet

nodrošināšana.

- 22 Sadarbspēju elektroauto uzlādes kontekstā var iedalīt divās grupās: aparatūras sadarbspēja, piemēram, savienojuma un spraudņa atbilstība uzlādes stacijai, un programmatūras sadarbspēja, kas ietver uzlādes staciju programmatūras un sistēmu sadarbspēju ar elektroauto, kā arī dažādu uzlādes punktu operatoru un elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu sniedzēju programmatūru.<sup>11</sup>
- 23 Programmatūras sadarbspēja ir nepieciešama, lai nodrošinātu raitu lietotāju autentifikāciju, apmaksu un ar to saistītos pakalpojumus. Kā viens no risinājumiem programmatūras sadarbspējas nodrošināšanai ir viena vai vairāku uzlādes punktu operatoru un elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu sniedzēju vienošanās.<sup>12</sup>
- 24 Vienošanās dalībnieki patērētājus par Vienošanos plāno informēt, izmantojot CSDD un Latvenergo lietotņu funkcionalitāti, kā arī citas mārketinga aktivitātes, piemēram, preses relīzes un informācijas izvietojumu Latvenergo un CSDD mājas lapās.<sup>13</sup>

## V VIENOŠANĀS REZULTĀTĀ IETEKMĒTIE KONKRĒTIE TIRGI

- 25 Saskaņā ar KL 1. panta 3.–5. punktu konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu, kur konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt ar šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības, un konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.
- 26 Ziņojumā konstatēts, ka Vienošanās ietekmē:
- publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojuma un darbības nodrošināšanas (CPO) tirgu Latvijas teritorijā (turpmāk arī – CPO tirgus), kurā darbojas Latvenergo un CSDD;
  - elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu (EMSP) tirgu Latvijas teritorijā (turpmāk arī – EMSP tirgus), kurā darbojas Latvenergo un Unifiedpost (CSDD uzdevumā).
- 27 Izvērtējot Ziņojumā sniegto un KP iegūto informāciju, secināms, ka Vienošanās tiešā veidā ietekmē EMSP tirgu, jo šis tirgus attiecas uz sadarbspējas nodrošināšanu attiecībā uz galalietotājiem sniegto pakalpojumu, bet CPO tirgus var tikt ietekmēts netieši, piemēram, ietekmējot uzlādes staciju ģeogrāfisko izvietojumu, kas attiecīgi analizējams kā ar EMSP tirgu vertikāli saistīts augšupējais tirgus.
- 28 Ziņojumā piedāvāto iedalījumu konkrētajos tirgos apstiprina arī Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) prakse lietās *Verbund/Siemens/E-Mobility Provider Austria*<sup>14</sup>, *Daimler/BMW/Car Sharing*

---

infrastruktūras nevienmērīga ieviešana apgrūtina ceļošanu pa Eiropas Savienību. Pieejams: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21\\_05/SR\\_Electrical\\_charging\\_infrastructure\\_LV.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_LV.pdf)

<sup>11</sup> Sustainable Transport Forum, *Recommendations for public authorities on: procuring, awarding concessions, licences and/or granting support for electric recharging infrastructure for passenger cars and vans*. Pieejams: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_en?filename=sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en?filename=sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf)

<sup>12</sup> Sustainable Transport Forum, *Recommendations for public authorities on: procuring, awarding concessions, licences and/or granting support for electric recharging infrastructure for passenger cars and vans*. Pieejams: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_en?filename=sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en?filename=sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf)

<sup>13</sup> Ziņojums, 13. lpp.

<sup>14</sup> EK 20.09.2012. lēmums lietā M.6641, *Verbund/Siemens/E-Mobility Provider Austria*.

*JV*<sup>15</sup>, *E.ON/INNOGY*<sup>16</sup> un *ENEL X/VWFL/JV*<sup>17</sup>. Piemēram, atbilstoši konkrēto tirgu analīzei lietā *E.ON/INNOGY* konkrētie tirgi saistībā ar elektromobilitāti tika definēti kā: (1) publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus (lokāls vai nacionāls ar lokālas konkurences elementiem), (2) elektroauto uzlādes staciju vairumtirgus (EEZ līmeņa vai nacionāls), (3) privāto elektroauto uzlādes staciju mazumtirdzniecības nacionālais tirgus, (4) elektroauto uzlādes staciju abonēšanas pakalpojumu nacionālais tirgus, (5) elektroauto uzlādes staciju baltās etiķetes (*white-label*) pakalpojumu nacionālais tirgus<sup>18</sup>.

- 29 Pārējo 28. rindkopā minēto tirgu turpmāka analīze nav nepieciešama, jo Vienošanās dalībnieku saimnieciskā darbība šajos tirgos nepārklājas, kā arī šie tirgi vienošanās rezultātā, visticamāk, nevar tikt būtiski ietekmēti.

#### 4. Publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā

- 30 Publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgū ietilpst uzlādes punktu operatori (*charge point operators*, turpmāk – CPO), kas nodrošina elektroauto uzlādes punktu darbību. CPO slēdz līgumus ar pašvaldībām un uzņēmumiem, lai izvietotu uzlādes punktus iespējami pievilcīgās vietās. Uzlādes stacijas pieder CPO, un vienā uzlādes stacijā var atrasties vairākas uzlādes iekārtas, kurām ierasti ir vairākas pieslēguma vietas.<sup>19</sup> Uzlādes punktu uzstādīšanai un uzturēšanai CPO var izmantot elektroauto uzlādes baltās etiķetes (*white label*) pakalpojumus.<sup>20</sup>
- 31 Lietas izpētes kontekstā šajā tirgū darbojas Latvenego un CSDD, kas tādējādi arī ir uzskatāmi par CPO.

##### *Konkrētās preces tirgus*

- 32 Publiskā uzlāde notiek vietās, kas ir brīvi pieejamas jebkuram patērētājam, piemēram, degvielas uzpildes stacijās, lielveikalos vai jebkurās citās publiski pieejamās stāvvietās.<sup>21</sup>
- 33 Vienošanās dalībnieki norāda, ka CSDD un Latvenego savus pakalpojumus piedāvā tikai publiski, proti, visi uzlādes punkti ir brīvi pieejami. Tādējādi Vienošanās attiecas vienīgi uz šādiem uzlādes punktiem. Papildus tam Ziņojumā norādīts, ka publiskie uzlādes punkti parasti nodrošina ātrāku uzlādi, salīdzinot ar privātajiem uzlādes punktiem, kuru skaits, turklāt, nav identificējams.<sup>22</sup>
- 34 Ievērojot iepriekš minēto, KP secina, ka no elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus ir atsevišķi izdalāmas publiskās uzlādes stacijas.
- 35 Pastāv vairāki uzlādes staciju tipi atkarībā no iespējamās uzlādes ātruma, proti, (1) parastās uzlādes stacijas ( $\leq 22$  kW), (2) ātrās uzlādes stacijas ( $>22-150$  kW), (3) īpaši ātrās uzlādes stacijas ( $\geq 150$  kW).<sup>23</sup>
- 36 Attiecībā uz īpaši ātrajām uzlādes stacijām EK konstatējusi, ka tās veido atsevišķu konkrēto tirgu, ievērojot to, ka īpaši ātrajām uzlādes tehnoloģijām ir nepieciešams ievērojami īsāks laiks, lai veiktu elektroauto uzlādi, kā arī to, ka nākotnē paredzams, ka uzlādes tarifi starp ātrajām un

<sup>15</sup> EK 07.11.2018. lēmums lietā M.8744, *Daimler/BMW/Car Sharing JV*.

<sup>16</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*.

<sup>17</sup> EK 17.09.2021. lēmums lietā M.10311, *ENEL X/VWFL/JV*.

<sup>18</sup> *White-label* pakalpojumi iekļauj IT pakalpojumus, kas tiek sniegti gan publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojšanas un darbības nodrošināšanas tirgus dalībniekiem, gan elektroauto uzlādes staciju abonēšanas pakalpojumu tirgus dalībniekiem. Skatīt EK 17.09.2019. lēmuma M.8870, *E.ON/INNOGY*, 214. rindkopu.

<sup>19</sup> Ziņojums, 4. lp.

<sup>20</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 185. punkts.

<sup>21</sup> Turpat, 181. punkts.

<sup>22</sup> Ziņojums, 15. lp.

<sup>23</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 182. punkts.

īpaši ātrajām uzlādes stacijām var būt diferencēti.<sup>24</sup> Arī no KP iegūtajām tirgus dalībnieku atbildēm uz informācijas pieprasījumiem secināms, ka tuvāko piecu gadu laikā Latvijā ir paredzami diferencēti tarifi pēc uzlādes ātruma.<sup>25</sup>

- 37 Vienošanās dalībnieku ieskatā, īpaši ātrās uzlādes stacijas no patērētāju perspektīvas šobrīd netiek uzskatītas kā atsevišķs pakalpojums. Vienošanās dalībnieki norāda, ka elektroauto tehniskā specifikācija ne vienmēr atbalsta īpaši ātru uzlādi, un šādu elektroauto, kas īpaši ātro uzlādi atbalsta, Latvijā ir maz, tādējādi vairumā gadījumā arī īpaši ātrās uzlādes punkta uzlādes ātrums atbilst parasto vai ātro uzlādes punktu uzlādes ātrumam.<sup>26</sup> Minēto attiecībā uz uzlādes staciju skaitu un elektroauto tehnoloģisko atbalstu īpaši ātrajai uzlādei apstiprina arī EK.<sup>27</sup>
- 38 Uz Ziņojuma iesniegšanas brīdī Latvijā atrodas tikai viens uzlādes punkts, kurš atbilst īpaši ātrās uzlādes definīcijai<sup>28</sup>, tādējādi, KP ieskatā, šobrīd nav pamata atsevišķā tirgū nodalīt īpaši ātrās uzlādes stacijas.
- 39 Uzlādes ātrums ir īpaši nozīmīgs uz ātrgaitas ceļiem, kas ierasti ir aprīkoti ar ātrās vai īpaši ātrās uzlādes stacijām.<sup>29</sup> EK konstatējusi<sup>30</sup>, ka publiskās uzlādes stacijas pie ātrgaitas ceļiem būtu nodalāmas atsevišķā tirgū no tām, kas neatrodas pie ātrgaitas ceļiem. Tāpat EK norādīja, ka uzlādes stacijas pie ātrgaitas ceļiem būtu jāiedala vēl divos tirgos, proti, ātro un īpaši ātro uzlādes staciju tirgos. Uzlādes stacijas, kas neatrodas pie ātrgaitas autoceļiem, EK ieskatā, arī būtu jānodala divos tirgos, proti, parastās un ātrās uzlādes stacijas vienā tirgū, bet īpaši ātrās uzlādes stacijas – otrā. Vienlaikus jautājums par tirgu iedalījumu parastajās un ātrajās uzlādes stacijās (uzlādes stacijām, kas neatrodas pie ātrgaitas ceļiem) tika atstāts atvērts.<sup>31</sup>
- 40 Vācijas Federālais karteļu birojs (*Bundeskartellamt*) ikgadējā degvielas tirgus pētījumā ir secinājis, ka degvielas uzpildes stacijās, kas atrodas pie ātrgaitas ceļiem, pastāv ievērojams degvielas cenas uzcenojums, salīdzinot ar tām, kas neatrodas pie šādiem ceļiem.<sup>32</sup> Tātad, iespējams, arī elektroauto uzlādes tirgū būtu jānovēro līdzīga tendence<sup>33</sup>, proti, cenu diferenciācija atkarībā no atrašanās pie ātrgaitas ceļiem.
- 41 KP konstatē, ka Latvijā šobrīd ātrgaitas autoceļi nepastāv. Pirmā ātrgaitas autoceļa Latvijā (ceļa ar maksimālo braukšanas ātrumu 130 km/h) izbūve ir paredzēta 2028. gadā.<sup>34</sup> Tādējādi šobrīd šīs Lietas ietvaros nav pamata veikt iedalījumu uzlādes stacijās, kas atrodas pie ātrgaitas ceļiem, un tādās, kas pie šādiem autoceļiem neatrodas.
- 42 Ievērojot iepriekš minēto faktu, ka Vienošanās attiecas uz visām Latvenergo un CSDD uzlādes tīklu stacijām neatkarīgi no to uzlādes ātruma, kā arī EK praksi tirgus definēšanā, KP secina, ka tirgu iedalīšana atkarībā no uzlādes ātruma šīs Lietas izvērtēšanai nav nepieciešama un atstāj jautājumu par tirgus nodalīšanu starp parastajām un ātrajām uzlādes stacijām atvērtu. Vienlaikus KP norāda, ka, tirgum un tehnoloģijām attīstoties, nākotnē uzlādes staciju iedalīšana atsevišķos konkrētās preces tirgos pēc uzlādes ātruma (primāri attiecībā uz īpaši ātro uzlādes staciju nodalīšanu atsevišķā konkrētās preces tirgū) var būt nepieciešama.

