



Konkurences padome

**LĒMUMA PUBLISKOJAMĀ
VERSIJA**

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. 15

(Prot. Nr. 39, 6. §)

2024. gada 4. jūlijā

Par tirgus dalībnieku apvienošanos

lietā Nr. *KL/2.2-4.1/24/10*

“Par Sabiedrības ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV” un “Gulfstream Oil” SIA apvienošanos”

SATURS

IEVADS	2
I APVIENOŠANĀS DALĪBNIKI.....	2
Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV”	2
“Gulfstream Oil” SIA	2
II APVIENOŠANĀS VEIDS.....	3
III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ.....	3
IV KONKRĒTIE TIRGI UN APVIENOŠANĀS REZULTĀTĀ IETEKMĒTIE TIRGI	3
V APVIENOŠANĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS.....	6
Vispārīgie apsvērumi	6
1. Aviācijas degvielas (JET A-1) tirgus tirdzniecības un uzpildes “tieši lidmašīnā” segmentā Rīgas lidostā.....	7
1.1. Situācija tirgū kopumā	7
1.2. Nekoordinētās ietekmes izvērtējums.....	8
1.3. Koordinētās ietekmes izvērtējums	12
1.4. BGS LV konkurētspējas samazināšanās	13
Gala secinājumi	15

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU.

IEVADS

- 1 Konkurences padomē (turpmāk – KP) 05.04.2024. saņemts Sabiedrības ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV” apvienošanās ziņojums, kā arī 08.05.2024. papildu informācija (turpmāk – Ziņojums) par izšķirošās ietekmes iegūšanu pār “Gulfstream Oil” SIA (turpmāk – Apvienošanās). Atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumu Nr. 800 “Kārtība, kādā iesniedz un izskata pilno un saīsināto ziņojumu par tirgus dalībnieku apvienošanos” (turpmāk – Noteikumi Nr. 800) 4. punktam par pilna Ziņojuma iesniegšanas dienu ir uzskatāms 08.05.2024.
- 2 Apvienošanās dalībnieku kopējais neto apgrozījums Latvijas teritorijā pārsniedz Konkurences likuma (turpmāk – KL) 15. panta otrajā daļā noteikto sliekšni 30 000 000 *euro*, kā arī vairāk nekā diviem no apvienošanās dalībniekiem apgrozījums nav bijis mazāks par 1 500 000 *euro* katram. Līdz ar to konkrētā apvienošanās ir paziņojama KP.

I APVIENOŠANĀS DALĪBNIKI

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV”

- 3 Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV” (turpmāk – BGS LV) ir Latvijas republikā reģistrēta sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 40103619641, juridiskā adrese Gramzdas iela 90, Rīga, LV-1029.
- 4 BGS LV darbība ir saistīta ar JET A-1 aviācijas degvielas tirdzniecību un uzpildi starptautiskās lidostas “Rīga” (turpmāk – Rīgas lidosta) teritorijā.
- 5 51.00002 % BBS LV pamatkapitāla daļu pieder UAB “BALTIC GROUND SERVICES”, kas ir Lietuvā reģistrēta sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 300136658, juridiskā adrese Dariaus ir Girėno g. 21A, LT-02188 Vilnius. Uzņēmums ir starptautisks lidmašīnu apkalpošanas uz zemes, gaisa kuģu degvielas uzpildes, šķidrās ADR loģistikas, dzelzceļa kravu pārvadājumu un apmācību pakalpojumu, kā arī IT risinājumu sniedzējs. 48.99998 % BGS LV pamatkapitāla daļu pieder GINGERBREAD MANAGEMENT LIMITED, kas ir Kiprā reģistrēta sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. HE 289929, juridiskā adrese Grigori Afxentiou kai Marathona, Gnaftis House, Floor 1, Flat/Office 102, Mesa Geitonia, 4003, Limasola, Kipra. Uzņēmums ir holdinga kompānija.
- 6 BGS LV kā patiesie labuma guvēji norādītas divas fiziskas personas (*).

“Gulfstream Oil” SIA

- 7 “Gulfstream Oil” SIA (turpmāk – Gulfstream Oil) ir Latvijā reģistrēta sabiedrība ar reģistrācijas Nr. 50003146871, juridiskā adrese Lidosta “Rīga”, Mārupes pag., Mārupes nov., LV-1053.
- 8 Gulfstream Oil saimnieciskā darbība ir saistīta ar JET A-1 aviācijas degvielas tirdzniecību un uzpildi Rīgas lidostas teritorijā. Kā norādīts Ziņojumā, BGS LV plāno saglabāt aviācijas degvielas vairumtirdzniecības biznesu. Uzreiz pēc Apvienošanās BGS LV kļūs par holdinga kompāniju, kurai piederēs Gulfstream Oil, bet pēc Apvienošanās BGS LV un Gulfstream Oil uzsāks reorganizācijas procesu, kura ietvaros Gulfstream Oil pievienosies BGS LV, un komercdarbība turpināsies ar BGS LV nosaukumu.
- 9 100 % Gulfstream Oil pamatkapitāla daļu pieder “CH INVEST” SIA (turpmāk – CH INVEST), kas ir Latvijā reģistrēta sabiedrība ar vienoto reģistrācijas Nr. 40203208369, juridiskā adrese Dunties iela 28-117, Rīga, LV-1005. Sabiedrības galvenais darbības veids ir holdinkompāniju darbība un finanšu noma.
- 10 Gulfstream Oil kā patiesais labuma guvējs norādīta fiziska persona (*).

II APVIENOŠANĀS VEIDS

- 11 25.01.2024. BGS LV un CH INVEST noslēdza Daļu pirkuma līgumu par Gulfstream Oil pamatkapitāla daļu pirkšanu un nodošanu (turpmāk – Pirkuma līgums). Pirkuma līguma rezultātā BGS LV iegūst 100 % Gulfstream Oil pamatkapitāla daļu un balsstiesību jeb iegūs tiešu izšķirošu ietekmi pār Gulfstream Oil.
- 12 Atbilstoši KL 15. panta pirmās daļas 3. punkta noteikumiem tirgus dalībnieku apvienošanās ir tāds stāvoklis, kad viens tirgus dalībnieks iegūst tiešu vai netiešu izšķirošu ietekmi pār citu tirgus dalībnieku. Ņemot vērā minēto, paziņotā apvienošanās ir uzskatāma par apvienošanos KL 15. panta pirmās daļas 3. punkta izpratnē, kad viens tirgus dalībnieks iegūst tiešu vai netiešu izšķirošu ietekmi pār citu tirgus dalībnieku.
- 13 Ņemot vērā iepriekš minēto, paziņotā apvienošanās atbilst KL 15. panta pirmās daļas 3. punktā norādītajam veidam – vienam tirgus dalībniekam iegūstot izšķirošu ietekmi pār citu tirgus dalībnieku. Līdz ar to Apvienošanās rezultātā BGS LV iegūs 100 % Gulfstream Oil pamatkapitāla daļas un tiešu izšķirošu ietekmi.

III ADMINISTRATĪVAIS PROCESS IESTĀDĒ

- 14 KP 05.04.2024. saņemts BGS LV ziņojums par tirgus dalībnieku apvienošanos, BGS LV iegūstot izšķirošu ietekmi pār Gulfstream Oil. Ziņojums neatbilda Noteikumu Nr. 800 prasībām, par ko KP informēja BGS LV, norādot uz nepilnībām Ziņojumā. KP papildu informāciju saņēma 08.05.2024. Tādējādi atbilstoši Noteikumu Nr. 800 4. punktam Ziņojuma saņemšanas diena KP ir 08.05.2024. un 08.05.2024. tika uzsākta apvienošanās lietas Nr. KL/2.2-4.1/24/10 “Par Sabiedrības ar ierobežotu atbildību “BALTIC GROUND SERVICES LV” un “Gulfstream Oil” SIA apvienošanos” (turpmāk – Lieta) izpēti.
- 15 KP, pamatojoties uz KL 16. panta pirmo daļu, 10.06.2024. pieņēma lēmumu uzsākt papildu izpēti Lietā.

