

PEADIREKTOR

*Ärakiri
Ärisaladus on välja jäetud*

Otsus

Tallinn

05.03.2008 nr 3.1-8-08-010-L

Aktsiaselts PKL 30.11.2006 taotluse alusel alanud haldusmenetluse lõpetamine

1. Haldusmenetluse alustamine

OÜ Alfons Hakans (edaspidi: AH) esitas 25.10.2006 Konkurentsiametile taotluse haldusmenetluse alustamiseks ja aktsiaseltsile PKL (edaspidi: PKL) ettekirjutuse tegemiseks turgu valitseva seisundi kuritarvitamise lõpetamiseks ja sellest hoidumiseks. Vastavalt haldusmenetluse seaduse (HMS) § 35 lg 1 punktile 1 algas nimetatud taotluse laekumisega Konkurentsiametis haldusmenetlus. 26.10.2006 kirjaga teatas Konkurentsiamet PKL-le viimase suhtes haldusmenetluse alustamisest AH 25.10.2006 taotluse alusel ning palus PKL-l esitada Konkurentsiametile oma seisukoht ja vastuväited AH eelnimetatud taotluses sisalduvate asjaolude kohta.

30.11.2006 kirjaga esitas PKL Konkurentsiametile oma seisukohad ja vastuväited AH taotluse osas. Nimetatud kirjas juhtis PKL muuhulgas tähelepanu sellele, et AH võib pakkuda teatud laevafirmadele (s.o. Tallinkile¹ ja Eckerö Lines AB Eesti filiaalile²) sadamapukseerimise teenuste osutamisel nn paketthindu, st madalamaid teenuse hindu tingimusel, et vastav klient tellib teenuse AH-lt nii Eesti kui Soome sadamates. PKL-i hinnangul võib tegemist olla nn lojaalsusallahindlusega, mis on vastuolus Konkurentsiseaduse (KonkS) § 16 punktiga 4 ja Euroopa Ühenduse asutamislepingu (edaspidi: asutamisleping) artikliga 82. Samuti leidis PKL, et asjaolu, et AH poolt rakendatavad sadamapukseerimise teenuste hinnad on Soomes oluliselt kõrgemad kui Eestis võib olla vastuolus KonkS § 16 punktiga 3 ja asutamislepingu artikliga 82, mis keelavad diskrimineerimise. PKL palus Konkurentsiametil analüüsida asjakohast kaubaturgu ja AH tegevust ning anda õiguslik hinnang viimase tegevusele. Konkurentsiamet käsitleb PKL-i vastavat avaldust taotlusena HMS § 35 lg 1 tähenduses, mille laekumisega algas Konkurentsiametis haldusmenetlus PKL-i poolt väidetava võimaliku konkurentsiseaduse rikkumise uurimiseks AH tegevuses.

Arvestades, et AH 25.10.2006 taotluse alusel alanud haldusmenetluses Konkurentsiameti poolt kogutud teave on enamuses asjakohane ka käesolevas haldusmenetluses, siis on Konkurentsiamet käesoleva otsuse tegemisel tuginenud

¹ AS Tallink Grupp, käesolevas otsuses nimetatud *Tallink*.

² Eckerö Line Ab Oy Eesti Filiaal, käesolevas otsuses nimetatud *Eckerö Line*.

muuhulgas vastavale teabele.

2. Haldusmenetluse sisu

Haldusmenetluse eesmärgiks oli kontrollida, kas AH pakub PKL-i poolt nimetatud laevafirmadele (s.t. Tallink ja Eckerö Line) sadamapukseerimise teenuse osutamisel PKL-i poolt väidetud nn pakethindu ning kas selline tegevus rikub konkurentsiseadust ja asutamislepingu artiklit 82. Samuti oli haldusmenetluse eesmärgiks anda hinnang sellele, kas asjaolu, et AH poolt rakendatavad pukseerimisteenused hinnad on väidetavalt Soomes oluliselt kõrgemad kui Eestis on vastuolus KonkS § 16 punktiga 3 ja asutamislepingu artikliga 82.

3. Menetlusosalised

3.1. OÜ Alfons Hakans

AH on Eestis registreeritud äriühing, kelle põhitegevusalaks on sadama- ja merepukseerimise teenuste osutamine erinevates Eesti sadamates. AH osutab sadamapukseerimise teenuseid Muuga sadamas, Miiduranna sadamas, Paljassaare sadamas, Tallinna Vanasadamas, Vene-Balti sadamas ning Paldiski sadamas. AH emaettevõtjaks on Soome laevandusfirma Alfons Håkans AB Oy, kes ühes oma tütarettevõtjaga Finntugs Oy osutab laevadele sadamapukseerimise teenuseid olulisemates Soome sadamates. Soomes on Alfons Håkans AB Oy osutanud pukseerimisteenusi juba alates 1945. aastast, seevastu Eesti sadamates alustas AH vastavate teenuste pakkumist alles 2004. aastal.

Vastavalt AH 2005. a ja 2006. a majandusaasta aruannete andmetele oli 2005. aastal AH müügitulu pukseerimisteenusete osutamisest 34 023 765 krooni ning 2006. aastal 27 793 523 krooni.

3.2. AS PKL

PKL on Eestis registreeritud äriühing, kelle põhitegevusalaks on sadama- ja merepukseerimise teenuste osutamine erinevates Eesti ja Läti sadamates ning alates 2007. a septembrist ka Peterburi sadamas. Eestis osutab PKL sadamapukseerimise teenuseid Muuga sadamas, Miiduranna sadamas, Paljassaare sadamas, Tallinna Vanasadamas, Vene-Balti sadamas, Paldiski sadamas ja Sillamäe sadamas. PKL on osutanud laevadele Eesti sadamates pukseerimisteenusi alates 1992. aastast ning kuni 2004. aastani, mil tegevust alustas AH, oli PKL üks peamisi sadamapukseerimise teenuse osutajaid Eestis.

Vastavalt PKL-i 2006. a majandusaasta konsolideeritud aruandes märgitule on PKL saavutanud lepingulised püsisuhted puksiiriteenusete osutamiseks üle 100 laevaomaniku või –operaatoriga.

PKL-i 2005. a ja 2006. a majandusaasta aruannete kohaselt oli PKL-i müügitulu sadama- ja merepukseerimisteenusete osutamisest Eestis 2005. aastal 100 424 000 krooni ja 2006. aastal 107 425 000 krooni.

4. Faktilised asjaolud ja tõendid

4.1. Sadamapukseerimise teenuse iseloomustus

Sadamapukseerimise teenus on üks sadamateenustest, mida osutatakse laevadele eesmärgiga tagada nende ohutu sisenemine sadamasse ja väljumine sadamast. Sadamapukseerimise käigus puksiirid kas veavad või tõukavad laevu, mis oma suuruse ja muu spetsiifika tõttu ei ole võimelised madalal kiirusel manööverdama, nii et vastavad laevad saaksid ohutult kai ääres silduda või sealt lahkuda. Vastavalt PKL-i poolt 30.11.2006 Konkurentsiametile esitatud seisukohtades märgitule, vajavad teatud tüüpi suured kaubalaevad sildumiseks alati puksiiri abi, samas kui teatud teist tüüpi laevad (nt reisilaevad) vajavad pukseerimisteenust vaid teatud tingimustes (nt tugeva tuule või raskete jääolude korral).

4.2.PKL-i seisukohad

PKL leiab, et käesoleval juhul on asjakohaseks tooteturuks puksiiride poolt osutatavad pukseerimis- ja muud teenused (muuhulgas avarii- ja päästetööd, eskortimine, jäälõhkumine, väikeveoste ja inimeste vedu reidile ja reidilt ning muud puksiiridega osutatavad teenused). Oma seisukohtades käsitleb PKL kitsamalt vaid pukseerimisteenusega seotud aspekte, kuid märgib samas, et see ei tähenda, et tooteturk saaks olla määratletud vaid kitsalt pukseerimisteenuste turuna. PKL leiab, et lisaks nõudluse asendatavusele tuleb arvesse võtta ka pakkumise asendatavust ning pakkumise asendatavuse seisukohast on kõik PKL-i poolt osutatavad erinevad teenused asendatavad.

Kaubaturu geograafilise ulatuse osas leiab PKL, et puksiiriteenuste puhul on õige määratleda geograafilise turuna Eesti ja Soome turg ühiselt. Sellisele järeldusele on PKL jõudnud muuhulgas järgmiste asjaolude põhjal: PKL-le teadaolevalt on AH tariifid Soomes kõrgemad kui Eestis, mis on tõenäoliselt seletatav konkurentide puudumisega Soomes; AH tegutsemine nii Eestis kui Soomes võimaldab tal võtta arvesse Soome ning Eesti hinnaerinevusi ning pakkuda klientidele nn pakethinda teenustele nii Eestis kui Soomes; kliendid eelistavad sõlmida lepinguid üheaegselt mitme riigi kohta ja võib eeldada, et AH on sõlminud enamus lepinguid laevaomanike ning operaatorfirmadega laevade teenindamiseks nii Eestis kui Soomes; märgataval hindade tõstmisel kas PKL-i või AH poolt, otsustaksid kliendid PKL-i hinnangul teise teenusepakkuja teenuste kasuks; puksiiriteenuste osutamine Eesti ja Soome sadamates PKL-i ja AH poolt toimub sarnastel konkurentsitingimustel ning PKL saab konkureerida teenuste osutamisel Soomes.

PKL-i arvates on asjaolu, et AH osutab teenuseid nii Eestis kui Soomes AH tugevaks eeliseks Eesti turul. Kliendid ei ole huvitatud paremast hinnast Eesti sadamates kui nad peavad maksma kõrgemat hinda Soome sadamates. See võimaldab AH-l väidetavalt võtta arvesse Soome ning Eesti hinnaerinevusi ning pakkuda klientidele nn pakethinda teenustele nii Eestis kui Soomes, mis on kokkuvõttes kliendile soodsam. PKL-i hinnangul ei ole tal sellisel juhul võimalik sellise AH poolt pakutud hinnaga edukalt konkureerida. PKL-ile on teada, et tegelikkuses on teatud PKL-i kliendid (nt Eckreö Line [...] osas) loobunud PKL-i teenustest, sest AH on pakkunud neile nn pakethinda, st paremaid hindu juhul, kui nad tellivad teenused AH-lt nii Eestis kui Soome sadamates. Teise näitena tõi PKL Tallinki, kelle [...] teenindas Tallinnas kuni 2006. a kevadeni PKL, kuid 2006. a [...] nädal näitas väidetavalt, et

Tallink on hakanud kasutama peamiselt AH puksiire. PKL-i väitel [...], kui AH ei suutnud üksinda töötada, pöördus Tallink PKL-i poole. PKL-i hinnangul võib ka siin olla tegemist nn pakethinnaga. PKL leiab, et kui AH on turgu valitsev ettevõtja ja juhul, kui AH pakub oma teatud klientidele madalamaid teenuse hindu tingimusel, et vastav klient tellib teenuse AH-lt nii Eesti kui Soome sadamates, siis võib olla tegemist nn lojaalsusallahindlusega, mis on vastuolus KonkS § 16 punktiga 4 ja asutamislepingu artikliga 82.

Asjaolu, et AH poolt rakendatavad hinnad Soomes on oluliselt kõrgemad kui Eestis rakendatavad hinnad võib PKL-i hinnangul olla tõenäoliselt põhjustatud konkurentsi puudumisest Soomes. PKL-i väitel ei ole AH kontsern alati olnud Soomes ainukeseks teenusepakkujaks. Varasemalt, enne 1990ndaid aastaid olid AH kontsernil Soomes ka reaalsed konkurendid, kusjuures PKL-i arvates on märkimisväärne, et pärast tegeliku konkurentsi kadumist Soome sadamates tõstis AH kontsern oma teenuste hindu kohati 3-4 korda. PKL leiab, et Soome sadamates kõrgemate pukseerimisteenuse hindade rakendamine kui Eesti sadamates võib olla vastuolus KonkS § 16 punktiga 3 ja asutamislepingu artikliga 82, mis keelavad diskrimineerimise.

4.3.AH seisukohad

Konkurentsiamet saatis PKL-i 30.11.2006 seisukohad ja vastuväited 04.01.2007 teabe nõudega AH-le, paludes AH-l esitada PKL-i kirjas toodud asjaolude suhtes Konkurentsiametile omapoolsed selgitused ja seisukohad. AH vastas nimetatud teabe nõudele 31.01.2007 kirjaga.

Asjakohase kaubaturu osas leidis AH, et käesoleval juhul hõlmab kaubaturg sadamapukseerimise teenuseid ning nimetatud kaubaturu geograafiliseks ulatuseks on eraldi iga Eesti sadam, kus AH ja PKL tegutsevad. AH hinnangul annavad sellest tunnistust nii klientide tugevad eelistused sadamate valikul ja sadamapukseerimise teenuste hinna vähenemine osatähtsus nende eelistuste kujunemisel (AH hinnangul võib sadamapukseerimise teenuse hind moodustada ca 11% erinevates sadamates kehtivatest sadama kasutamisega seonduvate tasude suurusel) kui ka puksiiride ühest sadamast teise liigutamisega kaasnevad suured kulud, mis muudab puksiiride ajutise (st ühe töö jaoks) liigutamise teise sadamasse majanduslikult ebaotstarbekaks.

AH selgitas, et ta ei ole sõlminud pukseerimisteenuste osutamiseks ühiseid lepinguid Eesti ja Soome kohta ega pakkunud oma klientidele pakethindu teenustele nii Eestis kui Soomes. AH väitel on need laevaomanikud ja –operaatorid, kelle omandis või opereerida olevad laevad külastavad Eesti sadamaid ning need kaubaomanikud, kelle kaupu Eesti sadamate kaudu transporditakse, absoluutselt erinevad nendest, kelle laevad külastavad Soome sadamaid või kelle kaupu Soome sadamate kaudu transporditakse. Eesti kaudu transporditakse näiteks naftasaadusi ja puistlasti, Soome kaudu aga konteinereid ja generaalkaupu. Nii Eestit kui Soomet väisavad eraldi grupina vaid vedellasti laevad, kuid nimetatud laevad külastavad Soomes ainult Porvoo sadamat, mida teenindavad üksnes Neste kontserni puksiirid. Selliseid kliente, kelle kaubavood hõlmaksid nii Eestit kui Soomet, AH-l praktiliselt ei ole, v.a erandina kaks klienti ([...]³), kuid ka nendega on AH-l sõlmitud leping, mis puudutab ainult Eesti sadamaid. AH esitas 01.03.2007 kirjaga Konkurentsiametile nimetatud

³ [...].

klientidega sõlmitud lepingud sadamapukseerimise teenuse osutamise kohta⁴.

PKL-i väite osas, et AH tariifid Soomes on kõrgemad kui Eestis, leiab AH oma 31.01.2007 kirjas, et nimetatud väide ei vasta sellisel üldistatud kujul tõele. AH selgitab, et erinevused hindades võivad olla tingitud järgmistest asjaoludest: esiteks, on Eesti ja Soome hindade arvutamise aluseks olev süsteem kardinaalselt erinev; teiseks, Soomes on erinevad hinnad olenevalt sellest, millise sadamaga on tegemist, samas kui Eestis on erinevates sadamates samad hinnad; kolmandaks, AH-le teadaolevatel andmetel võivad vastavad hinnad erinevate tasustamise aluste tõttu osade laevade puhul olla Soomes kõrgemad ja osade puhul madalamad. AH hinnangul on võimalik, et teatud pukseerimisega kaasnevad tasud, mille suurus Eestis ja Soomes on võimalik võrrelda (nt töö õhtusel ajal), on Soomes teatud sisendite (nt tööjõud, lootside tasud) kõrgemat hinda ja kõrgemaid makse arvestades suuremad. Samuti on võimalik, et keerulisemate navigatsioonitingimuste tõttu kulub Soomes pukseerimisele rohkem aega kui Eestis ning seetõttu on pukseerimise kogukulud suuremad.

31.01.2007 kirja lisana esitas AH Konkurentsiametile enda ja PKL-i sadamapukseerimise teenuse osutamise kehtivad hinnakirjad, samuti AH kontserni kuuluvate ettevõtjate kehtivad hinnakirjad Soome sadamates (Turku, Helsingi, Hanko, Inkoo/Kantvik, Lappohja/Koverhar, Pori, Rauma ja Uusikaupunki sadamas).

4.4. Muude isikute seisukohad

Konkurentsiamet saatis 22.02.2007 teabe nõuded järgmistele laevaoperaatoritele: AS Tallink Grupp, Eckerö Line AB Oy Eesti filiaal, OÜ Viking Line Eesti, samuti laevaagendina tegutsevale MSC Eesti AS-le. Nimetatud teabe nõuete eesmärgiks oli kontrollida PKL-i poolt esitatud väidet selle kohta, et AH on pakkunud teatud klientidele nn pakettindu ehk paremaid hindu juhul, kui nad tellivad teenused AH-lt nii Eesti kui Soome sadamates. PKL on oma 30.11.2006 seisukohtades ja vastuväidetes toonud selliste klientidena välja Tallinki ja Eckerö Line'i. Ülejäänud küsitletud ettevõtjad valis Konkurentsiamet välja põhjusel, et nad kasutavad teadaolevalt regulaarselt nii Eesti kui Soome sadamaid. Vastavates teabe nõuetes palus Konkurentsiamet kõnealustel ettevõtjatel selgitada, mil viisil esitab AH pukseerimisteenuste osutamiseks pakkumisi ning kas nimetatud pakkumised sisaldavad mis tahes tingimusi, mille tõttu laevaoperaatoril on kasulik osta pukseerimisteenust AH-lt nii Soomes kui Eestis. Samuti palus Konkurentsiamet teabe nõude adressaatidel iseloomustada AH ja PKL-i vahelist konkurentsi pukseerimisteenuste osutamisel.

Oma vastustes Konkurentsiameti 22.02.2007 teabe nõuetele esitasid laevaoperaatorid ja laevaagent alljärgnevad seisukohad.

AS Tallink Grupp selgitas oma 05.03.2007 vastuses Konkurentsiametile, et AH esitab Eesti sadamates omapoolseid pakkumisi kirjalikult ning Soome sadamates nad pakkumisi ei esita, kuna teisi arvestatavaid sellelaadseid firmasid Tallinki poolt külastatavates sadamates ei ole. Tallinki sõnul teeb AH võrreldes oma tavaliste tariifidega 10% hinnaalandused nii Tallinnas kui Helsingis. Samas lisas Tallink, et

⁴ [...].

nad ei võta pukseerimisteenust Tallinnas mitte ainult AH-lt, vaid vastavalt ilmastikutingimustele ka PKL-lt, kusjuures firma valib kapten. Tallinki hinnangul on PKL-i puksiirid natuke paremad kui AH puksiirid, mis töötavad Tallinnas, aga töö kvaliteet on kahtlemata parem AH-l. Väidetavalt kasutavad Tallinki suured reisilaevad puksiire väga harva ning Tallink ei saa riskida ebakvaliteetse teenusega.

AH ja PKL vahelise konkurentsi osas märkis Tallink, et ei iseloomusta seda kuidagi, kuna PKL-il puudub selline teenus Soome poolel.

Eckerö Line AB Oy Eesti filiaal selgitas oma 27.02.2007 vastuses, et pukseerimisteenust firmadelt AH ja PKL ostab emafirma Eckerö Line AB Oy ning kõik kokkulepped ja lepingud firmaga AH on sõlmitud nende poolt. Eckerö Line lisas, et puksiiride tellijateks on laevad M/S „Norlandia“ ja M/S „Translandia“, kes jälgivad samuti Eckerö Line AB Oy juhtnööre.

OÜ Viking Line Eesti selgitas oma 13.03.2007 vastuses Konkurentsiametile, et Viking Line Eesti OÜ osutab sadama- ja broneerimisteenust Soomes asuvale ematettevõttele Viking Line Ab ja Tallinn-Helsingi liinil sõitvale parvlaevale „Rosella“ ning ei oma otsekontakte Eestis asuvate pukseerimisettevõtjatega. OÜ Viking Line Eesti sõnul on Viking Line Ab sõlminud agenteerimislepingu OÜ-ga Estma, kellelt reisilaeva jaoks vajadusel pukseerimisteenust tellitakse. Pukserlaeva valiku üle otsustab laeva kapten ning tema soov edastatakse läbi laevaagendi pukserlaeva omanikule. OÜ Viking Line Eestile teadaolevalt on AH teinud lepingu OÜ-ga Estma teenuste osutamiseks vaid Eesti sadamates. Samuti selgitas OÜ Viking Line Eesti, et pukseerimisteenuste osutamiseks eraldi pakkumisi ei tehta, sest sõlmitakse koostöölepingud laevaagentide ja pukserlaevade omanike vahel reisi- ja kaubalaevadele teenuste osutamiseks ning igapäevases töös kasutatakse kehtivaid hinnakirju. OÜ Viking Line Eesti hinnangul on AH ja PKL-i vahel väga tugev konkurents ning seetõttu on pukseerimisteenuste osutamise hinnad praktiliselt ühesugused. PKL-i pukserlaevastikus on väidetavalt rohkem Vanasadamasse (AS Tallinna Sadam reisisadam) sobivaid pukserlaevu oma võimsuse ja lühikese laevakere tõttu, AH-l on vaid üks sobiv laev.

MSC Eesti AS selgitas oma 12.04.2007 vastuses Konkurentsiametile, et kasutades agenteeritavate konteinerlaevade sadama- ja sildumisoperatsioonide teostamiseks AH teenuseid, ei sõlmi MSC Eesti AS nimetatud firmaga lepingut, vaid vastav teenusleping AH ja MSC Eesti printsipaali Mediterranean Shipping Co kui laevadega vahetult opereeriva firma vahel, sõlmitakse iseseisvalt ilma MSC Eesti AS-i kaasamata. Pukseerimisteenuste lepingu sisu ega tingimused ei ole MSC Eesti AS-le teada. Mediterranean Shipping Co annab MSC Eesti AS-le vaid vastavad juhised kasutada Muuga sadamas laevade teenindamisel AH-d.

Hindamaks AH ja PKL-i positsiooni sadmapukseerimise teenuste osutamisel pöördus Konkurentsiamet ühtlasi AS-i Tallinna Sadam poole palvega esitada Konkurentsiametile andmed AH ja PKL-i poolt Paldiski lõunasadamasse ja Muuga sadamas teenindatud laevade arvu kohta. Konkurentsiametile 15.08.2007 saadetud e-kirjas teatas AS-i Tallinna Sadam õigusosakonna juhataja Erik Ringmaa, et Paldiski lõunasadamasse vahipäeviku andmetel teenindas PKL 2007. a juunis 16 laeva ja AH 4 laeva ning Muuga sadamas teenindas PKL samal perioodil sadamasse sissesõidul 30 ja väljasõidul 35 laeva, AH vastavad numbrid olid 8 ja 8.

5. Õiguslik hinnang

5.1. Asjakohane õigus

PKL viitab oma 30.11.2006 seisukohtades sellele, et AH tegevus pakethindade pakkumisel ning erinevate hindade kehtestamisel teenustele Eesti ja Soome sadamates võib kujutada endast turgu valitseva seisundi kuritarvitamist vastavalt konkurentsiseaduses ja asutamislepingu artiklis 82 sätestatule.

KonkS § 13 lg 1 kohaselt omab turgu valitsevat seisundit nimetatud seaduse tähenduses ettevõtja või mitu samal kaubaturul tegutsevat ettevõtjat, kelle positsioon võimaldab tal/neil sellel kaubaturul tegutseda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest. Turgu valitseva seisundi omamist eeldatakse, kui ettevõtjale või mitmele samal kaubaturul tegutsevale ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40% käibest.

KonkS § 16 sätestab turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelu. Konkurentsiameti arvates on käesoleval juhul asjakohased KonkS § 16 punkt 3, mis keelab võrdväärsete kokkulepete korral erinevate tingimuste pakkumise või rakendamise erinevatele äripartneritele, pannes mõne neist sellega ebasoodsasse konkurentsiolukorda ning KonkS § 16 punkt 4, mis keelab kokkuleppe sõlmimise eelduseks tingimuse seadmise, et teine pool võtab endale kokkuleppe objektiga mitteseotud lisakohustusi.

Asutamislepingu artikli 82 kohaselt on keelatud ühisturul või selle olulises osas turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või mitme ettevõtja poolt kui ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kui võrd see võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Sellised kuritarvitused võivad muuhulgas seisneda erinevate tingimuste rakendamises võrdväärsete tehingute puhul, pannes kaubanduspartnerid sellega ebasoodsasse konkurentsiolukorda (artikkel 82 punkt c) või selles, et lepingu sõlmimise eeltingimuseks seatakse teise poole nõusolek võtta endale lisakohustusi, mis oma laadilt või kaubandustavade kohaselt ei ole seotud lepingu objektiga (artikkel 82 punkt d).

Euroopa Ühenduse Nõukogu määruse nr 1/2003 asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta⁵ artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et kui liikmesriikide konkurentsiküsimustega tegelevad organid või siseriiklikud kohtud kohaldavad siseriiklikku konkurentsioigust asutamislepingu artikli 82 alusel keelatud kuritarvitamise suhtes, peavad nad kohaldama ka asutamislepingu artiklit 82.

Euroopa Komisjoni teatise "*Suunised asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud kaubandusmõju kontseptsiooni kohta*"⁶ annab juhiseid liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutada võivate kokkulepete ja tegevuste hindamiseks. Nimetatud teatise punkti 21 kohaselt viitab nõue, et mõjutatud peab olema "liikmesriikidevaheline kaubandus" sellele, et kokkuleppe või tegevuse mõju peab puudutama piiriülest majandustegevust vähemalt kahe liikmesriigi vahel. Konkurentsiameti hinnangul on sadamapukseerimise teenus, mida osutatakse

⁵ EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1-25.

⁶ ELT 2004/C 101/07, lk 81-96.

erinevate liikmesriikide vahel opereerivatele laevadele, olemuslikult selline, et see mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust. Lisaks sätestab teatise punkt 20, et ühenduse konkurentsireeglite rakendusallasse võivad kuuluda tegevused, mis mõjutavad ühendusesisese konkurentsi struktuuri ühenduse piires tegutseva konkurendi turult väljatõrjumise või sellesse ohtu seadmise kaudu.

Samas laieneb ülalnimetatud teatise punkti 44 kohaselt asutamislepingu artikkel 82 üksnes sellistele tegevustele, mis mõjutavad liikmesriikide vahelist kaubandust arvestataval määral. Seejuures tuleneb teatise punktidest 45-48, et mõju arvestatavuse hindamisel omab erilist tähtsust asjaomase ettevõtja ja tema konkurentide positsioon ja tähtsus kaubaturul. Antud juhul on AH ja PKL kaks suuremat sadamapukseerimise teenuse osutajat Eestis ning AH kontsern on ühtlasi peamine vastava teenuse osutaja Soomes (PKL-i hinnangul on AH turuosa Soome geograafilisel turul praktiliselt 100%). Seega mõjutab PKL-i ja AH tegevus Eesti sadamates liikmesriikidevahelist kaubandust ning lähtuvalt PKL-i ja AH kontserni tugevast positsioonist on vastav mõju arvestatav.

Lähtudes eeltoodust rakendab Konkurentsiamet käesolevas menetluses Euroopa Ühenduse õigust, iseäranis asutamislepingu artiklit 82 ja konkurentsiseadust paralleelselt.

5.2.Kaubaturg ja AH seisund kaubaturul

5.2.1. Kaubaturu piiritlemine

Konkurentsiseaduse § 3 lg 1 kohaselt on kaubaturg hinna, kvaliteedi, tehniliste omaduste, realiseerimis- ja kasutustingimuste ning tarbimis- ja muude omaduste poolest ostja seisukohalt omavahel vahetatavate või asendatavate kaupade käibimise ala, mis hõlmab muu hulgas kogu Eesti territooriumi või selle osa.

Euroopa Komisjoni teatise „*Asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses*”⁷ punkti 15 kohaselt on üheks võimaluseks, kuidas teha kindlaks need kaubad, mida tarbija käsitleb asenduskaupadena spekulatiivne katse, mille puhul võetakse hüpoteetiline väike püsiv muudatus suhtelistes hindades ning hinnatakse tarbijate eeldatavaid reaktsioone sellele hinnatõusule. Punkti 17 kohaselt tõstetakse sellise katse puhul kontrollitavate kaupade hindu hüpoteetiliselt 5-10% ning hinnatakse, kas tarbijad hakkaksid sellise hinnatõusu korral kasutama olemasolevaid asenduskaupu või mujal asuvaid tarnijaid. Kui asendatavusest piisaks, et muuta hinnatõus kahjulikuks, kuna müük seeläbi väheneks, siis lisatakse asjaomasele turule täiendavaid asenduskaupu ja piirkondi. Seda tehakse seni, kuni kaupade ja geograafiliste piirkondade kogum on piisav, et suhteliste hindade väike püsiv tõus oleks kasulik.

5.2.1.1.Tooteturg

PKL-i 30.11.2006 kirjas viidatud AH poolne võimalik konkurentsiseaduse ja asutamislepingu artikli 82 rikkumine puudutab sadamapukseerimise teenuste osutamist Eesti ja Soome sadamates. Laeva jaoks, mis vajab sadamasse sisenemiseks

⁷ EÜT 97/C 372/03, lk 5-13.

ja sildumiseks või sadamast väljumiseks puksiiri abi, on sadamapukseerimise teenus teatud spetsiifiline teenus, millest laevaomanik või –operaator ei saa keelduda, kuna laev peab jõudma kai äärde. Seega on sadamapukseerimise teenuse ostja hinnatundlikkus madal ning sadamapukseerimise teenuse hinna püsiv väike tõus (5-10%) lühiajaliselt nõudlust nimetatud teenuse vastu ei mõjuta. Pikemas perspektiivis võivad laevandusettevõtjad otsustada vahetada oma laevastiku väiksemate ja/või parema manööverdamisvõimega laevade vastu, mis pukseerimisteenust ei vaja, kuid selline otsus nõuab märkimisväärseid investeeringuid ning on pikaajalisem protsess. Arvestades ühtlasi, et enamus laevandusfirmasid tegutsevad rahvusvaheliselt ning kasutavad sadamapukseerimise teenuseid mitmete erinevate riikide sadamates üle maailma, on ebatõenäoline, et ainuüksi nimetatud teenuse hinna väike tõus Eesti sadamates tingiks laevastiku väljavahetamise. Samuti tuleb arvestada, et kaupade veol suuremate laevadega, mis tihtipeale pukseerimisteenust vajavad, kaasneb laevaomanikule või –operaatorile tõenäoliselt oluline mastaabisääst võrreldes olukorraga, kus vastav kaubakogus jagatakse erinevate väiksemate laevade peale.

Konkurentsiamet ei nõustu PKL-i poolt esitatud seisukohaga, et kõik pukseerimisfirmade poolt puksiiridega osutatavad teenused on ostja jaoks teatud ulatuses asendatavad ning pakkumise asendatavuse seisukohast täielikult asendatavad. PKL ei ole täpsustanud, millises ulatuses ta leiab, et eelnimetatud teenused on ostja seisukohast sadamapukseerimise teenuse suhtes asendatavad. Konkurentsiameti hinnangul sadamapukseerimise teenuse ja teiste PKL-i poolt puksiiridega osutatavate teenuse vahel nõudluse asendatavust ei esine. Kõnealustel teenustel on laeva jaoks sadamapukseerimise teenusega võrreldes oluliselt erinev otstarve, mistõttu on nõudlus nimetatud teenuste järele tingitud hoopis teistsugustest asjaoludest kui nõudlus sadamapukseerimise teenuse järele. Näiteks vajadus merepäästeteenuse järgi tekib reeglina ettenägematult ning nõuab kohest reageerimist, nõudlus jäälohkumise teenuse järgi on hooajaline, sõltudes jääoludest ning merepukseerimise korral vajab laev pukseerimisabi pikema ajaperioodi vältel (nt mitu päeva või isegi kuid). Seega ostja jaoks, kes soovib osta sadamapukseerimise teenust kindlustamaks laeva jõudmine sadamakai äärde, ei ole eelloetletud teenused Konkurentsiameti hinnangul reaalseks alternatiiviks sadamapukseerimise teenusele. Isegi kui loetletud täiendavate teenuste (nt avarii- ja päästetööde) puhul toimub ka laeva pukseerimine sadamasse, on Konkurentsiameti arvates sadamapukseerimine sellisel juhul siiski üksnes põhiteenusega (nt päästetööd) kaasnev teenus, mis ei muuda vastavat põhiteenust ostja jaoks sadamapukseerimise teenuse suhtes asendatavaks. PKL-i võime suunata teatud ulatuses eelkirjeldatud täiendavate teenuste osutamisel kasutatavad puksiirid sadamapukseerimise teenuse osutamisele võib küll suurendada PKL-i turujõudu, kuna tal on muuks otstarbeks kasutatavate puksiiride näol olemas täiendav potentsiaal, kuid nimetatud asjaolu ei laienda tooteturu ulatust.

Lähtudes eeltoodust on Konkurentsiameti hinnangul käesolevas juhtumis tooteturul käibivaks kaubaks sadamapukseerimise teenus.

5.2.1.2. Geograafiline turg

KonkS § 3 lõikest 1 tulenevalt moodustab geograafilise turu ostja seisukohalt omavahel vahetatavate või asendatavate kaupade käibimise ala, mis hõlmab muuhulgas kogu Eesti territooriumi või selle osa.

Sadamapukseerimise teenuse nõudluse geograafiline asendatavus sõltub otseselt laevaomaniku või –operaatori valmisolekust muuta laeva poolt külastatavaid sadamaid. Viimati nimetatud otsust mõjutavad aga mitmed erinevad tegurid nagu näiteks laevaga transporditavate kaupade lähte- ja sihtkoht, erinevates sadamates kehtivate sadama kasutamise seotud tasude erinevused ning sadamapukseerimise hinna osatähtsus nimetatud tasudes, sadama infrastruktuuri sobivus konkreetsete laevade vastuvõtmiseks (nt kaide suurus, juurdepääsuteede sügavus ja laius), sadama sobivus laevaga veetavate konkreetset liiki kaupade käitlemiseks (nt terminalide, laadimisvahendite, torujuhtmete jms olemasolu) ning sadama vahetusega seotud täiendavad transpordikulud (nii võimalik lisanduv meretransport kui ka näiteks raudtee- ja maanteetransport). Konkurentsiamet peab sadamapukseerimise teenuste geograafilise turu piiritlemisel üldjuhul määravaks eelkõige laevaga transporditavate kaupade lähte- ja sihtkohta ning erinevates sadamates kehtivate sadama kasutamise seotud tasude erinevusi ning sadamapukseerimise hinna osatähtsust nimetatud tasudes.

See, millisesse sadamasse laev siseneb on otseselt sõltuvuses laevaga veetavate kaupade sihtkohast. Kui kaubaomanik on tellinud kauba meritsi veo teatud konkreetsele sadamasse, siis on Konkurentsiameti hinnangul väga ebatõenäoline, et laevaomanik või –operaator muudab kauba sihtsadamat ainuüksi seetõttu, et ta ei ole rahul algselt valitud sadamas pukseerimisteenust pakkuva ettevõtjaga või pakutavate hindadega. Sarnaselt sõltub reisilaevade puhul külastatav sadam reisi sihtpunktist ning laevaomanik või –operaator ei saa väljakuulutatud lähte- või sihtsadamat muuta üksnes seetõttu, et ta ei ole rahul vastavates sadamates osutatavate pukseerimisteenustega. Seega laevaomaniku või –operaatori vabadus sadamaid valida on juba meretransporditeenuste olemusest tulenevalt oluliselt määral piiratud. Teisalt peab Konkurentsiamet oluliseks AH poolt välja toodud asjaolu, et sadamapukseerimise teenuse hind moodustab vaid väikse osa erinevatest sadama kasutamise seonduvate tasude suuruselt (AH hinnangul ca 11%), mistõttu jääks sadamapukseerimise teenuse hinna väikse tõusu (5-10%) mõju sadama kasutamise seonduvate tasude üldsuurust arvestades väga minimaalseks. Konkurentsiameti hinnangul on sadamapukseerimise teenuste hinna osakaal AH poolt väljatoodust tegelikkuses tõenäoliselt veelgi väiksem, kui arvestada, et kauba meritsi transportimisega seotud kogukulu hõlmab lisaks sadamatasudele ka mitmeid teisi kulusid (nt kauba terminalides käitlemise kulu, kauba maismaal transportimise kulu jne). Seega, arvestades sadamapukseerimise teenuse hinna väikest osatähtsust kauba transpordi kogukulus, on äärmiselt ebatõenäoline, et klient otsustab vahetada sadamat ainuüksi seetõttu, et nimetatud sadamas leiab aset sadamapukseerimise teenuste hinna püsiv väike tõus (5-10%). Laevaomaniku või –operaatori otsus sadamat vahetada on Konkurentsiameti hinnangul tingitud pigem muudest kaalukamatest teguritest ning tõenäoliselt ei ole sadama vahetamine lühiajaliselt ka teostatav.

Konkurentsiamet leiab, et PKL-i seisukoht, mille kohaselt moodustavad käesolevas juhtumis geograafilise turu Eesti ja Soome sadamad ühiselt, ei ole tõendatud. Konkurentsiameti hinnangul ei saa Eesti ja Soome sadamad moodustada ühtset geograafilist sadamapukseerimise teenuste turgu, kuivõrd sadamapukseerimise teenuste ostja jaoks ei saa Eesti ja Soome sadamaid mõistlikult pidada reaalselt alternatiivseteks pakkumise allikateks. PKL-i poolt välja toodud asjaolu põhjal, et pukseerimisettevõtjal on laevaomanike või –operaatoritega väidetavalt lepingud sadamapukseerimise teenuse osutamiseks nii Eesti kui Soome sadamates ei saa

käesoleval juhul veel järeldada, et mõlema riigi sadamad asuvad ühel geograafilisel turul. Selliste lepingute olemasolust võib pigem järeldada, et pukseerimisettevõtjad müüvad oma teenuseid korraga mitmel erineval kaubaturul, kuid mitte seda, et kaubaturgusid on üks. Eelkõige on laevaomanikeks ja –operaatoriteks, kes on või võiksid olla huvitatud sadamapukseerimise teenuse ostmisest nii Eestis kui Soomes kliendid, kelle laevad sõidavad regulaarselt Eesti ja Soome sadamate vahel (nt reisilaevad). PKL on oma 30.11.2006 seisukohtades ja vastuväidetes toonud selliste klientidena välja vaid Tallinki ja Eckerö Line'i. Nimetatud laevaettevõtjate vastustest Konkurentsiameti teabe nõuetele järeldub, et nad ostavad sadamapukseerimise teenust tagasihoidlikul määral, mistõttu nende ostude maht moodustab omakorda tagasihoidliku osa Eesti sadamates osutatavate sadamapukseerimise teenuste kogumahust. Tallinki 05.03.2007 kirja kohaselt kasutavad Tallinki suured reisilaevad puksiire väga harva ning vastavalt Eckerö Line'i 27.02.2007 kirjale on Eckerö Line AB Oy poolt puksiiride tellijaks vaid kaks laeva (M/S „Norlandia“ ja M/S „Translandia“). Seega arvestades, et kliendid, kes on huvitatud sadamapukseerimise teenuse ostmisest nii Eestis kui Soomes sadamates moodustavad vaid tagasihoidliku osa, ei saa nimetatud asjaolu olla aluseks kaubaturu geograafiliste piiride laiendamiseks Eestile ja Soomele ühiselt.

Konkurentsiamet peab täiendavalt oluliseks, et AH poolt Konkurentsiametile esitatud teabest nähtub, et Soome sadamates on tariifid diferentseeritud (tõenäoliselt tingituna navigatsiooni eripäradest), samal ajal, kui Eestis ei olene AH ega PKL-i puhul tariifid sadamast, kus teenust osutatakse, vaid need on igas sadamas ühesugused. PKL-i poolt esitatud seisukoht, et AH kõrgemad tariifid Soomes on tõenäoliselt seletatavad konkurentide puudumisega Soomes viitab Konkurentsiameti arvates samuti sellele, et geograafilist turgu ei moodusta antud juhul Soome ja Eesti sadamad ühiselt. Vastasel juhul oleks PKL AH konkurendiks ning saaks avaldada AH tariifidele Soomes hinnasurvet. Ka asjaolu, et pärast AH poolt sadamapukseerimise teenuse alustamist Eesti sadamates langesid nimetatud teenuse hinnad Eestis annab tunnistust sellest, et Eesti ja Soome sadamaid tuleb käsitleda eraldi geograafilistel turgudel asetsevatena. Vastasel juhul oleks AH kontserni tegevus Soome sadamates pidanud juba enne, kui AH Eestis tegevust alustas, omama mõju ka PKL-i sadamapukseerimise teenuste hindadele Eesti sadamates.

Kõige eeltoodu põhjal leiab Konkurentsiamet, et käesolevas juhtumis on kaubaturuks sadamapukseerimise teenuste osutamine eraldi igas Eesti sadamas, kus AH ja PKL tegutsevad.

5.2.2. AH seisund kaubaturul

KonkS § 13 lg 1 kohaselt omab konkurentsiseaduse tähenduses turgu valitsevat seisundit ettevõtja või mitu samal kaubaturul tegutsevat ettevõtjat, kelle positsioon võimaldab tal/neil sellel kaubaturul tegutseda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest. Turgu valitseva seisundi omamist eeldatakse, kui ettevõtjale või mitmele samal kaubaturul tegutsevale ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40% käibest.

Vastavalt KonkS § 3 lõikele 2 arvestatakse asendatavate kaupade käivet üldjuhul rahalises väljenduses. Kui see ei ole võimalik või otstarbekas, võib kaubaturu mahtu ja sellel tegutseva ettevõtja turuosa arvestada mõne muu võrreldava näitaja alusel.

Konkurentsiamet leiab, et käesoleval juhul on põhjendatud võtta AH ja PKL-i turuosade hindamisel arvesse nii nimetatud ettevõtjate käivet kui ka teenindatud laevade arvu. Ka Komisjoni teatise „*Asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses*“⁸ punkti 55 kohaselt on olulised nii läbimüük kui müügikäive. Kuivõrd Konkurentsiamet on käesolevas otsuses eespool leidnud, et Eesti ja Soome sadamad kuuluvad erinevatele geograafilistele kaubaturgudele, siis arvestab Konkurentsiamet AH puhul asjakohase käibena vaid AH, mitte kogu AH kontserni käivet.

Vastavalt AH 2005. a ja 2006. a majandusaasta aruannete andmetele oli 2005. aastal AH müügitulu pukseerimisteenuste osutamisest 34 023 765 krooni ning 2006. aastal 27 793 523 krooni. PKL-i 2005. a ja 2006. a majandusaasta aruannete kohaselt oli PKL-i müügitulu sadama- ja merepukseerimisteenuste osutamisest Eestis 2005. aastal 100 424 000 krooni ja 2006. aastal 107 425 000 krooni. Arvestamata teisi sadamapukseerimise teenuseid osutavaid ettevõtteid, kelle turuosa ei ole märkimisväärne, kuulus seega AH-le eeltoodud müügikäivete alusel 2005. a ligikaudu 25% turuosa ja 2006. a ligikaudu 21% turuosa ning PKL-le 2005. a ligikaudu 75% turuosa ning 2006. a ligikaudu 79% turuosa pukseerimise teenuste osutamisel Eestis. Kuigi nimetatud turuosad on leitud kummagi ettevõtja kogu pukseerimistegevuse käibe põhjal, ei ole Konkurentsiameti hinnangul põhjust arvata, et ettevõtjate turuosad kujuneksid oluliselt erinevaks, kui arvestada üksnes sadamapukseerimise teenuse käivet. Seda kinnitab muuhulgas asjaolu, et eeltoodud turuosade jaotus vastab üldjoontes PKL-i enda poolt antud hinnangule oma turuosa kohta. Vastavalt PKL-i koduleheküljel (www.pkl.ee)⁹ avaldatud teabele hindas PKL 2006. a oma turuosaks Eesti sadamapukseerimise teenuste turul ca 75-80%, märkides ühtlasi, et võrreldes 2005. aastaga on PKL-i turuosa Eestis pisut tõusnud. Konkurentsiametil on põhjust arvata, et PKL-i ja AH turuosade jaotus on eeltooduga sarnane ka üksikute Eesti sadamate lõikes (v.a. Sillamäe sadam, kus AH ei tegutse). Sellist seisukohta toetab muuhulgas näiteks AH ja PKL-i poolt Muuga sadamas ja Paldiski lõunasadamas teenindatud laevade arv. AH tõi oma 31.01.2007 vastuses teabe nõudele välja, et ajavahemikul 10-22. jaanuar 2007 teenindas PKL Muuga sadamas sadamapukseerimise teenuseid vajanud 15 laevast 13 laeva ning AH vaid 2 laeva. Nimetatud analüüsi kohaselt teenindas AH seega viidatud perioodil Muuga sadamas vaid umbes 13% sadamapukseerimise teenust kasutavatest laevadest. AS Tallinna Sadam poolt 15.08.2007 Konkurentsiametile esitatud andmete kohaselt teenindas PKL 2007. a juunis Muuga sadamas 65 laeva ja AH 16 laeva ning Paldiski lõunasadamas olid vastavad arvud 16 ja 4. Nimetatud andmete kohaselt teenindas AH seega nii Muuga sadamas kui Paldiski Lõunasadamas vaadeldaval perioodil umbes 20% sadamapukseerimise teenust vajavatest laevadest ning PKL 80%. Konkurentsiametil ei ole põhjust arvata, et AH ja PKL-i turuosad teistes Eesti sadamates kujuneksid oluliselt erinevateks.

Eeltoodust tulenevalt asub Konkurentsiamet seisukohale, et käesoleva haldusasja raames tähtsust omaval sadamapukseerimise teenuste kaubaturul Eesti sadamates on AH turuosa 20-25% ning PKL-i turuosa 75-80%.

⁸ EÜT 97/C 372/03, lk 5-13.

⁹ Külastatud 19.10.2007.

Konkurentsiamet on oma 05.03.2008 otsuses nr 3.1-8-08-011-L (OÜ Alfons Hakans 25.10.2006 taotluse alusel alanud haldusmenetluse lõpetamine ja ettekirjutuse tegemine) tuvastanud, et sadamapukseerimise teenuste kaubaturul Muuga sadamas ja Paldiski lõunasadamas omab turgu valitsevat seisundit PKL. Kuigi käesolev haldusasi ei ole piiratud üksnes Muuga ja Paldiski lõunasadamaga, viitavad otsuse käesolevas punktis kirjeldatud asjaolud sellele, et PKL võib tõenäoliselt omada ka teistes Eesti sadamates, kus AH ja PKL tegutsevad, turgu valitsevat seisundit. Suuruselt teise ettevõtjana ei saa AH Konkurentsiameti hinnangul asjaomasel kaubaturul turgu valitsevat seisundit omada, kuna tal puudub suurimat turuosa omava ettevõtja (PKL) suurest turujõust tingituna võimalus tegutseda kaubaturul arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest, mis on olemuslik turgu valitsevale seisundile vastavalt KonkS § 13 lõikele 1 ja asutamislepingu artiklile 82. Eeltoodust tulenevalt asub Konkurentsiamet seisukohale, et AH-l puudub käesoleval juhul turgu valitsev seisund sadamapukseerimise teenuste osutamise kaubaturul Eesti sadamates.

6. Konkurentsiseaduse rikkumise puudumine AH tegevuses

6.1. Nn pakethindade väidetav kehtestamine

PKL-i seisukohad võimalike pakethindade kohta viitavad sisuliselt sellele, et AH võib siduda omavahel Eesti ja Soome sadamates osutatavaid sadamapukseerimise teenuseid, mis võimaldab PKL-i väitel AH-l pakkuda klientidele kokkuvõttes soodsamaid hindu, millega PKL-l ei ole võimalik edukalt konkureerida.

Laevafirmade poolt Konkurentsiameti 22.02.2007 teabe nõuetele esitatud vastuste põhjal ei leidnud kinnitamist, et AH seoks nimetatud klientidele Eesti ja Soome sadamates osutatavaid sadamapukseerimise teenuseid. Samuti ei ole nimetatud asjaolu leidnud kinnitamist AH poolt Konkurentsiametile esitatud teabest. AH poolt 01.03.2007 kirjaga Konkurentsiametile esitatud sadamapukseerimise teenuse osutamist puudutavatest lepingutest, mis AH-l on sõlmitud [...], nähtub, et nimetatud lepingud puudutavad AH poolt kliendi laevadele vastava teenuse osutamist üksnes Eesti sadamates ning lepingutes ei ole mingeid viiteid sellele, et teenuse hind on sõltuvuses sellest, kas klient ostab vastavat teenust AH kontsernilt ka Soome sadamates. Samas leiab Konkurentsiamet, et isegi kui AH osade klientide osas pukseerimisteenusid Eesti ja Soome sadamates omavahel seob, ei oleks AH tegevus antud juhul konkurentsiseaduse alusel siiski keelatud alljärgnevatel põhjustel.

Sadamapukseerimise teenuste kaubaturul Eesti sadamates on turgu valitsevaks ettevõtjaks PKL, kelle turujõud on sedavõrd suur, et Konkurentsiameti hinnangul ei omaks AH poolt teatud klientidele nn pakethindade pakkumine PKL-i positsioonile ega seega ka konkurentsile asjaomasel kaubaturul kahjustavat mõju. Seda kinnitab ka tegelik olukord sadamapukseerimise teenuste kaubaturul Eesti sadamates, millest nähtub, et PKL-i turupositsioon on viimaste aastate jooksul tugevnenud – sellele viitavad nii PKL-i turuosa suurenemine 2006. aastal võrreldes 2005. aastaga, kestvuslepingud märkimisväärse hulga klientidega, ulatuslikud investeeringud uutesse puksiiridesse kui ka laienemine uutesse geograafilistesse piirkondadesse (Peterburi sadam). Seetõttu leiab Konkurentsiamet, et valitsevast turustruktuurist tingituna puudub AH-l käesoleval ajal võimalus teatud klientidele nn pakethindade pakkumisega konkurentsile asjaomasel kaubaturul kahjustada. Veelgi enam, asjaolu, et PKL omab turgu valitsevat seisundit, viitab üheselt sellele, et AH-l puudub võimalus

oma tegevusega PKL-i sellisel viisil mõjutada, et konkurentsiolukord tervikuna saaks kahjustatud.

Lisaks leiab Konkurentsiamet, et kliendid, kes võiksid olla huvitatud sadamapukseerimise teenuse ostmisest nii Eesti kui Soome sadamates moodustavad vaid väga väikse osa. Haldusmenetluses kogutud teave viitab sellele, et sellisteks klientideks võiksid olla üksnes laevaomanikud ja –operaatorid, kelle laevad sõidavad regulaarselt Eesti ja Soome sadamate vahel (nt reisilaevad). PKL on oma 30.11.2006 seisukohtades ja vastuväidetes toonud selliste klientidena välja üksnes Tallinki ja Eckerö Line'i. Nimetatud laevaettevõtjate vastustest Konkurentsiameti teabe nõuetele järeldeb, et nad ostavad sadamapukseerimise teenust tagasihoidlikul määral, mistõttu nende ostude maht moodustab omakorda tagasihoidliku osa Eesti sadamates osutatavate sadamapukseerimise teenuste kogumahust. Tallinki 05.03.2007 kirja kohaselt kasutavad Tallinki suured reisilaevad puksiire väga harva ning vastavalt Eckerö Line'i 27.02.2007 kirjale on Eckerö Line'i poolt puksiiride tellijaks vaid kaks laeva (M/S „Norlandia“ ja M/S „Translandia“). Kirjeldatu viitab omakorda sellele, et AH vastaval praktilisel (nn pakethindade pakkumine) puuduks konkurentsikahjustav mõju.

Eeltoodust tulenevalt on Konkurentsiamet seisukohal, et AH ei ole käesoleval juhul konkurentsiseadust ega asutamislepingu artiklit 82 rikkunud.

6.2. Teenuse hindade erinevused Eesti ja Soome sadamates

PKL-i väitel on AH poolt rakendatavad sadamapukseerimise teenuste hinnad Soomes oluliselt kõrgemad kui Eestis, mis PKL-i arvates viitab AH poolsele võimalikule diskrimineerimisele.

AH esitas oma 31.01.2007 kirjaga Konkurentsiametile andmed AH poolt osutatavate sadamapukseerimise teenuste hindade kohta Eesti sadamates, samuti andmed AH kontserni poolt kehtestatud vastavate hindade kohta Soome sadamates (Turku, Helsingi, Hanko, Inkoo/Kantvik, Lappohja/Koverhar, Pori, Rauma ja Uusikaupunki sadamas). Esitatud teabest nähtub, et erinevalt Eesti sadamatest, kus teenuse hinnad on sadamate lõikes ühesugused, on Soome sadamates hinnad diferentseeritud, mis võib olla üks põhjuseid, miks Soome hinnatase võib olla kõrgem. Samas ei ole Soome sadamates kehtivad hinnad kehtestatud mitte AH, vaid Soomes tegutseva(te) AH kontserni ettevõtja(te) poolt, kelle tegevuse üle Konkurentsiamet kontrolli ei teosta. Konkurentsiamet peab vajalikuks korrata, et Eestis AH turgu valitsevat seisundit ei oma, mistõttu tema siinse tegevuse detailsemaks kontrolliks puudub vajadus.

Ühtlasi märgib Konkurentsiamet, et ainuüksi asjaolu põhjal, et sadamapukseerimise teenuste hinnad on ühe riigi sadamates kõrgemad kui teise riigi sadamates, ei saa veel järeldada, et turgu valitsev ettevõtja oma äripartnereid Konks § 16 punkti 3 või asutamislepingu artikli 82 tähenduses diskrimineerib. Nimetatud sätete rikkumisega saab siiski tegemist olla juhul, kui turgu valitsev ettevõtja kohtleb oma äripartnereid põhjendamatult erinevalt, kasutades ära näiteks erinevate äripartnerite erinevat maksevõimet või asenduskaupade puudumist. Äripartnerite lõikes kehtestatud teatud erinevused hindades, mis on objektiivselt põhjendatud, ei ole turgu valitsevale ettevõtjale keelatud. Käesoleva haldusmenetluse käigus ei tõusetunud kahtlustust, et AH oleks kehtestanud erinevatel kaubaturgudel erinevad hinnad põhjendamatult

ja/või konkurentsi kahjustaval viisil.

Eelnimetatud põhjustel ei tuvasta Konkurentsiamet käesoleval juhul AH tegevuses KonkS § 16 punkti 3 ega asutamislepingu artikli 82 rikkumist.

Arvestades kõike eeltoodut ning juhindudes KonkS § 63⁴ lg 1 punktist 1,

otsustan

lõpetada OÜ Alfons Hakans suhtes aktsiaseltsi PKL taotluse alusel alanud haldusmenetluse seoses konkurentsiseaduse rikkumise tunnuste puudumisega OÜ Alfons Hakans tegevuses.

Käesoleva otsuse peale võib esitada haldusmenetluse seaduses sätestatud korras vaide Konkurentsiametile või halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras kaebuse Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul otsusest teadasaamise päevast.

Märt Ots

Ärakiri on Konkurentsiameti peadirektori 05.03.2008.a otsuse nr 3.1-8-08-010-L originaaliga samane. Ärakirjast kõrvaldatud ärisaladuseks loetava teabe asemel on kasutatud tähist [..].

Tallinnas, 02.05.2008

Triin Antsov
Konkurentsiametistuse
järelvalveosakonna
nõunik