<sup>24</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 193. punkts.

<sup>25</sup> Skatīt, piemēram, AS “Virši-A” 06.06.2022. vēstuli Nr. A-7/2022-343.

<sup>26</sup> Ziņojums, 15. lp.

<sup>27</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 193. punkts.

<sup>28</sup> Ziņojums, 15. lp.

<sup>29</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 182. punkts.

<sup>30</sup> Turpat, 190. punkts.

<sup>31</sup> Turpat.

<sup>32</sup> *Bundeskartellamt, Annual report of the Market Transparency Unit for Fuels – Bundeskartellamt launches ad-hoc examination of the mineral oil sector.* Pieejams: [https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/EN/Pressemitteilungen/2022/12\\_04\\_2022\\_Jahresbericht\\_MTS\\_K\\_2021.html](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/EN/Pressemitteilungen/2022/12_04_2022_Jahresbericht_MTS_K_2021.html)

<sup>33</sup> EK 17.09.2019. lēmums M.8870, *E.ON/INNOGY*, 191. punkts.

<sup>34</sup> Latvijas valsts ceļi, *Ceļi ir instruments nevis pašmērķis.* Pieejams: <https://lvceļi.lv/aktualitates/ceļi-ir-instruments-nevis-pasmerkis/>

*Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus*

- 43 Vienošanās dalībnieki norāda, ka Vienošanās jāvērtē nacionālā mērogā, jo pastāv vienots nacionālais normatīvais regulējums, kā arī Vienošanās attiecas uz visiem uzlādes punktiem neatkarīgi no to atrašanās vietas.<sup>35</sup>
- 44 EK ir konstatējusi<sup>36</sup>, ka nākotnē elektroauto uzlādes stacijas, kas neatrodas pie ātrgaitas autocelļiem, var ģeogrāfiski tikt vērtētas, ievērojot lokālas konkurences elementus, līdzīgi kā tas tiek darīts, pētot konkurenci degvielas uzpildes staciju tirgos.<sup>37</sup> Vienlaikus, ievērojot tirgus attīstības stadiju, konstatēts, ka nav precīzi paredzami elektroauto lietotāju nākotnes patēriņa paradumi. Tādējādi konkrētā ģeogrāfiskā tirgus jautājums par tirgus definēšanu kā nacionālo tirgu ar lokālas konkurences elementiem vai lokāliem tirgiem var tikt atstāts atvērts.<sup>38</sup> Savukārt citā lietā EK<sup>39</sup> konkrēto ģeogrāfisko tirgu attiecībā uz uzlādes staciju izvietojumu un darbības nodrošināšanu definēja kā nacionālo tirgu.
- 45 Ievērojot minēto, konkrētais ģeogrāfiskais tirgus nosakāms kā Latvija. Vienlaikus nākotnē, tirgum attīstoties, ģeogrāfiskais tirgus var tikt vērtēts lokālā kontekstā, piemēram, izmantojot izohronus.

*Konkrētais tirgus*

- 46 Ievērojot iepriekš minēto, KP secina, ka konkrētais tirgus nosakāms kā publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojumu un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā (jeb CPO tirgus).

**5. Elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā**

- 47 Elektromobilitātes pakalpojumu sniedzēji (*e-mobility service providers*, turpmāk – EMSP) neuzstāda publiski pieejamos elektroauto uzlādes punktus vai nenodrošina to darbību, bet nodrošina iespēju galalietotājiem izmatot noteiktu tīklu (CPO) elektroauto uzlādes stacijas. EMSP nodrošina gan maksājumu risinājumus, gan arī IT sistēmu pakalpojumus. Tādējādi EMSP apkalpo gan CPO, gan arī galalietotājus.<sup>40</sup>
- 48 Lietas izpētes kontekstā šajā tirgū darbojas Latvenergo un Unifiedpost, kas tādējādi arī ir uzskatāmi par EMSP.
- 49 Patērētāji izmanto EMSP pakalpojumus, lai iegūtu piekļuvi publiskajai elektroauto uzlādes infrastruktūrai (parastajām, ātrajām un īpaši ātrajām uzlādes stacijām), galvenokārt veicot garākus braucienus vai arī, ja privātā uzlādes stacija nav pieejama.<sup>41</sup>
- 50 Vienošanās dalībnieki norāda, ka konkrētais tirgus ir nosakāms kā elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā, to sīkāk nesegmentējot, jo Vienošanās attiecas uz visiem Unifiedpost un Latvenergo Latvijas teritorijā sniegtajiem pakalpojumiem, neatkarīgi no atrašanās vietas vai uzlādes punkta jaudas.<sup>42</sup>
- 51 Atbilstoši aktuālajai EK praksei<sup>43</sup> konkrētās preces tirgus arī ir definēts kā EMSP pakalpojumi, sīkāku iedalījumu pēc uzlādes tehnoloģijas (parastā, ātrā, īpaši ātrā uzlāde) neveicot, savukārt ģeogrāfiskais tirgus tiek noteikts nacionālā līmenī, jo EMSP pamatā darbojas valsts ietvaros.
- 52 Ievērojot iepriekš minēto, konkrētais tirgus nosakāms kā elektroauto uzlādes abonēšanas

<sup>35</sup> Ziņojums, 15. lpp.

<sup>36</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 197. punkts.

<sup>37</sup> KP 10.09.2015. lēmums Nr. 38 “Par SIA „Akselss” un AS „VIADA Baltija” apvienošanu”, 24. punkts.

<sup>38</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*, 194.–203. punkts.

<sup>39</sup> EK 17.09.2021. lēmums lietā M.10311, *ENEL X/VWFL/JV*, 40. punkts.

<sup>40</sup> EK lēmums M.8870, *E.ON/INNOGY*, 185. punkts.

<sup>41</sup> Turpat, 210. punkts.

<sup>42</sup> Ziņojums, 19. lpp.

<sup>43</sup> EK 17.09.2019. lēmums lietā M.8870, *E.ON/INNOGY*. Sk. arī EK 17.09.2021. lēmumu lietā M.10311, *ENEL X/VWFL/JV*.



pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā (jeb EMSP tirgus).

## VI IETEKMĒTO TIRGU IZVĒRTĒJUMS

### 6. Vispārīgi principi

- 53 Tirgus varas analīzes sākumpunkts ir pušu stāvokļa noteikšana tirgos, kurus ietekmē sadarbība. Konkurences analīzē parasti izmanto pašreizējās tirgus daļas, taču iespējams ņemt vērā arī pietiekami drošas turpmākās pārmaiņas, kas, piemēram, saistītas ar konkurentu ienākšanu vai darbības paplašināšanu konkrētajā tirgū. Arī pārmaiņas tirgus daļās pagātnē var sniegt vērtīgu informāciju par konkurences procesu un dažādu konkurentu iespējamo ietekmi nākotnē. Ja tirgus ir ļoti dinamisks un izaugsmes dēļ tirgus struktūra ir nestabila, tirgus daļas jāinterpretē, ievērojot iespējamās tirgus nosacījumus. Jāņem vērā arī citi faktori, piemēram, tirgus daļu stabilitāte laika gaitā un šķēršļi ienākšanai tirgū, kā arī jaunu tirgus dalībnieku ienākšanas iespējamība.<sup>44</sup>

### 7. Publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojuma un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā (jeb CPO tirgus)

- 54 Vienošanās dalībnieki aplēš, ka to konkurentu tirgus daļa veido aptuveni (\*) [ $\leq 20$ ] % no CPO tirgus. Šī aplēse izmantojama kopējā tirgus apjoma aprēķinā, kā arī Vienošanās dalībnieku tirgus daļu aprēķinā.<sup>45</sup> Vienlaikus KP aprēķini, kas veikti, balstoties uz no citiem tirgus dalībniekiem iegūtās informācijas, liecina, ka Vienošanās dalībnieku konkurentu tirgus daļa var būt mazāka, proti, aptuveni (\*) [ $\leq 5$ ] %. Tomēr jānorāda, ka secinājumi par tirgus attīstības dinamiku un Vienošanās dalībnieku tirgus varas pakāpi, izmantojot Vienošanās dalībnieku vai KP aplēsi, būtiski nemainās un nav iespējams pilnībā pārliecināties, vai KP aprēķini ir balstīti uz informāciju par pilnīgi visiem CPO tirgus dalībniekiem.
- 55 Tabulā Nr. 1 ir apkopots kopējais CPO tirgus apgrozījums Latvijas teritorijā, balstoties uz iepriekš minēto aplēsi. Novērojams, ka tirgus atrodas straujas izaugsmes stadijā un tā attīstības sākumposmā. Kopējais tirgus apgrozījums no 2019. līdz 2021. gadam ir pieaudzis par (\*), bet uzlāžu skaits – par (\*).

Tabula Nr. 1

#### Kopējais CPO tirgus apjoms pēc apgrozījuma (euro) un apjoma (uzlāžu skaita)

	2019	2020	2021
Apgrozījums	(*)	(*)	(*)
Uzlāžu skaits	(*)	(*)	(*)

Avots: Vienošanās dalībnieku sniegtie dati

- 56 Tabulā Nr. 2 ir aprēķinātas Latvenergo un CSDD tirgus daļas CPO tirgū. Novērojams, ka Latvenergo uzlādes tīklā veikto uzlāžu skaits un apgrozījums aug straujāk nekā CSDD tīklā, par ko liecina Latvenergo tirgus daļas palielināšanās, bet CSDD tirgus daļas samazināšanās.
- 57 Ievērojot Vienošanās dalībnieku aplēsi par konkurentu tirgus daļu, Latvenergo un CSDD

<sup>44</sup> Eiropas Komisijas Pamatnostādnes par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta piemērojamību horizontālās sadarbības nolīgumiem (2011/C 11/01), 39.–47. punkts.

<sup>45</sup> Ziņojums, 17. lp.

kopējā tirgus daļa no 2019. līdz 2021. gadam ir bijusi ap (\*) [80-100]%.

Tabula Nr. 2

**Vienošanās dalībnieku tirgus daļas pēc apgrozījuma (euro) un apjoma (uzlāžu skaita)**

		2019	2020	2021
Latvenergo	Apgrozījums	(*)	(*)	(*)
	Uzlāžu skaits	(*)	(*)	(*)
	Tirgus daļa pēc apgrozījuma	(*) [5-10]%	(*) [30-40]%	(*) [20-30]%
CSDD	Apgrozījums	(*)	(*)	(*)
	Uzlāžu skaits	(*)	(*)	(*)
	Tirgus daļa pēc apgrozījuma	(*) [80-90]%	(*) [50-60]%	(*) [60-70]%

Avots: Vienošanās dalībnieku sniegtie dati

- 58 Tabulā Nr. 3 ir norādīts staciju iedalījums pēc to uzlādes ātrumiem, kā arī uzlādes staciju kopskaits. Iedalījums uzlādes ātrumos atbilst iepriekš norādītajiem parametriem, proti, (1) parastās uzlādes stacijas ( $\leq 22$  kW), (2) ātrās uzlādes stacijas ( $> 22-150$  kW), (3) īpaši ātrās uzlādes stacijas ( $\geq 150$  kW).
- 59 Konstatējams, ka Latvenergo uzlādes staciju skaits no 2019. līdz 2021. gadam audzis ievērojami straujāk nekā CSDD uzlādes staciju skaits, kas liecina par Latvenergo uzlādes tīkla attīstības tempa palielināšanos. Tas nozīmē, ka nākotnē, tostarp, ņemot vērā arī turpmāk (šī lēmuma 65. un 66. punktā) izklāstītos Vienošanās dalībnieku nākotnes darbības plānus, Latvenergo varētu būt (\*), salīdzinot ar CSDD. Tāpat norādāms, ka CSDD uzlādes tīklā darbojas tikai ātrās uzlādes stacijas, bet Latvenergo uzlādes tīklā pamatā ir parastās uzlādes stacijas un viena īpaši ātrās uzlādes stacija.

Tabula Nr. 3

**Uzlādes staciju kopējais skaits un to skaits pēc uzlādes ātruma**

		2019	2020	2021
Latvenergo	Kopējais uzlādes staciju skaits, no tām:	7	36	90
	Parastās	4	30	80
	Ātrās	3	6	10
	Īpaši ātrās	0	0	0
CSDD	Kopējais uzlādes staciju skaits, no tām:	72	112	141
	Parastās	0	0	0
	Ātrās	72	112	141
	Īpaši ātrās	0	0	0

Avots: Vienošanās dalībnieku sniegtie dati

*Šķēršļi ienākšanai tirgū*

- 60 Vairāki komersanti kā galveno šķēršli ienākšanai tirgū min konkurenci ar valsts īpašumā

esošiem komersantiem (Latvenergo un CSDD), kuri veido savus uzlādes tīklus.<sup>46</sup> Papildus tam tiek norādīts, ka CSDD elektroauto uzlādes tarifs, iespējams, neatbilst pakalpojuma pašizmaksai.<sup>47</sup> Kā problēma tiek minēts arī tas, ka AS “Sadales tīkls” ir Latvenergo meitasuzņēmums, kuram pieder arī nekustamie īpašumi, piemēram, transformatoru apakšstacijas, pie kuriem ir iespējams izvietot uzlādes risinājumus, kas ļauj strauji paplašināt darbību tirgū.<sup>48</sup> Tādējādi iepriekš minētie apstākļi, Vienošanās dalībnieku konkurentu ieskatā, kavē jaunu tirgus dalībnieku ienākšanu CPO tirgū.

- 61 Kā vēl viena barjera ienākšanai tirgū tiek minēta pieslēguma izveidošana sadales tīklam.<sup>49</sup> Viens tirgus dalībnieks norāda, ka pieslēguma izveide ir saistīta ar birokrātiskiem šķēršļiem.<sup>50</sup> Citi tirgus dalībnieki norāda, ka šķērslis ir mēneša maksa pieslēguma nodrošināšanai.<sup>51</sup>
- 62 Tiek norādīts, ka vertikāli integrēti uzņēmumi (CPO, kas ir arī elektroenerģijas tirgotāji, piemēram, Latvenergo) spēj nodrošināt izdevīgākus nosacījumus elektroenerģijas darījumiem, ja tiek izmantots šo tirgotāju uzlādes risinājums, tādējādi atturot citus tirgus dalībniekus no ienākšanas tirgū.<sup>52</sup>
- 63 Tirgus dalībnieki kā šķērslis min arī būvniecības atļauju iegūšanu, kas ir birokrātisks process.<sup>53</sup>
- 64 Papildus tam KP norāda, ka par šķērslī nākotnē, iespējams, varēs uzskatīt arī konkurenci par izdevīgākām vietām, kur iespējams izvietot elektroauto uzlādes stacijas. Par minēto liecina arī šī lēmuma 60. punktā norādītais attiecībā uz elektroauto uzlādes staciju izvietojumu pie AS “Sadales tīkls” piederošajiem nekustamajiem īpašumiem.

*Vienošanās dalībnieku, citu tirgus dalībnieku un potenciālo tirgus dalībnieku darbības plāni konkrētajā tirgū tuvāko piecu gadu laikā*

- 65 Latvenergo tuvāko piecu gadu laikā plāno (\*).<sup>54</sup>
- 66 Savukārt CSDD tuvāko piecu gadu laikā (\*).<sup>55</sup>
- 67 Tuvākajā laikā CPO tirgū darbību uzsākt vai būtiski paplašināt plāno vairāki esoši vai potenciāli tirgus dalībnieki. Piemēram, AS “Virši-A” šobrīd pārvalda vienu uzlādes staciju, taču plāno turpināt attīstīt savus uzlādes pakalpojumus. AS “Virši-A” (\*).<sup>56</sup>
- 68 SIA “Enefit” tuvāko piecu gadu laikā plāno uzsākt darbību CPO tirgū Latvijā, izbūvējot ap 500 uzlādes iekārtas, no kurām lielākā daļa būs parastās uzlādes stacijas, bet pārējās – ātrās vai īpaši ātrās uzlādes stacijas.<sup>57</sup>
- 69 Starptautiskais CPO IONITY GmbH filiāle Latvijā plāno (\*).<sup>58</sup>
- 70 SIA “Eleport” tuvāko piecu gadu laikā plāno būt lielākais CPO Latvijā un paredz investīcijas vairāku miljonu *euro* apmērā, piedāvājot galvenokārt ātrās un īpaši ātrās uzlādes stacijas.<sup>59</sup>
- 71 SIA “Fitsypro” tuvāko piecu gadu laikā paredz uzlādes tīkla attīstību saglabāt pakārtotu koplietošanas elektroauto skaita pieaugumam, kurus nodrošina SIA “Fitsypro”. Līdz ar to uzņēmuma uzlādes stacijas pamatā ir paredzētas koplietošanas pakalpojuma izmantotājiem. SIA “Fitsypro” tuvāko piecu gadu laikā plāno uzstādīt vidēji 10–12 parastās uzlādes stacijas

<sup>46</sup> Piemēram, IONITY GmbH 22.06.2022. vēstule.

<sup>47</sup> AS “Virši-A” 06.06.2022. vēstule Nr. A-7/2022-343.

<sup>48</sup> SIA “Eleport” 08.06.2022. vēstule.

<sup>49</sup> Turpat.

<sup>50</sup> IONITY GmbH 22.06.2022. vēstule.

<sup>51</sup> AS “Virši-A” 06.06.2022. vēstule Nr. A-7/2022-343, SIA “Troja” 30.05.2022. vēstule Nr. 410-16/22-027.

<sup>52</sup> SIA “Eleport” 08.06.2022. vēstule.

<sup>53</sup> IONITY GmbH 22.06.2022. vēstule, Ziņojums, 21. lpp.

<sup>54</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>55</sup> Turpat.

<sup>56</sup> AS “Virši-A” 06.06.2022. vēstule Nr. A-7/2022-343.

<sup>57</sup> SIA “Enefit” 11.07.2022. vēstule Nr. LE-JUH-5/175.

<sup>58</sup> IONITY GmbH 22.06.2022. vēstule.

<sup>59</sup> SIA “Eleport” 08.06.2022. vēstule.

katru gadu.<sup>60</sup>

- 72 Tāpat ir komersanti, kas paralēli pamatdarbībai piedāvā publiski pieejamu elektroauto uzlādi, piemēram, SIA “Troja” un SIA “Europark Latvia”. SIA “Troja” uzlādi primāri piedāvā saviem darbiniekiem un attīstīs uzlādes infrastruktūru, tā darbiniekiem iegādājoties elektroauto.<sup>61</sup>

### Secinājumi

- 73 Šobrīd Vienošanās dalībnieku kopējā tirgus daļa CPO tirgū ir ap (\*) [80-100]%, kas pirmšķietami liecina par tiem piemītošu nozīmīgu tirgus varu, tādējādi potenciālā Vienošanās konkurenci ierobežojošā ietekmi uz tirgu šobrīd varētu būt augsta. Vienlaikus KP, ievērojot tirgus kopējā apjoma attīstību pagātnē, secina, ka CPO tirgus šobrīd atrodas straujas izaugsmes stadijā un ir dinamisks. Tas, savukārt, nozīmē, ka, atbilstoši EK praksei, jāņem vērā arī iespējamie (nākotnes) tirgus apstākļi<sup>62</sup>.
- 74 Galvenie šķēršļi ienākšanai CPO tirgū pamatā saistās ar konkurenci ar Vienošanās dalībniekiem, kā arī pieslēgumu izveidi un maksu par pieslēgumu elektroenerģijas sadales tīklam. KP ieskatā, šobrīd pastāvošie šķēršļi ienākšanai tirgū nav uzskatāmi par būtiskiem jeb tie neveido augstu barjeru ienākšanai CPO tirgū, par ko liecina arī potenciālo tirgus dalībnieku ticama iespēja un vēlme ienākt CPO tirgū tuvākajos piecos gados.
- 75 Kopējās tirgus attīstības tendences, tostarp prognozes par elektroauto skaita pieaugumu<sup>63</sup>, liecina, ka tuvākajā laikā tirgus kļūs aizvien pievilcīgāks jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tajā. Precīzāk, tuvāko piecu gadu laikā ir paredzama jaunu tirgus dalībnieku ienākšana CPO tirgū, kas var potenciāli būtiski samazināt Vienošanās dalībnieku tirgus daļu, mazinot Vienošanās jebkādu potenciāli konkurenci ierobežojošo ietekmi CPO tirgū.

## 8. Elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā (jeb EMSP tirgus)

- 76 Ņemot vērā, ka EMSP tirgus apgrozījumu pamatā veido maksājumi par veiktajām uzlādēm (maksājumu apstrāde), veicot EMSP tirgus kopējā apjoma un tirgus daļu aprēķinu, kopējais konkrētā tirgus apjoms atbilst Tabulā Nr. 1 norādītajam, jo CPO tirgus apgrozījumu veido EMSP veiktie maksājumi CPO. CSDD nav šī tirgus dalībnieks, jo tās uzdevumā EMSP pakalpojumu sniedz Unifedpost.
- 77 Tabulā Nr. 4 ir apskatītas Vienošanās dalībnieku tirgus daļas EMSP tirgū. Ir novērojama Vienošanās dalībnieku kopējās tirgus daļas samazināšanās tendence (2019. gadā – (\*) [80-90]%, 2020. gadā – (\*) [80-90]%, 2021. gadā – (\*) [70-80]%), kas saistāma ar to, ka CSDD tīklā apmaksu par elektroauto uzlādes pakalpojumu ir iespējams veikt, izmantojot arī SIA “Mobilly” lietotni.

Tabula Nr. 4

### Vienošanās dalībnieku tirgus daļas pēc apgrozījuma (euro) un apjoma (uzlāžu skaits)

		2019	2020	2021
Latvenergo	Apgrozījums	(*)	(*)	(*)
	Uzlāžu skaits	(*)	(*)	(*)
	Tirgus daļa pēc apgrozījuma	(*) [5-10]%	(*) [30-40]%	(*) [30-40]%
Unifedpost (CSDD uzdevumā)	Apgrozījums	(*)	(*)	(*)
	Uzlāžu skaits	(*)	(*)	(*)
	Tirgus daļa pēc apgrozījuma	(*) [80-90]%	(*) [50-60]%	(*) [40-50]%

Avots: Vienošanās dalībnieku sniegtie dati

<sup>60</sup> SIA “Fitsypro” 06.06.2022. vēstule.

<sup>61</sup> SIA “Troja” 30.05.2022. vēstule Nr. 410-16/22-027.

<sup>62</sup> Skatīt šī lēmuma 53. punktu.

<sup>63</sup> Biedrības “Auto asociācija” 13.07.2022. vēstule. Skatīt arī šī lēmuma 128. atsaucē norādītos avotus.

- 78 Tabulā Nr. 5 ir apskatītas apmaksu daļas pēc norēķinu veidiem abos uzlādes tīklos. Tādā veidā uzskatāmi tiek parādīts iemesls Vienošanās dalībnieku kopējās tirgus daļas pakāpeniskam sarukumam, kas ir alternatīvu maksājumu veidu tirgus daļas pieaugums (SIA “Mobilly” 2020. gadā veidoja (\*) no apmaksām CSDD uzlādes tīklā, bet 2021. gadā veido (\*)).

Tabula Nr. 5

### Veiktās apmaksas pēc norēķinu veida Latvenergo un CSDD tīklos

		2019	2020	2021
Latvenergo	RFID kartes un lietotne	(*)	(*)	(*)
	Viesabonēšana	(*)	(*)	(*)
CSDD	RFID kartes un lietotne	(*)	(*)	(*)
	SIA “Mobilly”	(*)	(*)	(*)
	Viesabonēšana	(*)	(*)	(*)

Avots: Vienošanās dalībnieku sniegtie dati

#### *Šķēršļi ienākšanai tirgū*

- 79 Kā viens no šķēršļiem ienākšanai tirgū tiek minēts, ka konkurētspējīga pakalpojuma sniegšanai EMSP ir nepieciešama tieša tehniskā integrācija ar CPO, jo viesabonēšanas jeb *roaming* risinājums<sup>64</sup> ir dārgs gan programmatūras integrācijas, gan uzturēšanas ziņā. Vienlaikus norādīts, ka arī tiešā integrācija var būt dārga un sarežģīta, un to var kavēt atsevišķu CPO makslīgi veidoti šķēršļi.<sup>65</sup>
- 80 Dažu CPO vēlme attīstīt savas maksājumu platformas un risinājumus, kā arī tās integrēt ar citiem CPO arī var radīt šķērslis ienākšanai tirgū, kopā ar iepriekš minētajiem citiem CPO veidotajiem šķēršļiem radot konkurences priekšrocību CPO pašu izstrādātajiem maksājumu risinājumiem.<sup>66</sup>
- 81 Tāpat zināšanu un pieredzes (speciālistu) trūkums nozarē var kavēt jaunu EMSP ienākšanu tirgū.<sup>67</sup>
- 82 *Vienošanās dalībnieku, citu tirgus dalībnieku un potenciālo tirgus dalībnieku darbības plāni konkrētajā tirgū tuvāko piecu gadu laikā*
- 83 Tuvāko piecu gadu laikā tirgū plāno ienākt jauni EMSP, piemēram, SIA “Enefit” plāno ienākt tirgū, izstrādājot savu abonēšanas pakalpojumu.<sup>68</sup>
- 84 Tāpat esošie EMSP plāno attīstīt savus piedāvātos pakalpojumus. Latvenergo tuvāko piecu gadu laikā plāno (\*).<sup>69</sup>
- 85 SIA “Mobilly” tuvāko piecu gadu laikā plāno (\*).<sup>70</sup>
- 86 SIA “Smart Electric Technology” tuvāko piecu gadu laikā plāno pilnveidot savu EMSP sistēmu un pabeigt jaunas platformas izstrādāšanu, kura būs pieejama visās Baltijas valstīs bez maksas.<sup>71</sup>

<sup>64</sup> Viesabonēšanas risinājums pamatā tiek piedāvāts citu valstu EMSP.

<sup>65</sup> SIA “Mobilly” 06.06.2022. vēstule Nr. 2022/06/03-1.

<sup>66</sup> Turpat.

<sup>67</sup> SIA “Smart Electric Technology” 17.06.2022. vēstule.

<sup>68</sup> SIA “Enefit” 11.07.2022. vēstule Nr. LE-JUH-5/175.

<sup>69</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>70</sup> SIA “Mobilly” 06.06.2022. vēstule Nr. 2022/06/03-1.

<sup>71</sup> SIA “Smart Electric Technology” 17.06.2022. vēstule.

*Secinājumi*

- 87 Šobrīd Vienošanās dalībnieku kopējā EMSP tirgus daļa ir ap (\*) [70-80]%, kas pirmšķietami liecina par tiem piemītošu nozīmīgu tirgus varu arī šajā tirgū, tādējādi potenciālā Vienošanās konkurenci ierobežojošā ietekme uz EMSP tirgu šobrīd varētu būt augsta.
- 88 Ienākšanai EMSP tirgū, KP ieskatā, pastāv nenozīmīgi šķēršļi, kas, galvenokārt, saistās ar sadarbību ar CPO, proti, CPO var nebūt ieinteresēti sadarboties ar citiem EMSP. Vienlaikus norādāms, ka tas nekavē jauna EMSP ienākšanu tirgū, ja CPO, kas ienāk tirgū, ir vienlaikus arī EMSP. Papildus tam Vienošanās dalībnieki ir apliecinājuši interesi sadarboties arī ar citiem EMSP.<sup>72</sup> Tāpat SIA “Mobilly” (\*).<sup>73</sup> Lai gan atsevišķi CPO var nebūt ieinteresēti sadarbībai ar EMSP, piemēram, nodrošinot tiešo integrāciju, konkurences apstākļos tirgus dalībniekiem ir rīcības brīvība attiecībā uz to izvēlētajiem sadarbības partneriem. Tādējādi KP konstatē, ka nepastāv augstas barjeras ienākšanai EMSP tirgū.
- 89 KP secina, ka EMSP tirgus ir cieši saistīts ar CPO tirgu, līdz ar to tā attīstība ir saistāma ar CPO tirgus attīstību. Ņemot vērā jaunu tirgus dalībnieku paredzamo ienākšanu CPO tirgū, tuvāko piecu gadu laikā ir paredzama jaunu tirgus dalībnieku ienākšana arī EMSP tirgū. Ticama iespējamība un vēlme tirgū ienākt jauniem EMSP tirgus dalībniekiem, kas skatāma kontekstā ar CPO tirgus attīstību, liecina, ka tuvāko piecu gadu laikā konkurence EMSP tirgū ievērojami pieaugs. Tādējādi paredzama arī Vienošanās dalībnieku tirgus daļas un varas samazināšanās, līdz ar to arī samazinot Vienošanās jebkādu potenciāli konkurenci ierobežojošo ietekmi uz EMSP tirgu.

**VII VIENOŠANĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS**

- 90 Vienošanās ietekmes novērtējums veicams divos posmos. Vispirms novērtējams, vai nolīgumam ir konkurenci ierobežojošs mērķis vai faktiskas vai potenciālas konkurenci ierobežojošas sekas, tātad, vai pastāv KL 11. panta pirmajā daļā noteiktais vienošanās aizliegums. Otrajā posmā saskaņā ar KL 11. panta otro daļu, kas kļūst piemērojams tikai tad, kad ir konstatēts, ka vienošanās ierobežo konkurenci KL 11. panta pirmās daļas izpratnē, nosaka vienošanās radītās konkurences priekšrocības un novērtē, vai šīs priekšrocības atsver konkurenci ierobežojošās sekas.<sup>74</sup>

**9. Paredzamie konkurences ierobežojumi**

- 91 Ņemot vērā, ka uzlādes cenai neatkarīgi no izvēlēta abonēšanas pakalpojumu sniedzēja (EMSP) ir jāatbilst izvēlēta uzlādes punkta tarifiem, Vienošanās nosacījumi paredz Vienošanās dalībnieku savstarpēju informēšanu par uzlādes cenām (tarifiem) un to piemērošanas metodēm ne mazāk kā 15 dienas pirms izmaiņu stāšanās spēkā.<sup>75</sup> Minētos uzlādes tarifus un to piemērošanas metodes Vienošanās dalībniekiem ir ļauts mainīt ne biežāk kā reizi mēnesī.<sup>76</sup>
- 92 Iepriekšēja informēšana par tarifiem un to piemērošanas metodēm ir nepieciešama, jo katru reizi, kad viena puse veic to izmaiņas, otrai pusei ir jāveic vairākas manuālas darbības, lai galapatērētājiem sniegtais pakalpojums tiktu sniegts par konkrētajā brīdī atbilstošajām cenām un bez pārtraukuma.<sup>77</sup>
- 93 Minētās manuālās darbības Latvenergo pusē iekļauj (\*). Savukārt CSDD/Unifiedpost pusē šīs

<sup>72</sup> KP un Vienošanās dalībnieku pārstāvju 16.03.2022. tikšanās.

<sup>73</sup> SIA “Mobilly” 06.06.2022. vēstule Nr. 2022/06/03-1.

<sup>74</sup> Eiropas Komisijas Pamatnostādņu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta piemērojamību horizontālās sadarbības nolīgumiem (2011/C 11/01), 20. punkts.

<sup>75</sup> Vienošanās 4. pielikuma 5. punkts. Skatīt arī Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstuli.

<sup>76</sup> Vienošanās 4. pielikuma 6. punkts. Skatīt arī Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstuli.

<sup>77</sup> Ziņojums, 12. lpp.

- manuālās darbības iekļauj (\*).<sup>78</sup>
- 94 Papildus iepriekš minētajiem aspektiem ir nepieciešams sagatavot un novērtēt izmaiņu un funkcionalitātes tehnisko aprakstu, veikt programmatūras izstrādi, testēt un piegādāt šīs izmaiņas, ja to nav iespējams panākt ar esošo funkcionalitāti. Tāpat arī jāveic izmaiņas lietotājiem izsniegtajos rēķinos, lietošanas un citos noteikumos.<sup>79</sup>
- 95 Uzlādes tarifus un to piemērošanas metodes Vienošanās dalībniekiem ļauts mainīt ne biežāk kā reizi mēnesī, lai puses netiktu nesamērīgi noslogotas, veicot iepriekš aprakstītās darbības. Pārmērīgi bieža izmaiņu veikšana novestu pie papildu izmaksu rašanās, kas rezultātā varētu tikt pārnestas uz gala lietotājiem, tādējādi samazinot tiem radīto labumu.<sup>80</sup>
- 96 Vienlaikus Vienošanās dalībnieki norāda, ka šo konkurences ierobežojumu (informēšanu par cenām) mīkstina fakts, ka CSDD elektroauto uzlādes tīkla uzturēšana un darbības nodrošināšana ir valsts deleģēta funkcija, kuru CSDD īsteno, piemērojot Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumos Nr. 1000 “*Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis*” noteiktos tarifus. No tā izriet, ka, lai CSDD mainītu uzlādes tarifu, ir jāveic izmaiņas minētajos Ministru kabineta noteikumos, kas ir publiski un laiktietilpīgs process.<sup>81</sup>
- 97 Vienošanās dalībnieki norāda, ka uzlādes staciju tīklu un lietotņu savstarpēja testēšana neietekmēs konkurenci, jo abi EMSP (Latvenergo un Unifiedpost) izmanto vienu un to pašu sistēmu, tādējādi šajos procesos nebūs iespējams iegūt tādu informāciju vienai pusei par otru, kas tai jau nebūtu pieejama.<sup>82</sup>
- 98 Vienošanās ietvaros arī tiek paredzēta informācijas apmaiņa ar mērķi informēt gala patērētājus par veikto uzlādi attiecīgajā lietotnē, kuru patērētājs izmanto. Šāda informācijas apmaiņa notiek brīdī, kad gala patērētājs veic uzlādi. Papildus tam Vienošanās ietvaros ir paredzēts abpusējs paziņošanas pienākums reizi mēnesī nodrošināt atskaites par iepriekšējā mēnesī veiktajām uzlādēm. Atskaites paredzēts izmantot, lai novērstu dažādu kļūdu rezultātā radušās nesakritības un tādējādi būtu iespējams koriģēt izmaksas.<sup>83</sup>
- 99 Uz risku, kas rodas informācijas apmaiņas rezultātā, ir norādījis arī SIA “Mobilly”, secinot, ka Latvenergo rīcībā būs informācija par populārākajām un ienesīgākajām uzlādes stacijām, kas ļaus labāk saprast tirgu un izveidot stacijas pamatā augsta pieprasījuma vietās. Tāpat norādīts, ka arī CSDD varēs izmantot Latvenergo komercinformāciju un arī attiecīgi pielāgot savu komercdarbību. Tādējādi, SIA “Mobilly” ieskatā, šīs informācijas apmaiņa ļaus CSDD un Latvenergo iegūt nepamatotu priekšrocību.<sup>84</sup>
- 100 Attiecībā uz iepriekš minēto KP norāda, ka informācijas apmaiņa paredzēta vienīgi par otras puses klientiem sniegtajiem pakalpojumiem<sup>85</sup>, kas samazina informācijas apmaiņas apjomu līdz minimāli nepieciešamajam Vienošanās izpildei.<sup>86</sup> Vienlaikus KP piekrīt, ka minētais būtu uzskatāms par konkurenci ierobežojošu apstākli KL 11. panta pirmās daļas izpratnē.
- 101 Ņemot vērā iepriekš minēto, Vienošanās paredz nosacījumus, kas aizliegti saskaņā ar KL 11. panta pirmās daļas 1. punktu, atbilstoši kuram ir aizliegtas tādas vienošanās, kuru mērķis vai sekas ir konkurences kavēšana, ierobežošana vai deformēšana, tostarp vienošanās par tiešu vai netiešu cenu vai tarifu noteikšanu jebkādā veidā vai to veidošanās noteikumiem, kā arī par

<sup>78</sup> Ziņojums, 12. lpp.

<sup>79</sup> Turpat.

<sup>80</sup> Turpat.

<sup>81</sup> Turpat.

<sup>82</sup> Ziņojums, 13. lpp.

<sup>83</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. un 11.07.2022. vēstules. Skatīt arī Vienošanās 4.1. un 4.3. apakšpunktu, 6.2.3.2. apakšpunktu un 2. pielikumu.

<sup>84</sup> SIA “Mobilly” 19.04.2022. vēstule.

<sup>85</sup> Vienošanās 4.1. un 4.3. apakšpunkts, 6.2.3.2. apakšpunkts un 2. pielikums. Skatīt arī Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. un 11.07.2022. vēstules.

<sup>86</sup> Skatīt arī šī lēmuma 11.3. apakšnodaļā un 141. punktā norādīto.

tādas informācijas apmaiņu, kura attiecas uz cenām un realizācijas noteikumiem. Konkrētās Vienošanās ietvaros ir paredzēta informācijas apmaiņa, kas attiecas uz cenām un realizācijas noteikumiem.<sup>87</sup>

- 102 Papildus tam SIA “Mobilly”<sup>88</sup> ir norādījis uz Latvenergo ekonomiskajiem resursiem un tirgus varu elektroenerģijas sektora tirgus segmentos, kas, SIA “Mobilly” ieskatā, rada risku šo resursu pārceļšanai arī uz elektroauto uzlādes tirgu, piemēram, lai subsidētu nepamatoti zemas cenas vai veicot ekonomiski nepamatotas investīcijas ar mērķi izspiest citus tirgus dalībniekus. Norādīts arī, ka līdzīgi varētu rīkoties CSDD.
- 103 KP norāda, ka, veicot Lietas izpēti, netika gūts apstiprinājums iepriekšējā rindkopā minētajam riskam, ka Latvenergo (vai CSDD) tirgus vara varētu tikt pārceļta arī uz CPO vai EMSP tirgu.<sup>89</sup>

## 10. Individuāla novērtējuma nepieciešamība

- 104 Ņemot vērā, ka ir konstatēts konkurences ierobežojums KL 11. panta pirmās daļas izpratnē, jāpāriet pie nākamā novērtējuma soļa. Saskaņā ar KL 11. panta otro daļu tiek paredzēts atbrīvojums tādām vienošanās, kas nodrošina pietiekamas priekšrocības, lai atsvērtu ar konkurenci nesaderīgo ietekmi.
- 105 Lai atvieglotu nepieciešamību pēc katras vienošanās individuāla novērtējuma, 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 – Noteikumi Nr. 798) regulējumu jau nodefinētas atsevišķas tirgus dalībnieku horizontālās vienošanās, kas ir saderīgas ar KL 11. panta otro daļu un būtiski neietekmē konkurenci.
- 106 Jāatzīmē arī, ka Noteikumu Nr. 798 regulējums balstīts uz Regulas 1217/2010<sup>90</sup> un Regulas 1218/2010<sup>91</sup> regulējumu, kas līdzīgi kā Noteikumi Nr. 798 definē tādas horizontālo vienošanos kategorijas, attiecībā uz kurām Komisija uzskatījusi, ka tās parasti atbilst Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk arī – LESD) 101. panta 3. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.
- 107 Saskaņā ar Noteikumu Nr. 798 7. punktu vienošanās aizliegumam nepakļauj horizontālās sadarbības vienošanās par kopīgu preces iepirkumu, pārdošanu vai izplatīšanu. Vienlaikus atbilstoši Noteikumu Nr. 798 8. punktam minētā vienošanās ir atbrīvojama no KL 11. panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma tikai tad, ja tajās tieši vai netieši iesaistīto tirgus dalībnieku kopējā tirgus daļa nepārsniedz 15 % (ekvivalents nosacījums Eiropas Komisijas Pamatnostādņu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta piemērojamību horizontālās sadarbības nolīgumiem (turpmāk – Horizontālās pamatnostādnes) 240. un 241. punktam).
- 108 Savukārt, ja vienošanās iesaistīto tirgus dalībnieku tirgus daļa pārsniedz minēto sliekšni, ir veicams individuāls novērtējums, kur plānotā horizontālā sadarbības vienošanās ir atļaujama tikai tad, ja tā izpilda KL 11. panta otrajā daļā noteiktos kumulatīvos kritērijus.
- 109 Ņemot vērā, ka Vienošanās dalībnieku tirgus daļas ietekmētajos tirgos pārsniedz 15 % sliekšni (skatīt šī lēmuma Tabulas Nr. 2 un Nr. 4), lai Vienošanos atļautu, ir nepieciešams veikt individuālu Vienošanās novērtējumu atbilstoši KL 11. panta otrajai daļai.

<sup>87</sup> Uz minēto KL 11. panta pārkāpuma risku norādīts arī SIA “Mobilly” 19.04.2022. vēstulē.

<sup>88</sup> Turpat.

<sup>89</sup> Skatīt arī Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 51. panta pirmo daļu.

<sup>90</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 1217/2010 (14.12.2010.) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu dažām pētniecības un izstrādes nolīgumu kategorijām.

<sup>91</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 1218/2010 (14.12.2010.) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu dažām specializācijas nolīgumu kategorijām.



## 11. Vienošanās novērtējums saskaņā ar KL 11. panta otro daļu

### 11.1. Normatīvais regulējums

- 110 Horizontālās sadarbības nolīgumi var sniegt ievērojamus ekonomiskus ieguvumus, it īpaši, ja tie apvieno savstarpēji papildinošas darbības, prasmes vai aktīvus, bet, no otras puses, tie var radīt konkurences problēmas, ja puses vienojas par cenu vai izlaides noteikšanu, vai par tirgus sadali vai ja sadarbība ļauj saglabāt, iegūt vai palielināt tirgus varu un radīt negatīvas sekas tirgū. Līdz ar to ir nepieciešams izsvērt konkurenci ierobežojošo ietekmi saistībā ar iespējamajiem ieguvumiem.<sup>92</sup>
- 111 Ievērojot, ka Vienošanās paredz dažādus sadarbības posmus, proti, kopīgu pārdošanu, nodrošinot sadarbību, un informācijas apmaiņu par notikušajiem darījumiem, ir jānovērtē Vienošanās “smaguma centrs”, uz kuru primāri attieksies izvērtējums kontekstā ar Horizontālajām pamatnostādņēm.<sup>93</sup>
- 112 Lai smaguma centru noteiktu, īpaši svarīgi ir divi faktori: sadarbības sākuma punkts un dažādo apvienoto funkciju integrācijas pakāpe.<sup>94</sup> Ievērojot, ka Vienošanās pamatmērķis ir sadarbības nodrošināšana jeb kopīga pārdošana, bet informācijas apmaiņa ir tai pakārtots sadarbības posms, kā šīs Vienošanās smaguma centrs ir nosakāma sadarbība preču pārdošanā.
- 113 Komercializācijas nolīgumi attiecas uz sadarbību starp konkurentiem aizvietojošu preču pārdošanā, izplatīšanā un reklamēšanā.<sup>95</sup> Konkrētā Vienošanās ir uzskatāma par komercializācijas nolīgumu, jo tā primāri attiecas uz sadarbības nodrošināšanu, kas faktiski izpaužas kā sadarbība starp konkurentiem aizvietojošu preču (elektroauto uzlādes) pārdošanā.
- 114 Lai novērtētu pušu konkurences attiecības, primāri ir jādefinē konkrētie tirgi, uz kuriem tieši attiecas sadarbība. Ņemot vērā, ka komercializācijas nolīgumi vienā tirgū var ietekmēt arī pušu rīcību blakus esošā tirgū, kas ir cieši saistīts ar tirgu, uz kuru tieši attiecas sadarbība, jādefinē arī šāds tirgus.<sup>96</sup> Konkrētajā gadījumā tieši ietekmēts ir elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā (jeb EMSP tirgus), jo sadarbība attiecas uz pakalpojuma sniegšanu gala patērētājam. Savukārt, publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojuma un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā (jeb CPO tirgus) ir uzskatāms par vertikāli saistītu tirgu, kurš Vienošanās rezultātā arī var tikt ietekmēts, piemēram, informācijas apmaiņas par uzlādes datiem rezultātā.
- 115 KL 11. panta otrajā daļā un LESD 101. panta 3. punktā ietvertie kritēriji nosaka, ka vienošanās var tikt atzīta par tādu, kas attiecīgi nav pakļauta KL 11. panta pirmās daļas un LESD 101. panta 1. punkta pārkaipumam, ja konkrētā vienošanās:
- veicina preču ražošanas vai realizācijas uzlabošanu vai ekonomisko attīstību (efektivitātes ieguvumi);
  - patērētājiem jāsaņem pienācīga daļa no ieguvumiem (ieguvumi patērētājiem);
  - netiek uzlikti ierobežojumi, kas nav obligāti nepieciešami mērķu sasniegšanai (proporcionalitātes tests);
  - nedod iespēju likvidēt konkurenci attiecībā uz ievērojamu konkrēto produktu būtisku daļu (pilnīga konkurences likvidēšana).
- 116 Norādāms arī, ka pierādīšanas pienākums gulstas uz tirgus dalībnieku, proti, četru kritēriju izpilde ir jāvērtē vienīgi pie nosacījuma, ka tirgus dalībnieks ir iesniedzis iestādei pierādījumus

<sup>92</sup> Horizontālās pamatnostādnes, 2.–3. punkts.

<sup>93</sup> Turpat, 13. punkts.

<sup>94</sup> Turpat, 14. punkts.

<sup>95</sup> Turpat, 225. punkts.