IV KONKRĒTIE TIRGI UN APVIENOŠANĀS REZULTĀTĀ IETEKMĒTIE TIRGI

- 16 Saskaņā ar KL 1. panta 4. punktu “konkrētais tirgus – konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu”. KL 1. panta 5. punkts nosaka, ka “konkrētās preces tirgus – 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”. Savukārt KL 1. panta 3. punkts nosaka, ka “konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir ģeogrāfiska teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem”.
- 17 Atbilstoši Noteikumu Nr. 800 2. punktam apvienošanās rezultātā ietekmētais tirgus ir: (1) konkrētais tirgus, kurā darbojas apvienošanā iesaistītie tirgus dalībnieki; (2) ar konkrēto tirgu, kurā darbojas viens no apvienošanā iesaistītiem tirgus dalībniekiem, vertikāli saistīts tirgus, kurā darbojas cits apvienošanā iesaistīts tirgus dalībnieks.
- 18 Atbilstoši Apvienošanās dalībnieku sniegtajai un izpētē iegūtajai informācijai Apvienošanās dalībnieku darbība pārklājas aviācijas degvielas (JET A-1) tirgū tirdzniecības un uzpildes “tieši lidmašīnā” segmentā Rīga lidostas teritorijā.

1. Aviācijas degvielas (JET A-1) tirdzniecības un uzpildes tirgus Rīgas lidostā

Konkrētās preces tirgus

- 19 Uzņēmumi ir pakļauti trīs galvenajiem konkurences ierobežojumu avotiem: pieprasījuma

aizstājamībai, piedāvājuma aizstājamībai un iespējamai konkurencei. Vienlaikus tieši pieprasījuma aizstājamība visātrāk un visefektīvāk disciplinē attiecīgās preces vai pakalpojuma piegādātājus, it īpaši attiecībā uz cenu noteikšanu.¹ Lietas izpētes laikā analizēti abi minētie faktori.

- 20 Ziņojumā ir sniegta informācija par Apvienošanās dalībnieku darbību Latvijas teritorijā. BGS LV klientiem piedāvā šādus pakalpojumus:
- Degvielas uzpilde “tieši lidmašīnā” segmentā;
 - JET A-1 degvielas piegāde.
- 21 Gulfstream Oil klientiem piedāvā šādus pakalpojumus:
- Degvielas uzpilde “tieši lidmašīnā” segmentā;
 - JET A-1 degvielas piegāde.
- 22 Ziņojumā ir norādīts, ka gan BGS LV, gan Gulfstream Oil kā pakalpojuma sniedzēji klientiem piedāvā aviācijas degvielas JET A-1 piegādi un uzpildi “tieši lidmašīnā” Rīgas lidostā (turpmāk – Pakalpojums). Aviācijas degvielas (JET A-1) tirgū tirdzniecības un uzpildes “tieši lidmašīnā” segmentā Rīgas lidostā darbojas vien neliels skaits tirgus dalībnieku ar minimāli atšķirīgu specializācijas pakāpi. Atbilstoši klientu vajadzībām Apvienošanās dalībnieki aviācijas degvielu iepērk no trešās puses ražotāja, kas nodarbojas ar naftas pārstrādi un vairumtirdzniecību. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai sniegtu Pakalpojumu, nepieciešama infrastruktūra gan aviācijas degvielas uzglabāšanai (virszemes vai pazemes tvertnes), gan uzpildei (uzpildes automašīnas vai hidranti).
- 23 Apvienošanās dalībnieku ieskatā, kā konkrētās preces tirgus būtu definējams aviācijas degvielas (JET A-1) tirdzniecības un uzpildes tirgus. BGS LV tajā pašā laikā norādīja, ka iespējams tirgu segmentēt smalkākās grupās pēc pakalpojumu nodrošināšanas veida, balstoties uz Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) izpēti līdzīgās apvienošanās lietās.
- 24 KP līdz šim vērtējusi apvienošanās darījumu² ar aviācijas degvielas tirdzniecību un uzpildi saistītos vertikālos tirgos. Konkrētie tirgi definēti, piemēram, šādi (1) aviācijas degvielas vairumtirdzniecības tirgus, (2) aviācijas degvielas uzpildes pakalpojuma lidsabiedrībām sniegšanas tirgus Rīgas lidostas teritorijā un (3) aviācijas degvielas uzpildes un uzglabāšanas infrastruktūras pārvaldīšanas un apsaimniekošanas tirgus Rīgas lidostas teritorijā.
- 25 Savukārt EK izpētēs vērā tika ņemti šādi aspekti: pieprasījuma un piedāvājuma struktūras, infrastruktūras nodrošinājums, atšķirības starp uzpildes veidiem, līgumsaistību termiņi, infrastruktūras tehnoloģiskās priekšrocības, uzglabāšanas kapacitāte un elastīgums un citi aspekti.
- 26 EK lēmumos Pakalpojuma sniedzēji segmentēti trīs grupās:
- 1) pirmkārt, piegādātāji, kas piegādā “tieši lidmašīnā” jeb tirgus dalībnieki, kuriem pieder vai ir piekļuve visa nepieciešamai infrastruktūrai (angļu v. “into-plane suppliers”)³;
 - 2) otrkārt, piegādātāji, kuriem nepieder vai nav piekļuves nepieciešamajai infrastruktūrai, bet to tie nomā no piegādātājiem, kas piegādā “tieši lidmašīnā” (angļu v. “Throughputters”);
 - 3) treškārt, tālākpārdevēji, kas pakalpojumu piedāvā, izmantojot pirmo divu grupu pakalpojumus, pašiem nemaz fiziski neiesaistoties piegādē (angļu v. “resellers”).

¹ Eiropas Komisijas paziņojums par jēdziena “konkrētais tirgus” definīciju Savienības konkurences tiesībās (C/2024/1645), 23. punkts. Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202401645

² KP 10.05.2022. lēmums Lietā Nr. KL\2.2-4\22\6 – “Par fiziskas personas vienpersoniskas izšķirošas ietekmes iegūšanu pār SIA “RIXJET” un SIA “RIXJET RIGA””. Pieejams: https://lemumi.kp.gov.lv/files/documents/20220510_L%C4%93mums_RIXJET_publicojam%C4%81%20ve rsija.pdf

³ 04.11.2010. EK lēmums – SHELL/ TOPAZ/ JV. Pieejams: https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5880_215_2.pdf

- 27 Savukārt no pieprasījuma puses EK klientus iedala divās grupās: pirmkārt, regulārās aviācijas klienti (“scheduled aviation customers”), kas ir lielās lidsabiedrības, gaisa pasta un pārvadājumu sabiedrības jeb klienti, kuriem pieprasījums pēc degvielas ir patstāvīgs un apjomīgs; otrkārt, vispārējās aviācijas klienti (“general aviation customers”), kas ir privātie operatori, korporatīvie pārvadātāji jeb klienti, kuriem pieprasījums pēc degvielas ir mainīgs (pēc vajadzības).
- 28 EK prakse parāda, ka piegādātāji “tieši lidmašīnā” un tie, kas nomā infrastruktūru no šādiem piegādātājiem, parasti nodrošina ar degvielu regulārās aviācijas klientus, savukārt vispārējās aviācijas klienti parasti izmanto tālākpārdevēju Pakalpojumus, jo tie sniedz daudz elastīgākus Pakalpojuma nosacījumus, jo klientiem nav jāpieturas pie noteiktiem ilgstošiem līgumu nosacījumiem.
- 29 Ņemot vērā iepriekš minēto, ka BGS LV kopš 01.01.2024. jeb brīža, kad tai vairāk nav savas degvielas uzglabāšanas bāzes un citas infrastruktūras Rīgas lidostā, formāli varētu atbilst dažām tālākpārdevēja (angļu v. “reseller”) pazīmēm.
- 30 Tomēr, ņemot vērā, ka BGS LV klientu lokā pašlaik ir tādas aviosabiedrības kā Ryanair un LOT, kas pieder regulārās aviācijas pakalpojuma sniedzējiem, un arī ka saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem BGS LV piegādā aviācijas degvielu pēc konkurētspējīgas cenas, BGS LV vēl joprojām ir saglabājis koncentrāciju tirgū, kurā komercdarbību veic piegādātāji, kas piegādā degvielu “tieši lidmašīnā”.
- 31 Ietekmētais tirgus skatīts arī citu Eiropas valstu konkurences iestāžu praksē, piemēram, Bulgārijas konkurences iestāde⁴ definējusi šādu tirgu – gaisa kuģu piegādes (uzpildes) ar reaktīvo dzinēju degvielu JET-A1 tirgus (angļu v. “Market for supply /loading/ of aircraft with jet fuel JET-A1”), norādot, ka pastāv atsevišķi produktu tirgi aviācijas degvielai, atšķirot starp degvielas ražošanu, piegādi no rūpnīcām un tirdzniecību lidostās, tādējādi skaidri norādot uz atšķirīgām tirgus darbībām un to ietekmi uz konkurenci aviācijas degvielas sektorā.

Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

- 32 KL 1. panta 5. punkts nosaka, ka “konkrētās preces tirgus – 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”.
- 33 Tā kā gan BGS LV, gan Gulfstream Oil savu komercdarbību veic vienīgi Rīgas lidostā, tad, Iesniedzēja skatījumā, tirgus vērtējams lokāli konkrētajā lidostas teritorijā.
- 34 EK ir norādījusi, ka aviācijas degvielas tirgus ģeogrāfiski parasti ir piesaistīts attiecīgajai lidostai, kurā notiek aviācijas degvielas uzpilde tieši lidmašīnā.
- 35 Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 18.10.2023. Regulas (ES) 2023/2405 par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam preambulas 5. apsvērumam “*gaisa kuģu ekspluatantu piekopta liekas degvielas uzpilde attiecīgi apdraud Savienības centienus vides aizsardzības jomā*” secināms, ka degvielas cenu atšķirības netieši var apdraudēt gaisa transporta nozares konkurētspēju līdzīgos maršrutos, kā arī centienus vides aizsardzības jomā, ja gaisa kuģu ekspluatētāji ekonomisku apsvērumu dēļ pielāgotu degvielas uzpildes stratēģijas, piemēram, uzpildot vairāk degvielas nekā nepieciešams lidostā ar izdevīgākām cenām.
- 36 Līdz ar to konkrētais ģeogrāfiskais tirgus definējams kā Rīgas lidosta.

⁴ 26.07.2012. Bulgārijas Konkurences iestādes lēmums – Lukoil Neftochem Burgas AD | Lukoil Aviation Bulgaria EOOD. Pieejams: <https://your.caselex.eu/storage/announcement/%D0%90%D0%9A%D0%A2-889-26.07.2012.pdf#page=>

V APVIENOŠANĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS

Vispārīgie apsvērumi

- 37 Apvienošanās sekas uz sabiedrības labklājību ir atkarīgas no daudziem, dažādiem faktoriem, kas saistīti ar tirgus apstākļiem un iespējamiem ieguvumiem no apvienošanās. Apvienošanās izvērtējums balstās uz ekonomikas teorijās izdarītajiem secinājumiem, to vispārējs apkopojums ir atrodams EK Pamatnostādnēs par horizontālo apvienošanu novērtēšanu (turpmāk – Horizontālās pamatnostādnes)⁵, atbilstoši kurām var vadīties, vērtējot apvienošanās sekas uz konkurenci.
- 38 Lai novērtētu paredzamo apvienošanās ietekmi uz attiecīgajiem tirgiem, EK analizē apvienošanās iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi un attiecīgos kompensācijas faktorus, piemēram, šķēršļus ienākšanai tirgū un iespējamo efektivitātes ieguvumu, ko piedāvā puses.
- 39 Saskaņā ar KL 16. panta trešo daļu KP aizliedz apvienošanu, kuras rezultātā rodas vai nostiprinās dominējošais stāvoklis vai var tikt būtiski samazināta konkurence jebkurā konkrētajā tirgū. Tādējādi apvienošanās ietekmes uz konkurenci izvērtējumā novērtējams dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanas risks vai arī būtisks konkurences samazinājums jebkurā konkrētajā tirgū apvienošanās rezultātā.
- 40 Horizontālās pamatnostādnes paredz, ka jāņem vērā ikviens būtisks šķērslis, ko koncentrācija varētu radīt efektīvai konkurencei. Dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās ir galvenais šāda konkurences traucējuma veids. Tāpēc šis jēdziens ir ļoti svarīgs kritērijs, lai noteiktu konkurencei nodarīto kaitējumu, kas piemērojams, nosakot, vai koncentrācija var ievērojami kavēt efektīvu konkurenci un iejaukšanās varbūtību.
- 41 Visticākā jebkuras horizontālās apvienošanās ietekme ir konkurences zaudēšana to uzņēmumu starpā, kas apvienojas. Kā norādīts Horizontālo pamatnostādņu 27. punktā, jo lielāka tirgus dalībnieka tirgus daļa, jo lielāka iespēja, ka tam ir spēja izmantot savu varu tirgū, un, jo lielāks tirgus daļas papildinājums, jo lielāka iespēja, ka apvienošanās būtiski palielinās tirgus varu, tai skaitā ietekmēs Pakalpojuma cenu.
- 42 Vērtējot apvienošanās aizliegumu tiesiskumu, noteicoši ir tie faktiskie apstākļi, kas ir notikuši līdz ziņojuma par apvienošanu iesniegšanai KP un kas notiek lietas izmeklēšanas laikā KP. Turpretim konkrēto tirgu perspektīvu prognoze balstās uz pārbaudāmiem faktiem pagātnē un uz šiem faktiem izdarītu indukcijas slēdzieni par kopsakarībām nākotnē.⁶ Apvienošanās darījumu novērtēšanas gadījumos nevar būt runa par neapstrīdamu, izmērāmu un faktisku kaitējumu konkurencei, ņemot vērā, ka KP ir jāveic uz nākotni vērsts novērtējums. Veicot uz nākotni vērstu novērtējumu, nav iespējams pilnīgi precīzi prognozēt, kādas izmaiņas tirgū notiks apvienošanās darījuma īstenošanas gadījumā, bet gan ir iespējams prognozēt visticamāko attīstības scenāriju.
- 43 Ņemot vērā minēto, KP apvienošanās izvērtēšanas gadījumos lēmums jāpieņem, izsverot varbūtību līdzsvaru, un tas tiek balstīts uz KP prognozēm par visticamāko tirgus attīstību apvienošanās darījuma rezultātā.
- 44 Pastāv divi galvenie veidi, kā horizontālās apvienošanās var būtiski traucēt efektīvu konkurenci, jo īpaši, radot vai nostiprinot dominējošo stāvokli:
- 1) likvidējot svarīgus konkurences ierobežojumus vienam vai vairākiem uzņēmumiem, kas attiecīgi būtu palielinājuši tirgus daļu, neizmantojot koordinētu rīcību (nekoordinēta ietekme);
 - 2) izmainot konkurenci tā, lai ievērojami palielinātu varbūtību, ka uzņēmumi, kas agrāk nav koordinējuši savu rīcību, koordinēs un paaugstinās cenas vai citādi kaitēs efektīvai

⁵ 20.01.2004. EK Pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu novērtēšanu. Pieejams: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205(02)&from=EN)

⁶ Senāta 22.01.2013. spriedums lietā Nr. SKA-37/2013, *Plesko*, 8. punkts un tajā norādītā judikatūra.

konkurencei. Apvienošanās var arī atvieglot koordinēšanu, padarīt to stabilāku vai efektīvāku uzņēmumiem, kas pirms apvienošanās veikuši koordinēšanu (koordinētā ietekme).⁷

- 45 Lietas izpētes laikā padziļināti vērtēta iespējamā nekoordinētā ietekme. Atbilstoši Horizontālajām pamatnostādņēm faktori, kas norāda, ka apvienošanās radīs nekoordinētu ietekmi, ir:
- 1) uzņēmumiem, kas apvienojas, ir lielas tirgus daļas;⁸
 - 2) uzņēmumi, kas apvienojas, ir tuvi konkurenti;⁹
 - 3) klientiem ir ierobežotas iespējas mainīt piegādātāju;¹⁰
 - 4) maz ticams, ka konkurenti palielinās piedāvājumu, ja paaugstināsies cenas;¹¹
 - 5) apvienotā struktūra spēj kavēt konkurentu paplašināšanos;¹²
 - 6) apvienošanās likvidē svarīgu konkurētspējīgu spēku.¹³
- 46 Tāpat, novērtējot Apvienošanās ietekmi uz konkurenci, kā arī pamatojoties uz Horizontālajām pamatnostādņēm, EK salīdzina konkurences apstākļus, ko radītu paziņota Apvienošanās, ar apstākļiem, kuri dominētu, ja Apvienošanās nebūtu notikusi, pret pretfaktuāliem apsvērumiem jeb hipotētisko scenāriju (angļu v. “counterfactual”). Apsverot, kas veido attiecīgo salīdzinājumu, tā var ņemt vērā uzņēmumu iespējamo iekļūšanu tirgū vai izstāšanos gadījumā, ja Apvienošanās nenotiktu.
- 47 Īpašu uzmanību šajā sakarā pievērš:
- 1) tirgus stāvoklim pirms Apvienošanās;
 - 2) tam, vai tirgus stāvoklis pirms Apvienošanās būtu varējis mainīties, ja Apvienošanās nenotiktu, un, ja tā, kādā aspektā;
 - 3) iespējamajam tirgus stāvoklim pēc Apvienošanās;
 - 4) starpībai starp otro un trešo punktu (t. i., Apvienošanās sekas).
- 48 Tāpat atbilstoši Horizontālajām pamatnostādņēm kopējais koncentrāciju līmenis tirgū arī sniedz noderīgu informāciju par konkurences situāciju. Lai izmērītu koncentrāciju līmeņus, EK bieži piemēro *Herfindahl-Hirschman* indeksu (HHI). HHI aprēķina, summējot atsevišķu visu tirgū esošo uzņēmumu tirgus daļas, kāpinātas kvadrātā.
- 49 Ievērojot minēto, turpmāk sniegta ietekmēto tirgu analīze atbilstoši norādītajiem raksturlielumiem.

1. Aviācijas degvielas (JET A-1) tirgus tirdzniecības un uzpildes “tieši lidmašīnā” segmentā Rīgas lidostā

1.1. Situācija tirgū kopumā

- 50 Aviācijas degvielas tirdzniecību un uzpildi “tieši lidmašīnā” segmentā Rīgas lidostā sniedz šādi tirgus dalībnieki:
- Apvienošanās dalībniece BGS LV,
 - Apvienošanās dalībniece Gulfstream Oil;

⁷ Horizontālās pamatnostādnes, 22. punkts. Skat arī KP 06.08.2020. lēmums Nr. 11 *Coffee Address*, *KAFE SERVISS*, *ESPRESSOBLUE*, 71. punkts. Pieejams: https://lemumi.kp.gov.lv/files/documents/20200806_KP_%20LEMUMS_PUBLISKOJAMA_Versi_ja.pdf. KP 20.02.2020. lēmums Nr. 4 *BITE Latvija*, *Baltcom*, 57. punkts. Pieejams: https://lemumi.kp.gov.lv/files/documents/KP_lemums_Bite_publicojama.pdf.

⁸ Horizontālās pamatnostādnes, 27. punkts.

⁹ Horizontālās pamatnostādnes, 28.–30. punkts.

¹⁰ Horizontālās pamatnostādnes, 31. punkts.

¹¹ Horizontālās pamatnostādnes, 32.–35. punkts.

¹² Horizontālās pamatnostādnes, 36. punkts.

¹³ Horizontālās pamatnostādnes, 37.–38. punkts.

- SIA "RIXJET" un saistītā Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "RIXJET RIGA" (turpmāk – RIXJET).

- 51 Pakalpojuma sniegšanas tirgus struktūra Rīgas lidostā ir tieši atkarīga no klientu iepirkta aviācijas degvielas daudzuma un Pakalpojuma sniedzēju piedāvātās infrastruktūras. Lielāki iepirkumi var dot lielākas priekšrocības attiecībā uz cenām un piegādes noteikumiem, savukārt infrastruktūras kvalitāte un apjoms, kurā ir uzglabāšanas tvertnes, uzpildes aprīkojums un cits loģistikas atbalsts, tieši ietekmē sniegtā Pakalpojuma efektivitāti un uzticamību. Turklāt tirgus dalībniekiem ir jānodrošina augsta līmeņa drošības un kvalitātes standarti, kas ir īpaši svarīgi aviācijas nozarē. Tas ietver regulāru aprīkojuma pārbaudi, personāla apmācību un atbilstību starptautiskajām un vietējām normām un noteikumiem.
- 52 Latvijā aviācijas degvielas piegādes un uzpildes tirgus ir saistīts ar aviācijas nozares attīstību. Kopumā Latvijā ar aviācijas degvielas tirdzniecību un uzpildi nodarbojas vairāki uzņēmumi, kas nodrošina konkurenci un Pakalpojuma kvalitāti. Rīgas lidostā Pakalpojuma straujā attīstība saistīta ar lielo pieprasījumu pēc aviācijas pārvadājumiem un to pieaugošo apjomu. Pēdējos gados arvien vairāk aviokompāniju izmanto Rīgas lidostu kā tranzīta punktu, kas palielina nepieciešamību pēc efektīviem un uzticamiem Pakalpojuma sniedzējiem.
- 53 Par vienu no efektīvākajiem aviācijas degvielas uzpildes veidiem tiek uzskatītas ātrās uzpildes sistēmas jeb hidranti, kas nodrošina ātru un efektīvu lidmašīnu apkalpošanu. Rīgas lidostā vislabāk attīstīta ir tiešās uzpildes sistēma, kas nodrošina ātru un drošu degvielas piegādi tieši lidmašīnās. Savukārt primāro aviācijas degvielas iepirkumu Latvija galvenokārt veic no Eiropas Savienības (turpmāk – ES) valstīm. Tādējādi, nodrošinot aviācijas degvielas piegādes, uzņēmumi nav pakļauti riskiem, kas saistīti ar degvielas kvalitātes sertificēšanu atbilstoši ES normām.

1.2. Nekoordinētās ietekmes izvērtējums

- 54 Kā jau norādīts, balstoties uz Horizontālajām pamatnostādnēm, nekoordinēta ietekme var rasties gadījumos, ja:
- 1) uzņēmumiem, kas apvienojas, ir lielas tirgus daļas;
 - 2) uzņēmumi, kas apvienojas, ir tuvi konkurenti;
 - 3) pircējiem ir ierobežotas iespējas mainīt piegādātāju;
 - 4) apvienotā struktūra spēj kavēt konkurentu paplašināšanos;
 - 5) apvienošanās likvidē svarīgu konkurētspējīgu spēku.
- 55 Turpmāk analizēts katrs no faktoriem.
- 56 Lai aprēķinātu Apvienošanās dalībnieku tirgus daļas, informācija tika pieprasīta (un arī saņemta) no vienīgā konkurenta, kas darbojas Rīgas lidostā.
- 57 Lietas izpētē tika iegūta informācija no Apvienošanās dalībnieku bijušajiem, esošajiem klientiem un citām aviokompānijām, kas darbojas Rīgas lidostā. Tāpat, ņemot vērā, ka Apvienošanās dalībnieku klientu un citu aviokompāniju skaitā ir vairāki ārvalstu uzņēmumi, kas mēdz nesniegt atbildes uz KP pieprasījumiem, tad netika saņemtas atbildes no visām aptaujātajām aviokompānijām. No sniegtajām atbildēm secināms, ka, lai gan, iespējams, mazināsies konkurence, būs ierobežotākas kaulēšanās spējas, tomēr BGS LV būtu samērīgāka konkurente RIXJET nekā Gulfstream Oil. Lielākoties aviokompānijas savās atbildēs min, ka katrā lidostā izmanto tikai vienu Pakalpojuma sniedzēju, ko tiešā mērā ietekmē uzpildītās aviācijas degvielas apjoms.
- 58 Ievērojot teikto, var secināt, ka ir iegūta informācija par būtiskākajiem tirgus dalībniekiem Lietā apskatītajā tirgū, kas ļauj novērtēt konkurences apstākļus, tādējādi turpmāk tekstā iekļauts arī tirgus daļu aprēķins. Lietas izpētē iegūtā informācija ir apkopota turpmākajā tekstā.

Tabula Nr. 1

Aviācijas degvielas uzpildītāju tirgus daļas pēc neto apgrozījuma (KPI, 2024)

Tirgus dalībnieks	Tirgus daļa pēc apgrozījuma, % (*)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
BGS LV	[20–30]	[30–40]	[20–30]	[20–30]	[20–30]	[20–30]
Gulfstream Oil	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[20–30]	[10–20]	[20–30]
Dalībnieki kopā:	[30–40]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]
RIXJET	[60–70]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]
Kopā:	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Avots: Ziņojuma un informācijas pieprasījumu dati, KP aprēķini

- 59 Lietas izpētē iegūtā informācija liecina, ka konkrētā tirgus līderis ir RIXJET. Apvienošanās dalībnieki BGS LV un Gulfstream Oil nav līdera pozīcijās, taču to tirgus daļa pēc Apvienošanās veidotu ievērojamu tirgus spēku.

Tabula Nr. 2

Aviācijas degvielas uzpildītāju tirgus daļas pēc apjoma (KPI, 2024)

Tirgus dalībnieks	Tirgus daļa pēc apjoma, % (*)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
BGS LV	[20–30]	[30–40]	[20–30]	[20–30]	[20–30]	[20–30]
Gulfstream Oil	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[20–30]	[10–20]	[20–30]
Dalībnieki kopā:	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]
RIXJET	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]
Kopā:	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Avots: Ziņojuma un informācijas pieprasījumu dati, KP aprēķini

- 60 Balstoties gan uz tabulas Nr. 1, gan uz tabulas Nr. 2 datiem, var secināt, ka RIXJET tirgus daļas gan pēc apjoma, gan pēc apgrozījuma ir gandrīz divas reizes lielākas nekā katram Apvienošanās dalībniekam atsevišķi. Salīdzinot RIXJET un Apvienošanās dalībnieku kopējo tirgus daļu, secināms, ka RIXJET vidēji tirgus daļa ir bijusi (*) [50–60] %, bet Apvienošanās dalībniekiem kopējā tirgus daļa – (*) [40–50] %. Tātad var pieņemt, ka pēc Apvienošanās darījuma noslēgšanas BGS LV un Gulfstream Oil apvienotās struktūras tirgus daļa varētu būt ap (*) [40–50] %, neizslēdzot iespēju, ka tā varētu arī palielināties.
- 61 Līdz ar to var secināt, ka Apvienošanās dalībnieki varētu kontrolēt 40–50 % tirgus daļu. Ņemot vērā, ka apskatītajā tirgū darbojas mazs skaits tirgus dalībnieku, arī Apvienošanās dalībnieku klientiem nebūs pietiekamas izvēles iespējas minēto produktu iegādē, tajā pašā laikā jāvērs uzmanība tabulai Nr. 3, kur dota informācija par citu ES valstu lidostu praksi saistībā ar pakalpojumu sniedzēju skaitu.

Tabula Nr. 3

Aviācijas degvielas uzpildītāju skaits ES lidostās (pirms Apvienošanās) (KPI, 2024)

Pakalpojuma sniedzēju skaits lidostā	Lidostu lielums pēc apkalpotā pasažieru skaita, milj.	Lidostu skaits
1	6,1–8,4	6
2	5,1–9,6	16
3	5,0–9,2	17
4	5,0	1
Kopā:	281,5	40

Avots: ES lidostu statistikas un informatīvie dati, Ziņojuma dati

- 62 Balstoties uz Ziņojumā sniegto informāciju, ES lidostās visbiežāk ir vien divi vai trīs Pakalpojuma sniedzēji, vairāk ir tikai vienā no minētajām 40 lidostām, taču var secināt, ka apkalpoto pasažieru skaits nav noteicošais faktors, bet gan infrastruktūras pieejamība, kas Rīgas lidostā ir kļuvusi ierobežotāka “Rail Baltica” projekta izbūves dēļ.
- 63 Turklāt atbilstoši Ministru kabineta 17.06.2008. noteikumu Nr. 447 “Kārtība, kādā piešķir pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum” 12.3. apakšpunktam lidostas administrācija nodrošina, lai lidostas lietotājiem neatkarīgi no tā, kādā lidostas daļā tas darbojas, būtu iespēja izvēlēties vismaz starp diviem lidlauka degvielas uzpildes pakalpojumu sniedzējiem. Minētajos noteikumos ietvertās tiesību normas izriet no Padomes 15.10.1996. Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās, kuras 2. pants paredz, ka dalībvalstis var ierobežot lidlauka degvielas uzpildes pakalpojumu sniedzēju skaitu. Atbilstoši minētās direktīvas preambulas 11. punktam atsevišķas lidlauka sniegto pakalpojumu kategorijās pieeja tirgum var saskarties ar ierobežojumiem attiecībā uz drošību, jaudu un pieejamo platību, ir jāspēj ierobežot šo pakalpojumu sniedzēju skaitu. Tādējādi šāds degvielas uzpildes pakalpojumu sniedzēju skaits tik specifiskā tirgū nav nekas neparasts un ir pieļaujams.
- 64 Kā minēts iepriekš, cits būtisks rādītājs tirgus koncentrācijas noteikšanai ir HHI. Aprēķins dots tālāk.

Tabula Nr. 4

Kopējais koncentrācijas līmenis (HHI) tirgū (KPI, 2024)

Tirgus dalībnieks	Vērtība pirms Apvienošanās (*)	Vērtība pēc Apvienošanās (*)	
BGS LV	[500–750]	[2 000–2 500]	
Gulfstream Oil	[250–500]		
RIXJET	[2 500–3 000]	[2 500–3 000]	
HHI:	[3 500–4 000]	[5 000–5 500]	Δ (*) [1 000–1 500]

Avots: KP aprēķini

- 65 Balstoties uz HHI aprēķinu rezultātiem, kas doti tabulā Nr. 4, ja HHI vērtība pēc apvienošanās ir lielāka par 2 000 un delta (Δ) vērtība ir lielāka par 250, koncentrācija radīs bažas. Tāpat arī var secināt, ka, tā kā $HHI > 2 500$, tad tirgus tiek uzskatīts par ļoti koncentrētu, tādējādi HHI pēc apvienošanās norāda uz vēl lielāku koncentrāciju, padarot tirgu vēl mazāk konkurētspējīgu. Pamatojoties uz šo analīzi, apvienošanās radīs ievērojamu koncentrācijas pieaugumu jau tā ļoti koncentrētajā tirgū. Šādas izmaiņas var radīt būtiskus konkurences ierobežojumus, kas varētu negatīvi ietekmēt patērētājus un tirgus dinamiku kopumā. Tādēļ šādas apvienošanās gadījumā

rūpīgi jāizvērtē potenciālie riski un jānosaka atbilstoši nosacījumi vai ierobežojumi, lai mazinātu negatīvo ietekmi. Tirgus ar HHI virs 2 500 tiek uzskatīts par ļoti koncentrētu un apvienošanās, kas palielina HHI par vairāk nekā 200 punktiem, var radīt monopola vai oligopola tendences.

- 66 Lietas izpētes laikā iegūta informācija gan no Rīgas lidostas, gan no RIXJET, gan no aviokompānijām, kas piedāvā lidojumus uz un no Rīgas lidostas. No desmit aviokompānijām izsūtītiem informācijas pieprasījumiem saņemtas sešas atbildes vēstules. Informācijas pieprasījumos tika jautāts galvenokārt par Apvienošanās riskiem un pozitīvajiem aspektiem, jaunu dalībnieku ienākšanas iespējām ietekmētajā tirgū, aizvietojamību, sadarbības līgumu noslēgšanas procesiem un noteikumiem, kā arī par caurredzamību attiecībā uz cenu noteikšanu.
- 67 Vērtējot klientu grupas, secināts, ka BGS LV un Gulfstream Oil klienti lielākoties nepārklājas, tā kā biežāk aviokompānijas izvēlas izmantot tikai vienu Pakalpojuma sniedzēju, ja vien piedāvātais aviācijas degvielas apjoms ir limitēts, tad ir iespējams izmantot arī citus Pakalpojuma sniedzējus iztrūkstošā apjoma nodrošināšanai. Apvienošanās dalībnieku klientu loks, t. i., aviokompānijas, ir samērā stabils – tie lielākoties ir tieši regulārās aviācijas klienti. Klientu loks ir tieši piesaistīts Rīgas lidostai, tādējādi var secināt, ka no pieprasījuma puses netiek sagaidītas būtiskas izmaiņas, tā kā jaunu klientu piesaiste ir ierobežota.
- 68 Apvienošanās dalībnieka BGS LV 5 lielākie klienti 2023. gadā bija (*). BGS LV 5 lielākie klienti 2022. gadā bija (*). BGS LV 5 lielākie klienti 2021. gadā bija (*).
- 69 Apvienošanās dalībnieka Gulfstream Oil 5 lielākie klienti 2023. gadā bija (*). Gulfstream Oil 5 lielākie klienti 2022. gadā bija (*). Gulfstream Oil 5 lielākie klienti 2021. gadā bija (*). Kopš 01.01.2024. Oil papildus apkalpo arī BGS LV klientus trūkstošās infrastruktūras dēļ. Kā minēts iepriekš, aviokompānijas biežāk izmanto tikai vienu Pakalpojuma sniedzēju, izņemot gadījumus, kad uzpildāmais apjoms pārsniedz Pakalpojuma sniedzēja piedāvājuma apjomu (*).
- 70 Klientu iespējas pārslēgties uz citu piegādātāju var tikt vērtētas no diviem aspektiem: (i) pārslēgšanās (izmaksu) barjeras un (ii) alternatīvu piegādātāju esība. Balstoties uz saņemtajām atbildēm uz informācijas pieprasījumiem, Apvienošanās tiek uzskatīta par klientu izmaksu optimizācijas iemeslu. Tāpēc klienti Apvienošanos rezultātā sagaida izmaksu samazinājumu. Tomēr jebkura cenu paaugstināšana tiek uzskatīta par monopola izmantošanu cenu politikā. Tas noteikti mudinātu aviokompānijas meklēt citus alternatīvos piegādātājus. Aviokompānijas uzsver, ka tās var rīkoties saskaņā ar saviem līgumu nosacījumiem – ja līgums noteic cenu, tā nevar mainīties noteiktā laika posmā. Ja kāds piegādātājs to pieprasa, aviokompānijas veic tirgus pētījumus un var pārtraukt līgumu, lai veiktu jaunu iepirkuma procedūru. Savukārt par alternatīvu esību aviokompānijas norāda, ka tām ir grūti prognozēt jaunu dalībnieku parādīšanos Pakalpojuma tirgū, tā kā mazākās lidostās jauni dalībnieki parasti nav gaidāmi bieži. Par aizstājamību ar Pakalpojumu citās lidostās aviokompānijas uzsver, ka tās dod priekšroku saņemt Pakalpojumu galamērķa lidostā, ja degvielas cena ir pieņemamā līmenī. Šajā aspektā lidostas nav aizstājamas ar citām lidostām. Ja galamērķa lidostā cena ir augstāka par pieņemamo līmeni, tad operatīvos apstākļos tie var plānot degvielas uzpildīšanu arī izlidošanas lidostā, cik vien tas ir iespējams.
- 71 Tāpat būtiski uzsvērt ienākšanas barjeru nozīmi konkurences kontekstā. Ienākšanas barjeras aviācijas degvielas tirgū Rīgas lidostā var būt ievērojamas:
- 1) naftas bāzēm, termināliem un degvielas uzpildes stacijām ir nepieciešams saņemt B vai C kategorijas piesārņojošās darbības atļauju saskaņā ar Ministru kabineta 30.11.2010. noteikumiem Nr. 1082 “Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” (var būt laikietilpīgi un sarežģīti);

- 2) aviācijas degvielas tirdzniecībai ir nepieciešama speciālā atļauja (licence) naftas produktu vairumtirdzniecībai, kā noteikts likumā “Par akcīzes nodokli” (var būt laikietilpīgi un sarežģīti);
- 3) jaunam tirgus dalībniekam būs nepieciešami ievērojami ieguldījumi, lai izveidotu vai iegādātos nepieciešamo infrastruktūru degvielas tirdzniecībai un uzpildei (pēdējo 10 gadu laikā nav bijuši citi konkurenti tirgū, izņemot BGS LV, Gulfstream Oil un RIXJET);
- 4) nepieciešams apmācīt vai nolīgt kvalificētu personālu, kas rada papildu izmaksas, kas ir līdzīgas esošo tirgus dalībnieku izmaksām;
- 5) lai izmantotu RIXJET hidrāntus, citiem tirgus dalībniekiem būtu jāmaksā par to lietošanu, kas palielinātu operatīvās izmaksas.

- 72 Tātad var secināt, ka ienākšana aviācijas degvielas tirgū Rīgas lidostā prasa ievējamu ieguldījumu infrastruktūrā, apmācībā un licencēšanas procesā. Papildu izmaksas var radīt nepieciešamība īrēt esošos hidrāntu pakalpojumus, un lielā konkurenta RIXJET tirgus vara veicina ievērojamas ekonomiskās un administratīvās barjeras jaunajiem tirgus dalībniekiem. Apvienošanās rezultātā tiek likvidēts būtisks konkurētspējīgs spēks, kas iepriekš nodrošināja tirgus dinamiku un līdzsvaru, samazinot konkurences intensitāti un veicinot augstākas cenas vai zemākas kvalitātes Pakalpojumu. Tomēr jāņem vērā, ka, pamatojoties uz BGS LV Ziņojumā norādīto informāciju, Gulfstream Oil īpašnieks plāno pamest tirgu, un bez Apvienošanās tirgus koncentrācija vēl ievērojamāk pasliktinātos, jo paliktu tikai viens lielais spēlētājs – RIXJET, vai arī RIXJET kopā ar BGS LV (bez būtiskiem aktīviem). Šādā gadījumā Apvienošanās varētu nodrošināt nepieciešamo konkurētspējas saglabāšanu tirgū.
- 73 KP secina, ka BGS LV un Gulfstream Oil Apvienošanās radītu būtiskus šķēršļus (nekoordinētā ietekme) efektīvai konkurencei aviācijas degvielas piegādes un uzpildes tirgū, tirgus dalībnieku skaitam mazinoties no 3 uz 2, apvienojot tuvus konkurentus, kā arī pircējiem ir ierobežotas iespējas mainīt piegādātājus. Apvienošanās rezultātā ietekmētajā tirgū var tikt nodarīts būtisks kaitējums, kas var novest pie cenu celšanās, kvalitātes un inovāciju samazināšanās.

1.3. Koordinētās ietekmes izvērtējums

- 74 Atbilstoši Horizontālajām pamatnostādņēm EK, vērtējot koordinētās ietekmes iespējamību, pārbauda, vai būtu iespējams panākt vienošanos attiecībā uz koordinēšanu un vai ir paredzams, ka koordinēšana būs noturīga. Uzņēmumu skaita samazināšanās tirgū pēc savas būtības var būt faktors, kas veicina koordinēšanu¹⁴.
- 75 Konkrētās Apvienošanās gadījumā, to aizliedzot vai atļaujot, jebkurā gadījumā tirgū no trīs paliek ne vairāk kā divi dalībnieki, no tiem RIXJET un BGS LV.
- 76 Tāpat, jo ekonomiskā vide ir mazāk sarežģīta un stabilāka, jo vieglāk uzņēmumiem panākt kopēju vienošanos par koordinēšanas noteikumiem, piemēram, ir vieglāk veikt koordinēšanu starp dažiem dalībniekiem nekā starp vairākiem. Vieglāk ir veikt koordinēšanu attiecībā uz viena viendabīga ražojuma cenu nekā simtiem cenu tirgū ar daudziem atšķirīgiem ražojumiem¹⁵.
- 77 Ziņojumā norādīts, ka lidmašīnās izmantojamā petrolejas veida reaktīvās (aviācijas) JET A-1 tipa degviela veido atsevišķu konkrētās preces tirgu. No tā var secināt, ka konkrētā prece ir viendabīga, viena veida aviācijas degviela JET A-1. Tā kā visi trīs tirgus dalībnieki tirgo šo degvielu, tad jebkurā no scenārijiem šis kritērijs būtu kā koordinēšanu veicinošs faktors.
- 78 Novērtējot koordinētās ietekmes varbūtību, EK ņem vērā visu būtisko informāciju, kas ir pieejama par attiecīgo tirgu raksturojumiem, tostarp gan uzņēmumu strukturālajām pazīmēm,

¹⁴ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0205(02)), 41. punkts

¹⁵ Turpat 45. punkts

gan to pagātnes darbību¹⁶.

- 79 2022. gadā pieņemot lēmumu lietā, kurā KP atļāva apvienošanās, fiziskai personai iegūstot vienpersonisku izšķirošu ietekmi pār RIXJET¹⁷, KP jau veica tirgus izpēti, līdz ar to, izpētot tirgu Lietuvā, KP var izmantot arī informāciju, kas tika iegūta 2022. gadā.
- 80 No iepriekš minētā lēmuma un publiski pieejamās informācijas var secināt, ka viens no pašreizējiem kontroles pār BGS LV īstenotājiem vēl 2020. gadā realizēja izšķirošu ietekmi RIXJET, kā arī šī persona ilglaicīgi ir bijusi pašreizējā RIXJET īpašnieka biznesa partneris.
- 81 Ņemot vērā iepriekš minētos argumentus, pēc Apvienošanās tirgū pastāv teorētiska iespēja koordinācijas riskam starp atlikušajiem diviem tirgus dalībniekiem RIXJET un BGS LV.
- 82 Tomēr, veicot RIXJET un BGS LV pašreizējo īpašnieku struktūras analīzi, strukturālas saites, piemēram, savstarpējas kapitāla daļas vai līdzdalība kopuzņēmumos, kas varētu palīdzēt saskaņot koordinējošo uzņēmumu stimulus, KP nekonstatē šādas saiknes esību.
- 83 Horizontālajās pamatnostādnēs tāpat norādīts, ka pierādījumi par koordinēšanu pagātnē ir svarīgi, ja konkrēta tirgus raksturojums nav būtiski mainījies vai ir maz ticams, ka tas drīzumā mainīsies¹⁸.
- 84 Tirgus dalībnieku klienti atbildēs uz KP informācijas pieprasījumiem norāda, ka Pakalpojuma cenas veidojas no dažādām sastāvdaļām, kā, piemēram, degvielas ražotnes attālumam, piegādes loģistikas, uzglabāšanas utt., un sadarbības līgumi tiek pārskatīti regulāri, parasti katru gadu, izskatot tādus nosacījumus kā Pakalpojuma cena, apmaksas termiņi, kā arī laicīgas uzpildes, lai pasažieri laikus sasniegtu savus galamērķus. Klienti norāda, ka pagātnē nav novērojuši tādas cenu vai noteikumu vienlaicīgas korekcijas, kuras nevar izskaidrot tikai ar tirgus apstākļu maiņu makroekonomiskās vai ģeopolitiskās situācijas dēļ.
- 85 Pircēju kompensējošās pirktspējas ietekmei var būt preventīva loma attiecībā uz koordinēšanas stabilitāti. Piemēram, nodrošinot vienu piegādātāju ar lielu daļu sava pieprasījuma vai piedāvājot ilgtermiņa līgumu slēgšanu, liels pircējs var destabilizēt koordinēšanu, veiksmīgi pārliecinot vienu no koordinējošajiem uzņēmumiem atkāpties no noteiktumiem, lai gūtu jaunu ievērojamu tirdzniecības iespēju¹⁹.
- 86 Pēc Rīgas lidostas tīmekļvietnē pieejamās informācijas divas lielākās kompānijas, kas nodrošina lidojumus, ir Air Baltic (54 %) un Ryanair (28 %)²⁰. Tādējādi var secināt, ka tirgus klientiem varētu būt pietiekoša kompensējošā pirktspēja, lai novērstu iespējamo koordināciju.
- 87 Izvērtējot iespējamus koordinētās rīcības riskus kontekstā ar iepriekš šajā sadaļā novērtētajiem apstākļiem, KP secina, ka Apvienošanās rezultātā konkurences struktūra netiks izmainīta tā, lai ievērojami palielinātu varbūtību, ka tiks uzsākta vai atvieglota tirgus dalībnieku rīcības koordinēšana, kas kaitēs pastāvošai konkurencei aviācijas degvielas piegādes un uzpildes tirgū.

1.4. BGS LV konkurētspējas samazināšanās

- 88 Iesniedzējs norāda, ka BGS LV bija spiesta atsavināt savu degvielas uzglabāšanas bāzi stratēģiski nozīmīgam projektam "Rail Baltica". Atbilstoši Ziņojumā norādītajam šobrīd BGS LV vēl ir saistoši līgumi ar klientiem, kuri bija noslēgti tad, kad BGS LV vēl bija sava degvielas uzglabāšanas bāze. Piedāvātajā cenā nebija iekļauti izdevumi, kas ir saistīti ar apakšuzņēmēju izmantošanu (šobrīd BGS LV Pakalpojumu nodrošina caur Gulfstream Oil). Katru gadu aviokompānijas organizē konkursu un noslēdz līgumu ar tādu degvielas piegādātāju, kurš

¹⁶ Turpat 43. punkts

¹⁷ KP 10.05.2022. lēmums Nr. 7 Par fiziskas personas vienpersoniskas izšķirošas ietekmes iegūšanu pār SIA "RIXJET" un SIA "RIXJET RIGA, https://lemumi.kp.gov.lv/files/documents/20220510_L%C4%93mums_RIXJET_publicojam%C4%81%20ve rsija.pdf

¹⁸ Turpat 43. punkts

¹⁹ Turpat 57. punkts

²⁰ <https://www.riga-airport.com/lv/media/2944/download>

- piedāvā zemāku cenu. Degvielas piegādātājs, kam ir sava infrastruktūra, var piedāvāt lētāku degvielas piegādes cenu. Nekonkurētspējīgas cenas dēļ (iekļaujot izdevumus par apakšuzņēmēja izmantošanu piedāvātajā cenā) BGS LV pazaudēs savus klientus 2024. gada rudenī, jaunus klientus iegūt arī nebūs iespējams, un BGS LV būs spiesta aiziet no tirgus.
- 89 Horizontālajās pamatnostādnēs norādīts, ka dažos apstākļos EK ņem vērā turpmākās tirgus izmaiņas, ko var viegli paredzēt. Savukārt konkurences literatūrā, norādīts, ka konkurences efekta novērtēšanā svarīgs faktors ir apvienošanās dalībnieku konkurētspējas novērtējums, kā arī konkurences stāvoklis industrijā.²¹
- 90 Piemēram, Boeing/McDonnell Douglas apvienošanās gadījumā, kurā konkurence samazinājās no 3 tirgus dalībniekiem uz 2, FTC atļāva apvienošanos, jo:
- 1) MC Donnel Douglas prognozējamā nākotnē nav vērtējams kā nozīmīgs tirgus spēks;
 - 2) turpmākai MC Donnel Douglas darbībai nav ekonomiski pamatotas stratēģijas.
- 91 Savukārt *Deloitte & Touche/Andersen* lietā²², kur konkrētajā tirgū tirgus dalībnieku skaits samazinājās no 5 uz 4, EK ņēma vērā *Andersen* tīkla pasaules mēroga sabrukumu, kā rezultātā tas vairs nebija uzskatāms par efektīvu konkurentu, līdz ar to pakalpojumu sniedzēju skaita samazinājums neizbēgami tiktu samazināts no 5 līdz 4 neatkarīgi no apvienošanās, t. i., šāds samazinājums būtu neizbēgams. EK norādīja, ka, ja ierosinātais apvienošanās darījums kādu iemeslu dēļ nenotiktu, pastāv divi iespējami alternatīvi scenāriji: (1) *Andersen* pārņemtu kāds no pārējiem lielā četrnieka revīzijas un grāmatvedības uzņēmumiem; (2) *Andersen* esošie klienti tiktu izklīdēti starp atlikušajiem lielā četrnieka revīzijas un grāmatvedības uzņēmumiem. Abu scenāriju gadījumā vienīgā atšķirība ir tirgus daļu sadale starp atlikušajiem tirgus dalībniekiem, taču EK secināja, ka tirgus daļām ir ierobežota nozīme revīzijas un grāmatvedības pakalpojumu tirgū lieliem un kotētiem uzņēmumiem, jo gandrīz visa jaunu klientu iegūšana notiek klientu izsludinātajos konkursos. Kopumā visiem lielā četrnieka uzņēmumiem ir pietiekama reputācija un resursi, lai tos uzskatītu par konkurētspējīgiem uzņēmumiem. EK tirgus izpēte ir parādījusi, ka, ja klients konkursā neizvēlas kādu no lielā četrnieka, visbiežākais iemesls ir interešu konflikta problēma, nevis uzņēmuma lielums (tirgus daļa). Izvērtējot alternatīvos scenārijus, EK konstatēja, ka tie nebūtu mazāk kaitīgi konkurencei, un atļāva apvienošanos.
- 92 03.06.2024. vēstulē BGS LV norāda, ka tai piederošā nekustamā īpašuma atsavināšanas process ilga 5 gadus un kopš tā uzsākšanas tas vairākkārt tika apturēts un atsākts no jauna, radot tiesisku un faktiski nenoteiktību par atsavināšanas kārtību, noteikumiem un termiņiem. Visa atsavināšanas procesa laikā BGS LV regulāri esot lūgusi SIA "EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS", kas realizēja valsts deleģējumu veikt atsavināšanas procesu, noteikt precīzu datumu, kad BGS LV būs jāatbrīvo tai piederošais aviācijas degvielas termināls, lai laicīgi varētu plānot savas saimnieciskās darbības aktivitātes. Taču galējais atbrīvošanas un termināla nodošanas datums tika paziņots vien 2023. gada otrajā pusē, norādot, ka tas jāatbrīvo un jānodod līdz 01.01.2024.
- 93 BGS LV jau 2019. gadā primāri esot vērsusies pie Rīgas lidostas ar lūgumu ierādīt citu līdzvērtīgu zemesgabalu esošā termināla pārcelšanai vai jauna termināla būvniecībai, taču Rīgas lidosta, izvērtējot tajā laikā pieejamos brīvos zemesgabalus, esot darījusi zināmu, ka izpildīt šo lūgumu nav iespējams.
- 94 Vienlaikus kā argumentu tam, kādēļ BGS LV neizvēlējas pārcelt esošo termināli uz jaunu vietu lidostas teritorijā vai būvēt jaunu termināli lidostas teritorijā, nenorāda uz nepieciešamās teritorijas trūkumu, bet gan būvniecības procesa ilgumu (3–5 gadi). Arī Rīgas lidosta savā 31.05.2024. vēstulē norāda, ka, ja Pakalpojuma sniedzējiem rastos nepieciešamība veikt jaunas infrastruktūras izbūvi Pakalpojuma sniegšanai, saņemot attiecīgu pieprasījumu, Rīgas lidosta

²¹ <https://www.competitionpolicyinternational.com/wp-content/uploads/2020/09/AC-September-I.pdf>

²² EK 01.07.2002. lēmums lietā Nr. COMP/M.2810, pieejams: https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m2810_en.pdf

vērtētu attiecīgai infrastruktūrai piemērotāko vietu, ņemot vērā Rīgas lidostas attīstības plānus un uzņemtas saistības, un normatīvajos aktos (t. sk. Rīgas lidostas iekšējos normatīvos dokumentos) noteiktajā kārtībā organizētu konkursu par apbūves tiesību piešķiršanu noteikta veida infrastruktūras izbūvei.

- 95 Saistībā ar iespējamiem scenārijiem esošās infrastruktūras atsavināšanas kontekstā 03.06.2024. vēstulē BGS LV ir izvērtējusi tādos iespējamajos scenārijos kā:
- 1) esošā termināla pārcelšana uz jaunu vietu lidostas teritorijā;
 - 2) jauna termināla būvniecība lidostas teritorijā;
 - 3) lidostā esošas termināla infrastruktūras noma;
 - 4) lidostā esošas termināla infrastruktūras iegāde.
- 96 Kā minēts vēstulē, pirmie divi scenāriji prasītu darbības pilnīgu apturēšanu uz 3–5 gadiem būvniecības dēļ (papildus radot apgrūtinājumu, ienākot tirgū no jauna), trešais scenārijs nozīmētu ekonomisku atkarību no iznomātāja, palielinot Pakalpojuma pašizmaksu, savukārt ceturtais scenārijs tika atzīts par BGS LV optimālāko risinājumu, tā kā ļauj saglabāt tirgus pozīcijas bez būvniecības dīkstāves perioda vai atkarības no iznomātāja.
- 97 No iepriekš minētā var secināt, ka BGS LV vairs nevar piedāvāt konkurētspējīgu cenu, jo “Rail Baltica” projekta dēļ tai atsavināta degvielas uzglabāšanas bāze. Nekonkurētspējīgas cenas dēļ (iekļaujot izdevumus par apakšuzņēmēja izmantošanu piedāvātajā cenā) BGS LV pazaudēs savus klientus 2024. gada rudenī, jaunus klientus iegūt arī nebūs iespējams, un BGS LV būs spiesta aiziet no tirgus.
- 98 Par to, ka tirgū nav teritoriju jaunas degvielas bāzes izbūvei apliecina arī (*)
- 99 Gadījumā, ja BGS LV izietu no tirgus, tajā paliktu viens liels tirgus spēlētājs RIXJET ar vairāk nekā 60 % tirgus daļu un Gulfstream Oil, tādējādi nostiprinoties RIXJET tirgus varai.
- 100 Savukārt BGS LV un Gulfstream Oil Apvienošanās gadījumā tirgū rastos konkurējošs spēks pašreizējam tirgus līderim RIXJET. Kā liecina klientu atbildes, (*)
- 101 Tādējādi, izvērtējot hipotētiskos scenārijus gadījumiem, ja Apvienošanās notiek vai nenotiek, KP secina, ka abos gadījumos koncentrācija tirgū pieaugtu, tirgus dalībnieku skaitam samazinoties no 3 uz 2. Tomēr, ja Apvienošanās nenotiktu, pieaugtu tirgus varas pozīcija, savukārt, ja Apvienošanās notiktu, tirgū izveidotos konkurējošs spēks šim tirgus līderim. Tādējādi konkrētajā situācijā, kad ārēju apstākļu dēļ BGS LV būtu spiesta pamest tirgu, tirgus dalībnieku Apvienošanās radītu mazāku kaitējumu vai pat ieguvumu konkurences situācijai nekā gadījumā, ja Apvienošanās nenotiek.

Gala secinājumi

- 102 BGS LV un Gulfstream Oil Apvienošanās ietekmes novērtējums veikts, izvērtējot Apvienošanās horizontālos aspektus, kā arī ņemot vērā hipotētiskā scenārija izvērtējumu.
- 103 BGS LV un Gulfstream Oil Apvienošanās radītu būtiskus šķēršļus (nekoordinētā ietekme) efektīvai konkurencei aviācijas degvielas piegādes un uzpildes tirgū. Tirgus dalībnieku skaitam mazinoties no 3 uz 2, apvienotos tuvi konkurenti, kā arī pircējiem ir ierobežotas iespējas mainīt piegādātājus. Apvienošanās rezultātā ietekmētajā tirgū var tikt nodarīts būtisks kaitējums, kas var novest pie cenu celšanās, kvalitātes un inovāciju samazināšanās.
- 104 Izvērtējot iespējamus koordinētās rīcības riskus kontekstā ar iepriekš šajā sadaļā novērtētajiem apstākļiem, KP secina, ka Apvienošanās rezultātā konkurences struktūra netiks izmainīta tā, lai ievērojami palielinātu varbūtību, ka tiks uzsākta vai atvieglota tirgus dalībnieku rīcības koordinēšana, kas kaitēs pastāvošai konkurencei aviācijas degvielas piegādes un uzpildes tirgū.
- 105 Izvērtējot hipotētiskos scenārijus gadījumiem, ja Apvienošanās notiek vai Apvienošanās nenotiek, KP secina, ka abos gadījumos koncentrācija tirgū pieaugtu, tirgus dalībnieku skaitam samazinoties no 3 uz 2. Tomēr, ja Apvienošanās nenotiktu, pieaugtu tirgus varas pozīcija, savukārt, ja Apvienošanās notiktu, tirgū izveidotos konkurējošs spēks šim tirgus līderim.

Tādējādi, konkrētajā situācijā, kad ārēju apstākļu dēļ BGS LV būtu spiesta pamest tirgu, tirgus dalībnieku Apvienošanās radītu mazāku kaitējumu vai pat ieguvumu konkurences situācijai nekā gadījumā, ja Apvienošanās nenotiek.

Nemot vērā minēto un saskaņā ar Konkurences likuma 8. panta pirmās daļas 5. punktu, 15. panta pirmās daļas 3. punktu un 16. panta otro un ceturto daļu, Konkurences padome

nolēma

atļaut apvienošanos, Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību "BALTIC GROUND SERVICES LV" iegūstot izšķirošu ietekmi pār "Gulfstream Oil" SIA.

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

Priekšsēdētājs

J. Gaiķis

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU.