



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO SEKTORIAUS STEBĖSENOS IŠVADOS

### TURINYS

SANTRAUKA .....	1
REKOMENDACIJOS .....	2
ĮVADAS .....	3
STEBĖSENOS EIGA IR OBJEKTAS .....	4
ELEKTROMOBILUMAS LIETUVOJE: SPARČIOS PLĖTROS UŽTIKRINIMO POREIKIS .....	6
ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO SEKTORIAUS EKOSISTEMA .....	9
SEKTORIAUS REGLAMENTAVIMAS: GALIMYBĖ SKATINTI KONKURENCIJĄ .....	13
PARAMA ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO TAŠKAMS ĮRENGTI – PLĖTROS SKATINIMO PRIEMONĖ, REIKALAUJANTI BUDRUMO .....	15
SAVIVALDYBIŲ VEIKSMŲ ĮTAKA RINKOS STRUKTŪRAI BEI KONKURENCIJAI ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO SEKTORIUJE.....	17
Savivaldybių dalyvavimo rinkoje pavojai: privačios iniciatyvos išstūmimas, lėtesnė plėtra.....	17
Savivaldybių konkursų reikšmė: konkursų sąlygos turėtų skatinti konkurenciją.....	18
KITOS GALIMOS KLIŪTYS SEKTORIAUS PLĖTRAI IR KONKURENCIJAI .....	25
Rinkos dalyvių nurodomos plėtros kliūtys .....	25
Rinkos dalyvių veiksmai, galintys riboti konkurenciją .....	26
REKOMENDACIJOS .....	27

### SANTRAUKA

*Europos Sąjungos institucijų darbotvarkėje pastaruosius metus vyrauja tvarumo klausimai. Siekiant sumažinti taršą ir stabdyti klimato kaitą, be kita ko, numatyta reformuoti transporto sektorių ir skatinti jame alternatyvių energijos šaltinių naudojimą. Tai reiškia, kad kasmet į Europos kelius turėtų išvažiuoti vis daugiau elektromobilių ir vis mažiau iškastiniu kuru varomų transporto priemonių. Siekiant įgyvendinti šią viziją, svarbu, kad į darbą išsiruošęs europietis už savo elektromobilio vairo galėtų sėsti be baimės, jog grįžtant namo jo transporto priemonė sustos kažkur pusiaukelėje. Tam būtina užtikrinti, kad vartotojams būtų prieinamas platus ir lengvai naudojamas elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklas. Šio tinklo plėtra svarbi ir Lietuvai. Skatinant įkrovimo tinklo plėtrą, svarbu nepalikti nuošalyje konkurencijos principų. Priešingu atveju platus elektromobilių įkrovimo tinklą galime turėti greitai, tačiau iš jo gausime nedaug naudos, jei vietinėse paslaugų teikimo rinkose galią įgaus pavieniai rinkos dalyviai, galintys pasinaudoti šia galia vartotojų nenaudai – siūlyti skurdžios kokybės paslaugas aukštomis kainomis. Atlikusi elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėseną, Konkurencijos taryba nustatė tam tikras susirūpinimą keliančias aplinkybes ir pateikė rekomendacijas, kaip būtų galima išvengti šių rizikų.*

## REKOMENDACIJOS

1. Savivaldybių institucijoms:
  - 1.1. priimant sprendimus dėl įkrovimo paslaugų teikimo įvertinti potencialų savo dalyvavimo rinkoje poveikį privatiems ūkio subjektams, rinkos struktūrai bei vartotojams ir savo sprendimais neiškraipyti konkurencijos bei nestabdyti paslaugų plėtros, kurią gali paskatinti privati iniciatyva. Pavyzdžiui, pasibaigus privalomam nemokamų paslaugų teikimo laikotarpiui, numatytam paramos sąlygose, savivaldybės turėtų nedelsdamos parinkti įkrovimo stotelių operatorių skaidrių konkursų būdu, sudarydamos palankias sąlygas privatiems žaidėjams įeiti į rinką;
  - 1.2. kiek įmanoma plačiau ir įvairiomis priemonėmis skelbti informaciją apie elektromobilių įkrovimo sektoriuje vykdomus konkursus, siekiant, kad juose varžytųsi kuo didesnis ūkio subjektų skaičius;
  - 1.3. nustatyti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursų ekonominio naudingumo kriterijus, pagal kuriuos užtikrinama reali nauda paslaugų vartotojams, vengiant situacijų, kai konkursų dalyviai faktiškai varžosi tik pasiūlymų pateikimo greičiu ar kitais vartotojams naudos nekuriančiais parametrais;
  - 1.4. rengiant elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursus, įvertinti galimybę konkurso objektą skaidyti dalimis, užtikrinant, kad savivaldybėje paslaugas teiktų keli alternatyvūs įkrovimo paslaugų teikėjai (apribojant konkurso dalyvių galimybes laimėti visas konkurso dalis)<sup>1</sup>;
  - 1.5. nustatyti proporcingas sutarčių su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatoriais trukmes ir nepratęsti šių sutarčių be konkursų, kurie galėtų paskatinti konkurenciją bei naujų dalyvių įėjimą į rinką.
2. Susisiekimo ministerijai ir kitoms institucijoms, formuojančioms politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje ir (ar) dalyvaujančioms skirstant paramą ūkio subjektams elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo skatinimui:
  - 2.1. įvertinti, kokią įtaką jų priimami sprendimai (įskaitant teisėkūros iniciatyvas) darys konkurencijai šiame sektoriuje, bei užtikrinti, kad teikiama parama neiškreiptų konkurencijos elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose (pavyzdžiui, neproporcingi paramos kiekiai neatiteks tik vienam tam tikroje teritorijoje veikiančiam ūkio subjektui);
  - 2.2. aktyviau vertinti savivaldos institucijų veiksmus elektromobilių įkrovimo sektoriuje;
  - 2.3. prisidėti prie efektyvesnio informacijos apie savivaldybių organizuojamus konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje skelbimo (vieno informacijos kanalo sukūrimo), taip paskatinant aktyvesnę konkurenciją;
  - 2.4. parengti gaires (rekomendacijas), kurios padėtų savivaldybėms kokybiškai organizuoti konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje.
3. Energetikos ministerijai – įvertinti, ar nėra galimybių elektromobilių įkrovimo operatorių prisijungimo prie elektros tinklų procesą padaryti paprastesnį ir tokiu būdu paskatinti elektromobilių infrastruktūros plėtrą Lietuvoje.

<sup>1</sup> Ši rekomendacija aktuali rinkų formavimosi etape. Vėlesniuose etapuose reikėtų įvertinti rinkų struktūras – jeigu rinkose varžysis pakankamas dalyvių skaičius, konkursuose galimų laimėti dalių ribojimas gali būti nereikalingas. Atvirkščiai, galimybė užsitikrinti didesnę paslaugų teikimo apimtį gali paskatinti naujų žaidėjų atėjimą į rinką.

## IVADAS

- (2) Transportas – vienas pagrindinių ekonomikos sektorių, sukuriančių reikšmingą pridėtinę vertę<sup>2</sup>. Tačiau šis sektorius – ir vienas didžiausių taršos šaltinių. Pavyzdžiui<sup>3</sup>, Lietuvoje transporto sektoriaus išmestų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekis 2022 m. sudarė 31,8 procentus viso išmetamo ŠESD kiekio Lietuvoje<sup>4</sup>, iš kurių apie 96 procentai<sup>5</sup> teko kelių transportui<sup>6</sup>.
- (3) Siekdama mažinti transporto sektoriaus poveikį aplinkos oro taršai bei įgyvendindama Paryžiaus susitarime<sup>7</sup> ir Europos Sąjungos (toliau – ES) komunikate „Žalioji kursas“ keliamus tikslus, Lietuva numatė, kad iki 2030 m. išmetamus ŠESD kiekius transporto sektoriuje sumažins ne mažiau kaip 14 procentų<sup>8</sup>, lyginant su 2005 m., ir šiuo tikslu įsipareigojo imtis įvairių priemonių. Pavyzdžiui<sup>9</sup>, siekiama didinti energijos efektyvumą, skatinti alternatyviųjų degalų, elektros iš atsinaujinančių energijos išteklių<sup>10</sup> (toliau – AEI) vartojimą, numatytas įsipareigojimas mažinti vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių parką didinant elektromobilių skaičių<sup>11</sup>.
- (4) Siekiant užtikrinti platesnį elektromobilių naudojimą, turi būti vystoma ir jų įkrovimo infrastruktūra. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme numatyta, kad Lietuvoje iki 2030 m. turi būti įrengta 60 tūkstančių elektromobilių įkrovimo priegų, iš kurių 6 tūkstančiai<sup>12</sup> – viešosios ir pusiau viešosios<sup>13</sup>. Sparčiai plėtojant elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklą, būtina skirti dėmesio

<sup>2</sup> Lietuvos transporto sektorius 2021 m. pasiekė 11,2 procentus bendrojo vidaus produkto. Bendra Europos Sąjungos transporto sukuriamas bendrojo vidaus produkto dalis 2021 m. sudarė 4,9 procentus. Informacija prieinama internete adresu: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2022/12/07/transporto-indelis-i-bvp-vis-dar-didelis-bet-su-kliutimis-augti#ixzz8eo37hikC>. Taip pat žr. Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės valstybinio audito 2024 m. gegužės 9 d. ataskaitą Nr. VAE-3 „Energetinės nepriklausomybės tikslų įgyvendinimas transporto sektoriuje“ (toliau – Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-3), 5 psl., dokumentas prieinamas internete adresu: <https://www.valstybeskontrolė.lt/LT/Product/24235>.

<sup>3</sup> Palyginimui, Europos Sąjungoje transportas išmeta beveik 30 procentų viso CO<sub>2</sub> kiekio, iš kurių beveik 72 procentai tenka kelių transportui. Informacija prieinama internete adresu: <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20180703STO07123/climate-change-in-europe-facts-and-figures>, <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics>.

<sup>4</sup> Palyginimui 2020 m. transporto sektoriaus išmetamas ŠESD kiekis sudarė 30,4 procentų viso išmetamo ŠESD kiekio Lietuvoje. Žr. Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos energetikos, susisiekimo ministrų 2022 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. 1-210/3-344, 5 punktą. Dokumentas prieinamas internete adresu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/e80e6750fb7b11ecbfe9c72e552dd5bd?jfwid=ha0aozf16>.

<sup>5</sup> Valstybinio audito ataskaitos Nr. VAE-3, 66 pastraipa.

<sup>6</sup> Kelių transportas apibūdinamas kaip sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovininių vežimų keliais (Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 2 straipsnio 1 dalis).

<sup>7</sup> Paryžiaus susitarimu siekiama, kad vidutinės temperatūros kilimas pasaulio mastu būtų gerokai mažesnis nei 2° C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio temperatūra, ir dėti pastangas, kad ji nepadidėtų daugiau kaip 1,5° C. Informacija prieinama internete adresu: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement>; <https://www.consilium.europa.eu/lt/policies/climate-change/paris-agreement/>.

<sup>8</sup> Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2021 m. birželio 30 d. nutarimu Nr. XIV-490 (toliau – Klimato kaitos valdymo darbotvarkė), 27.1 punktas. Dokumentas prieinamas internete adresu: [XIV-490 Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės patvirtinimo \(Lrs.lt\)](https://www.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/e80e6750fb7b11ecbfe9c72e552dd5bd?jfwid=ha0aozf16).

<sup>9</sup> Klimato kaitos valdymo darbotvarkės 27.1 punkte numatytos priemonės, kaip užtikrinti, kad iki 2030 m. sumažėtų ŠESD kiekiai transporto sektoriuje.

<sup>10</sup> Pavyzdžiui, nustatytas tikslas, kad 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų AEI energija (Klimato kaitos valdymo darbotvarkės 27.1.2 papunktis).

<sup>11</sup> Siekiama, kad elektromobiliai ir netaršios transporto priemonės sudarytų ne mažiau kaip 20 procentų lengvųjų transporto priemonių parko (Klimato kaitos valdymo darbotvarkės 27.1.9 papunktis).

<sup>12</sup> Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 1 dalis, Klimato kaitos valdymo darbotvarkės 27.1.12 papunktis.

<sup>13</sup> Viešoji elektromobilių įkrovimo prieiga – elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama visiems elektromobilių vairuotojams ir įtraukta į Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų informacinę sistemą (Alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 32 punktas).

konkurencijos principų laikymuisi ir konkurencingos rinkų struktūros formavimuisi. Konkurencijai palankūs sprendimai gali padėti užtikrinti, kad ilguoju laikotarpiu rinkos dalyviai galėtų lygiais pagrindais varžytis dėl paslaugų teikimo geriausiomis sąlygomis, o elektromobilių naudotojai gautų didžiausią naudą. Siekdama prisidėti prie šio tikslo, Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba atliko elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėseną ir suformulavo rekomendacijas institucijoms, darančioms įtaką elektromobilių įkrovimo sektoriaus plėtrai bei veikimo šiame sektoriuje sąlygoms.

## STEBĖSENOS EIGA IR OBJEKTAS

- (5) Atsižvelgdama į spartėjančią elektromobilių įkrovimo infrastruktūros sektoriaus plėtrą ir siekdama išsiaiškinti, ar šiame sektoriuje nekyla kliūčių konkurencijai, bei savo kompetencijos ribose pateikti rekomendacijas, Konkurencijos taryba 2024 m. sausio 16 d. nusprendė atlikti elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėseną<sup>14</sup>.
- (6) Konkurencijos tarybos ekspertai atliko subjektų, veikiančių elektromobilių įkrovimo sektoriuje ar savo sprendimais darančių įtaką šio sektoriaus vystymuisi, apklausą: surinko informaciją iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, 60 Lietuvos savivaldybių ir 24 ūkio subjektų<sup>15</sup>. Buvo paskelbtas ir viešas atviras kvietimas pateikti reikšmingą informaciją apie elektromobilių įkrovimo sektorių.
- (7) Taip pat ekspertai analizavo kitų Europos šalių konkurencijos priežiūros institucijų<sup>16</sup> (Austrijos<sup>17</sup>, Jungtinės Karalystės<sup>18</sup>, Portugalijos<sup>19</sup>, Prancūzijos<sup>20</sup>) atliktų elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenų išvadas, Europos Komisijos užsakymu atliktą studiją „Elektromobilių įkrovimo rinkos

---

Pusiau viešoji elektromobilių įkrovimo prieiga – iš dalies vieša elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama visiems elektromobilių vairuotojams elektromobilių įkrovimo prieigos operatoriaus nustatytu laiku nustatytoje teritorijoje ir įtraukta į Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinę sistemą (Alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 27 punktas).

<sup>14</sup> Stebėseną pradėta Konkurencijos tarybos 2024 m. sausio 16 d. nutarimu Nr. 1S-5 (2024).

<sup>15</sup> Elektromobilių įkrovimo stotelių gamintojų, įkrovimo stotelių operatorių, įvairių paslaugų teikėjų ir kt.

<sup>16</sup> Konkurencijos tarybai esant baigiamajame stebėsenos etape, savo išvadas apie elektromobilių įkrovimo sektorių paskelbė ir Vokietijos konkurencijos priežiūros institucija. Su išvadomis galima susipažinti internete adresu: [https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung\\_Ladesaeulen\\_Abschlussbericht.html?nn=48888](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Ladesaeulen_Abschlussbericht.html?nn=48888) (vokiečių kalba).

<sup>17</sup> Su Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos atliktos rinkos stebėsenos išvadomis galima susipažinti internete adresu: [https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bericht\\_der\\_BWB\\_zur\\_Branchenuntersuchung\\_E-Ladeinfrastruktur\\_Stand\\_2022.11.17.pdf](https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/Bericht_der_BWB_zur_Branchenuntersuchung_E-Ladeinfrastruktur_Stand_2022.11.17.pdf) (vokiečių kalba); [https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Final\\_Bericht\\_der\\_BWB\\_zur\\_Branchenuntersuchung\\_E-Ladeinfrastruktur\\_EN\\_MP\\_JG\\_2023\\_02\\_17\\_002\\_.pdf](https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/Final_Bericht_der_BWB_zur_Branchenuntersuchung_E-Ladeinfrastruktur_EN_MP_JG_2023_02_17_002_.pdf) (anglų kalba).

<sup>18</sup> Su Jungtinės Karalystės konkurencijos priežiūros institucijos atliktos rinkos stebėsenos išvadomis galima susipažinti internete adresu: [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/611fb14e8fa8f53dc4eb3153/EVC\\_MS\\_final\\_report\\_--\\_pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/611fb14e8fa8f53dc4eb3153/EVC_MS_final_report_--_pdf) (anglų kalba).

<sup>19</sup> Su Portugalijos konkurencijos priežiūros institucijos atliktos rinkos stebėsenos išvadomis, paskelbtomis viešajai konsultacijai, galima susipažinti internete adresu: <https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/documentos/estudosrelatorios/Concorr%C3%A2ncia%20e%20mobilidade%20eI%C3%A9trica%20em%20Portugal.pdf> (portugalų kalba); spaudos pranešimas prieinamas internete adresu: <https://www.concorrenca.pt/en/articles/adc-detects-barriers-expansion-electric-vehicle-recharging-network-and-issues> (anglų kalba).

<sup>20</sup> Su Prancūzijos konkurencijos priežiūros institucijos pateikta nuomone apie elektromobilių įkrovimo sektorių galima susipažinti internete adresu: [https://www.autoritedelaconurrence.fr/sites/default/files/integral\\_texts/2024-06/24a03\\_wcouv.pdf](https://www.autoritedelaconurrence.fr/sites/default/files/integral_texts/2024-06/24a03_wcouv.pdf) (pilna dokumento versija, prancūzų kalba). Taip pat: <https://www.autoritedelaconurrence.fr/en/article/charging-stations-electric-vehicles-autorite-issues-its-opinion>; <https://www.autoritedelaconurrence.fr/en/press-release/charging-stations-electric-vehicles-autorite-issues-its-opinion-competitive> (anglų kalba).

konkurencijos analizė 27 ES šalyse ir Jungtinėje Karalystėje<sup>21</sup> (toliau – Europos Komisijos studija) bei Europos Komisijos parengtas rekomendacijas institucijoms dėl koncesijų, licencijų ir / arba paramos teikimo elektromobilių ir sunkvežimių įkrovimo infrastruktūrai<sup>22</sup> (toliau – Europos Komisijos rekomendacijos).

- (8) Analizuota ir viešai prieinama informacija apie elektromobilių įkrovimo sektoriaus plėtrą, ES ir nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys šį sektorių, įskaitant Lietuvos Respublikos energetikos ir susisiekimo ministrų patvirtintą Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planą<sup>23</sup> (toliau – Veiksmų planas).
- (9) Išanalizavus surinktus duomenis ir nustačius, kad tam tikri savivaldos institucijų veiksmai, susiję su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo bei valdymo operatorių parinkimu, gali daryti neigiamą įtaką konkurencijai ir besiformuojančių rinkų struktūrai, nuspręsta stebėsenos veiksmus koncentruoti būtent į šių galimų problemų analizę bei galimus jų sprendimo būdus. Taip pat įvertinti ir aptarti kiti klausimai, darantys įtaką elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriui, pavyzdžiui, konkurencijai palankaus teisinio reglamentavimo bei sprendimų dėl paramos skyrimo poreikis, ūkio subjektų veiksmai, kurie galėtų kelti klausimų dėl suderinamumo su konkurencijos taisyklėmis. Vykdam stebėseną negavus reikšmingos informacijos, kad egzistuoja konkurencijos problemos, susijusios su privačiomis elektromobilių įkrovimo priegomis<sup>24</sup>, šie klausimai detaliau nebuvo analizuojami.
- (10) Stebėsenos tikslas nebuvo pateikti visiškai išsamių ir galutinių išvadų apie elektromobilių įkrovimo sektorių ir konkurencijos būklę bei galimas problemas jame. To nebūtų įmanoma padaryti, be kita ko, įvertinus tai, kad sektorius yra vystymosi etape, padėtis jame yra dinamiška ir gali iškilti vis naujų aspektų, kuriuos bus svarbu įvertinti ir atliepti priimant atitinkamus sprendimus. Veikiau buvo siekiama operatyviai reaguoti į šiame sektoriaus vystymosi etape akivaizdžiai susirūpinimą keliančias praktikas ir pateikti rekomendacijas, kaip paskatinti veiksmingą konkurenciją bei konkurencingų rinkų formavimąsi ir išvengti galimų neigiamų pasekmių ateityje.
- (11) Patvirtinusi stebėsenos išvadas, Konkurencijos taryba ir toliau skirs dėmesio šiam besivystančiam sektoriui, pagal kompetenciją vertins su juo susijusių teisės aktų projektus. Institucija taip pat gali pateikti papildomų rekomendacijų ar pradėti tyrimus, jeigu jai taptų prieinami duomenys, pagrindžiantys ūkio subjektų ar viešojo administravimo subjektų vykdomus konkurencijos teisės pažeidimus. Konkurencijos taryba ir toliau lauks informacijos iš visų subjektų, galinčių pateikti reikšmingų įžvalgų apie aptariamą sektorių ir prisidėti prie Konkurencijos tarybos funkcijų efektyvaus vykdymo, kuriant naudą ūkio subjektams bei vartotojams.
- (12) Konkurencijos taryba taip pat supranta, kad priimant sprendimus, susijusius su elektromobilių įkrovimo sektoriumi, būtina derinti įvairius interesus – veiksmingos konkurencijos apsaugą, aukštos kokybės paslaugų vartotojams užtikrinimą, pakankamai sparčią įkrovimo paslaugų plėtrą, atsižvelgiant į ES keliamus tikslus, paslaugų prieinamumą komerciškai mažiau patraukliose teritorijose ir kt. Taigi, Konkurencijos taryba pateikia rekomendacijas savo kompetencijos ribose, tačiau platesnis interesų derinimas ir sprendimų priėmimas priklauso politiką atitinkamose srityse

<sup>21</sup> Su dokumentu galima susipažinti internete adresu: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c9f5b4eb-72ee-11ee-9220-01aa75ed71a1> (pilna dokumento versija, anglų kalba); [https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-04/kd0523130enn\\_electric\\_vehicles\\_study\\_extended\\_executive\\_summary.pdf](https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-04/kd0523130enn_electric_vehicles_study_extended_executive_summary.pdf) (sutrumpinta versija, anglų kalba).

<sup>22</sup> Su dokumentu galima susipažinti internete adresu: [https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-06/sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-06/sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf) (anglų kalba); [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/how-design-tenders-e-charging-infrastructure-new-handbook-public-authorities-2021-02-16\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/how-design-tenders-e-charging-infrastructure-new-handbook-public-authorities-2021-02-16_en).

<sup>23</sup> Veiksmų planas patvirtintas 2022 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. 1-210/3-344. Dokumentas prieinamas internete adresu: [1-210/3-344 Dėl Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano pat... \(lrs.lt\)](https://www.lrs.lt/doc/act?id=120220701).

<sup>24</sup> Privati elektromobilių įkrovimo prieiga – nevieša elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama tik konkrečiai fizinių ir (ar) juridinių asmenų grupei (Alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 26 dalis).



formuojančių institucijų kompetencijai. Konkurencijos taryba lieka atvira dialogui dėl subalansuotų, vartotojams palankiausių sprendimų priėmimo.

## **ELEKTROMOBILUMAS LIETUVOJE: SPARČIOS PLĖTROS UŽTIKRINIMO POREIKIS**

- (13) Kaip minėta, Lietuvai bei kitoms ES valstybėms siekiant užsibrėžtų oro taršos mažinimo tikslų ir CO<sub>2</sub> neutralumo 2050 m., turi būti transformuojamas transporto sektorius, o šiai transformacijai – elektra varomų transporto priemonių plitimui – būtina pakankamai tanki, plačiai paplitusi, viešai prieinama, konkurencinga elektromobilių įkrovimo infrastruktūra.
- (14) 2023 m. pabaigoje Europoje buvo registruota daugiau nei 630 tūkstančių elektromobilių įkrovimo taškų (32 proc. daugiau nei 2022 m.), o keliais važinėjo beveik 8 mln. elektromobilių (grynųjų elektromobilių ir hibridinių transporto priemonių)<sup>25</sup>. Vien per 2023 m. buvo naujai registruota daugiau nei 2 mln. keleivius vežančių alternatyviu kuru varomų transporto priemonių (grynųjų elektromobilių, įkraunamų hibridinių elektromobilių), 18 proc. daugiau nei naujų registracijų 2022 m.<sup>26</sup>.
- (15) Vis dėlto, dabartinė infrastruktūros vystymosi sparta yra ne tik nepakankama, bet ir netolygiai pasiskirsčiusi Europoje. Pavyzdžiui, daugiau nei 60 proc. visų registruotų viešojo įkrovimo prieigų yra tik trijose ES valstybėse – Nyderlanduose, Prancūzijoje ir Vokietijoje<sup>27</sup>. Kitose šalyse infrastruktūros išvystymas ženkliai menkesnis<sup>28</sup>.
- (16) Lietuvoje, kaip nurodoma Europos Komisijos studijoje, elektromobilių rinka ir jų įkrovimo infrastruktūra vis dar formuojasi<sup>29</sup>. Lyginant su kitomis ES valstybėmis, Lietuvoje vienam elektromobiliui tenka nedidelis įkrovimo taškų skaičius, o šalies elektromobilių įkrovimo paslaugų rinka apibūdinta kaip koncentruota<sup>30</sup>.
- (17) Per penkerius metus elektromobilių kiekis Lietuvoje išaugo daugiau kaip 9 kartus (žr. 1 pav.), o įkrovimo prieigų (viešųjų ir pusiau viešųjų bei privačių) skaičius – daugiau nei 13 kartų, t. y. 1239 proc. (žr. 2 pav.).
- (18) Daugiausiai elektromobilių (žr. 3 pav.) registruota ir viešųjų įkrovimo stotelių (žr. 4 pav.) įrengta Vilniuje<sup>31</sup>, Kaune<sup>32</sup>. Tuo tarpu ne didžiųjų miestų savivaldybėse – elektromobilių vos kelios dešimtys, o įkrovimo prieigų – tik keli vienetai (žr. 3, 4 pav.). Pagal elektromobilių skaičiaus augimo ir įkrovimo infrastruktūros plėtros netolygumą Lietuvos situacija panaši į kitų ES valstybių.

<sup>25</sup> Informacija prieinama internete adresu: [https://www.acea.auto/files/Charging\\_ahead-Accelerating\\_the\\_roll-out\\_of\\_EU\\_electric\\_vehicle\\_charging\\_infrastructure.pdf](https://www.acea.auto/files/Charging_ahead-Accelerating_the_roll-out_of_EU_electric_vehicle_charging_infrastructure.pdf); <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road>.

<sup>26</sup> Europos alternatyviųjų degalų observatorija. Informacija prieinama internete adresu: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/vehicles-and-fleet>.

<sup>27</sup> European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), *Charging ahead: accelerating the roll-out of EU electric vehicle charging infrastructure*, Automotive insights, April 2024, 6 puslapis. Dokumentas prieinamas internete adresu: [https://www.acea.auto/files/Charging\\_ahead-Accelerating\\_the\\_roll-out\\_of\\_EU\\_electric\\_vehicle\\_charging\\_infrastructure.pdf](https://www.acea.auto/files/Charging_ahead-Accelerating_the_roll-out_of_EU_electric_vehicle_charging_infrastructure.pdf).

<sup>28</sup> Informacija prieinama internete adresu: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/regional-insights-electric-vehicle-adoption-across-europe-new-data>.

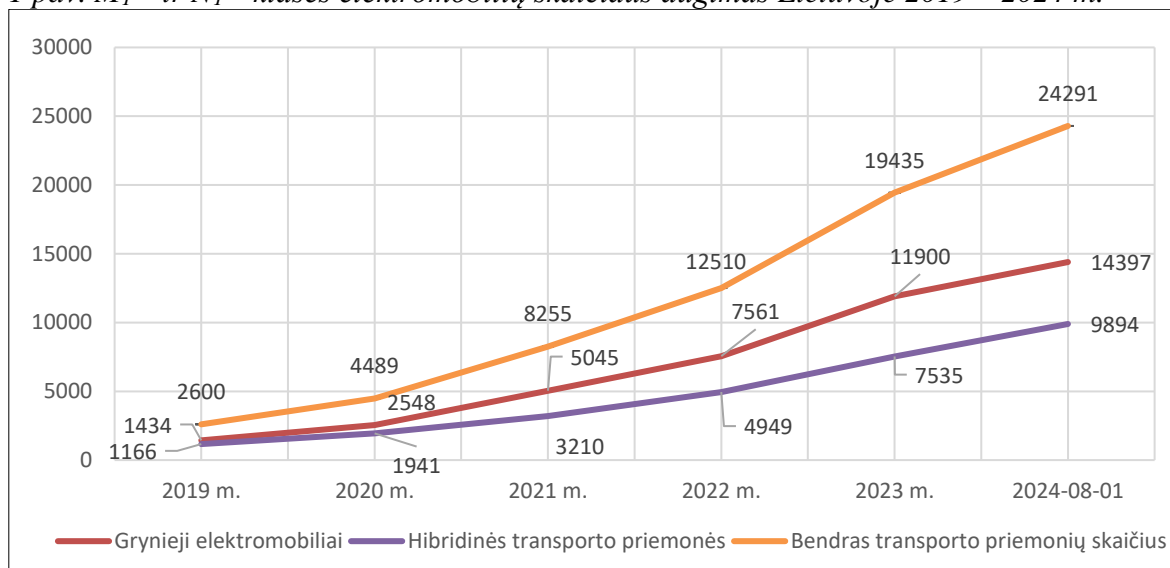
<sup>29</sup> Vartojamas terminas „nascent“, Europos Komisijos studija, 13-15 puslapiai.

<sup>30</sup> Europos Komisijos studija, 14, 20 puslapiai.

<sup>31</sup> Vilniuje, 2024 m. rugpjūčio mėn. duomenimis, registruoti 10204 elektromobiliai ir 183 įkrovimo stotelės. Duomenys pateikti Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/elektromobiliu-skaicius-lietuvoje/>, taip pat Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemoje: [https://ev.vialietuva.lt/open\\_source](https://ev.vialietuva.lt/open_source).

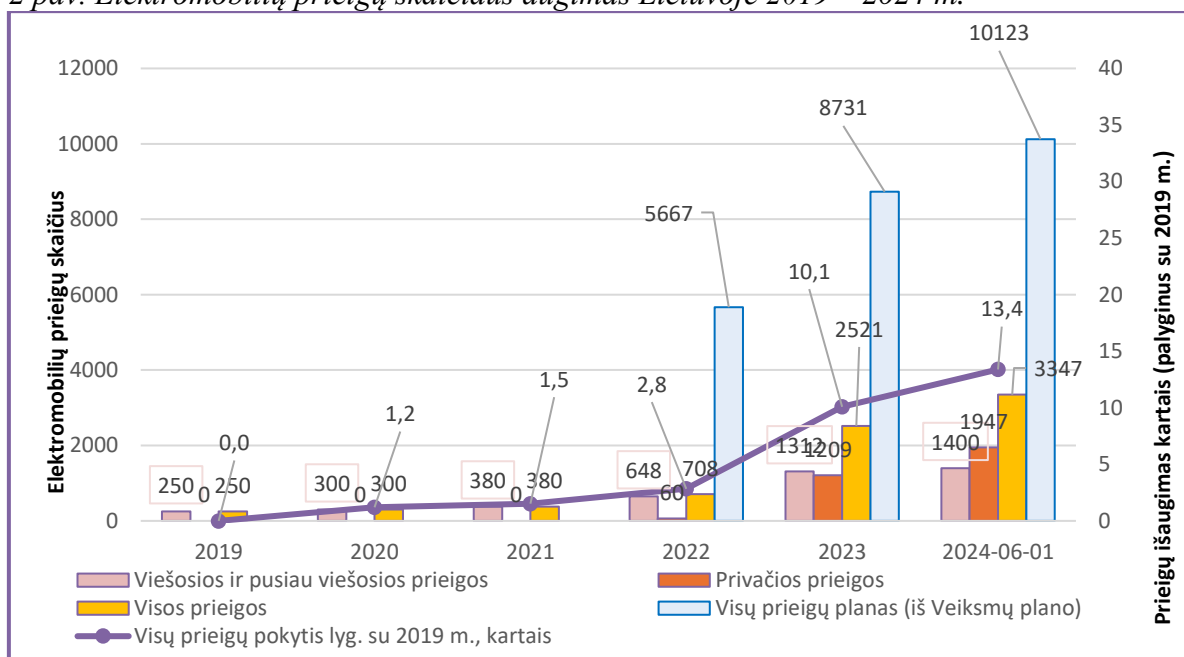
<sup>32</sup> Kaune, 2024 m. rugpjūčio mėn. duomenimis, registruoti 3274 elektromobiliai ir 67 įkrovimo stotelės. Duomenys pateikti Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/elektromobiliu-skaicius-lietuvoje/>, taip pat Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemoje: [https://ev.vialietuva.lt/open\\_source](https://ev.vialietuva.lt/open_source).

1 pav. M<sub>1</sub><sup>33</sup> ir N<sub>1</sub><sup>34</sup> klasės elektromobilių skaičiaus augimas Lietuvoje 2019 – 2024 m.



Šaltinis – sudarė Konkurencijos taryba<sup>35</sup>.

2 pav. Elektromobilių prieigų skaičiaus augimas Lietuvoje 2019 – 2024 m.<sup>36</sup>



Šaltinis – sudarė Konkurencijos taryba<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> M<sub>1</sub> klasės transporto priemonė (lengvasis automobilis) skirta keleiviams vežti, turinti ne daugiau kaip 8 sėdimas vietas keleiviams ir 1 sėdimą vietą vairuotojui (Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2008 m. gruodžio 2 d. įsakymo Nr. 2B-479 „Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimai“ (toliau – Motorinių transporto priemonių reikalavimai) 8.1. punktas.

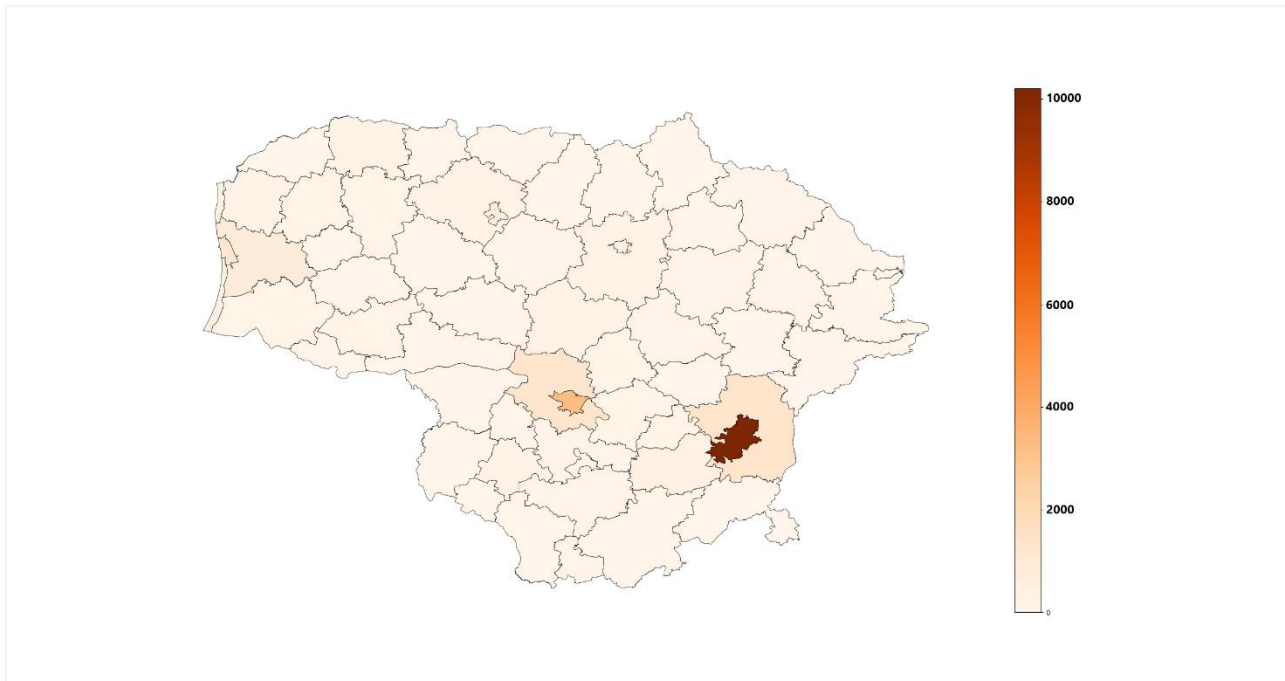
<sup>34</sup> N<sub>1</sub> klasės transporto priemonė (lengvasis krovininis automobilis) skirta kroviniams vežti, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė ne didesnė kaip 3,5 t (Motorinių transporto priemonių reikalavimų 9.1. punktas).

<sup>35</sup> Remiantis Susisiekimo ministerijos svetainėje pateikiamais duomenimis. Informacija prieinama internete adresu: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/elektromobiliu-skaicius-lietuvoje/>.

<sup>36</sup> Susisiekimo ministerijos Veiksmų plane nurodytas prieigų skaičius yra 2024 metams. Kadangi 2 pav. rodoma padėtis per 2024 m. 5 mėnesius, prieigų prieaugis buvo proporcingai adaptuotas 2024 m. 5 mėnesiams.

<sup>37</sup> Remiantis 2024 m. gegužės 9 d. Valstybės kontrolės Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-3 (59 pastraipa), Susisiekimo ministerijos [svetainėje](#), Veiksmų plane bei Europos alternatyviųjų degalų [observatorijoje](#) pateikiamais duomenimis.

3 pav. Elektromobilių skaičius savivaldybėse



Šaltinis. Sudarė Konkurencijos taryba<sup>38</sup>.

4 pav. Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra savivaldybėse



Šaltinis. Sudarė Konkurencijos taryba<sup>39</sup>.

- (19) Valstybės kontrolės ataskaitoje<sup>40</sup> nurodoma, kad elektromobilumo sektoriaus vystymasis nėra pakankamas, nes tiek elektra varomų transporto priemonių, tiek ir jų įkrovimo prieigų 2022 m. ir

<sup>38</sup> Remiantis Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje pateikiamais duomenimis.

<sup>39</sup> Remiantis Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemoje pateikiamais duomenimis. Duomenys prieinami internete adresu: [https://ev.vialietuva.lt/open\\_source](https://ev.vialietuva.lt/open_source).

<sup>40</sup> Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-3, 44, 59 pastraipos.



2023 m. buvo mažiau nei planuota (žr. 2 pav.)<sup>41</sup>. Todėl, anot Valstybės kontrolės, vertinant tai, kad 2030 m. didės ES reikalavimai dėl AEI panaudojimo transporto sektoriuje<sup>42</sup>, elektra varomų transporto priemonių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtra ir toliau turi būti spartinama, kad iki 2030 m. būtų pasiekti užsibrėžti tikslai<sup>43</sup>.

- (20) Atsižvelgiant į pateiktus duomenis, Lietuva artimiausiu metu turėtų būti suinteresuota skatinti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros apimtį ir spartą. Kita vertus, priimant plėtrą skatinančius sprendimus, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tam, kokią įtaką šie veiksmai turės rinkos struktūrai ir įkrovimo paslaugų vartotojams. Skubotai imantis tokių skatinimo priemonių kaip paramos teikimas, elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių skyrimas, sudarant jiems palankesnes veiklos sąlygas nei konkurentams ir pan., gali susidaryti situacija, kai lokalsios rinkos taps koncentruotos, o rinkos galią turintys ūkio subjektai šia galia naudosis vartotojų nenaudai, pavyzdžiui, siūlydami paslaugas aukštomis kainomis, neinvestuodami į paslaugų kokybę, inovacijas ir pan. Dėl šios priežasties visuose nacionaliniuose sprendimų priėmimo lygmenyse turėtų būti imamasi veiksmingų bei proporcingų priemonių, siekiant išvengti tokios situacijos ir apsaugoti rinkų konkurencingumą.

## **ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO SEKTORIAUS EKOSISTEMA**

- (21) Konkurencijos taryba savo praktikoje nėra detalčiai nagrinėjusi elektromobilių įkrovimo sektoriaus, apibrėžusi rinkų šiame sektoriuje (pavyzdžiui, vertindama galimus konkurencijos taisyklių pažeidimus ar įmonių įsigijimo sandorius). Šių klausimų nevertino ir Lietuvos teismai. Taip pat nėra gausios kitų ES valstybių ar Europos Komisijos praktikos, kurioje būtų analizuojamas šis sektorius, o rinkų apibrėžimai dažnu atveju paliekami atviri. Be to, kaip jau buvo minėta, elektromobilių ir jų įkrovimo sektorius dinamiškai vystosi, tad ir jo ypatumai gali keistis skirtingais rinkos(-ų) brandos etapais, formuojantis naujiems vartotojų įpročiams ir pan.
- (22) Europos Komisijos studijoje nurodoma<sup>44</sup>, kad elektromobilių įkrovimo ekosistema vis dar formuojasi ir joje veikia bei į ją įsitraukia įvairūs dalyviai (žr. 5 pav.). Vieni jų – „gryniesi“ žaidėjai, t. y. įmonės, iš esmės teikiančios tik elektromobilių įkrovimo paslaugas, kiti – veikiantys ir kituose „artimuose“ sektoriuose, pavyzdžiui, įrangos gamybos, technologijų, automobilių gamybos ir pan. (žr. 6 pav.).

---

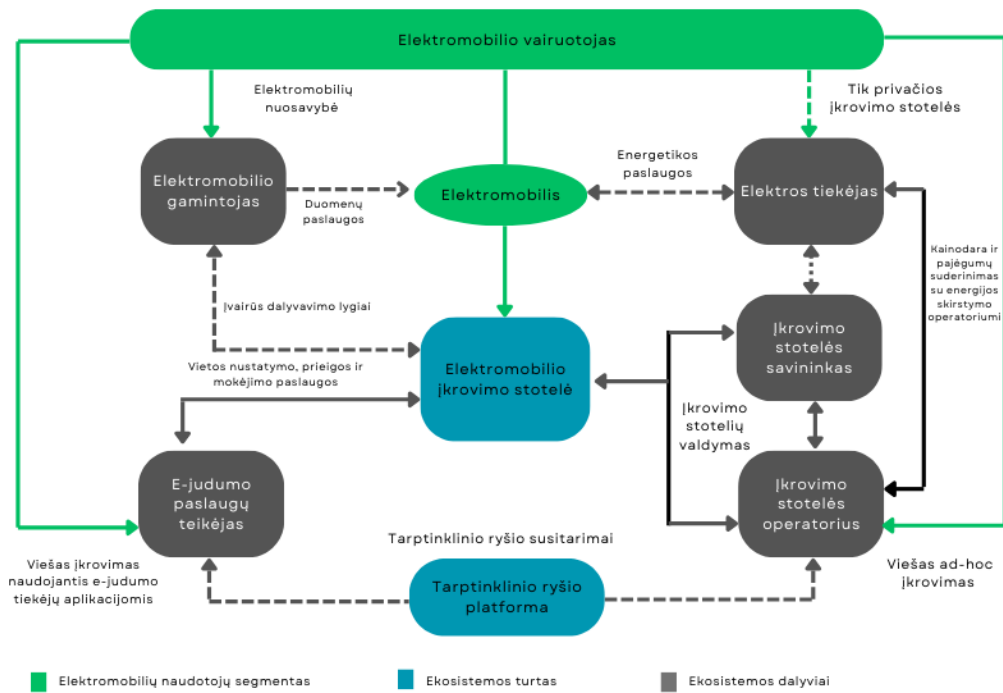
<sup>41</sup> Veiksmų plane (5-6 pav.) nurodoma, kad 2022 m. planuojama, jog elektra varomų transporto priemonių skaičius sudarys 15965, o įkrovimo prieigų bus 8731, atitinkamai 2023 m. planuotos 25399 transporto priemonės ir 8731 įkrovimo prieiga.

<sup>42</sup> Lietuvai nuo 14 iki 29 proc. reikės sumažinti ŠESD kiekius transporto sektoriuje.

<sup>43</sup> Valstybinio audito ataskaitos Nr. VAE-3 47, 63 pastraipos.

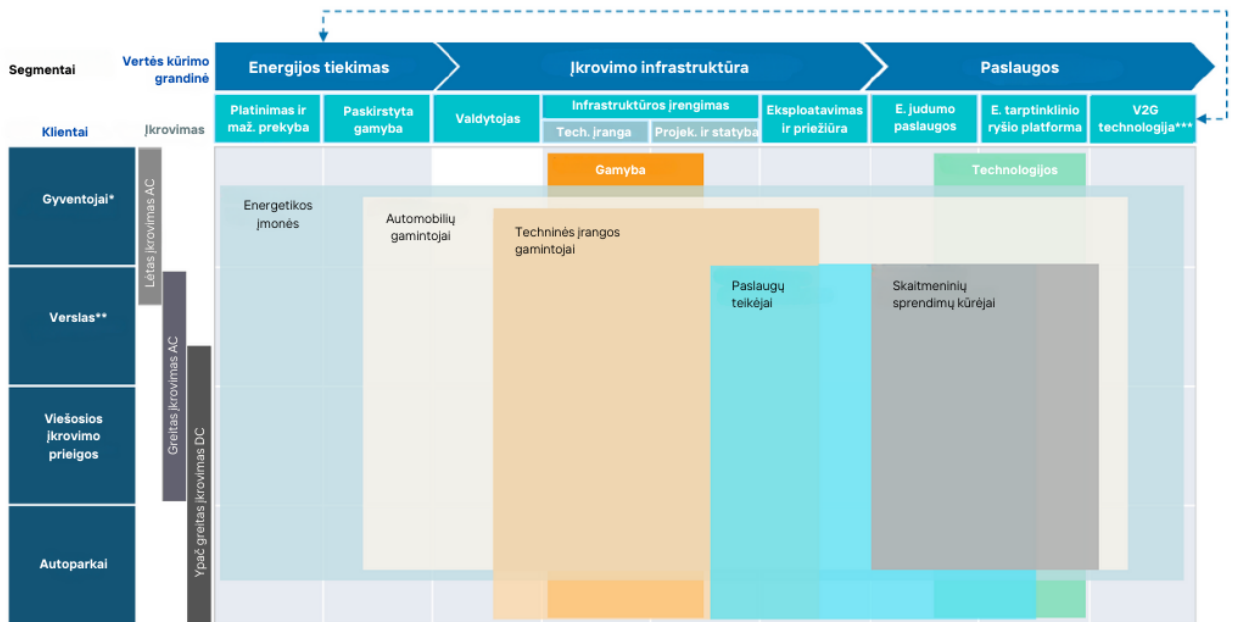
<sup>44</sup> Europos Komisijos studija, 36 puslapis.

5 pav. Pavyzdinė elektromobilumo ekosistema



Šaltinis – Europos Komisijos studija<sup>45</sup>.

6 pav. Elektromobilių įkrovimo ekosistemos dalyvių ryšiai



**Pastabos:** \* priskiriamos įkrovimo prieigos, įrengtos prie mažų namų ūkių  
\*\* priskiriamos įkrovimo prieigos, įrengtos prie verslo biurų, didelių namų ūkių, prekybos tinklų, viešbučių, restoranų ir pan.  
\*\*\* dvikryptė įkrovimo technologija leidžia elektromobilių sugeneruotą energiją grąžinti į bendrąjį tinklą

Šaltinis – Europos Komisijos studija<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Sudaryta Konkurencijos tarybos pagal Europos Komisijos studijoje pateiktus duomenis, 17 puslapis.

<sup>46</sup> Sudaryta Konkurencijos tarybos pagal Europos Komisijos studijoje pateiktus duomenis, 36 puslapis.

- (23) Lietuvoje elektromobilių įkrovimo sektoriuje iš esmės veikia panašūs ekosistemos dalyviai<sup>47</sup>, pavyzdžiui, elektromobilių įkrovimo įrangos gamintojai, elektromobilių įkrovimo paslaugų teikėjai, kitų susijusių paslaugų teikėjai. Kai kurie elektromobilių įkrovimo paslaugų teikėjai vykdo ir kitas veiklas, pavyzdžiui, yra elektros tiekėjai, vykdo degalinių veiklą ir kt. Elektromobilių įkrovimo ekosistemoje dalyvauja ir savivaldybės, teikiančios įkrovimo paslaugas.

**1 lentelė. Savivaldybės pagal jose veikiančias elektromobilių įkrovimo operatorių grupes<sup>48</sup>**

Nr.	Savivaldybės charakteristika	Skaičius
1.	Neturi (nei savivaldybės, nei privačių ūkio subjektų valdomų) elektromobilių įkrovimo stotelių	5
2.	Turi tik savivaldybės administracijos / įmonės valdomas stoteles	4
3.	Turi ir savivaldybės administracijos / įmonės valdomų stotelių, ir privačių ūkio subjektų valdomų stotelių, iš kurių:	29
	turi daugiau (arba =) savivaldybės administracijos / įmonės valdomų stotelių nei privačių ūkio subjektų valdomų stotelių	19
4.	Turi tik privačių ūkio subjektų valdomas stoteles <sup>49</sup>	22
	Iš viso	60

- (24) Dažnu atveju, rinkos dalyviai ne tik gamina, įrengia ar eksploatuoja elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, tačiau teikia ir e-judumo paslaugas, t. y. suteikia galimybę galutiniams vartotojams atsiskaityti už įkrovimo paslaugas. Kiti rinkos dalyviai vykdo tik atsiskaitymų už įkrovimą administravimą, t. y. veikia kaip tarpininkai ir teikia paslaugas tiek elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriams (savininkams), tiek ir galutiniams vartotojams.
- (25) Išanalizavus konkurencijos priežiūros institucijų sprendimus, matyti, kad privačios įkrovimo prieigos bei viešosios įkrovimo prieigos, kiekvienų iš jų infrastruktūros vystymas bei eksploatavimas paprastai nagrinėjami kaip atskiri segmentai (atitinkamos rinkos)<sup>50</sup>.
- (26) Kadangi šios stebėsenos tikslas – identifikuoti galimas konkurencijos problemas, susijusias būtent su viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra, toliau tikslinga aptarti su viešąja elektromobilių įkrovimo infrastruktūra susijusių paslaugų vertinimą.
- (27) Europos Komisija<sup>51</sup>, Austrijos<sup>52</sup>, Prancūzijos<sup>53</sup> konkurencijos priežiūros institucijos išskyrė kelias atskiras su viešąja įkrovimo infrastruktūra susijusias rinkas.
- (28) Viena jų – **viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinka**. Joje veikia įkrovimo prieigų operatoriai, kurie įrengia ir eksploatuoja įkrovimo stoteles. Įkrovimo prieigų operatoriai siekia įrengti įkrovimo stoteles kuo patrauklesnėse, viešai prieinamose vietose<sup>54</sup>. Šiam tikslui įgyvendinti jie sudaro sutartis su Energijos skirstymo operatoriumi (toliau – ESO), elektros tiekėjais, žemių ar kitų objektų savininkais, taip pat savivaldybėmis.

<sup>47</sup> Pavyzdžiui, Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemoje (<https://ev.lakd.lt/>) skelbiami prieigų tiekėjų duomenys. Taip pat informacijos apie atskirų tiekėjų vykdomas veiklas galima rasti ir jų interneto svetainėse.

<sup>48</sup> Informacija pateikta remiantis viešai prieinamais duomenimis apie savivaldybėse veikiančių operatorių skaičių bei įrengtų elektromobilių įkrovimo stotelių bei prieigų skaičių pagal padėtį, buvusią 2024 m. gegužės 17 d. (žr. Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistema, [Atviri duomenys](#)).

<sup>49</sup> Į privačių ūkio subjektų sąrašą įtraukta ir UAB „Ignitis“.

<sup>50</sup> Pavyzdžiui, toks vertinimas pateiktas Europos Komisijos 2019 m. rugsėjo 17 d. sprendime byloje M.8870, *E.ON / INNOGY*. Analogiškos pozicijos laikosi ir Austrijos konkurencijos priežiūros institucija, remdamasi Vokietijos konkurencijos priežiūros institucijos atlikto tyrimo preliminariais duomenimis (žr. Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvadų 58 puslapį).

<sup>51</sup> *E.ON / INNOGY* byla, 179 pastraipa. Sprendimas prieinamas internete adresu: [m8870\\_7862\\_3.pdf\(europa.eu\)](https://m8870_7862_3.pdf(europa.eu)).

<sup>52</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 58 puslapis.

<sup>53</sup> Prancūzijos konkurencijos priežiūros institucijos nuomonė, II dalis.

<sup>54</sup> Pavyzdžiui, prekybos centruose, automobilių parkavimo vietose, lankytinuose vietose ir pan.

- (29) Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinka gali būti segmentuojama<sup>55</sup> pagal įkrovimo tipą (greitį), kuris priklauso nuo įkrovimo galingumo<sup>56</sup>, arba atsižvelgiant į infrastruktūros vietą<sup>57</sup>.
- (30) Apibūdinamos geografinę viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinką, tiek Europos Komisija, tiek, pavyzdžiui, Austrijos<sup>58</sup> konkurencijos priežiūros institucija, ją tapatina su regionine ar vietine<sup>59</sup>. Kita vertus, *E.ON / INNOGY* byloje Europos Komisija geografinės rinkos apibrėžimą paliko atvirą (nesprendė, ar tai yra vietinė, ar nacionalinė su vietinės konkurencijos elementais rinka).
- (31) Kita su viešąja įkrovimo infrastruktūra susijusi rinka, kuri, kaip matyti iš suformuotos praktikos<sup>60</sup>, įvardijama atskirai nuo viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinkos – **e-judumo paslaugų teikimo rinka (arba elektromobilių įkrovimo abonentinių paslaugų rinka)**. E-judumo paslaugų teikėjų paskirtis – aptarnauti elektromobilių įkrovimo prieigų operatorius ir galutinius vartotojus (jie yra tarpininkai, suteikiantys galimybę vartotojui, norinčiam įkrauti elektromobilį, pasinaudoti tam tikro įkrovimo prieigos operatoriaus įkrovimo stotele). Nors naudojantis e-judumo paslaugomis galima įsikrauti elektromobilį įvairiose įkrovimo stotelėse, Europos Komisijos praktikoje tikslus rinkos apibrėžimas nepateikiamas ir rinkos segmentavimo klausimas paliekamas atviras<sup>61</sup>. Šių paslaugų geografinė rinka Europos Komisijos apibrėžiama nacionaliniu lygmeniu. Tuo tarpu Austrijos konkurencijos priežiūros institucija nurodė, kad neapsisprendė, ar ši rinka yra nacionalinė, ar regioninė, nes verslo modeliai vis dar plėtojami<sup>62</sup>.
- (32) Austrijos bei Prancūzijos konkurencijos priežiūros institucijos<sup>63</sup>, nagrinėdamos su viešąja elektromobilių įkrovimo infrastruktūra susijusias rinkas, taip pat išskyrė **viešųjų įkrovimo prieigų įrengimui tinkamų vietų parūpinimo rinką**<sup>64</sup>. Kaip pažymėjo Prancūzijos konkurencijos priežiūros institucija, konkuruojama viešuosiuose konkursuose dėl lokacijų infrastruktūrai įrengti paskirstymo ir ši konkurencija vyksta iki konkurso pabaigos ir sutarčių pasirašymo<sup>65</sup>. Tačiau nė viena institucija šios rinkos, įskaitant ir geografinės, detaliau nenagrinėjo.
- (33) Konkurencijos taryba stebėsenos kontekste nekėlė tikslo detalai apibrėžti atitinkamas rinkas elektromobilių sektoriuje. Rinkų apibrėžimai būtų aktualūs vertinant galimus konkurencijos taisyklių pažeidimus ar įmonių sandorius. Rinkos apibrėžimams įtaką ateityje taip pat gali daryti sektoriaus

<sup>55</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 60 puslapis.

<sup>56</sup> Pavyzdžiui, gali būti išskiriamas: (i) įprastinis įkrovimas (kintamos srovės įkrovimas; <22 kW); (ii) greitis įkrovimas (kintamosios / nuolatinės srovės įkrovimas; >22-100 kW); (iii) itin greitas įkrovimas (≥150 kW).

<sup>57</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 60 puslapis. Pavyzdžiui, išskiriant (i) greitkeliuose esančių viešųjų įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinką ir (ii) už greitkelių esančių viešųjų įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo rinką.

<sup>58</sup> Atkreipiamė dėmesį, kad nors Austrijos konkurencijos priežiūros institucija rinkos stebėsenos tikslais analizavo elektromobilių įkrovimo sektorių pagal regionus, tačiau jų nevertino kaip atskirų geografinių rinkų. Priešingai, savo išvadose pažymėjo, kad nebūtų tikslinga vadovautis vien administracinėmis teritorinėmis ribomis (Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 61 puslapis).

<sup>59</sup> Europos Komisija *E.ON / INNOGY* byloje pažymėjo, kad konkurencija dėl elektromobilių įkrovimo prieigos stotelių greitkeliuose turi stiprų vietinį elementą, nes kiekviena įkrovimo stotelė labiausiai konkuruoja su netoliese esančiomis. Tačiau pripažino, kad konkurencija viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių rinkoje greitkeliuose gali turėti tam tikrų nacionalinių elementų (197-200 pastraipos).

<sup>60</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 58, 60-61 puslapiai, *E.ON / INNOGY* byla, 179 pastraipa, Europos Komisijos 2021 m. rugsėjo 17 d. sprendimas byloje M.10311, *ENEL X / VWFL / JV* (toliau – *ENEL X* byla), 32 pastraipa. Dokumentas pasiekiamas internete, adresu (pilnas tekstas, anglų kalba): [https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202251/M\\_10311\\_8138935\\_245\\_5.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202251/M_10311_8138935_245_5.pdf).

<sup>61</sup> *E.ON / INNOGY* byla, 212 p., *ENEL X* byla, 30–32 pastraipos.

<sup>62</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 61 puslapis.

<sup>63</sup> Austrijos konkurencijos priežiūros institucijos išvados, 58 puslapis, Prancūzijos konkurencijos institucijos nuomonė, 179-180 pastraipos.

<sup>64</sup> Priešrovinė rinka iki infrastruktūros įrengimo.

<sup>65</sup> Svarbu pastebėti, kad ir Konkurencijos tarybai stebėsenos metu atliekant apklausas, ir patys rinkos dalyviai, apibūdinami parametrus, kuriais vykdydami elektromobilių įkrovimo taškų įrengimo, valdymo veiklą jie tarpusavyje konkuruoja, įvardino ir patogesnę, geresnę lokaciją.

vystymosi kryptys bei ypatumai. Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad Lietuvoje elektromobilių įkrovimo sektoriuje veikia panašūs subjektai, paslaugų teikimo ypatumams įtaką daro panašūs techniniai ir kiti veiksniai, tikėtina, kad ir Lietuvoje apibrėžiant rinkas bus reikšmingi analogiški veiksniai, kokie buvo vertinti ir šioje dalyje aprašytų institucijų praktikoje.

## SEKTORIAUS REGLAMENTAVIMAS: GALIMYBĖ SKATINTI KONKURENCIJĄ

- (34) Reikšmingą įtaką elektromobilių įkrovimo sektoriaus vystymuisi daro politikos formuotojų, teisės aktų leidėjų priimami sprendimai. Priimant šiuos sprendimus turėtų būti įvertintas ir jų galimas poveikis konkurencijai, besiformuojančių rinkų struktūrai bei vartotojams.
- (35) Dalis reikšmingų elektromobilių įkrovimo sektorių reglamentuojančių teisės aktų priimami ES lygmeniu. Pavyzdžiui, 2024 m. balandžio 13 d. įsigaliojo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (toliau – Reglamentas). Reglamente įtvirtinti įvairūs reikalavimai dėl elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros apimties, informacijos teikimo ir atsiskaitymo būdų prieinamumo įkrovimo paslaugų vartotojams bei kiti. Nustačius tokio pobūdžio reikalavimus ES lygmens teisės aktuose, Lietuva negali nuo jų nukrypti ar priimti šiems reikalavimams prieštaraujančių nacionalinių teisės aktų.
- (36) Vis dėlto, net ir esant numatytoms ES lygmens taisyklėms, valstybės narės gali priimti nacionalinius teisės aktus, darančius su ES reglamentavimu ar jį papildančius. Konkurencijos tarybos vertinimu, labai svarbu, kad nacionalinis reglamentavimas būtų palankus konkurencijai ir, esant poreikiui, jo nuostatos būtų formuojamos atsižvelgiant į nacionalinę specifiką, rinkos ypatumus.

### **Konkurencijos tarybos išvada dėl Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimo projekto**

Konkurencijos tarybai 2024 m. buvo pateiktas derinti Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimo projektas<sup>66</sup> (toliau – Projektas), kuriuo, be kita ko, siekta numatyti, kad konkurso (nebūtinai viešojo, kaip reikalaujama pagal galiojantį reglamentavimą) būdu turi būti atrinkti tik tie viešai prieinamų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai, kurie įrengs savivaldybių patvirtintuose planuose numatytas prieigas. Su Projektu paskelbtuose dokumentuose nebuvo informacijos apie atliktą tokio pakeitimo poveikio konkurencijai vertinimą.

Įvertinusi Projektą, Konkurencijos taryba pateikė Susisiekimo ministerijai išvadą<sup>67</sup>, kurioje nurodė, kad siūlomas pakeitimas gali neigiamai paveikti konkurenciją besiformuojančioje elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkoje, dėl ko ilgainiui žalą patirtų ir vartotojai. Konkurencijos tarybos vertinimu, atsisakius reikalavimo savivaldybėms visus viešų prieigų operatorius atrinkti viešojo konkurso būdu, sumažėtų skaidrumas jų atrankos procese ir būtų daromas neigiamas poveikis besiformuojančios rinkos struktūrai bei konkurencijai joje, pavyzdžiui, tam tikrose vietovėse rinka gali tapti labai koncentruota, o pavienės įmonės – įgyti rinkos galią. Tuo pačiu kyla rizika patirti žalą vartotojams, kurie bus priversti įsigyti elektromobilių įkrovimo paslaugas mažiau palankiomis sąlygomis, pavyzdžiui, mokėti daugiau.

<sup>66</sup> TAIS sistemoje Įstatymo projekto reg. Nr. 24-6489. Projektas prieinamas internete adresu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/c57518b1fb3811eeaa63cf21c12b4657?positionInSearchResults=1&searchModelUID=62ca0ee6-6b0d-436c-9aa7-63d4f1987833>.

<sup>67</sup> Institucijos pranešimas spaudai prieinamas internete adresu: <https://kt.gov.lt/lt/naujienos/alternatyviuju-degalu-istatymo-pataisos-gali-apsunkinti-konkurencija-del-elektromobiliu-ikrovimo-prieigu-irengimo>. Išvada prieinama internete adresu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAN/0dff8cf006ba11ef8e4be9fad87afa59?jfwid=-5f5krj9ea>.



Įvertinusi Konkurencijos tarybos poziciją, Susisiekimo ministerija nusprendė Projekte<sup>68</sup> numatyti reikalavimą, kad įkrovimo prieigų operatoriai, įrengiantys viešai prieinamas įkrovimo prieigas, skirtas elektromobiliams įkrauti, numatytas savivaldybės teritorijoje esančiuose vietinės reikšmės keliuose iki 2030 metų numatomų įrengti viešai prieinamų įkrovimo prieigų planuose, būtų atrenkami viešojo konkurso būdu ir nediskriminacinėmis sąlygomis.

- (37) Kaip reikšmingą elektromobilių įkrovimo sektoriaus reglamentavimo segmentą verta išskirti jame veikiančių ūkio subjektų pareigų šių paslaugų vartotojų atžvilgiu reglamentavimą. Šis reglamentavimas netiesiogiai daro įtaką ir ūkio subjektų konkurencijai, kadangi tik sudarius vartotojams sąlygas gauti pakankamą ir skaidrią (lengvai palyginamą) informaciją apie teikiamas paslaugas (jų kainas, kokybę, prieinamumą ir pan.), vartotojai turės galimybę priimti informuotus sprendimus dėl paslaugų įsigijimo. Vartotojų pasitikėjimas paslaugomis ir informuotų sprendimų priėmimas gali paskatinti sektoriaus plėtrą ir, atitinkamai, efektyvią konkurenciją. Kaip reikšmingiausi vartotojams klausimai, susiję su elektromobilių įkrovimo paslaugų įsigijimu, paprastai nurodomi: (i) kainų skaidrumas<sup>69</sup>, (ii) lengvai prieinama, aktuali ir tiksli informacija apie elektromobilių įkrovimo prieigas (jų vietas, užimtumą, prieinamas jungtis)<sup>70</sup>, (iii) patogūs atsiskaitymo už paslaugas būdai<sup>71</sup>. Reglamente įtvirtintos nuostatos<sup>72</sup>, aptariančios šiuos klausimus bei numatančios ūkio subjektų pareigas vartotojų atžvilgiu.
- (38) Dar vienas svarbus aspektas – veiksminga reglamentavimo priežiūra. Net ir nustačius konkurencijai palankų reglamentavimą, nesant veiksmingos kontrolės, šio reglamentavimo adresatai gali nukrypti nuo jiems skirtų taisyklių, dėl ko reglamentavimo tikslai liks nepasiekti. Toliau pateikiami pavyzdžiai rodo, kad elektromobilių įkrovimo sektoriuje galimai reikalinga efektyvesnė teisės aktų reikalavimų laikymosi kontrolė.
- (39) Alternatyviųjų degalų įstatyme<sup>73</sup> numatyta, kad *Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorius įsipareigoja neatlygintinai Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo*

<sup>68</sup> Vėlesnė Projekto versija prieinama internete adresu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/2a01984079af11ef84ff9693ecd03ff5?positionInSearchResults=0&searchModelUID=ae1c2bdf-50ec-4222-baac-6a387c01fc07>.

<sup>69</sup> Vartotojai turi gauti aiškia ir tikslią informaciją apie įkrovimo paslaugų kainą. Skirtingų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių teikiamų įkrovimo paslaugų kainos skiriasi. Įkrovimo kainos gali skirtis ir to paties operatoriaus skirtingose elektromobilių įkrovimo vietose. Esant skirtingai kainodarai, vartotojui nėra paprasta palyginti kainas. Sunkumų palyginti kainas ir suprasti, kas sudaro galutinę vartotojo sumokamą kainą, gali kelti ir tai, kad kai kuriais atvejais elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai nustato papildomus mokesčius. Pavyzdžiui, užimtos prieigos mokestis. Todėl tam, kad vartotojai galėtų priimti informaciją pagrįstą sprendimą, elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių nustatyti įkrovimo kainų tarifai ir visa kita informacija, susijusi su vartotojo sumokama galutine kaina, turėtų būti vartotojui aiškiai atskleista ir pateikta.

<sup>70</sup> Tam, kad vartotojai galėtų patogiai naudotis elektromobiliais, jiems turi būti lengvai prieinama aktuali ir tiksli informacija, susijusi su elektromobilių įkrovimo prieigomis. Pavyzdžiui, vieta (tikslus adresas), užimtumas (laisva ar užimta), mokėjimo būdas, jungties tipas. Dažnu atveju elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai šią informaciją vartotojams nurodo savo mobiliosiose programėlėse ir (ar) interneto svetainėse. Jei elektromobilių įkrovimo prieigos operatorius yra tam tikros savivaldybės administracija, šios informacijos mobiliosiose programėlėse gali nebūti. Informacijai esant ne vienoje vietoje, o, pavyzdžiui, skirtingose mobiliosiose programėlėse ar interneto svetainėse, vartotojams nėra patogiu naudotis ir lengvai gauti aktualią informaciją apie visas jo kelyje esančias elektromobilių įkrovimo prieigas. Siekiant vartotojams pateikti aktualią informaciją, Lietuvoje buvo sukurta Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistema.

<sup>71</sup> Vartotojai turi turėti galimybę lengvai ir patogiai atsiskaityti už įkrovimo paslaugą. Dažnu atveju vartotojai už įkrovimo paslaugą elektromobilių įkrovimo stotelėse gali atsiskaityti naudodamiesi mobiliosiomis programėlėmis ir (ar) kitais būdais. Vis dėlto, dėl paslaugų teikėjų įvairovės, vartotojams ne visada patogiu naudotis skirtingomis programėlėmis. Be to, ne visi vartotojai nori registruotis, kad galėtų atsiskaityti už įkrovimo paslaugą. Todėl svarbu užtikrinti, kad įkrovimo paslauga būtų prieinama ir neregistruotiems vartotojams, kurie už įkrovimo paslaugą galėtų atsiskaityti nesiregistruodami (*ad hoc* būdu).

<sup>72</sup> Reglamento 5 straipsnio 1 ir 3 dalis, 20 straipsnio 2 dalis.

<sup>73</sup> 25 straipsnio 9 dalis.

prieigų informacinės sistemos tvarkytojui teikti elektromobilių stotelės statinius duomenis<sup>74</sup> ir, kai elektromobilių įkrovimo stotelė turi galimybę perduoti, dinامينius duomenis<sup>75</sup> Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinės sistemos tvarkytojo nustatyta tvarka pagal atvirą įkrovimo prieigų protokolą arba pagal kitą su juo suderinamą protokolą. Atsakydama į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus, Susisiekimo ministerija nurodė, kad informacinėje sistemoje yra registruotos 1792<sup>76</sup> viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo prieigos, tačiau sistemai teikiami tik 497 įkrovimo prieigų dinaminiai duomenys. Susisiekimo ministerija taip pat nurodė, kad teisės aktuose šiuo metu nėra numatytos atsakomybės už duomenų neteikimą į informacinę sistemą, tačiau Reglamente numatyta, kad nuo 2025 m. balandžio 14 d. visos viešai prieinamos įkrovimo prieigos turės teikti statinius ir dinامينius duomenis.

- (40) Veiksmų plane numatytos įvairios rekomendacijos savivaldybėms, kurios turėtų užtikrinti skaidrų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių atrinkimo procesą, informacijos prieinamumą apie savivaldybių organizuojamus konkursus ūkio subjektams, operatoriaus parinkimą pagal geriausias vartotojams siūlomas kainas ir kt. Atsakydama į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus, Susisiekimo ministerija nurodė: *minėto plano įgyvendinimą vykdo Susisiekimo ministerija ir Energetikos ministerija. Plane numatytų priemonių įgyvendinimas buvo vykdomas įgyvendinant bendrą Susisiekimo ministerijos ir Energetikos ministerijos projektą „Elektromobilumo ekosistemos sukūrimas“. Plane numatytų priemonių įgyvendinimas taip pat numatytas prie prioritetinių atsakingų už priemones Susisiekimo ministerijos padalinių darbų. Taip pat pažymime, kad minimą veiksmų planą artimiausiu metu planuojama atnaujinti pagal išgaliojusias AFIR nuostatas. Vis dėlto, Susisiekimo ministerija nepateikė jokių dokumentų, rodančių, kad minėtos institucijos faktiškai prižiūri ir vertina, kaip savivaldybės laikosi Veiksmų plane pateiktų rekomendacijų. Kaip bus aprašyta toliau, tam tikri savivaldybių sprendimai gali neigiamai paveikti konkurenciją ir besiformuojančių rinkų struktūrą elektromobilių įkrovimo sektoriuje.*
- (41) **Apibendrinama šioje dalyje pateiktą informaciją, Konkurencijos taryba rekomenduoja politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje formuojančioms institucijoms visais atvejais įvertinti, kokią įtaką jų priimami sprendimai (įskaitant teisėkūros iniciatyvas<sup>77</sup>) darys konkurencijai šiame sektoriuje. Taip pat Konkurencijos taryba rekomenduoja politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje formuojančioms institucijoms aktyviau vertinti savivaldos institucijų veiksmus šiame sektoriuje.**

## **PARAMA ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO TAŠKAMS ĮRENGTI – PLĖTROS SKATINIMO PRIEMONĖ, REIKALAUJANTI BUDRUMO**

- (42) Europos Komisijos studijoje nurodoma, kad viešų lėšų skyrimas gali paskatinti spartesnę elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą bei paskatinti ir privačias investicijas<sup>78</sup>. Vis dėlto, nors sektoriaus formavimosi pradžioje, kai investicijos į jį privačiam sektoriui gali būti nepatrauklios, skatinimas viešomis lėšomis gali būti racionalus, jis taip pat kelia privačių investicijų „išstūmimo“

<sup>74</sup> Viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės statiniai duomenys – viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės duomenys, kuriuos sudaro stotelės identifikacinis numeris, koordinatės, adresas, galia, įkrovimo ir jungčių tipai, atsiskaitymo už paslaugas būdai, savininko ir (ar) valdytojo kontaktinė informacija, pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės darbo laikas.

<sup>75</sup> Viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės dinaminiai duomenys – viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės duomenys, kuriuos sudaro stotelės pasiekiamumas, užimtumas, vidutinė paslaugos kaina galutiniam vartotojui, nesudariusiam sutarties su viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos operatoriumi.

<sup>76</sup> Susisiekimo ministerija pateikė duomenis Konkurencijos tarybai 2024 m. liepos 24 d. raštu. Taigi, šių išvadų patvirtinimo dieną nurodyti skaičiai gali būti pasikeitę.

<sup>77</sup> Rengdamos teisės aktų projektus, darančius rinką veikimo rinkoje sąlygoms, institucijos turėtų įvertinti siūlomo reglamentavimo poveikį konkurencijai, kaip tai numatyta Konkurencijos įstatymo 4<sup>1</sup> straipsnyje.

<sup>78</sup> Žr. 98 puslapį.

riziką<sup>79</sup>. Tokia rizika ypač aktuali tais atvejais, kai neproporcingai didelis paramos kiekis skiriamas rinkos lyderiams, pirmiesiems jos dalyviams ar valstybės valdomoms įmonėms<sup>80</sup>. Europos Komisijos studijoje taip pat atkreipiamas dėmesys į tai, kad tam tikrose valstybėse, įskaitant ir Lietuvą, reikšminga dalis įkrovimo priėgų priklauso valstybės valdomoms įmonėms bei keliamas klausimas, ar tai tik laikinas fenomenas, ar visgi dėl politikos formuotojų sprendimų privačių ūkio subjektų „išstūmimas“ iš rinkos gali būti ilgalaikis<sup>81</sup>.

- (43) Atsakydama į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus apie ateities planus skirti paramą ūkio subjektams, veikiančiams elektromobilių įkrovimo infrastruktūros sektoriuje, Susisiekimo ministerija nurodė, kad elektromobilių įkrovimo infrastruktūros skatinimui numatyta skirti 72,5 milijonų eurų paramos iš RRF<sup>82</sup> lėšų. Nurodyta, kad šia parama bus siekiama paskatinti Europos Komisijos patvirtinto rodiklio – 5540 vnt. įkrovimo priėgų įrengimo – įgyvendinimą.
- (44) **Atsižvelgdama į aukščiau pateiktą informaciją, Konkurencijos taryba rekomenduoja Susisiekimo ministerijai ir kitoms institucijoms, kurios dalyvaus skirstant paramą ūkio subjektams elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo skatinimui, nustatant paramos taisykles, užtikrinti, kad teikiama parama neiškreips konkurencijos elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose, t. y. užtikrinti, kad neproporcingi paramos kiekiai neatiteks tik vienam tam tikroje teritorijoje veikiančiam ūkio subjektui.**

**Konkurencijos tarybos išvada dėl Pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-01 veiklos „Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra“ projektų finansavimo sąlygų aprašo projekto**

Konkurencijos tarybai 2024 m. buvo pateiktas derinti Pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-01 veiklos „Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra“ projektų finansavimo sąlygų aprašo projektas (toliau – Projektas).

Konkurencijos taryba savo išvadoje pažymėjo, kad elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo bei eksploatavimo rinkos yra gana ankstyvose formavimosi stadijose ir galima prognozuoti aktyvią jų plėtrą ateityje, todėl svarbu imtis veiksmų, kad šios rinkos būtų konkurencingos ir jokie rinkos dalyviai dėl valstybės veiksmų neįgytų didelės rinkos galios.

Konkurencijos taryba, išanalizavusi Projektą, nurodė, kad jo nuostatos kelia riziką sudaryti sąlygas elektromobilių įkrovimo stotelių eksploatavimo rinkoje įsitvirtinti ribotam ūkio subjektų skaičiui. Taip gali nutikti dėl Projekte numatytų sąlygų, susijusių su finansuojamo jungtinio projekto partnerio teise be konkurencingų ir skaidrių procedūrų tapti elektromobilių įkrovimo stotelių eksploatuotoju penkeriems metams nuo jų įrengimo. Projekto rengėjams pasiūlyta atlikti poveikio konkurencijai vertinimą bei išanalizuoti, ar nėra būdų patobulinti Projektą taip, kad vienas ūkio subjektas ar nedidelis jų skaičius neįgytų išskirtinių sąlygų eksploatuoti valstybės finansuotas įkrovimo stoteles nekonkuruodamas su kitais rinkos dalyviais.

Išvadoje Konkurencijos taryba taip pat pateikė pastabas dėl Projekto atitikties valstybės pagalbos taisyklių reikalavimams.

Įvertinusi Konkurencijos tarybos poziciją, Susisiekimo ministerija pakoregavo Projekto sąlygas.

<sup>79</sup> Žr. 99 puslapį.

<sup>80</sup> Žr. 105 puslapį.

<sup>81</sup> Žr. 99 puslapį.

<sup>82</sup> Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė.

## **SAVIVALDYBIŲ VEIKSMŲ ĮTAKA RINKOS STRUKTŪRAI BEI KONKURENCIJAI ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO SEKTORIUJE**

- (45) Besiformuojančių elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkų struktūrai ir, atitinkamai, konkurencijos ypatumams šiose rinkose reikšmingą įtaką daro savivaldos institucijų veiksmai bei sprendimai. Šis aspektas pabrėžiamas Europos Komisijos studijoje<sup>83</sup>, Europos šalių konkurencijos priežiūros institucijų atliktų elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenų išvadose<sup>84</sup>, nacionaliniuose dokumentuose, numatančiuose elektromobilių įkrovimo sektoriaus vystymosi strategiją<sup>85</sup>. Savivaldos institucijų veiksmų bei sprendimų reikšmę sektoriaus vystymuisi bei konkurencijai jame pabrėžė ir rinkos dalyviai, teikę informaciją Konkurencijos tarybai.
- (46) Taigi, tam, kad susiformuotų konkurencinga elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkų struktūra, savivaldybės turėtų priimti sprendimus, palankius veiksmingai konkurencijai, kurios teikiamą naudą vėliau galėtų gauti paslaugų vartotojai.
- (47) Toliau pateikiamos išvalgos apie Konkurencijos tarybos ekspertų analizuotus savivaldybių sprendimus bei rekomendacijas, kaip savivaldybės galėtų prisidėti prie konkurencingų rinkų formavimosi ir efektyvesnės konkurencijos elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriuje.

### **Savivaldybių dalyvavimo rinkoje pavojai: privačios iniciatyvos išstūmimas, lėtesnė plėtra**

- (48) Vienas reikšmingiausių savivaldybių sprendimų, darančių įtaką rinkos formavimuisi, paslaugų plėtrai ir privačių įmonių paskatoms įeiti į rinką – sprendimas pačioms savivaldybėms dalyvauti arba nedalyvauti rinkoje. Žaidėjo, turinčio galimybę naudotis viešais resursais (finansavimu, savivaldybei priklausančia žeme, prieiga prie palankių lokacijų ir kt.), dalyvavimas rinkoje gali atgrasyti privačius rinkos dalyvius nuo investicijų ir paslaugų teikimo teritorijose, kuriose tektų konkuruoti su tokiais palankesniais sąlygomis veikiančiu žaidėju.

---

<sup>83</sup> Europos Komisijos studijoje nurodoma, kad vietos savivaldos institucijų veiksmai turi didelę reikšmę elektromobilių įkrovimo infrastruktūros vystymuisi atitinkamose teritorijose, kadangi šios institucijos priima sprendimus dėl operatorių, kurie įrengs elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą viešojoje žemėje. Tais atvejais, kai savivaldybės ne tik priima reguliacinius sprendimus, bet ir pačios dalyvauja rinkoje, gali kilti interesų konflikto situacija. Dokumente taip pat nurodoma, kad sprendimai, susiję su konkursų organizavimu, yra viena iš priemonių, kurios gali padėti išvengti monopolijų susiformavimo ar rinkos galios įgijimo atitinkamose vietovėse (žr. 41, 59 puslapius). Dokumente įvardijama rizika, kad prioriteto teikimas valstybių valdomiems elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatoriams gali išstumti iš rinkos privačią iniciatyvą, bei keliamas klausimas, ar tam tikrose valstybėse, įskaitant ir Lietuvą, situacija, kai valstybės valdomai įmonei priklauso reikšminga dalis elektromobilių įkrovimo taškų yra tik laikina (žr. 99 puslapį). Europos Komisijos studijoje nurodoma, kad institucijų sprendimai, susiję su konkursų organizavimu, kuriais siekiama užtikrinti konkurenciją, gali padėti užkirsti kelią ūkio subjektų vėlesniam pasinaudojimui įgyta padėtimi rinkoje. Pavyzdžiui, konkursų sąlygos, užtikrinančios, kad viešojoje žemėje paslaugas siūlytų keli skirtingi įkrovimo paslaugų operatoriai, gali padėti išvengti konkurenciją ribojančio (konkurentus išstumiančio) elgesio ateityje. Dokumente taip pat nurodoma, kad jeigu savivaldybės institucijos pačios dalyvauja elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkoje, jos gali būti suinteresuotos trukdyti privatiems operatoriams įrengti įkrovimo įrangą viešojoje žemėje. Dėl šios priežasties būtina užtikrinti, kad savivaldos organizuojami konkursai būtų atviri ir sudarytų sąlygas konkurencijai (žr. 20-21, 60 puslapius).

<sup>84</sup> Pavyzdžiui, Jungtinės Karalystės konkurencijos priežiūros institucijai atlikus elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėseną, viena iš pateiktų rekomendacijų buvo vietos institucijoms aktyviau įsitraukti į infrastruktūros vystymo planavimą bei užtikrinti kiek įmanoma veiksmingesnę konkurenciją, tokiu būdu apsaugant vietos vartotojus.

<sup>85</sup> Veiksmų plane savivaldybėms pateikiamos įvairios rekomendacijos, susijusios su elektromobilių įkrovimo sektoriaus plėtra, be kita ko, rekomenduojama sudaryti paprastas ir patrauklias sąlygas privačiam sektoriui dalyvauti skelbiamuose planų įgyvendinimo konkursuose (įkrovimo prieigų įrengimas savivaldybės valdomuose žemės sklypuose) (41.6 punktas); konkurso sąlygose numatyti sąlygas, užtikrinančias, kad infrastruktūra būtų maksimaliai efektyviai išnaudojama (pavyzdžiui, nustatant minimalų elektromobilių įkrovimo sesijų per parą skaičių) ir atsižvelgiant į konkurso dalyvių siūlomą kainų lygį. Operatorių siūlomos kainos turi būti pagrįstos patirtais kaštais, skaidrios, lengvai ir aiškiai palyginamos kainų dedamosios. Teikiamos paslaugos neturi diskriminuoti skirtingų vartotojų grupių (41.7 punktas); bendradarbiauti su privačiu sektoriumi skatinant jį kurti viešąją ir privačią elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą (privačiose žemės sklypuose) (41.8 punktas).



- (49) Tam tikri Konkurencijos tarybos apklausoje dalyvavę ūkio subjektai nurodė, kad, jų vertinimu, savivaldybės ar jų valdomos įmonės dėl disponuojamo ir joms patikėto valstybės ar savivaldybių turto žengia į elektromobilių įkrovimo paslaugų teikimo rinką išskirtinėmis sąlygomis. Savivaldybės, per joms priklausančias įmones teikdamos elektromobilių įkrovimo paslaugas, nesudaro sąlygų kitiems rinkos dalyviams atitinkamose savivaldybėse ir jų prioritėtinėse lokacijose teikti paslaugų, nėra skelbiami konkursai, kuriuose vienodais pagrindais galėtų dalyvauti visi rinkos dalyviai bei konkuruoti dėl paslaugų teikimo. Dėl šių priežasčių, anot rinkos dalyvių, įėjimas į rinką tampa itin sudėtingas arba neįmanomas.

### **Elektromobilių įkrovimo paslaugų plėtos dinamika Alytaus savivaldybėje**

Alytaus miesto savivaldybė, gavusi paramą iš ES lėšų, įrengė elektromobilių įkrovimo prieigą, kurioje nemokamai teikė įkrovimo paslaugas (paramos teikimo sąlygos numatė, kad nemokamos paslaugos turi būti teikiamos penkerius metus). Išaugus elektros energijos kainai ir dėl šios priežasties nemokamam paslaugų teikimui tapus itin nuostolingam, savivaldybė priėmė sprendimą gražinti paramą ir nutraukti nemokamų paslaugų teikimą.

Savivaldybės vertinimu, toks sprendimas turėjo teigiamos įtakos elektromobilių įkrovimo paslaugų plėtrai, kadangi nelikus nemokamų paslaugų, privačia iniciatyva mieste buvo įrengti keli nauji elektromobilių įkrovimo taškai bei gauta daugiau prašymų išduoti leidimus elektromobilių įkrovimo paslaugų teikimui.

Aptartas pavyzdys iliustruoja, kaip savivaldybių dalyvavimas rinkoje gali atgrasyti privačius subjektus nuo įėjimo į rinką. Tuo tarpu atsiradus erdvės privačiai iniciatyvai, rinkoje vyksta spartesnė paslaugų plėtra, suintensyvėja konkurencija.

- (50) Konkurencijos tarybos ekspertų surinkti duomenys rodo, kad dalis savivaldybių, kaip ir Alytaus miesto savivaldybė aukščiau aprašytame pavyzdyje, gavo paramą iš ES lėšų ir išipareigojo penkerius metus nemokamai teikti elektromobilių įkrovimo paslaugas. Savivaldybės nurodė, kad iki projekto pabaigos jos turės parinkti elektromobilių įkrovimo prieigų operatorius, vykdydamos konkurencingą procedūrą. Dažnu atveju savivaldybių konkursai turėtų būti vykdomi 2025-2026 m. laikotarpiu.
- (51) **Įvertinusi aukščiau aprašytą informaciją, Konkurencijos taryba rekomenduoja savivaldybėms priimant sprendimus dėl įkrovimo paslaugų teikimo įvertinti potencialų savo dalyvavimo rinkoje poveikį privatiems ūkio subjektams, rinkos struktūrai bei vartotojams ir savo sprendimais neiškraipyti konkurencijos bei nestabdyti paslaugų plėtos, kurią gali paskatinti privati iniciatyva. Pavyzdžiui, pasibaigus privalomam nemokamų paslaugų teikimo laikotarpiui, numatytam paramos sąlygose, savivaldybės turėtų nedelsdamos parinkti įkrovimo stotelių operatorius skaidrių konkursų būdu, sudarydamos palankias sąlygas privatiems žaidėjams įeiti į rinką.**

### **Savivaldybių konkursų reikšmė: konkursų sąlygos turėtų skatinti konkurenciją**

- (52) Dalis savivaldybių jau yra vykdžiusios konkursus elektromobilių įkrovimo įrangos įrengimo bei eksploatavimo operatoriams atrinkti arba išnuomoti savivaldybės žemę / turtą elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui. Išanalizavę savivaldybių vykdytų konkursų sąlygas, Konkurencijos tarybos ekspertai nustatė, kad rengdamos šias sąlygas ir (arba) vykdydamos konkursus savivaldybės ne visada skiria pakankamai dėmesio konkurencijai ir galimam poveikiui besiformuojančių rinkų struktūrai. Toliau aptariami konkretūs aspektai, į kuriuos savivaldybės turėtų atkreipti dėmesį, nustatydamos konkursų sąlygas ir vykdydamos konkursus.



- (53) **Informacijos apie konkursus skelbimas.** Rinkos dalyviai nurodė, kad savivaldybių praktika skelbiant apie vykdomus konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje ne visuomet yra palanki ūkio subjektų konkurencijai. Nurodomi atvejai, kai nuomos arba elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimo ir eksploatavimo konkursai buvo skelbiami tik savivaldybių vietinėje spaudoje ir (arba) savivaldybių interneto svetainėse, nepaskelbiant apie konkursus rinkos dalyviams plačiau prieinamuose informacijos kanaluose. Rinkos dalyviai taip pat pateikė pavyzdžių, kai patys kreipėsi į savivaldybes, išreiškdami iniciatyvą dalyvauti būsimuose savivaldybių konkursuose ir teikti elektromobilių įkrovimo paslaugas atitinkamose savivaldybėse bei prašė juos informuoti apie vykstančius konkursus, tačiau tokios informacijos negavo.

#### **Palangos miesto rinkliavų centro organizuotas konkursas**

Biudžetinė įstaiga Palangos miesto rinkliavų centras (toliau – Centras) organizavo Palangos miesto savivaldybės (toliau – Savivaldybė) automobilių stovėjimo aikštelės Taikos g. 2, Palangoje, ir aikštelės Ronžės g. 5 A, Palangoje, dalių nuomos konkursą (toliau – Konkursas). Konkurso tikslas buvo išnuomoti turtą su sąlyga, kad jame bus įrengtos elektromobilių įkrovimo priėgos (iš viso 24). Konkurso laimėtojo nustatymo kriterijus – didžiausia pasiūlyta nuomos kaina. Informacija apie Konkursą buvo skelbiama laikraštyje „Palangos tiltas“ ir Centro bei Savivaldybės interneto svetainėse. Konkursas paskelbtas 2023 m. spalio 12 d., pasiūlymų pateikimo terminas nustatytas 2023 m. spalio 25 d. Konkursą laimėjo vienintelis jame dalyvavęs ūkio subjektas – UAB „Ignitis“.

Centras nurodė, kad bendravo (susitikimuose ar telefonu) su trijų bendrovių atstovais; su dviejų iš jų atstovais bendrauta po to, kai bendrovės savo iniciatyva kreipėsi į Savivaldybę ir išreiškė susidomėjimą teikti paslaugas, o į UAB „Ignitis“ kreipėsi pats Centras, pastebėjęs įmonės skelbimą, kad įmonė ieško viešų ar privačių erdvių (aikštelių) elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui, viešojoje socialinių tinklų erdvėje.

Vienas iš Konkurse nedalyvavusių ūkio subjektų keliais mėnesiais anksčiau nei vyko Konkursas raštu kreipėsi į Savivaldybę ir išreiškė norą dalyvauti vykstančiuose konkursuose dėl elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo, tačiau vėliau negavo informacijos apie Konkursą ir jame nedalyvavo.

- (54) Be aukščiau aprašyto pavyzdžio Konkurencijos tarybos ekspertų analizuotuose savivaldybių vykdytuose nuomos ar elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimo ir eksploatavimo konkursuose buvo ir daugiau atvejų, kai informaciją apie konkursus savivaldybės skelbė tik savo interneto svetainėse.
- (55) Savivaldybių praktiką, kai informacija apie konkursus skelbiama tik savivaldybių interneto svetainėse ar vietinėje spaudoje, reikėtų tobulinti. Konkurencijos taryba taip pat kritiškai vertina praktiką, kai savivaldybės ar jų naudai veikiantys subjektai savo iniciatyva bendrauja tik su vienu rinkos dalyviu, nors paslaugų teikimu gali būti suinteresuoti ir dėl jo konkuruoti daugiau rinkos žaidėjų. Platesnis informacijos apie konkursus prieinamumas galėtų lemti didesnio ūkio subjektų skaičiaus dalyvavimą konkursuose ir intensyvesnę konkurenciją. Šiuo tikslu galėtų būti pasitelkiamos įvairios priemonės ir būdai (specialios informacijos platformos, nacionaliniu mastu prieinamos informacijos priemonės, už politiką analizuojamame sektoriuje atsakingų institucijų interneto svetainės ar kt.).
- (56) Rinkos dalyviai siūlė apsvarstyti galimybę skelbti apie savivaldybių konkursus viename informacijos kanale, kuris būtų lengvai prieinamas. Konkurencijos tarybos vertinimu, tokia priemonė galėtų pagerinti informacijos apie konkursus prieinamumą rinkos dalyviams bei prisidėti prie efektyvesnės konkurencijos.

- (57) **Konkursų laimėtojų nustatymo kriterijai, objektas ir trukmė.** Vykdydami stebėseną, Konkurencijos tarybos ekspertai siekė išsiaiškinti, pagal kokius kriterijus nustatomi savivaldybių elektromobilių įkrovimo sektoriuje organizuojamų konkursų laimėtojai.
- (58) Susipažinus su savivaldybių vykdytų konkursų sąlygomis, matyti, kad žemės / turto, skirto elektromobilių įkrovimo stotelėms įrengti, nuomos konkursų laimėtojai paprastai išrenkami pagal didžiausią pasiūlytą nuomos kainą.
- (59) Tuo tarpu tais atvejais, kai savivaldybės skelbė elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo konkursus, jų laimėtojai buvo išrenkami pagal savivaldybių nustatytus ekonominio naudingumo kriterijus. Visgi, nors savivaldybės minėtų konkursų laimėtojų nustatymo kriterijus įvardija kaip „ekonominį naudingumą“, išanalizavus šiuos kriterijus matyti, kad jie veikiau atspindi reikalavimus elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriams (pavyzdžiui, veiklos patirtis) ar pačiam konkurso objektui (pavyzdžiui, įrengiamų įkrovimo prieigų skaičius ar įrengimo terminas).
- (60) Toliau pateikiami keli pavyzdžiai, kaip savivaldybės išrinko elektromobilių įkrovimo sektoriuje vykdomų konkursų laimėtojus.

### **Marijampolės savivaldybės administracijos organizuotas konkursas**

Marijampolės savivaldybės administracija (toliau – Savivaldybė) 2023 m. spalio–lapkričio mėnesį atviro konkurso būdu vykdė Marijampolės miesto elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir operatoriaus paslaugų supaprastintą pirkimą (toliau – Pirkimas).

Pirkimo laimėtojas buvo nustatomas pagal ekonominio naudingumo kriterijų, kurio turinį sudarė trys kriterijai: (i) elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 2 sutarties vykdymo metus; (ii) bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 4 sutarties vykdymo metus, įskaitant ir elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičių per pirmus 2 sutarties vykdymo metus; (iii) bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per visus sutarties vykdymo metus. Pirkimo sąlygose buvo nustatytas maksimalus įrengiamų prieigų skaičius – 22, taip pat buvo numatyta, kad jeigu kelių pateiktų pasiūlymų ekonominis naudingumas yra vienodas, nustatant pasiūlymų eilę pirmesnis į ją įrašomas tiekėjas, kurio pasiūlymas CVP IS priemonėmis pateiktas anksčiausiai.

Esant tokioms Pirkimo sąlygoms, jo dalyviams buvo nesudėtinga įvertinti, jog, siekiant surinkti maksimalų ekonominio naudingumo balą, Pirkime reikia pasiūlyti įrengti maksimalų Savivaldybės nurodytą prieigų skaičių (22) per pirmus 2 sutarties vykdymo metus. Faktiškai taip ir nutiko. Trys iš keturių Pirkimo dalyvių surinko maksimalius balus<sup>86</sup> ir Pirkimo laimėtojas buvo išrinktas pagal pasiūlymo pateikimo laiką. Pirkimo laimėtoju tapo UAB „Ignitis“, pateikęs pasiūlymą vos po kelių valandų po Pirkimo paskelbimo.

### **Prienų rajono savivaldybės administracijos organizuotas konkursas**

Prienų rajono savivaldybės administracija (toliau – Savivaldybė) 2024 m. vykdė viešąjį pirkimą, siekdama įsigyti Prienų rajono elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir operatoriaus paslaugas (toliau – Pirkimas). Pirkimo laimėtojo nustatymo sąlygos iš esmės buvo analogiškos kaip ir aukščiau aprašyto Marijampolės savivaldybės administracijos vykdyto pirkimo atveju, t. y. ekonominio naudingumo balai buvo skaičiuojami pagal pirmus 2 sutarties metus, pirmus 4 sutarties metus ir per visus sutarties vykdymo metus įrengtų elektromobilių įkrovimo prieigų skaičių, nustatant maksimalų įrengiamų prieigų skaičių – 18. Pirkimo dalyviams surinkus vienodai balų, laimėtojas buvo nustatomas pagal pasiūlymo pateikimo laiką.

<sup>86</sup> Ketvirtasis dalyvis nesurinko maksimalaus balų skaičiaus dėl techninės klaidos pasiūlymo dokumentuose.

Vienas iš Pirkime dalyvavusių ūkio subjektų, susipažinęs su Pirkimo sąlygomis, raštu kreipėsi į Savivaldybę ir išdėstė poziciją, jog Pirkimo sąlygos lemia situaciją, kai iš esmės Pirkimo dalyviai varžysis ne teikiamų pasiūlymų ypatumais, o pasiūlymų pateikimo greičiu. Vis dėlto, Savivaldybė neatsižvelgė į šią iš rinkos dalyvio gautą informaciją ir Pirkimą vykdė aprašytais sąlygomis.

Pirkime dalyvavo du dalyviai, kurie abu surinko maksimalius galimus balus. Pirkimo laimėtoju tapo UAB „Ignitis“, kurio pasiūlymas buvo pateiktas anksčiau, t. y. kitą dieną po Pirkimo paskelbimo (antrasis Pirkimo dalyvis pasiūlymą pateikė maždaug po savaitės).

### **Zarasų rajono savivaldybės administracijos organizuotas konkursas**

Zarasų rajono savivaldybės administracija (toliau – Savivaldybė) 2023 m. vykdė Elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo Zarasų rajono savivaldybės teritorijoje paslaugų konkursą (toliau – Konkursas). Konkursas buvo padalintas į 15 dalių, kiekvienoje iš jų turėjo būti įrengtos dvi elektromobilių įkrovimo priegos. Tiekėjai turėjo galimybę teikti pasiūlymus pasirinktoms konkrečioms arba visoms Konkurso dalims.

Konkurso laimėtojas buvo nustatomas pagal surinktus ekonominio naudingumo balus, skiriamus už du kriterijus: (i) tiekėjo, kaip paslaugos teikimo operatoriaus, patirtį (metais) ir (ii) tiekėjo įrangos įrengimo terminą. Kiekvienai Konkurso daliai buvo nustatyti maksimalūs įrangos įrengimo terminai, o tiekėjai galėjo siūlyti įrengti įrangą per kuo trumpesnį terminą ir už tai gauti daugiau naudingumo balų.

Konkurse dalyvavo du dalyviai. Konkurso laimėtojas UAB „Ignitis“ pateikė pasiūlymą visoms Konkurso dalims, antroje vietoje likęs ūkio subjektas – tam tikroms dalims. Didesnį UAB „Ignitis“ naudingumo balų skaičių lėmė ilgesnė jo, kaip operatoriaus, patirtis (5 metai, t. y. vieneriais metais ilgesnė nei kito Konkurso dalyvio). Konkurso dalyse, dėl kurių varžėsi abu dalyviai, UAB „Ignitis“ pateikė pasiūlymą įrengti įrangą 2-3 mėnesiais greičiau nei kitas Konkurso dalyvis. Vienoje iš Konkurso dalių abu dalyviai pasiūlė įrengti įrangą per tokį patį terminą, tačiau UAB „Ignitis“ laimėjo dėl turimos ilgesnės veiklos patirties.

Sudarius sutartį, vėliau Savivaldybė ir UAB „Ignitis“ susitarė dėl elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo terminų pailginimo tam tikroms Konkurso dalims. Pakeitimai padaryti, vadovaujantis sudarytos sutarties nuostatomis, ne dėl Konkurso laimėtojo kaltės. Vis dėlto, nurodytos aplinkybės parodo, kad bent jau dalis priegų nebus įrengtos per terminus, kuriuos pasiūlė Konkurso laimėtojas ir kurie lėmė, kad būtent jis gavo teisę įrengti šias priegas.

- (61) Aukščiau aprašyti savivaldybių organizuotų konkursų pavyzdžiai kelia abejonių, ar konkursus iš tiesų laimi elektromobilių įkrovimo paslaugų operatoriai, kurių pasiūlymai ateityje sukurs didžiausią pridėtinę vertę šių paslaugų vartotojams. Kaip matyti iš pateiktų pavyzdžių, pasitaiko atveju, kai konkursus laimi tas dalyvis, kuris pirmas pateikė pasiūlymą, nors pasiūlyme nebuvo jokių paslaugų teikimo pranašumų (kainos, kokybės, inovacijų prasme) lyginant su kitų dalyvių pasiūlymais. Taip pat abejotina, ar racionalu konkurso laimėtoją nustatyti pagal tokius kriterijus kaip veiklos vykdymo (patirties) metai (toks rodiklis savaime nepagrindžia geresnės paslaugų kokybės ar kitų pranašumų, tačiau privilegijuoja rinkoje seniau veikiančius žaidėjus; be to, nustatius minimalios patirties reikalavimą, veiklos patirtis, kaip ekonominio naudingumo kriterijus, manytina, yra perteklinis kriterijus) ar keliais mėnesiais trumpesnis įrangos įrengimo terminas, kurie ilgesniu laikotarpiu nesukurs pridėtinės vertės įkrovimo paslaugų vartotojams.
- (62) Išanalizavus savivaldybių vykdytų konkursų sąlygas taip pat matyti, kad tam tikrais atvejais savivaldybės nedalina konkursų objekto į dalis arba, net jeigu konkurso objektas suskirstomas dalimis, tam pačiam dalyviui leidžiama laimėti visas konkurso dalis. Pavyzdžiui, (60)(59) pastraipoje

aprašyto Zarasų rajono savivaldybės administracijos organizuoto konkurso atveju konkursas buvo suskirstytas į 15 dalių, tačiau, nesant ribojimo dėl galimų laimėti konkurso dalių skaičiaus, vienas dalyvis laimėjo visas konkurso dalis ir gavo galimybę įrengti 30 elektromobilių įkrovimo prieigų savivaldybės žemėje. Kaip buvo nurodyta, minėtame konkurse dalyvavo dar vienas ūkio subjektas, kuris, nustačius kitokias konkurso sąlygas, galėjo laimėti bent keletą konkurso dalių ir vėliau konkuruoti teikiant elektromobilių įkrovimo paslaugas<sup>87</sup>.

- (63) Savivaldybių konkursų objektu gali būti keliasdešimties elektromobilių įkrovimo prieigų (pavyzdžiui, 22, 28, 30) įrengimas savivaldybės nurodytose vietose, kurių įrengimui savivaldybė konkursą laimėjusiam ūkio subjektui sudaro galimybę nemokamai naudotis savivaldybės žeme / turtu visą sutarties laikotarpį. Sutarties galiojimo laikotarpiai skirtingų savivaldybių sutartyse yra skirtingi. Pavyzdžiui, esama sutarčių, sudarytų 10 ar 15 metų laikotarpiui. Be to, sutartyse numatyta galimybė be konkurso pratęsti tokias sutartis dar 10 metų ar kitokiam ilgam laikotarpiui. Tokiomis palankesnėmis sąlygomis savivaldybėje veikiančio konkurento buvimas gali sumažinti kitų ūkio subjektų iniciatyvas bei galimybes varžytis teikiant paslaugas atitinkamoje savivaldybėje, kadangi vykdydami veiklą konkurentai patirtų didesnius kaštus nei konkursą laimėjęs rinkos dalyvis.
- (64) Susiklosčius minėtai situacijai lokaliuose rinkose, konkretūs paslaugų teikėjai gali įgyti rinkos galią ir vėliau, nesusidurdami su pakankamu konkurenciniu spaudimu, ją panaudoti paslaugų vartotojų nenaudai, pavyzdžiui, taikydami didesnes paslaugų kainas, teikdami prastesnės kokybės paslaugas, netaikydami inovacijų ir pan.
- (65) Kaip jau buvo nurodyta, Europos Komisija taip pat išpėja apie pavojų, kad elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose gali susidaryti lokalių monopolijų<sup>88</sup>, ir pataria savivaldybėms, rengiant paslaugų teikėjų konkursus, nustatyti tokias sąlygas, kurios padėtų užtikrinti kelių konkuruojančių ūkio subjektų paslaugų teikimą savivaldybėse.
- (66) Nors, atsakydamos į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus, kai kurios savivaldybės nurodė, kad vykdytų konkursų objektų nesvarstė skirstyti dalimis dėl to, kad konkursai yra nedidelės apimties, Konkurencijos tarybos ekspertų surinkti duomenys rodo, kad ūkio subjektai gali būti suinteresuoti dalyvauti ir mažesnės apimties konkursuose ar teikti pasiūlymus tik tam tikroms konkursų dalims.
- (67) Konkurencijos tarybos ekspertai taip pat nustatė, kad bent jau kai kurios savivaldybės, nustatydamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursų sąlygas, atsižvelgia ar planuoja atsižvelgti į poreikį užtikrinti kelių alternatyvių tiekėjų paslaugų teikimą savivaldybėje ir tokiu būdu paskatinti konkurenciją bei palankesnes paslaugų teikimo sąlygas vartotojams.

**Tauragės rajono savivaldybės** administracija, organizuodama viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo Tauragės rajono savivaldybės teritorijoje konkursą, jo objektą padalino į 6 dalis ir konkurso sąlygose numatė, kad tas pats tiekėjas gali pateikti po vieną pasiūlymą kiekvienai konkurso daliai, tačiau vienas tiekėjas gali laimėti ne daugiau 4 paketo dalių.

**Kauno rajono savivaldybės** tarybos dokumente, numatančiame elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir aptarnavimo operatorių atrankos viešojo konkurso sąlygas, numatyta, kad „*siekiant užtikrinti konkurenciją ir mažinant vieno operatoriaus galimo dominavimo tam tikroje teritorijoje tikimybę, preliminarių elektromobilių įkrovimų stotelių vietų sąraše esančios stotelės turi būti suskirstomos į investicinius paketus (konkurso dalis) taip, kad tam tikrai įkrovimo stotelei esančios artimiausios įkrovimo stotelės patektų į skirtingus investicinius paketus*“.

Atsakydama į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus apie planuojamus organizuoti konkursus, **Druskininkų savivaldybės administracija** nurodė: „*siekdami, kiek tai įmanoma, užtikrinti*

<sup>87</sup> Zarasų rajono savivaldybės administracija vėliau organizavo dar vieną viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo Zarasų rajono savivaldybės teritorijoje konkursą. Konkurso laimėtoju tapo Elektrum Lietuva, UAB, kuri pagal sutartį su savivaldybe turi įrengti dvi elektromobilių įkrovimo prieigas.

<sup>88</sup> Žr. 75 išnašą.



*teisingesnę ir konkurencingesnę reikiamos paslaugos kainą vartotojui, planuojame įkrovimo stotelių vietas padalinti į ne mažiau kaip dvi dalis, o dalyviui būtų leidžiama dalyvauti tik vienoje dalyje. Taip būtų užtikrinta, kad konkurso laimėtojai bus ne mažiau kaip du ir paslaugos teikimas bus vykdomas konkurencingoje aplinkoje. Vietų dalijimas bus atliekamas atsižvelgiant į bendrą lėšų poreikį tų stotelių įrengimui ir išdėstymą patraukliausiose miesto vietose“.*

- (68) Rinkos dalyviai, atsakydami į Konkurencijos tarybos pateiktus klausimus, taip pat akcentavo, kad vykdydamos konkursus savivaldybės turėtų konkursų objektus dalinti į dalis, ypač, kai konkursai rengiami didesniuose miestuose ar konkursas skelbiamas dėl 20 ar daugiau elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo.

**Viešųjų pirkimų tarnybos** informaciniame pranešime taip pat nurodoma, kad išanalizavusi elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir operatoriaus paslaugų konkursus institucija nustatė tam tikras ydingas praktikas<sup>89</sup>. Minėtame pranešime nurodoma, jog pasiūlymų vertinimo kriterijai turi užtikrinti veiksmingą tiekėjų konkurenciją bei turi būti išnagrinėtos galimybės paslaugų teikimą patikėti keliems tiekėjams (taip išsaugant tiekėjų konkurenciją).

- (69) **Įkrovimo paslaugų kainų nustatymas.** Veiksmų plane savivaldybėms pateikta rekomendacija nustatyti konkursų sąlygas, kurios užtikrintų tinkamą įkrovimo paslaugų kainų lygį: „*rekomenduojama konkurso sąlygose numatyti sąlygas užtikrinančias, kad infrastruktūra būtų maksimaliai efektyviai išnaudojama (pvz. nustatant minimalų elektromobilių įkrovimo sesijų per parą skaičių) ir atsižvelgiant į konkurso dalyvių siūlomą kainų lygį. Operatorių siūlomos kainos turi būti pagrįstos patirtais kaštais, skaidrios, lengvai ir aiškiai palyginamos kainų dedamosios. Teikiamos paslaugos neturi diskriminuoti skirtingų vartotojų grupių*“<sup>90</sup>.
- (70) Dažniausiai savivaldybių organizuojamų konkursų sąlygose minėta rekomendacija nėra įgyvendinama. Konkurencijos tarybos ekspertų analizuotose savivaldybių su konkursų laimėtojais sudarytose sutartyse paprastai nurodoma, kad įkrovimo paslaugų kainas vartotojams nustatys pats įkrovimo prieigų operatorius. Tam tikrais atvejais nurodoma, kad įkrovimo prieigų operatoriaus savo nuožiūra nustatomos paslaugų kainos turi būti pagrįstos, skaidrios ir nediskriminacinės. Vis dėlto, abejotina, ar nurodytos deklaratyvaus pobūdžio nuostatos leidžia savivaldybėms daryti įtaką elektromobilių įkrovimo operatorių paslaugų kainodarai ar vertinti jos atitikimą ūkio subjektų patiriamiesiems kaštams, kaip nurodoma minėtoje rekomendacijoje.
- (71) Konkurencijos tarybos vertinimu, pirmiausia elektromobilių įkrovimo paslaugų teikimo vartotojams konkurencingomis kainomis turėtų būti siekiama užtikrinant palankias sąlygas savivaldybėse susiformuoti konkurencingoms rinkų struktūroms. Tokiose rinkose veikiantys paslaugų teikėjai darytų vienas kitam konkurencinį spaudimą, o naudą patirtų vartotojai, galintys pasirinkti paslaugas, teikiamas palankiausiomis sąlygomis, įskaitant ir kainą. Tuo tarpu, siekdamas užtikrinti vartotojams palankias kainas per su įkrovimo paslaugų teikėjais sudaromų sutarčių sąlygas, savivaldybės gali susidurti su įvairiais sunkumais, pavyzdžiui, poreikiu prognozuoti, kokios paslaugų kainos būtų adekvačios ilgu laikotarpiu, nežinant, kaip vystysis rinkos veiksniai (keisis paslaugų teikėjų kaštai ir kt.). Kainų reguliavimas (nustatant atitinkamas savivaldybių organizuojamų konkursų bei sutarčių su jų laimėtojais sąlygas) galėtų būti papildoma vartotojų apsaugos priemonė, aktuali išskirtiniais atvejais, pavyzdžiui, labai retai apgyvendintose ir komerciškai nepatraukliose vietovėse, kuriose rinkos dalyviai nesuinteresuoti teikti paslaugų ir šie rinkos ypatumai neleidžia pasinaudoti konkurencijos teikiama nauda<sup>91</sup>.

<sup>89</sup> Viešųjų pirkimų tarnybos pranešimas prieinamas internete adresu: <https://vpt.lrv.lt/lt/naujienos-3/pastebeta-ydinga-praktika-savivaldybiu-administracijoms-isigyjant-elektromobiliu-ikrovimo-prieigu-irengimo-ir-operatoriaus-paslaugas/>.

<sup>90</sup> 41.7 punktą.

<sup>91</sup> Tokia situacija galėtų susidaryti tam tikrose vietovėse, kuriose racionalu įrengti vos kelias elektromobilių įkrovimo prieigas, kurias valdyti būtų ekonomiškai racionalu tik vienam ūkio subjektui.



**Europos Komisijos** rekomendacijose nurodoma<sup>92</sup>, kad tiesioginis kainų reguliavimas gali būti neefektyvus būdas, siekiant sumažinti susiformavusių vietinių monopolijų neigiamas pasekmes.

Išpėjama, kad kainų reguliavimas gali atgrasyti ūkio subjektus nuo paslaugų teikimo atitinkamose vietovėse, taip pat vystantis rinkoms sudėtinga prognozuoti, kur gali išlikti monopolijos, o kur dėl rinkos plėtros ir paklausos augimo jos turėtų išnykti. Be to, tinkamos kainos nustatymas yra sudėtingas procesas. Nurodomos ir kitos priežastys, dėl kurių kainų reguliavimas nėra tvarus sprendimas.

- (72) **Aukščiau pateikta informacija rodo, kad savivaldos institucijų sprendimai organizuojant konkursus elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriuje gali daryti didelę įtaką besiformuojančių rinkų struktūrai ir sąlygoms, kuriomis vartotojai ateityje turės galimybę įsigyti elektromobilių įkrovimo paslaugas. Dėl šių priežasčių Konkurencijos taryba rekomenduoja savivaldybėms: (i) kiek įmanoma plačiau ir įvairiomis priemonėmis skelbti informaciją apie elektromobilių įkrovimo sektoriuje vykdomus konkursus, siekiant, kad juose varžytųsi kuo didesnis ūkio subjektų skaičius; (ii) nustatyti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursų ekonominio naudingumo kriterijus, pagal kuriuos užtikrinama reali nauda paslaugų vartotojams, vengiant situacijų, kai konkursų dalyviai faktiškai varžosi tik pasiūlymų pateikimo greičiu ar kitais vartotojams naudos nekuriančiais parametrais; (iii) rengiant elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursus, įvertinti galimybę konkurso objektą skaidyti dalimis, užtikrinant, kad savivaldybėje paslaugas teiktų keli alternatyvūs įkrovimo paslaugų teikėjai, t. y. apribojant konkurso dalyvių galimybes laimėti visas konkurso dalis<sup>93</sup>. Ši rekomendacija aktuali rinkų formavimosi etape – vėliau, manytina, toks ribojimas nebus reikalingas<sup>94</sup>; (iv) nustatyti proporcingas sutarčių su tiekėjais sudarymo trukmes<sup>95</sup> ir nepratęsti šių sutarčių be konkursų, kurie galėtų paskatinti konkurenciją bei naujų dalyvių įėjimą į rinką.**
- (73) **Politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje formuojančiai Susisiekimo ministerijai Konkurencijos taryba rekomenduoja parengti gaires (rekomendacijas), kurios padėtų savivaldybėms kokybiškai organizuoti konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje<sup>96</sup>. Taip pat rekomenduojame prisidėti užtikrinant, kad informacija apie savivaldybių organizuojamus konkursus taptų kiek įmanoma plačiau pasiekiamą rinkos dalyviams (užtikrinti, kad informacija būtų skelbiama viename lengvai prieinamame informacijos kanale).**
- (74) Siekdamas įgyvendinti (72) ir (73) pastraipose nurodytas rekomendacijas, savivaldybės ir Susisiekimo ministerija galėtų pasinaudoti tokiomis priemonėmis kaip tarpusavio konsultacijos ir dalinimasis geriausia praktika tarp savivaldybių, konsultacijos su rinkos dalyviais, kitų šalių gerosios praktikos įvertinimas ir atsižvelgimas į tarptautinių organizacijų rekomendacijas<sup>97</sup>.

<sup>92</sup> 67-68 puslapiai.

<sup>93</sup> Pavyzdžiui, konkurso objektas galėtų būti suskirstytas į smulkesnes teritorijas ir numatyti ribojimai, kad toje pačioje teritorijoje tas pats konkurso dalyvis negalėtų gauti galimybės įrengti visų įkrovimo taškų atitinkamoje teritorijoje. Taip pat galėtų būti svarstoma riboti galimybę įrengti įkrovimo taškus tiems ūkio subjektams, kurie atitinkamoje teritorijoje jau turi įkrovimo taškų.

<sup>94</sup> Vėlesniuose etapuose reikėtų įvertinti rinkų struktūras – jeigu rinkose varžysis pakankamas dalyvių skaičius, konkursuose galimų laimėti dalių ribojimas gali būti nereikalingas. Atvirkščiai, galimybė užsitikrinti didesnę paslaugų teikimo apimtį gali paskatinti naujų žaidėjų atėjimą į rinką.

<sup>95</sup> Sutarčių su tiekėjais trukmė turėtų neviršyti laikotarpio, per kurį tiekėjas pagrįstai galėtų tikėtis atgauti savo investicijas ir gauti pagrįstą pelną iš investuoto kapitalo.

<sup>96</sup> Šiuo tikslu taip pat galėtų būti pasitelkiama Viešųjų pirkimų tarnyba ar kitos institucijos, kurios pagal savo kompetenciją galėtų prisidėti prie tokių dokumentų parengimo.

<sup>97</sup> Pavyzdžiui, rekomenduotume išanalizuoti Europos Komisijos rekomendacijas. Dokumentas prieinamas internete adresu: <https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c->

### **Konkurencijos įstatymas**

#### **4 straipsnis. Viešojo administravimo subjektų pareiga užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę**

1. Viešojo administravimo subjektai, įgyvendindami pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvos Respublikoje, privalo užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.
2. Viešojo administravimo subjektams draudžiama priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, išskyrus atvejus, kai skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant įstatymų reikalavimus.

Priimdamos sprendimus, susijusius su ūkio subjektų įėjimu bei veikimu elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose, savivaldybių institucijos turėtų įsivertinti savo veiksmų atitiktį Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams ir jų nepažeisti.

## **KITOS GALIMOS KLIŪTYS SEKTORIAUS PLĖTRAI IR KONKURENCIJAI**

- (75) Šioje išvadų dalyje apžvelgiamos kitos galimos kliūtys elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriaus plėtrai ir efektyviai konkurencijai šiame sektoriuje.

### **Rinkos dalyvių nurodomos plėtos kliūtys**

- (76) Sklandžiai elektromobilių įkrovimo sektoriaus plėtrai įtakos gali turėti ne tik savivaldybių ar kitų institucijų veiksmai, sprendimai, tačiau ir kiti veiksniai.
- (77) Europos Komisijos studijoje<sup>98</sup> nurodoma, kad plėtrai įtakos gali turėti, pavyzdžiui, ribotas elektros tinklo valdytojų bendradarbiavimas prijungiant elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą prie tinklo<sup>99</sup>.
- (78) Konkurencijos tarybos apklausti rinkos dalyviai pabrėžė, kad viena iš dažniausiai pasitaikančių kliūčių elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai – įkrovimo prieigų prijungimas prie elektros tiekimo (paskirstymo) tinklo. Anot rinkos dalyvių, veiklą apsunkina ilgai trunkantys procesai (projektų derinimai, leidimų išdavimai), elektros galios ribojimai, galios įkainiai, darbų kainos bei neapibrėžtumas, kiek gali kainuoti tinkamos galios įvado rengimas.
- (79) Rinkos dalyviai taip pat pateikė pasiūlymus, kaip būtų galima pašalinti minėtas infrastruktūros plėtrą stabdančias kliūtis. Jų vertinimu, turėtų būti supaprastintas ir pagreitintas procesas, susijęs su prisijungimu prie elektros tinklų (paprastesni kvalifikaciniai reikalavimai rangovams, supaprastinta tvarka įvadų įrengimui<sup>100</sup>), turėtų būti leidžiama veikti vidaus tinkle, naudoti ir nerezervuotą elektros galią, suteikiamos didesnės elektros įvadų kompensacijos, mažinamas ESO galios mokestis, nustatoma ilgalaikė paslaugų ir infrastruktūros kainodara. Be to, rinkos dalyviai paminėjo, kad ESO

[04026629c907\\_en?filename=sustainable\\_transport\\_forum\\_report\\_-\\_recommendations\\_for\\_public\\_authorities\\_on\\_recharging\\_infrastructure.pdf](#).

<sup>98</sup> 65 puslapis.

<sup>99</sup> Pavyzdžiui, vertikalčiai integruoti tinklų operatoriai, kurie taip pat veikia kaip elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai, pasinaudodami savo padėtimi gali sudaryti nepalankias sąlygas konkurentams ir padidinti jų sąnaudas (sudaryti kliūtis prijungimo procedūroms ir tokiu būdu prailginti infrastruktūros įrengimo laiką ar suteikti prastesnės kokybės techninės priežiūros paslaugas).

<sup>100</sup> Pavyzdžiui, paminėta, kad ESO galėtų sąlygas įvadui įrengti išduoti ir neįregistravus sklypo nuomos sutarties Registru centre, arba turėtų pakakti raštiško susitarimo su sklypo savininku.

visus didžiuosius operatorius turėtų vertinti vienodai, paskirti kvalifikuotus žmones operatorių plėtrai prižiūrėti ir padėti.

- (80) Rinkos dalyviai pažymėjo, kad įkrovimo infrastruktūros plėtrą taip pat stabdo tai, jog dalis galimų lokacijų savininkų nėra suinteresuoti bendradarbiauti, kyla sunkumų gaunant leidimus, derinant sutikimus<sup>101</sup>, keičiant žemės sklypo naudojimo paskirtį. Prie kliūčių rinkos dalyviai paminėjo ir įrangos kainą, eiles jai įsigyti ar ilgus pristatymo terminus, taip pat teisės aktų reikalavimus. Jų teigimu, reikalaujama įdiegti neadekvačiai daug įkrovimo vietų naujai statomuose ar rekonstruojamuose objektuose.
- (81) **Apibendrinus informaciją apie rinkos dalyvių nurodytas plėtros kliūtis, matyti, kad didžiausia plėtros kliūtimi nurodomi keblumai prijungiant įkrovimo stoteles prie elektros tinklo. Būtent šis procesas, rinkos dalyvių teigimu, ilgai trunka ir sukelia didelę finansinę naštą rinkos dalyviams. Dėl nurodytos priežasties Konkurencijos taryba rekomenduoja Energetikos ministerijai pagal kompetenciją įvertinti, ar nėra galimybių aptariamą procesą padaryti paprastesnį ir tokiu būdu paskatinti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą Lietuvoje.**

### Rinkos dalyvių veiksmai, galintys riboti konkurenciją

- (82) Konkurencijos tarybos ekspertai surinko ir išanalizavo tam tikrą informaciją, susijusią su elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriuje veikiančių ūkio subjektų bendradarbiavimu, paslaugų teikimu per trečiuosius asmenis ir pan. Šiame rinkos formavimosi etape tokie susitarimai tarp rinkoje veikiančių ūkio subjektų dar nėra labai plačiai paplitę ir Konkurencijos taryba nenustatė akivaizdžių aplinkybių, kurios jau dabar keltų galimo neatitikimo konkurencijos taisyklėms riziką<sup>102</sup>.
- (83) Vystantis elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriui ir formuojantis įvairiems santykiams tarp jo dalyvių, pastarieji turėtų įsivertinti savo veiksmų atitiktį konkurencijos teisei. Pavyzdžiui, sudarydami bendradarbiavimo susitarimus su konkurentais<sup>103</sup>, rinkos dalyviai turėtų įsivertinti savo užimamas rinkos dalis, susitarimo pobūdį, jo kontekste konkurentui atskleidžiamą komercinę informaciją, įėjimo į rinką kliūtis ir kitas aplinkybes, padėsiančias įvertinti tokio susitarimo galimą poveikį konkurencijai. Tuo tarpu ūkio subjektai, kurie, atsižvelgiant į tai, kad rinkos, tikėtina, galėtų būti apibrėžiamos kaip lokalios, įgyja rinkos galią šiose geografinėse elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose, turėtų įvertinti dominuojantiems ūkio subjektams taikomą draudimą piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi.
- (84) Plačiau susipažinti su įvairiomis aktualiomis konkurencijos taisyklėmis rinkos dalyviai gali Konkurencijos tarybos interneto svetainėje <https://kt.gov.lt><sup>104</sup>. Naudingos informacijos vertinant konkurentų bendradarbiavimo veiksmus galima rasti Europos Komisijos komunikate „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“<sup>105</sup>. Specifinės rizikos, susijusios su ūkio subjektų veiksmais ribojama konkurencija elektromobilių įkrovimo paslaugų sektoriuje, taip pat aprašytos Europos Komisijos studijoje<sup>106</sup>.

<sup>101</sup> Kaip pažymėjo atsakiusieji, pavyzdžiui, jei įrengiant infrastruktūrą lokacija patenka į zonas, kurioms taikomos specialiosios naudojimo sąlygos ar taikoma apsauga, tuomet infrastruktūrai įrengti reikia veiksmus derinti ar sutikimus gauti iš įvairių institucijų, savininkų, pasitaiko atvejų, kad vienu institucijų tvarkos nesuderinamos su kitų, todėl procesas ilgai trunka, tampa sudėtingas, gali būti neįgyvendinamas, nes savininkai reikalauja papildomų sąlygų sutikimui išduoti ir pan.

<sup>102</sup> Svarbu dar kartą pabrėžti, kad stebėsenos tikslas nebuvo nustatyti konkurencijos teisės pažeidimų. Konkretūs ūkio subjektų veiksmai ar susitarimai atitikties konkurencijos teisei atžvilgiu galėtų būti įvertinti tik atlikus tyrimus.

<sup>103</sup> Tokio susitarimo pavyzdys galėtų būti dviejų elektromobilių įkrovimo stotelių operatorių susitarimas per savo programėlę pardavinėti ir konkurento įkrovimo prieigose teikiamas įkrovimo paslaugas.

<sup>104</sup> Žr. veiklos sritis „Konkurenciją ribojantys susitarimai“ ir „Piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi“.

<sup>105</sup> Dokumentas prieinamas internete adresu: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=PL\\_COM:C\(2023\)4752](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=PL_COM:C(2023)4752).

<sup>106</sup> Žr. 5.2-5.5 skyrius.

## REKOMENDACIJOS

Atsižvelgdama į elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos metu Konkurencijos tarybos ekspertų surinktus ir išanalizuotus duomenis, Konkurencijos taryba šio sektoriaus formavimuisi bei plėtrai įtaką darantiems subjektams teikia šias rekomendacijas:

1. Savivaldybių institucijoms:
  - 1.1. priimant sprendimus dėl įkrovimo paslaugų teikimo įvertinti potencialų savo dalyvavimo rinkoje poveikį privatiems ūkio subjektams, rinkos struktūrai bei vartotojams ir savo sprendimais neiškraipyti konkurencijos bei nestabdyti paslaugų plėtros, kurią gali paskatinti privati iniciatyva. Pavyzdžiui, pasibaigus privalomam nemokamų paslaugų teikimo laikotarpiui, numatytam paramos sąlygose, savivaldybės turėtų nedelsdamos parinkti įkrovimo stotelių operatorius skaidrių konkursų būdu, sudarydamos palankias sąlygas privatiems žaidėjams įeiti į rinką;
  - 1.2. kiek įmanoma plačiau ir įvairiomis priemonėmis skelbti informaciją apie elektromobilių įkrovimo sektoriuje vykdomus konkursus, siekiant, kad juose varžytųsi kuo didesnis ūkio subjektų skaičius;
  - 1.3. nustatyti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursų ekonominio naudingumo kriterijus, pagal kuriuos užtikrinama reali nauda paslaugų vartotojams, vengiant situacijų, kai konkursų dalyviai faktiškai varžosi tik pasiūlymų pateikimo greičiu ar kitais vartotojams naudoms nekuriančiais parametrais;
  - 1.4. rengiant elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatorių atrinkimo konkursus, įvertinti galimybę konkurso objektą skaidyti dalimis, užtikrinant, kad savivaldybėje paslaugas teiktų keli alternatyvūs įkrovimo paslaugų teikėjai (apribojant konkurso dalyvių galimybes laimėti visas konkurso dalis)<sup>107</sup>;
  - 1.5. nustatyti proporcingas sutarčių su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros operatoriais trukmes ir nepratęsti šių sutarčių be konkursų, kurie galėtų paskatinti konkurenciją bei naujų dalyvių įėjimą į rinką.
2. Susisiekimo ministerijai ir kitoms institucijoms, formuojančioms politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje ir (ar) dalyvaujančioms skirstant paramą ūkio subjektams elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo skatinimui:
  - 2.1. įvertinti, kokią įtaką jų priimami sprendimai (įskaitant teisėkūros iniciatyvas) darys konkurencijai šiame sektoriuje, bei užtikrinti, kad teikiama parama neiškreiptų konkurencijos elektromobilių įkrovimo paslaugų rinkose (pavyzdžiui, neproporcingi paramos kiekiai neatiteks tik vienam tam tikroje teritorijoje veikiančiam ūkio subjektui);
  - 2.2. aktyviau vertinti savivaldos institucijų veiksmus elektromobilių įkrovimo sektoriuje;
  - 2.3. prisidėti prie efektyvesnio informacijos apie savivaldybių organizuojamus konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje skelbimo (vieno informacijos kanalo sukūrimo), taip paskatinant aktyvesnę konkurenciją;
  - 2.4. parengti gaires (rekomendacijas), kurios padėtų savivaldybėms kokybiškai organizuoti konkursus elektromobilių įkrovimo sektoriuje.
3. Energetikos ministerijai – įvertinti, ar nėra galimybių elektromobilių įkrovimo operatorių prisijungimo prie elektros tinklų procesą padaryti paprastesnį ir tokiu būdu paskatinti elektromobilių infrastruktūros plėtrą Lietuvoje.

<sup>107</sup> Ši rekomendacija aktuali rinkų formavimosi etape. Vėlesniuose etapuose reikėtų įvertinti rinkų struktūras – jeigu rinkose varžysis pakankamas dalyvių skaičius, konkursuose galimų laimėti dalių ribojimas gali būti nereikalingas. Atvirkščiai, galimybė užsitikrinti didesnę paslaugų teikimo apimtį gali paskatinti naujų žaidėjų atėjimą į rinką.