<sup>96</sup> Turpat, 229. punkts.

attiecībā uz visu četru kritēriju izpildi.<sup>97</sup>

## 11.2. Efektivitātes ieguvumi

- 117 Par efektivitātes ieguvumu nav uzskatāms ikviens labums, ko vienošanās dalībnieki gūst no aizliegtās vienošanās, bet tiem jābūt objektīviem.<sup>98</sup> Attiecīgi subjektīvi biznesa ieguvumi no vienošanās noslēgšanas paši par sevi nenozīmē, ka izpildās efektivitātes ieguvumu kritērijs.<sup>99</sup> Turklāt efektivitātes ieguvumiem no vienošanās ir jākompensē negatīvā ietekme uz konkurenci, kas radusies vai radīsies konkrētās vienošanās rezultātā.<sup>100</sup>
- 118 Komercializācijas nolīgumi var radīt ievērojamu efektivitātes pieaugumu. Šis efektivitātes pieaugums nedrīkst būt ietaupījumi, ko rada izmaksu likvidēšana – pieaugumam ir jārodas ekonomisku darbību integrācijas rezultātā.<sup>101</sup> Turklāt efektivitātes ieguvumi ir jāpamato tā, lai varētu pārbaudīt norādīto uzlabojumu būtību, saikni starp nolīgumu un efektivitātes uzlabojumiem, katra norādītā uzlabojuma ticamību un svarīgumu, kā arī to, kā norādītais efektivitātes uzlabojums tiks sasniegts un kad tas notiks.<sup>102</sup>
- 119 Vienošanās dalībnieki norāda, ka objektīvais efektivitātes ieguvums, kādu nolīgums rada, ir sadarbības nodrošināšana starp Latvenergo un CSDD uzlādes tīkliem, uzlabojot elektroauto uzlādes infrastruktūras pieejamību. Vienošanās dalībnieku ieskatā, tādējādi tiek uzlabota arī kopējā elektroauto nozares attīstība, jo tiek mazināta infrastruktūras nepieejamība kā elektromobilitāti negatīvi ietekmējošs faktors.<sup>103</sup> Vienošanās dalībnieki norāda uz Eiropas Komisijas sagatavotajiem ieteikumiem<sup>104</sup>, kur kā viena no iespējām nodrošināt sadarbību ir minēta viena vai vairāku CPO un EMSP savstarpējas vienošanās noslēgšana. Vienošanās dalībnieki arī norāda, ka tikai gadījumā, ja Vienošanās tiek noslēgta, ir iespējams nodrošināt sadarbību starp Vienošanās dalībniekiem, jo vienas puses EMSP ir nepieciešams iegādāties pakalpojumu no otras puses CPO.<sup>105</sup> Turklāt Vienošanās dalībnieki arī norāda, ka ieguvumi tiks sasniegti uzreiz pēc Vienošanās noslēgšanas un attiecīgu tehnisko pasākumu ieviešanas.<sup>106</sup>
- 120 KP ieskatā, sadarbības nodrošināšana starp Latvenergo un CSDD elektroauto uzlādes tīkliem rada objektīvu efektivitātes ieguvumu, kas izpaužas kā iespēja patērētājam viena tirgus dalībnieka elektroauto uzlādes lietotnē iegādāties pakalpojumu no otra tirgus dalībnieka elektroauto uzlādes tīklā par pēdējā publiski noteikto cenu savā tīklā. Tādējādi jebkuram

<sup>97</sup> KL 11. panta 2.<sup>1</sup> daļa. Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (16.12.2002.) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82. pantā, 2. pants. Horizontālo pamatnostādņu 48. punkts. Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 41. punkts.

<sup>98</sup> EST 06.10.2009. spriedums C-501/06 P, *Glaxo Wellcome*, 92. punkts. Vispārējās tiesas 08.06.1995. spriedums T-9/93, *Schöller*, 142. punkts. EST 13.07.1966. spriedums Nr. 56 un 58/64, *Consten and Grundig v Commission*, 348. lapa (kopsavilkuma 13. punkts).

<sup>99</sup> Eiropas Komisijas Vadlīnijas Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08), 49. punkts.

<sup>100</sup> EST 06.10.2009. spriedums C-501/06 P, *Glaxo Wellcome*, 92. punkts. Vispārējās tiesas 15.07.1994. spriedums T-17/93, *Matra Hachette*, 135. punkts. Vispārējās tiesas 08.06.1995. spriedums T-7/93, *Langnese-Iglo*, 180. punkts. EST 13.07.1966. spriedums Nr. 56 un 58/64, *Consten and Grundig v Commission*, 348. lapa (kopsavilkuma 13. punkts).

<sup>101</sup> Horizontālās pamatnostādnes, 247. punkts.

<sup>102</sup> Eiropas Komisijas Vadlīnijas Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08), 51. punkts.

<sup>103</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>104</sup> Sustainable transport forum, Recommendations for public authorities on: procuring, awarding concessions, licences and/or granting support for electric recharging infrastructure for passenger cars and vans. Pieejams: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_en?filename=sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en?filename=sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf)

<sup>105</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>106</sup> Turpat.

patērētājam, kurš izmanto viena vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīklu, ir pieejams un tas var veikt uzlādes arī otra Vienošanās dalībnieka tīklā. Citiem vārdiem, patērētājiem, kuri izmanto tikai vienu no lietotnēm, bez jebkādu papildu darbību veikšanas ir uzreiz pieejams arī otra Vienošanās dalībnieka uzlādes staciju klāsts. Tas savukārt nozīmē, ka patērētājiem, plānojot savu ceļu un nepieciešamās elektroauto uzlādes, ir iespēja to darīt atbilstošāk savām vajadzībām un izvēlētajam maršrutam. Minētais elektroauto uzlādes pakalpojumu padara par vieglāk lietojamu un pieejamāku, kā arī kvalitatīvāku.

- 121 KP ieskatā, Vienošanās arī veicinās cenu konkurenci starp Vienošanās dalībniekiem, jo jebkurš vienas lietotnes lietotājs bez jebkādu citu papildu darbību veikšanas var iegādāties pakalpojumu arī no otra Vienošanās dalībnieka (piemēram, izdevīgākas cenas dēļ, elektroauto uzlādes stacijas izdevīgāka ģeogrāfiskā novietojuma dēļ, elektroauto uzlādes infrastruktūras noslodzes dēļ utt.). Turklāt Vienošanās arī neparedz nekādus papildu komisijas maksājumus par otra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīkla izmantošanu.
- 122 KP secina, ka konkrētie efektivitātes ieguvumi nav subjektīvi jeb tādi, kuriem faktiski nav saistības ar pašu Vienošanās saturu. KP arī piekrīt Vienošanās dalībniekiem, ka šādus efektivitātes ieguvumus nav iespējams sasniegt kādā citā veidā, izņemot tirgus dalībniekiem slēdzot vienošanos ar tādu vienošanās priekšmetu, par kādu to tiek plānots to slēgt konkrētajā gadījumā. Savukārt apstāklis, ka konkrētie efektivitātes ieguvumi tiks sasniegti uzreiz, nevaici Vienošanās potenciālo problemātiskumu no konkurences tiesību viedokļa.<sup>107</sup> Turklāt, KP ieskatā, ir ticami, ka šādā veidā varētu arī tikt mazināta elektroauto uzlādes infrastruktūras nepieejamība kā elektromobilitāti negatīvi ietekmējošs faktors.<sup>108</sup>

### 11.3. Proporcionalitātes tests

- 123 Pastāv arī pienākums pierādīt konkurences ierobežojuma obligāto nepieciešamību objektīvu ieguvumu sasniegšanai. Proti, apsverot obligāto nepieciešamību, ir jāskaidro: (a) vai nepastāv citi ekonomiski iespējami un konkurenci mazāk ierobežojoši veidi, kā panākt konkrēto efektivitātes ieguvumu, (b) vai konkrētā vienošanās ir nepieciešama un piemērota, lai sasniegtu konkrēto efektivitātes ieguvumu, tai skaitā vērtēt, kas notiktu, ja vienošanās nepastāvētu – vai šie efektivitātes ieguvumi samazinātos vai pilnībā izzustu.<sup>109</sup>
- 124 Šī kritērija kontekstā Vienošanās satur divus potenciālus konkurenci ierobežojošus noteikumus: 1) informācijas apmaiņu saistībā ar cenām<sup>110</sup> un 2) informācijas apmaiņu saistībā ar informāciju par katru veikto uzlādi (attiecībā uz uzlādēm, kur viena Vienošanās dalībnieka lietotnes lietotāji uzlādē savus elektroauto otra Vienošanās dalībnieka tīklā)<sup>111</sup>.
- 125 Saistībā ar informācijas apmaiņu par cenām Vienošanās dalībnieki norāda, ka tā ir nepieciešama, lai Vienošanās varētu tikt praktiski izpildīta. Proti, atbilstoši Vienošanās līguma projektam, Latvenergo klienti varēs veikt uzlādi CSDD uzlādes tīklā, izmantojot Latvenergo autentifikācijas līdzekļus (lietotni), bet maksājot Latvenergo par uzlādi cenu, kādu noteicis CSDD, un otrādi. 15 dienu iepriekšēja informēšana par cenas maiņu ir nepieciešama, jo Vienošanās dalībniekiem ir vajadzīgs laiks, lai ieviestu izmaiņas praktiski un neradītu pakalpojumu pārrāvumus. Savukārt ierobežojums to darīt ne biežāk kā reizi mēnesī saistāms ar papildu izmaksām, kas Vienošanās dalībniekiem varētu rasties, ja tas tiktu darīts biežāk, tādējādi arī sadārdzinot pakalpojumu patērētājam.<sup>112</sup>

<sup>107</sup> Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 58. punkts. Skat arī minēto vadlīniju 87.–88. punktu.

<sup>108</sup> Skatīt arī šī lēmuma 128. atsaucē ietvertos avotus.

<sup>109</sup> Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 73., 74., 78., 79. punkts.

<sup>110</sup> Vienošanās 4. pielikuma 5. un 6. punkts.

<sup>111</sup> Vienošanās 4.1., 4.3. un 6.2.3.2. apakšpunkti, 2. pielikums.

<sup>112</sup> Vienošanās dalībnieku 11.07.2022. vēstule.

- 126 Saistībā ar informācijas apmaiņu par katru veikto uzlādi Vienošanās dalībnieki norāda, ka tā ir nepieciešama, lai uzreiz pēc uzlādes veikšanas būtu iespējams informēt gala lietotāju par veikto uzlādi. Vienošanās ietvaros ir paredzēts arī abpusējs pienākums reizi mēnesī nodrošināt atskaites par iepriekšējā mēnesī veiktajām uzlādēm. Atskaites tiek izmantotas, lai novērstu dažādu kļūdu rezultātā radušās nesakrītības un tādējādi būtu iespējams koriģēt izmaksas. Abos gadījumos (pie katras uzlādes un atskaitēs) gan informācijas apmaiņas apjoms, gan detalizācijas pakāpe ir vienāda.<sup>113</sup>
- 127 Vienošanās dalībnieki apliecina, ka paredzamais informācijas apmaiņas apmērs ir uzskatāms par minimāli nepieciešamu Vienošanās izpildei (un secīgi – efektivitātes ieguvumu sasniegšanai). Turklāt, kā arī norāda Vienošanās dalībnieki, pie konkrētā tehniskā risinājuma nav iespējams apmainīties ar mazāku informācijas apmēru, lai nodrošinātu Vienošanās izpildi.<sup>114</sup>
- 128 KP ieskatā, kontekstā ar informācijas apmaiņu par cenām nav iespējams konstatēt citus konkurenci mazāk ierobežojošus veidus, kā panākt konkrētos efektivitātes ieguvumus, jo pašreizējie tehnoloģiskie risinājumi rada zināmu praktisku slogu cenu nomaiņai elektroauto uzlādes stacijās. Līdz ar to šobrīd viena Vienošanās dalībnieka pārmērīgi bieža cenu maiņa var otram radīt papildu izmaksas, kuru rezultātā Vienošanās dalībniekiem būtu nepieciešams sadārdzināt pakalpojumu patērētājiem. Tādējādi tas nepieļautu efektivitātes ieguvumu sasniegšanu līdzvērtīgā apjomā. No minētā izriet, ka, ja šāds konkurences ierobežojums Vienošanās nebūtu ietverts, tas varētu efektivitātes ieguvumu sasniegšanu ievērojami apgrūtināt (piemēram, Vienošanās dalībniekiem nebūtu iespējams nodrošināt komisijas maksu nepiemērošanu par uzlādi otra Vienošanās dalībnieka tīklā).
- 129 KP norāda, ka nav konstatējams, ka šādu ierobežojumu pastāvēšana varētu ievērojami apgrūtināt cenu konkurenci starp Vienošanās dalībniekiem pēc būtības, jo cenas par elektroauto uzlādes pakalpojumu tirgū šobrīd mainās ļoti reti. Piemēram, CSDD cena par elektroauto uzlādi nav mainījies kopš 05.07.2018., turklāt tā ir noteikta ārējā normatīvajā aktā<sup>115</sup>. Tādējādi šādi ierobežojumi arī nerada patiesas priekšrocības Vienošanās dalībniekiem kontekstā tieši ar otra Vienošanās dalībnieka informēšanu par pirmā Vienošanās dalībnieka cenas maiņu 15 dienu iepriekš, jo CSDD cenas maiņa būs zināma visiem tirgus dalībniekiem tā esamības ārējā normatīvajā aktā dēļ, savukārt Latvenergo cenas arī ir publiski pieejamas tā lietotnē.
- 130 KP ieskatā, Latvenergo un CSDD elektroauto uzlādes tīklu sadarbību bez informācijas apmaiņas par katru veikto uzlādi faktiski nav iespējams nodrošināt. Tam par iemeslu ir ar normatīvajiem aktiem Vienošanās dalībniekiem uzliktie pienākumi informēt patērētāju par pakalpojumu, kādu tas ir saņēmis, kā arī tā cenu.<sup>116</sup> Proti, nav iespējams vienam Vienošanās dalībniekam savā lietotnē informēt patērētāju par tā veikto uzlādi otra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīklā, ja šādus datus pēdējais jau uzlādes brīdī nenodod pirmajam. Līdz ar to šādas informācijas apmaiņas nepieciešamība faktiski ir priekšnoteikums, lai Vienošanās vispār varētu pastāvēt un tikt noslēgta. Savukārt pēc būtības atskaites par veiktajām uzlādēm ir tikai salīdzināšanas instruments, kas nepieciešams savstarpējam norēķinam un datu pareizības salīdzināšanai.<sup>117</sup> Tādējādi arī kontekstā ar Vienošanās ietvaros paredzētajām atskaitēm netiek īstenota apmaiņa ar citu informāciju, izņemot to, kas faktiski jau ir otra Vienošanās dalībnieka rīcībā. KP arī nekonstatē, ka būtu iespējams apmainīties ar mazāku informācijas apmēru nekā to, ar kuru paredzēts apmainīties Vienošanās ietvaros.

<sup>113</sup> Vienošanās dalībnieku 11.07.2022. vēstule.

<sup>114</sup> Turpat.

<sup>115</sup> Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumu Nr. 1000 "Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" publisko maksas pakalpojumu cenrādīs" 2. pielikuma II sadaļas 123. punkts.

<sup>116</sup> Šādas prasības nosaka Ministru kabineta 06.02.2018. noteikumu Nr. 78 "Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām" 9. punkts. Skatīt arī Patērētāju tiesību aizsardzības likuma 3. panta 3. punktu.

<sup>117</sup> Vienošanās 2. pielikums. Vienošanās dalībnieku 11.07.2022. vēstule.

#### 11.4. Ieguvumi patērētājiem

- 131 Patērētājam ir jāsaņem “pienācīga daļa” (*fair share*) no labumiem, ko vienošanās rezultātā iegūst tās dalībnieki, un šādiem labumiem jābūt lielākiem salīdzinājumā ar situāciju, ja vienošanās nepastāvētu. Tātad patērētājam ir jāiegūst vairāk vienošanās rezultātā nekā tad, ja vienošanās nepastāvētu. Jēdziens “pienācīga daļa” nozīmē, ka nodotajiem ieguvumiem ir patērētājiem vismaz jākompensē faktiskā vai potenciālā negatīvā ietekme, ko tiem radījis konstatētais konkurences ierobežojums. Ja patērētāji vienošanās dēļ ir sliktākā situācijā, šis kritērijs nav izpildīts. Tādējādi šī kritērija novērtējumam ir izmantojama “svara kausu” (*sliding scale*) metode. Proti, ja ierobežojošie nosacījumi ir būtiski un izmaksu ietaupījumi nelieli, tad ir maz ticams, ka šāda vienošanās nodrošinās pienācīgu ieguvumu daļu patērētājiem un attiecīgi šī kritērija izpildi. Savukārt tur, kur ierobežojošie nosacījumi ir nebūtiski, bet patērētāju ieguvumi – ievērojami, būs uzskatāms, ka ieguvumi patērētājiem pastāv.<sup>118</sup>
- 132 Vienošanās dalībnieki norāda, ka par patērētāju ieguvumiem, kas rodas Vienošanās rezultātā, ir uzskatāms plašāks uzlādes staciju klāsts un iespēja izmantot vienu autentifikācijas līdzekli bez papildu izmaksām, jo Vienošanās neparedz ieviest komisijas maksas. Tādējādi, Vienošanās dalībnieku ieskatā, gala patērētājiem tiek sniegts vienkāršāks, ērtāks un kvalitatīvāks pakalpojums.<sup>119</sup>
- 133 KP ieskatā, no Vienošanās satura izriet skaidri redzami ieguvumi patērētājiem. Proti, ja šāda vienošanās vispār netiktu slēgta, patērētājiem katra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīkla izmantošanai ir nepieciešams iegūt savu lietotni (slēgt līgumu ar patērētāju). Kā būtisks ieguvums patērētājiem, KP ieskatā, vērtējams tas, ka pakalpojums nekļūst patērētājiem dārgāks tikai tā iemesla dēļ, ka tas iegādājas pakalpojumu ar viena Vienošanās dalībnieka lietotni otra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīklā (citiem vārdiem, netiek paredzētas viesabonēšanas (*roaming*) maksas). Vēl viens patērētāju ieguvums, KP ieskatā, ir tas, ka patērētājiem ir pieejams elektroauto uzlādes staciju tīkls, līdz ar to tiem ir plašāka izvēle un iespējas plānot savu maršrutu (veicināta to mobilitāte), kā arī to darīt ir ērtāk praktiski, jo visas elektroauto uzlādes stacijas, visticamāk, būs redzamas konkrētajā lietotnē, nevis būs nepieciešams pārslēgties starp lietotnēm<sup>120</sup>.
- 134 Proti, Vienošanās nerada nekādus papildu izdevumus patērētājiem saistībā ar elektroauto uzlādi jebkurā no Vienošanās dalībnieku tīkliem. Tā vietā Vienošanās pēc būtības padara pakalpojumu vienkāršāku, ērtāku un kvalitatīvāku (kā arī to norāda Vienošanās dalībnieki). Turklāt Vienošanās rezultātā patērētājiem būs iespēja gūt labumu uzreiz.<sup>121</sup> Vēl jo vairāk, arī “svara kausu” (*sliding scale*) metodes ietvaros, KP ieskatā, konstatējams, ka konkrētajos apstākļos Vienošanās ietvertie ierobežojošie nosacījumi nav būtiski, bet patērētāju ieguvumi ir pietiekami ievērojami.<sup>122</sup>
- 135 Līdz ar to arī secināms, ka Vienošanās dēļ patērētāji neatrastos sliktākā situācijā salīdzinājumā ar tādu, ja šāda Vienošanās nepastāvētu.

#### 11.5. Pilnīgas konkurences nelikvidēšana

- 136 Pilnīgas konkurences nelikvidēšanas kontekstā tiek atpazīts, ka sāncensība starp uzņēmumiem ir kritiski svarīgs ekonomiskās izaugsmes dzinulis. Tādējādi tas, vai konkurence tiek likvidēta,

<sup>118</sup> Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 84., 85., 90., 91. punkts.

<sup>119</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>120</sup> KP, Latvenergo, CSDD un Unifiedpost pārstāvju 06.07.2022. tikšanās. Skatīt arī Vienošanās 6.2.3.2. apakšpunktu.

<sup>121</sup> Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 87.–89. punkts.

<sup>122</sup> Turpat, 102.–104. punkts.

ir atkarīgs, kādu konkurences spiediena samazinājumu konkrētā vienošanās sniedz konkrētajam tirgum. Jo mazāks konkurences spiediens pastāv konkrētajā tirgū vai jo būtiskāks ir paredzētais konkurences ierobežojums vienošanās ietvaros, jo mazāka ir iespēja, ka šis kritērijs tiek izpildīts. Turklāt šī kritērija analizē ir jāņem vērā gan šobrīd pastāvošā, gan arī potenciālā konkurence. Vēl jo vairāk, attiecībā uz pēdējo ir nepieciešams arī vērtēt, vai pastāv reāla iespējamība (*real possibility*), ka konkrētajos tirgos varētu ienākt jauns tirgus dalībnieks un tas to varētu darīt ievērojamā apmērā (*significant scale*).<sup>123</sup>

- 137 Vienošanās dalībnieki norāda, ka arī pēc Vienošanās noslēgšanas un tās spēkā stāšanās tie turpinās neatkarīgi un patstāvīgi noteikt cenas. Kā papildu pamatojums tiek minēts, ka CSDD piemērotās cenas ir noteiktas ar Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumiem Nr. 1000 “*Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis*”, līdz ar to jau šobrīd cenu konkurence starp Vienošanās dalībniekiem ir ierobežota. Tāpat tiek norādīts, ka atšķiras arī cenu noteikšanas metodika, proti, CSDD cenu nosaka kā maksu par uzlādes laiku (minūti), bet Latvenego – kā maksu par saņemto elektroenerģiju.<sup>124</sup>
- 138 KP ieskatā, nevar secināt, ka Vienošanās pilnībā likvidēs konkurenci. Proti, Vienošanās neparedz nekādus ierobežojumus otra Vienošanās dalībnieka cenas par elektroauto uzlādes pakalpojumu noteikšanai neatkarīgi un pēc saviem ieskatiem, kā arī tas neietver pēc būtības nekādus inovācijas vai piedāvāto pakalpojumu attīstības ierobežojumus. Savukārt nosacījums informēt par cenas maiņu ne mazāk kā 15 dienas pirms jauno publisko uzlādes tarifu stāšanās spēkā<sup>125</sup> un pienākums pusēm nemainīt publiskos uzlādes tarifus un piemērošanas metodes ne biežāk kā 1 reizi mēnesī<sup>126</sup> nedod būtisku konkurences samazinājumu, jo cenas elektroauto uzlādes pakalpojumam šobrīd mainās reti, turklāt tās ir publiski pieejamas.<sup>127</sup>
- 139 Kā izriet no šī lēmuma 60.–64. un 79.–81. punkta, ienākšanai konkrētajos tirgos pastāv zināmas barjeras. Tomēr neviena no tām, KP ieskatā, nav uzskatāma par nepārvaramu. Uz minēto arī pēc būtības norāda šī lēmuma 7. un 8. nodaļā identificētais. Proti, konkrētajos tirgos tuvākajā laikā plāno ienākt jauni nozīmīgi un starptautiski tirgus dalībnieki, piemēram, SIA “Eleport” un SIA “Enefit”, kā arī tāds degvielas uzpildes staciju tīkls kā AS “Virši-A”. Turklāt ar augstu varbūtību sagaidāms, ka konkrētajos tirgos ienākt vēlēsies arī citi degvielas uzpildes staciju tīkli, ņemot vērā tiem jau pieejamo infrastruktūru un globālās tendences aizstāt iekšdedzes dzinēju automašīnas ar elektroauto, kā arī elektroauto augošo pievilcību patērētāju acīs.<sup>128</sup> Līdz

<sup>123</sup> Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 105., 107., 108. 115. punkts.

<sup>124</sup> Vienošanās dalībnieku 15.06.2022. vēstule.

<sup>125</sup> Vienošanās 4. pielikuma 5. punkts.

<sup>126</sup> Vienošanās 4. pielikuma 6. punkts.

<sup>127</sup> Skatīt arī šī lēmuma 129. punktu.

<sup>128</sup> Eiropas Komisijas paziņojums (11.12.2019.), Eiropas zaļais kurss. 2.1.3. apakšnodaļa. Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>. Eiropas Revīzijas palāta. Īpašais ziņojums, Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra: vairāk uzlādes staciju, bet infrastruktūras nevienmērīga ieviešana apgrūtina ceļošanu pa Eiropas Savienību. Kopsavilkums. Pieejams: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21\\_05/SR\\_Electrical\\_charging\\_infrastructure\\_LV.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_LV.pdf).

*Sustainable Transport Forum, Recommendations for public authorities for procuring, awarding concessions, licences and/or granting support for electric recharging infrastructure for passenger cars and vans* (December 2020, see, for example, Chapter 5). Pieejams: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_en?filename=sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en?filename=sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf).

priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (piemēram, paskaidrojuma raksta 1.1. apakšpunkts).

Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>. Ministru kabinets. VARAM Informatīvais ziņojuma “Par atbalstu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” 1. un 2. sadaļa (izskatīts 17.08.2021.). Pieejams: <https://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40503403>. *European Commission, The e-vehicle market in Europe is slowly gaining momentum*. Pieejams: <https://joint-research-centre.ec.europa.eu/jrc->

ar to, KP ieskatā, pastāv reāla iespējamība, ka jauni tirgus dalībnieki konkrētajos tirgos ienāks un tas tiks darīts ievērojamā apjomā.

- 140 Minēto pēc būtības apliecina arī Vienošanās dalībnieku, kā arī SIA “Mobilly” tirgus daļu dinamika no 2019. līdz 2021. gadam. Proti, gan Latvenergo tirgus daļa CPO tirgū un EMSP tirgū, gan SIA “Mobilly” tirgus daļa EMSP tirgū ir ļoti īsā laikā kļuvusi ievērojami lielāka salīdzinājumā ar situāciju 2019. gadā, kad CSDD CPO tirgū un Unifiedpost – attiecīgi EMSP tirgū (CSDD uzdevumā) – bija viennozīmīgi lielākās tirgus daļas.<sup>129</sup> Līdz ar to, neskatoties uz ievērojamo kopējo Vienošanās dalībnieku tirgus daļu, kontekstā ar to, ka konkrētie tirgi ir agrīnā to attīstības stadijā, KP ieskatā, sagaidāms, ka jebkurš tirgus dalībnieks ievērojamā apjomā ienākot konkrētajos tirgos, visticamāk, varētu pietiekami īsā laikā iegūt ievērojamu tirgus daļu.<sup>130</sup>
- 141 Papildus Vienošanās ietvaros arī nenotiek informācijas apmaiņa par visiem datiem, kas saistīti ar elektroauto uzlādēm. Proti, Vienošanās dalībnieki apmainās tikai ar tādiem datiem par tādām uzlādēm, kas veiktas ar viena Vienošanās dalībnieka lietotni attiecīgi otra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes tīklā. Precīzāk, nevienam no Vienošanās dalībniekiem Vienošanās ietvaros nav iespējams saņemt informāciju par otra dalībnieka elektroauto uzlādes tīklā vai konkrētajā stacijā veikto kopējo elektroauto uzlāžu skaitu. Vienlaikus minētais rada iespēju katram no Vienošanās dalībniekiem apkopot datus par to, kurās otra Vienošanās dalībnieka elektroauto uzlādes stacijās tā klienti veic uzlādes ar pirmā Vienošanās dalībnieka lietotni. Tomēr šāda informācijas apmaiņa nevar tikt uzskatīta par pietiekami būtisku, lai likvidētu konkurenci, jo tā nedod ievērojamas priekšrocības attiecībā pret citiem tirgus dalībniekiem.<sup>131</sup> Turklāt, kā jau secināts arī iepriekš, šāda informācijas apmaiņa pēc būtības ir obligāti nepieciešama.<sup>132</sup>

## 11.6. Secinājums par KL 11. panta otrās daļas izpildi

- 142 KP konstatē, ka AS “Latvenergo”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “Unifiedpost” paziņotā Vienošanās kopumā veicinās preču realizācijas uzlabošanu, radot labumu patērētājiem, neuzliek attiecīgajiem tirgus dalībniekiem ierobežojumus, kuri nav nepieciešami minēto mērķu sasniegšanai, kā arī nedod iespēju likvidēt konkurenci ievērojamā tirgus daļā. Tādējādi konkrētā paziņotā vienošanās ir atļaujama un atbilst KL 11. panta otrajā daļā noteiktajiem kritērijiem.

## 12. Nepieciešamība veikt regulāru Vienošanās novērtējumu atbilstoši KL 11. panta otrajai daļai

- 143 Saskaņā ar Vienošanās 10.1. apakšpunktu, pusēm savstarpēji vienojoties, Līguma termiņš var tikt pagarināts par konkrētu laiku, bet ne ilgāk kā līdz (\*) [01.01.2027.-31.12.2027] (turpmāk – maksimālais termiņš). Saistībā ar šo KP konstatē, ka šobrīd pastāv vismaz šādi apstākļi, kas var ietekmēt paziņotās Vienošanās atbilstību KL 11. panta otrajā daļā ietvertajiem kritērijiem tās maksimālā termiņa ietvaros.
- 144 Pirmkārt, saskaņā ar Ziņojumā norādīto un papildus sniegto informāciju Latvenergo un CSDD

[news/e-vehicle-market-europe-slowly-gaining-momentum-2018-11-28\\_en](#). Skatīt arī Horizontālo pamatnostādņu 114. punktu, 115. punkta vii apakšpunktu.

<sup>129</sup> Skatīt šī lēmuma Tabulu Nr. 2, Nr. 4 un Nr. 5.

<sup>130</sup> Skatīt arī Eiropas Komisijas Vadlīniju Līguma 81. panta trešās daļas (LESD 101. panta trešās daļas) piemērošanai (2004/C 101/08) 115. punkta viii apakšpunktu.

<sup>131</sup> Vēl jo vairāk šāda informācija var būt arī neprecīza, jo, visticamāk, ne vienmēr visi viena Vienošanās dalībnieka klienti veiks elektroauto uzlādes otra tīklā ar pirmā dalībnieka lietotni. Minētais secinājums arī izdarīts kontekstā ar šī lēmuma 65. un 66. punktā norādīto.

<sup>132</sup> Skatīt šī lēmuma 128.–130. punktu.

kopējā tirgus daļa CPO tirgū 2019., 2020. un 2021. gadā ir bijusi aptuveni (\*) [80-100]%, un Latvenergo un Unifiedpost kopējā tirgus daļa EMSP tirgū 2019., 2020. un 2021. gadā ir bijusi (\*) [70-80]%.<sup>133</sup> Tādējādi, arī ņemot vērā katra uzņēmuma attiecīgās tirgus daļas, minētais liecina, ka Vienošanās dalībnieki ir šobrīd lielākie tirgus dalībnieki šajos tirgos. Savukārt tur, kur vienošanās slēdz šādi uzņēmumi, rodas zināms konkurences likvidēšanas risks.<sup>134</sup> Neskatoties uz KP iegūto informāciju un secināto (it sevišķi, ka konkrētajos tirgos plāno ienākt jauni tirgus dalībnieki, ka neeksistē arī būtiskas un nepārvaramas barjeras jaunu konkurentu ienākšanai konkrētajos tirgos un ka tirgus daļas izmaiņas ir dinamiskas),<sup>135</sup> Vienošanās dalībnieku kopējās tirgus daļas ir augstas un abi konkrētie tirgi ir agrīnā to attīstības stadijā. Tādējādi, lai gan, KP ieskatā, šobrīd nekas neliecina par to, ka konkurencei radītie ierobežojumi pārsniegs Vienošanās rezultātā iegūtos efektivitātes ieguvumus, ir praktiski neiespējami precīzi paredzēt, kā identificētie konkrētie tirgi attīstīsies un izrietoši kāda varētu būt šādas vienošanās patiesā ietekme uz konkrētajiem tirgiem ilgtermiņā. Līdz ar to, KP ieskatā, ir nepieciešams sekot līdzi tirgus attīstības dinamikai, tostarp, vai ir novērojama jaunu konkurentu ienākšana CPO un EMSP tirgos.

- 145 Otrkārt, vajadzība veikt regulāru Vienošanās atbilstības novērtējumu KL 11. panta otrās daļas kritērijiem izriet arī no Vienošanās noteikumiem, kas paredz otras puses informēšanu ne mazāk kā 15 dienas pirms jauno publisko uzlādes tarifu stāšanās spēkā<sup>136</sup> un pienākuma pusēm nemainīt publiskos uzlādes tarifus un piemērošanas metodes ne biežāk kā 1 reizi mēnesī<sup>137</sup>. Ņemot vērā, ka gan publisko elektroauto uzlādes staciju izvietojuma un darbības nodrošināšanas tirgus Latvijas teritorijā, gan elektroauto uzlādes abonēšanas pakalpojumu tirgus Latvijas teritorijā ir to attīstības agrīnā stadijā, visticamāk, ar to darbību saistītās tehnoloģijas turpinās strauji attīstīties.<sup>138</sup> Minētais, savukārt, nozīmē, ka Vienošanās maksimālā termiņa laikā, visticamāk, tiks radīti un būs pieejami tādi risinājumi, kur tarifa nomaiņai nebūs nepieciešams, ka par to tiek paziņots 15 dienas iepriekš un tarifu izmaiņas veiktu ne biežāk kā 1 reizi mēnesī. Proti, Vienošanās 4. pielikuma 5.–6. punktā ietvertie noteikumi vairs nebūtu obligāti nepieciešami (proporcionalitātes tests), tādējādi neizpildot vienu no KL 11. panta otrās daļas kritērijiem.
- 146 Treškārt, tirgiem kļūstot dinamiskākiem cenu par elektroauto uzlādes pakalpojumiem ziņā, paredzams, ka šādi ierobežojumi varētu apgrūtināt un kavēt Latvenergo un CSDD spēju konkurēt ar citiem tirgus dalībniekiem. Kā jau minēts, abi identificētie konkrētie tirgi šobrīd ir to attīstības agrīnā stadijā un tie strauji attīstās, līdz ar to ir grūti precīzi prognozēt to attīstības trajektoriju. Bet nevar noliegt, ka elektroauto uzlādes pakalpojuma cenas to svārstīguma ziņā varētu kļūt pielīdzināmas iekšdedzes dzinēju automašīnu degvielas cenu svārstīgumam degvielas uzpildes stacijās, kur minētās cenas var mainīties pat vairākas reizes dienā. Līdz ar to, KP ieskatā, visticamāk, sagaidāms, ka Vienošanās maksimālā termiņa laikā šajā lēmumā identificētie konkrētie tirgi var attīstīties līdz šādai vai līdzvērtīgai dinamikai.
- 147 Tādējādi iespējams, ka Vienošanās nespēs izpildīt KL 11. panta otrajā daļā noteiktos kritērijus Vienošanās maksimālā termiņa ietvaros. Vienlaikus, KP ieskatā, ņemot vērā CPO un EMSP tirgu attīstības stadiju, nav iespējams paredzēt konkrētu termiņu, kad minētā KL 11. panta otrās daļas kritēriju neizpilde varētu iestāties.
- 148 Līdz ar to, ņemot vērā minētos apstākļus un apsvērumus, KP aicina Vienošanās dalībniekus veikt konkrētās Vienošanās individuālu pašnovērtējumu (ievērojot šajā lēmumā izmantoto novērtējuma ietvaru un izvērtējot identificētos riskus) pēc gada no šī lēmuma spēkā stāšanās

<sup>133</sup> Šī lēmuma Tabula Nr. 2 un Nr. 4.

<sup>134</sup> Horizontālo pamatnostādņu 240., 250., 251. punkts.

<sup>135</sup> Skatīt šī lēmuma 7. un 8. nodaļā ietverto un 139.–139. punktu.

<sup>136</sup> Vienošanās 4. pielikuma 5. punkts.

<sup>137</sup> Vienošanās 4. pielikuma 6. punkts.

<sup>138</sup> Par to pēc būtības liecina arī šī lēmuma 128. atsaucē norādītie avoti.



dienas un pēc tam atbilstoši faktisko (piemēram, tirgus apstākļi) un tiesisko (piemēram, normatīvais regulējums Eiropas Savienības līmenī) apstākļu būtiskām izmaiņām, vērtējot visus KL 11. panta otrajā daļā ietvertos kritērijus, bet it sevišķi, apsverot to, vai Vienošanās ietvaros joprojām tiek izpildīts obligātās nepieciešamības kritērijs (proporcionalitātes tests).

Ņemot vērā minēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 6. punktu un 11. panta pirmo, otro un trešo daļu, Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr. 799 "*Kārtība, kādā iesniedz un izskata ziņojumu par tirgus dalībnieku vienošanos*" 11. punktu, Konkurences padome

### **nolēma**

atļaut AS "Latvenergo", VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" un AS "Unifiedpost" paziņoto Vienošanos.

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

(\*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētāja p.i.

J. Račko

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU