

PEADIREKTOR

Otsus

Väljavõte
Ärisaladus on välja jäetud

Tallinn

24.05.2006 nr 23-L

AS Termoil 21.01.2004 taotluse alusel alustatud haldusmenetluse lõpetamine

1. Haldusmenetluse alustamine ja haldusmenetluse sisu

AS Termoil esitas 21.01.2004 Konkurentsiametile kaebuse, paludes teha AS-le Tallinna Sadam (edaspidi TS) alljärgnev ettekirjutus:

- 1 kohustada TS-i lõpetama konkurentsi kahjustav tegevus Muuga sadama kaide 9A/10A kasutamisel;
- 2 kohustada TS-i tagama AS-le Termoil võrdsetel tingimustel Muuga sadamas kai 9A/10A kasutamise võimalus, kaasa arvatud torujuhtme väljaehitamiseks ja ühendamiseks kõigi vajalike kooskõlastuste ja lubade andmisega;
- 3 kohustada TS-i tagama AS-le Termoil ühendus kaiga nr 9A/10A torujuhtme kaudu;
- 4 kohustada TS-i mitte lubama mistahes tegevust Muuga sadamas, mille tagajärjel võiksid OÜ Eurodek Synergy ja AS Stivterminal saada AS-i Termoil suhtes diskrimineeriva eelise kai 9A/10A kasutamisel ja selle kaudu naftasaaduste käitlemisel.

Kaebuse kohaselt on AS Tallinna Sadam turguvalitsev ja olulist vahendit omav ettevõtja konkurentsiseaduse (edaspidi ka KonkS) §-de 13 ja 15 tähenduses, kuna TS-le kuulub Muuga sadamas infrastruktuur, s.h kaid, mille kasutamine ja millele juurdepääs on sadamas tegutsevatele operaatoritele (sh AS-le Termoil) vältimatult vajalik oma äritegevuseks. Kaebuse kohaselt on Muuga sadamas valminud uus naftasaaduste käitlemiseks ettenähtud kai nr 9A/10A, mis on olemasoleva kai nr 9/10 pikendus.

Kaebaja väitel on ta mitmel korral informeerinud TS-i oma soovist saada torujuhtme kaudu ühendust uue 9A/10A kaiga eesmärgiga laadida naftasaaduseid. TS ei vastanud AS-i Termoil kirjadele, vaid paigaldas konkureerivate operaatorite OÜ Eurodek Synergy (üks Eurodek'i nimelise kontserni ettevõtjatest, edaspidi Eurodek) ja AS Stivterminal torujuhtmete ühendused.

Kaebaja hinnangul diskrimineeris TS põhjendamatult AS-i Termoil, andes Eurodek'ile võimaluse kasutada kaid nr 9A/10A, kuid mitte lubades nimetatud kaid kasutada AS-l Termoil. Seega on TS väidetavalt rikkunud konkurentsiseaduse § 18 lg 1 p 1, mille kohaselt on eri- või ainuõigust või olulist vahendit omav ettevõtja kohustatud lubama

teisele ettevõtjale mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu võrgustikule, infrastruktuurile või muule olulisele vahendile kaupadega varustamise või nende müügi eesmärgil. Lisaks leiab kaebaja, et TS on rikkunud KonkS §-s 16 p 2 sätestatud turguvalitseva ettevõtja seisundi kuritarvitamise keeldu, piirates AS-i Termoil klientide teenindamist ning tehnilist arengut.

AS Termoil leiab, et kai nr 9A/10A kasutamine annab operaatorile tugevama positsiooni turul võrreldes teiste Muuga sadamas tegutsevate operaatoritega. AS Termoil on siiani teinud oma investeerimise otsused teadmisega, et kaile nr 9A/10A võimaldatakse ligipääs kõigile operaatoritele. AS Termoil lootis selle kai ääres laadida aastas täiendavalt kuni 10 mln tonni vedelkütuseid, sellel eesmärgil investeeris Termoil aastatel 2002-2003 oma Maardus asuva terminali mahutipargi ja raudteeinfrastruktuuri laiendamiseks 300 miljonit krooni.

Vastavalt Haldusmenetluse seaduse § 35 lg 1 p-le 1 algas haldusmenetlus Termoili taotluse esitamisest Konkurentsiametile. Menetluse sisuks oli kontrollida, kas TS on AS Termoili 21.01.2004 kaebuses toodud asjaoludel konkurentsiseadust rikkunud ning vajadusel teha TS-le vastavasisuline ettekirjutus.

2. Menetlusosalised

Menetluse subjekt - TS, registrinumbriga 1032380, on 100% Eesti Vabariigile kuuluv ettevõtja, kelle põhitegevus seisneb sadamate töö ja veeteede kasutamisega seotud tegevustes. TS omanduses on Muuga sadam, Tallinna Vanasadam, Paljassaare sadam ja Paldiski Lõunasadam, mis kokku on Eesti ülekaalukalt suurim sadamatekompleks. 2003. a moodustas TS kaubakäive 80,7% kõikide Eestis paiknevate sadamate kaubakäibest. TS omanduses olev infrastruktuur ületab oma võimaluste poolest oluliselt teiste Eestis asuvate sadamate oma.

Taotluse esitaja - AS Termoil, registrinumbriga 71060572, on ettevõtja, kelle põhitegevus seisneb vedelike ja gaaside ladustamises. AS Termoil ainuaktsionäriks on AS Esoil, mille kõik aktsiad kuuluvad AS-le EOS. Kirjeldatud kontserni on edaspidi tähistatud nimetusega Termoil. Termoil tegutseb TS-le kuuluvas Muuga sadamas sadamaoperaatori, s.o ettevõtjana, kes teostab kaupade käitlemist – kaupade laevadele lastimist ja lossimist ning terminalis hoiustamist. Termoili poolt käideldavaks kaubaks on naftasaadused. 2004. a käitles AS Termoil 5,9 mln tonni naftasaaduseid, olles suuruselt kolmas TS-le kuuluvates sadamates naftasaadusi käitlev operaator. Sarnaselt teiste naftasaaduseid käitlevate sadamaoperaatoritega on Termoil spetsialiseerunud erinevatest Venemaa naftatöötlemistehastest pärinevate naftasaaduste käitlemisele. Seega on Termoili konkurentideks teised suuremad Muuga sadamas tegutsevad naftasaaduseid käitlevad operaatorid, eelkõige Eurodeki kontsern ja AS Pakterminal.

3. Faktilised asjaolud ja tõendid

Kai nr 9A/10A rajamine

TS alustas uue kai planeerimisega Muuga sadamasse 2000-2001 aastal seoses kaubamahtude kasvuga. Uue kai rajamisega sooviti kindlustada kuni 125 000 dwt suuruste tankerite teenindamine. TS nõukogu 11.06.2001 otsuse nr 5 kohaselt nõustus nõukogu uue kai ehitamisega Muuga sadamasse.

Konkurentsiametile esitatud selgitustest ja materjalidest nähtuvalt oli algselt uue kai rajamiseks olemas mitu erinevat asukoha varianti. TS leidis, et odavaimaks ja mitme operaatori poolset kasutamist võimaldavaks variandiks oli olemasoleva kai 9/10 pikendamine ehk kai 9A/10A rajamine. TS selgituste kohaselt küsis ta enne selle otsuse tegemist operaatoritelt arvamust erinevate alternatiivide osas, sh kai kasutamisel garanteeritavaid täiendava kauba kogused. TS nõukogu 31.07.2001 otsuse nr 6 kohaselt otsustati investeerida kai nr 9A/10A projekteerimisse ja eksperthinnangutesse Euroopa Liiduga ühinemisega kaasnevate riskide kohta kuni 4 miljonit krooni. 08.10.2001 TS nõukogu otsuse nr 8 kohaselt otsustati investeerida süvaveekai 9A/10A ehitusse 125 mln krooni. Nõukogu 31.07.2001 ja 08.10.2001 koosolekute materjalid sisaldasid erinevate kai asukoha alternatiivide detailseid tasuvusanalüüse, mis suures osas lähtusid TS-i poolt operaatoritele 12.01.2001 ja 16.02.2001 saadetud kirjadele saadud vastustest

Kaile nr 9A/10A kasutusõiguste andmine

TS nõukogu 14.06.2002 otsuse nr 5 kohaselt andis TS kai 10A eeliskasutusõiguse Eurodek'ile ning kai nr 9A eeliskasutusõiguse Nordic Terminals BV-le (Nordic Terminals BV teostab Muuga sadamas majandustegevust ka läbi tütarettevõtja AS Lonessa, edaspidi on neid mõlemat tähistatud nimetusega Nordic Terminals BV).

[...]

[...]

TS hinnangul ei ole Nordic Terminals BV tähtaegselt tegevust alustanud.

Käesolevaks hetkeks ei ole Nordic Terminals BV terminal valminud, mistõttu kai 9A eeliskasutusõigus ei ole tema suhtes jõustunud. Nordic Terminals BV Eestis esindava AS Lonessa esindaja vandeadvokaat Urmas Ustav on Konkurentsiametile 11.10.2004 esitanud kirjalikke selgitusi, mille kohaselt eeliskasutusõiguse jõustumiseks vajalikku terminali ei ole hakatud rajama, sest ettevõtja on põrkunud arvukate ja kestvate püüetega takistada uue terminali rajamist, eelkõige AS Termoil poolse kooskõlastuse puudumisega tehnilistele kommunikatsioonidele. AS Lonessa esindaja märgib, et eeliskasutusõiguse omamine ei oleks teinud võimatuks kai 9A kasutamist teiste saamaoperaatorite poolt, sest AS Lonessa poolt käideldava kauba kogus – 3-4 mln tonni vedelaineid aastas tähendab kai kasutamist ligi 8 päeva kuus, mistõttu teistel sadamaoperaatoritel oleks võimalik kaid

kasutada vähemalt 20 päeva.

[...]

[...]

Novembris 2004 omandas Termoili osaliselt Severstaltrans Grupp, kellele osaliselt kuulub ka AS Trendgate.

Kuivõrd AS-l Trendgate oli keeruline saada ühendust tema väljaspool Muuga sadamat asuva terminali ning kai nr 9A vahel ja AS-l Termoil oli olemas ühendus kuni kaini nr 7, sõlmisid 17.12.2004 AS Termoil ja AS Trendgate lepingu torujuhtmete ühendamiseks eesmärgiga ühendada AS Trendgate terminali kaiga nr 9/10 ja ühendada AS Termoil terminali kaiga nr 9A/10A kasutades selleks ühiseid torujuhtmete tugesid, mis rajatakse olemasolevate AS-i Termoil torujuhtme tugede kõrvale. [...] 03.02.2005 on AS Termoil, AS Trendgate ja AS MGT Muuga Grain Terminal sõlminud lepingu AS-le Trendgate tasu eest juurdepääsu tagamiseks kaile nr 9.

21.03.2004 teatas TS Konkurentsiametile, et kail 9/10 on plaanis paigaldada veel 2 AS Trendgate torujuhet ning täiendavalt on võimalik paigaldada torujuhtmeid kai 9/10 alla ning mere põhja.

19.04.2005 teatas AS Trendgate Konkurentsiametile, et juurdepääsu näol kaile nr 9 on tegemist kommertslahendusega, mille eest tasub ettevõtja AS-le MTG Muuga Grain Terminal.

11.08.2005 teatas AS Trendgate, et on alustanud torujuhtme rajamist kail nr 9/10. Kuna AS-l Trendgate oli vajalik alustada tööd tema naftasaaduste terminalis juba aprillis, sõlmis AS Trendgate kokkuleppe Eurodekiga naftasaaduste laadimiseks kai nr 9A/10A kaudu kasutades selleks Eurodeki laadimisseedmeid ning kail nr 9/10 asuvat torujuhet. Tegemist on kommertskokkuleppega, st AS Trendgate ostab juurdepääsu kaile Eurodekilt.

[...]

Konkurentsiametile esitatud materjalidest nähtub, et algselt kaalus TS ka kai 9A/10A operaatorite riskasutusse andmist. TS nõukogu 08.10.2001 koosoleku materjalidest nähtub, et TS soovis tol hetkel anda kavandatava kai mitme operaatori kasutusse, kusjuures üks neist hakkaks teistele kaipealseid teenuseid osutama (torujuhtme ühendamine laevaga jms). Termoil leidis 04.02.2004 kirjas Konkurentsiametile, et TS on vastavasisulistel aruteludel alati rõhutanud, et kai 9A/10A jääb erinevate operaatorite riskasutusse. Termoil on Konkurentsiametile esitanud TS-i ja operaatorite vahelise 14.11.2000 koosoleku protokollini ning eelarvekomitee 26.07.2001 koosoleku protokollini, millest tuleneb, et TS pidas sel ajal võimalikuks kai 9A/10A operaatorite riskasutusse andmist. Samas ei olnud nimetatud ajavahemikul selle kai rajamine veel lõplikult otsustatud, seda tehti 31.07.2001.

Kaile nr 9A/10A viivad torujuhtmed

Et operaatorid saaksid kail 9A/10A tegutseda, peavad nende terminalid olema kaiga torujuhtme kaudu ühendatud. Nimetatud torujuhtmed peavad selleks läbima kai nr 9/10,

mis on teravilja laadimise kai, millel muu hulgas asub nn "viljagalerii", selle osa on torujuhtmete ehitamiseks tagastanud nimetatud kail tegutseva viljaterminali rentnik, Worldwide Cargo Establishment. Torujuhtmete rajamiseks läbi kai 9/10 on nimetatud viljagaleriisse ehitatud torujuhtmete toed, mis on võimelised mahutama üksnes piiratud arvu torusid. Käesolevaks hetkeks asuvad selles viljagaleriis Eurodeki ja AS-i Stivterminal torud. TS 21.03.2005 kirja nr 1-7/944 selgituste p 1 kohaselt on Eurodekil viljagaleriis kaks 600 mm toru ja üks 500 mm toru. Eurodeki esindajad teavitasiid Konkurentsiametit 03.09.2004 antud seletustes, et Eurodek on alustanud neljanda torujuhtme paigaldamist kai nr 9A/10A alla, kuigi see on väga kallis. TS kinnitas Konkurentsiametile 21.03.2005, et Eurodek on nimetatud toru kai alla paigaldanud. AS-l Stivterminal on olemas kaks 600 mm toru. Lisaks on AS-l Stivterminal üks 500 mm toru ning üks 400 mm toru, mis asetsevad viljagalerii katusel ning vastavalt TS 21.10.2005 antud selgitustele ei ole TS-l võimalik seda osa torujuhtmete paigaldamiseks AS-le Stivterminal eraldada. 2005. a oktoobrikuu seisuga ei olnud AS-l Stivterminal veel terminal valmis, mistõttu ta laadimistöid ei teostanud. Lisaks eespool nimetatud torudele asub viljagaleriis veel AS-i Muuga Grain Terminal 500 mm toru, kuid see lõpeb kail nr 9.

TS väitel ei saa lisaks olemasolevatele Eurodek'i ja AS Stivterminal torudele kaile nr 9A/10A läbi viljagalerii torustikke rohkem vedada (TS 16.02.2004 kiri, juhatuse esimehe Riho Rasmann'i 09.03.2004 selgitused). Sama on kinnitanud ka Termoil (17.01.2005 kiri Konkurentsiametile, sisaldab AS-i ESP 13.01.2005 vastavasisulist arvamust). 04.05.2005 andis TS Konkurentsiametile selgituse, mille kohaselt käesoleval ajal oleks küll võimalik selles viljagaleriis olemasolevate kõrvale torujuhtmete paigaldamine teiste operaatorite poolt, kuid see võib eeldada kommertskokkuleppeid operaatoritega, kes juba omavad torujuhtmeid nimetatud "viljagaleriis". Sellise kommertskokkuleppe sisuks oleks TS selgituse kohaselt olemasoleva, viljagaleriis torujuhet omava operaatori käest osa tema ühendusest ostmine, torujuhtme asendamine oma torujuhtmega, torujuhtme ümberpaigutamine ruumi vabastamiseks või ühendust omava operaatori omandamine. 21.10.2005 on TS esindajad kinnitanud, et võimalik oleks uute torujuhtmete rajamine ka väljaspool viljagaleriid, näiteks kai all, kuid siis tuleks arvestada lisakulutustega.

Lisaks nimetatud sadamaoperaatoritele on TS võimaldanud kai nr 9A kasutamist AS-l Trendgate, kes vastavalt esialgselt kokkulepitud tingimustele peaks paigaldama torujuhtme kai nr 9/10 alla merepõhja kuni kaini nr 9A/10A. Torujuhtme paigaldamine mere põhja oleks siiski oluliselt kallim, kui läbi "viljagalerii" ning AS Trendgate ei ole siiski veealust torujuhet rajanud.

TS hinnangul näitavad eespool kirjeldatud uute torujuhtmete rajamise variandid AS Termoil juurdepääsu puudumise väite ebaõigsust, sest ka Termoilil on võimalus paigaldada torujuhte mere põhja (TS 16.02.2003 kiri) või kasutades teisi eespool nimetatud võimalusi. Siiski märgib TS juhatuse liige Gerd Krieger 07.07.2004 kirjas nr 1-7/593, et AS-le Termoil juurdepääsu võimaldamine kaile 9A piiraks teiste sadamaoperaatorite laadimisvõimalusi, samal ajal kui AS Termoil kasutuses oleval kail nr 7 oleks alakasutus. TS hilisema, 21.03.2005 Konkurentsiametile saadetud selgituse kohaselt oleks võimalik paigaldada nimetatud viljagaleriisse veel kaks AS Trendgate torujuhet, kuid vastavalt 04.05.2005 selgitustele eeldab nende paigaldamine kommertskokkulepet juba olemasolevate operaatorite, eelkõige Eurodeki ja AS-ga Stivterminal.

TS ja Termoili läbirääkimised kaile nr 9A/10A ligipääsu üle

TS on Konkurentsiametile väitnud, et TS ei ole keeldunud lubamast Termoili opereerima kaile nr 9A/10A (TS 06.05.2004 kiri). Konkurentsiametile esitatud tõenditest nähtub, et paralleelselt eelpool kirjeldatud sündmustega on Termoil ja TS pidanud läbirääkimisi kaile nr 9A ligipääsu osas.

TS saatis Termoilile 24.04.2002 kirja, milles palus teatada, kas ja millises ulatuses on Termoil huvitatud oma torustike paigaldamisest kaini 9A/10A viivatele kandekonstruktsioonidele. Termoil vastas sellele kirjale 02.05.2002 teatades, et on huvitatud kandekonstruktsioonidele ühe 500 mm ja ühe 700 mm toru paigaldamisest. Termoil kordas eeltoodut 14.08.2002 ja 07.02.2003 kirjades.

TS saatis Termoilile 21.01.2004 esialgsed tehnilised tingimused naftasaaduste laadimiseks kailt 9A, mis käsitlesid 600 mm torujuhtme rajamist nimetatud kaini. Termoil vastas samal päeval väljendades valmisolekut torujuhe rajada. 03.02.2004 saatis Termoil TS-le kirja, milles küsis kuhu projekteeritav torujuhe "viljagaleriis" paigutada, pakkudes omalt poolt välja vastavad variandid. Ühtlasi väitis Termoil, et tal on tehniliselt võimalik oma torujuhet viljagaleriisse rajada üksnes samaaegselt teiste operaatoritega ning projektis talle ette nähtud stenderid asuvad ebasoodsalt. TS vastas Termoilile 09.02.2004 teatades, et Termoili poolt välja pakutud torujuhtme "viljagaleriisse" paigutamise alternatiivid on teostatavad üksnes kokkuleppel AS-ga Stivterminal, sest vastavad torujuhtmete asukohad on AS-le Stivterminal reserveeritud.

Termoili omandisuhete muutus

2004 aasta oktoobris/novembris omandas Severstaltrans Grupp kontsern valitseva mõju Termoilis. TS viitab, et nimetatud ettevõtjaga samasse kontserni kuulub ka AS Trendgate, mistõttu AS-i Trendgate ja Termoil vahel puudub konkurents. Seega tuleks neid Konkurentsiseaduse § 2 lg 3 alusel lugeda üheks ettevõtjaks. Oma väidete tõendamiseks esitas TS Konkurentsiametile AS-i ETP Grupp poolt ette valmistatud AS-i Termoil täiendavate kütusetorustike projekti ning Termoili ja AS-i Trendgate vahel 23.12.2004 sõlmitud kokkuleppe. Nimetatud dokumentidest nähtub, et nimetatud ettevõtjad kavatsesid hakata naftasaaduste laadimisel ühiselt kasutama torustikke ja laadimisseadmeid. 2005. a seisuga ei ole nimetatud kokkulepe realiseerunud ning AS Trendgate asus oma kaupu laadima läbi Eurodekile kuuluva torujuhtme.

Termoil kinnitab, et AS Trendgate ja Termoil on erinevad äriühingud, kes omavahel konkureerivad. Kuigi nad on kokku leppinud teatud tehnoarajatiste ühises kasutamises, konkureerivad nad ikkagi klientide pärast. Isegi kui neid üheks äriühinguks lugeda, ei ole mõistlikult põhjendatav, miks peaksid need kaks äriühingut kahepeale saama kaidele juurdepääsuks sama võimaluse kui Eurodek või AS Pakterminal üksi. Lisaks leiab Termoil, et kui ka lugeda teda AS-ga Trendgate üheks ettevõtjaks, ei kõrvalda see AS-i Tallinna Sadam seaduserikkumist, mis toimus enne vaadeldavat omandisuhete muutust. AS-i Termoil poolt esitatud kaebuse seisukohalt ei puutu asjasse Termoili ja AS-i

Trendgate vaheline konkurents või selle puudumine.

Konkurentsiamet tuvastas peadirektori asetäitja 25.11.2004 otsuses nr 38-ko (koondumisele nr 28-ko/2004 Intercross Investments OÜ / E.O.S. AS loa andmine), et Severstal kontsernile, kuhu kuulub ka eespool nimetatud Severstaltrans Grupp, kuulub AS-s Trendgate 30%-line osalus ja valitsevat mõju ei tuvastatud.

21.10.2005 on TS teatanud, et AS Termoil emaettevõtja omandas 65% AS-ist Stivterminal. AS Stivterminal ja AS Termoil on esitanud plaani, mille kohaselt ühendatakse ASi Stivterminal terminal torujuhtmetega ASi Termoil seadmetega aadressil Vilja tn 2, omandades sellega täieliku ristühenduse kaiga 9A ja 7. Seega saaks TS hinnangul AS Termoil täieliku ühenduse kaiga, mille saamiseks on ta taotlenud ettekirjutust.

TS põhjendused Eurodeki eelistamisele kaile nr 9A/10A ligipääsu võimaldamisel

TS esitas Konkurentsiametile mitmeid erinevaid põhjendusi, miks Eurodek sai ligipääsu kaile 9A/10A soodsamatel tingimustel, kui Termoil. TS esitas vastavasisulised põhjendused 16.02.2004, 06.05.2004, 06.07.2004, 11.08.2004, 18.11.2004 ja 27.12.2004 kirjades ning juhatuse liikme Riho Rassmani 09.03.2004 seletustes ja juhatuse liikme Gerd Kriegeri 07.07.2004 seletustes. Nimetatud põhjendused on järgmised:

1) Termoil ei vastanud sisuliselt TS-i 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjadele, milles paluti operaatoritel esitada arvamus täiendavate kaubakoguste kohta erinevate kai asukohtade korral.

15.11.2005 tuvastas Konkurentsiamet, et täiendavalt eespool nimetatud kahele kirjale saatis TS AS-le E.O.S. sarnase sisuga kirja 22.05.2001. 22.05.2001 saadetud kirjas TS palus esitada hinnang AS E.O.S. poolsete investeringute kohta uue kai erinevate asukoha variantide korral.

TS leidis seetõttu, et Termoil ei olnud huvitatud ligipääsust kaile nr 9A/10A.

2) Kaile nr 9A/10A said ligipääsu operaatorid, kes garanteerisid täiendavaid kaubakoguseid ja/või kellel puudus alternatiivne ligipääs kaidele. TS leiab, et Termoili poolt torujuhtme paigutamine kaile nr 9A piiraks operaatorite, kellel puuduvad alternatiivsed laadimisvõimalused, võimalusi naftasaaduste laadimisel.

3) Termoilil on eeliskasutuses kai nr 7, mis on kuni kai nr 9A/10A valmimiseni olnud Muuga sadama parim kai. Termoilil on võimalik täiendavaid kaubakoguseid käidelda kaid nr 7 efektiivsemalt kasutades, mistõttu ta ei vaja ligipääsu kaile nr 9A/10A.

Konkurentsiamet analüüsis nende TS-i poolt esitatud põhjendustega seonduvaid asjaolusid:

1) 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjad

TS pöördus Muuga sadamas tegutsevate naftasaaduste operaatorite, sh AS-i Termoil emaettevõtja AS EOS poole 12.01.2001 kirjaga nr 2-7/305 ning 16.02.2001 kirjaga nr 2-7/305, et saada operaatorite hinnanguid garanteeritud uute kaubamahtude kohta planeeritava naftakai erinevate asukohavariantide korral. Seega TS küsis operaatorite hinnanguid enne kai nr 9A/10A rajamise otsuse vastuvõtmist.

12.01.2001 kirjas teavitas TS operaatoreid uue võimaliku 125 000 DWT suurustele tankeritele mõeldud naftakai asukohtade variantidest: 9/10 pikendus, 7a, 1c. Edasi palus TS uue kai tasuvuse ning erinevate variantide analüüsiks ning otsuse tegemiseks kai vajaduse kohta esitada kuni aastani 2010 uuelts kaitl lisandunud kaubakäibe prognoos ja uuelts kaitl lisandunud garanteeritud kaubakäibe prognoos. Ühtlasi teatas TS, et näeb uue kai kasutamist mitme naftaoperaatori poolts. Vastust paluti 17. jaanuariks ehk viie päeva jooksul. TS saatis sellise sisuga kirja Termoilile, Eurodekile, AS-le Pakterminal ja Oiltanking Tallinn AS-le.

AS EOS vastas TS kirjale 17.01.2001, teatades, et uue naftakai ehitamisega ja kasutamisega seonduv vajab põhjalikku analüüsi ning palus täiendavat aega TS poolts esitatud küsimustele vastamiseks. Termoil väidab 02.04.2004 kirjas Konkurentsiametile, et “vastus oli nii ettevaatlik, sest tol ajal käis veel võitlus kahe alternatiivse süvakai asukoha üle.” Teadaolevalt ei ole TS nimetatud tähtaja pikendamise taotlusele vastanud, Termoil ei ole aga esitanud palutud prognoosi.

Sadamaoperaatorite vastused TS 12.01.2001 kirjale olid kokkuvõtvalt järgmised:

Operaator	Täiendav kaubamaht, mln t
Eurodek	[...]
Pakterminal	[...]
Termoil	Palus täiendavat aega
Oiltanking	[...]

16.02.2001 pöördus TS uuesti operaatorite poole, paludes anda hinnang operaatorite-poolsetele investeeringutele torujuhtmesse, mahutiparki, laadimisestakaadidesse ja raudteedesse eraldi kahe alternatiivse kai – 1b/1c ja 9A/10A - korral. TS teatas, et kuna kai asukoha otsus tugineb majanduslikel argumentidel, on oluline teada, kas erinevate kai asukohtade variantidega kaasnevad sadamale erinevad tulud. Seetõttu palus TS operaatoritel teatada, kui palju suudaksid nad garanteerida uut kaubamahtu ja maksta täiendavat kaubatasu kummagi kai asukoha variandi korral. TS palus esitada vastuse 22. veebruariks ehk 6 päeva jooksul. TS kirjavahetuse andmebaasis “Kirjade ja lepingute registreerimise programm” on seisuga 15.11.2005 olemas nimetatud kirja registreering. Termoil väidab, et tal TS-i 16.02.2001 kirja ei leidu.

Sadamaoperaatorite vastused TS 16.02.2004 kirjale olid järgmised:

Operaator	Täiendav kaubamaht, mln t	Garanteeritud kaubamaht
Eurodek	[...]	
Pakterminal	[...]	
Nordic Terminals BV		[...]
Neste	[...]	

Termoil	Vastus puudub
Oiltanking	[...]

Vastavalt TS 06.05.2004 kirjas antud selgitustele ei olnud eespool nimetatud kirjade näol siiski tegemist kaide nr 9A ja 10A eeliskasutusõigusega opereerimiseks sobivate sadamaoperaatorite väljaselgitamise protseduuriga. TS-i kinnitusel lepiti eeliskasutusõigused kokku lähtuvalt operaatorite teiste kaide kasutamise võimalustest ja laaditavatest kaubamahtudest. TS juhatuse liige Gerd Krieger väitis Konkurentsiametile 07.07.2004 antud seletustes siiski, et kuna Termoil vaadeldavatele kirjadele ei vastanud, järeldas TS, et Termoil ei ole huvitatud ligipääsust kaile nr 9A/10A.

Termoil väidab, et kuigi ta ei andnud sisulist vastust TS-i 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjadele, on ta mitmel korral väljendanud TS-le põhimõttelist soovi ja valmisolekut oma tegevusmahtu suurendada. Näiteks teatas Termoil 22.06.2000 kirjaga TS-le, et prognoosib oma aastase kaubakäibe suurenemist 10 mln tonnini alates 2002. a. ning 12 mln tonnini alates 2005. a. 19.07.2000 tegi Termoil TS-le ettepaneku, milles avaldas valmisolekut 7. kai kaudu oluliselt rohkem vedelkütust laadima hakata juhul, kui TS võimaldaks Termoilil Muuga Sadama territooriumile uue terminali rajada. Termoil kordas 19.07.2000 kirjas väljendatud soovi veel 11.10.2000 e-mailis TS-le. TS on seevastu 07.07.2004 kirjas nr 1-7/593 leidnud viitega eespool nimetatud 22.06.2000 AS EOS faksile, et tegemist on kavaga suurendada kaubakoguseid Termoili poolt opereeritaval kail nr 7. Laadimiskiiruse suurendamise peamise viisidena on viidatud kirjas pakutud välja teise torujuhtme või kai lähedal asuva ladustamisvõimaluse loomine. Nimetatud kirjas on märgitud, et laadimiskiirust on vaja tõsta kuni 3000-4000 tonnini tunnis ning on ennustatud kaubakoguste kasvu kuni 12 mln tonnini aastas.

2) Operaatorite poolt garanteeritud kaubamahud ja senine ligipääs kaidetele

Vastavalt TS poolt esitatud väljavõtetele põhjendas TS nõukogu 14.06.2002 otsust nr 5, mille kohaselt andis TS kai 10A eeliskasutusõiguse Eurodek'ile ning kai nr 9A eeliskasutusõiguse Nordic Terminals BV-le, vajadusega saada garanteeritud kaubamahtu kai nr 9A/10A investeringu tagasitootluseks. AS Tallinna Sadam poolt esitatud nõukogu koosoleku materjalide kohaselt oli [...]. Lisaks viidati nimetatud materjalides, et mõlemal operaatoril on kavas rajada uued vedelkütuse terminalid, millel juurdepääs kaideni seni puudub (Eurodeki puhul peeti silmas Vilja tn 4 kinnistule rajatavat terminali) ning et kummalgi operaatoril puudub võimalus laadida tankereid suurusega kuni 125 000 DWT. Asjaolu et eeliskasutusõigused anti operaatoritele konkursi korraldamata operaatorite poolt lubatud täiendavate kaubakoguste põhjal, kinnitas ka TS-i tollane juhatuse esimees Riho Rasmann Konkurentsiametile antud seletustes. Hr Rasmann seostas Eurodeki poolt garanteeritud kaubakoguseid Vilja tn 4 hoonestusõiguse konkursi võitmisega.

Eurodek võitis TS-i poolt 2000. a. lõpus Vilja tn 4 kinnistule korraldatud hoonestusõiguse konkursi. TS ei seadnud nimetatud konkursil pakkujatele piiranguid äriplaanide osas, samuti ei olnud konkursi tingimustes sätestatud kas ja millistele kaidetele konkursi võitja ligipääsu saab [...].

Eurodeki esindajad väitsid Konkurentsiametile 03.09.2004 antud seletustes, et Eurodek

tundis uue süvaveekai vastu juba selle planeerimise algusest alates suurt huvi, sest erinevalt Pakterminalist ja Termoilist ei olnud Eurodeki kasutuses tollal hea süvisega kaisid.

[...] Peale seda, kui TS-i nõukogu oli otsustanud rajada kai nr 9A/10A, alustas Nordic Terminals BV läbirääkimisi sellel kail opereerimisõiguse saamiseks. Nordic Terminal BV väitel tingis selle asjaolu, et Muuga sadamas ei olnud ühtegi teist kaid, mille kasutamiseks oleks tal olnud võimalik lepingut sõlmida. [...]

Käesolevaks hetkeks ei ole Nordic Terminals BV terminal valminud, mistõttu kai 9A eeliskasutusõigus ei ole tema suhtes jõustunud.

AS Stivterminal poolt 03.09.2004 kirjaga nr M-65 esitatud seletuse kohaselt osales aktsiaselts konkursil TS-le kuuluvatele maatükkidele nende hoonestamiseks. Tulenevalt konkursi tingimustest pidi AS Stivterminal rajama tema poolt hoonestatavatele maatükkidele nafta- ja naftakeemiasaaduste terminali, mis vajab väljundit kaile laadimistöde teostamiseks. [...] AS Stivterminal kinnitas 03.09.2004 kirjas Konkurentsiametile, et viidatud kokkulepetes sisalduvate kai kasutamise variantide realiseerimine osutus tõepoolest võimatuks. Arvestades, et Nordic Terminals BV terminali valmimine tõenäoliselt viibib [...]. Kuni Nordic Terminals BV ei ole oma eeliskasutusõigust kasutama hakanud, omab kai 9A eeliskasutusõigust AS Stivterminal. TS põhjendas AS-le Stivterminal kai 9A kasutusõiguse andmist sellega, et sellel operaatoril puudus ligipääs kaidele naftasaaduste laadimiseks ja TS ei saanud erinevatel põhjustel ligipääsu teistele kaidele võimaldada. [...]

AS Stivterminal on püüdnud saada juurdepääsu mitmele TS kaile (9/10, 11), kuid ei suutnud kokku leppida sadamaoperaatoritega, kes nimetatud kaisid kasutavad. [...]

[...]

AS Trendgate juhatus liikme Toomas Saks'i poolt 01.09.2004 antud seletuste kohaselt rajas nimetatud ettevõtja terminali nafta töötlemiseks Iru elektrijaama piirkonda. Kuna tegevuse alustamiseks on vaja ühendust sadamaga, alustas ettevõtja vastavasisuliselt läbirääkimisi mitme TS Muuga sadamas tegutseva sadamaoperaatoriga, mis ei andnud tulemust. 2003. a septembris tekkis TS-l võimalus pakkuda juurdepääsu uuele kaile nr 9A. [...] Kuna AS-l Trendgate ei olnud võimalik paigutada oma torujuhet kail olevatele tagedele (seal jätkus ruumi üksnes Eurodeki ja AS-i Stivterminal torujuhetele), oleks ta pidanud selle rajama vee alla, mistõttu torujuhtme maksumus oleks ettevõtja enda hinnangul kujunenud 20-40 korda kallimaks. AS Trendgate ei ole siiski veealust torujuhet rajanud ja käesoleval hetkel opereerib kokkuleppe alusel Eurodekiga kail 9A.

3) 7. kai kasutamise efektiivsus

TS leiab, et Termoil saaks oma tootmisvõimsust suurendada ka ilma juurdepääsuta kaile nr 9A/10A suurendades tema eeliskasutuses oleva kai nr 7 kasutamise efektiivsust. TS on väljendanud kartust, et kui anda Termoilile ligipääs kaile nr 9A/10A, siis jääb kai nr 7 kasutamine ebaefektiivseks. Kai nr 7 pikkus on 310 m ja sügavus 14,5 m, see on TS-i hinnangul üks paremaid kaisid sadamas ja parim seni naftasaaduste operaatori kasutuses

olev kai, võimaldades vastu võtta kõiki suuremaid tankereid, mis Muuga sadamat külastavad. TS leiab, et kai nr 7 kasutamise efektiivsus on võimalik suurendada olemasoleva torujuhtme pumpamiskiirust suurendades või paigaldades teise paralleelse torujuhtme. Lisaks on TS 06.07.2004 teinud Ternoilile ettepaneku, et ta suurendab kai nr 7 süvist 15,6 meetrini, mis teeb kai nr 7 samaväärseks kaiga nr 9A/10A, kus on võimalik vastu võtta 125 000 tonniseid tankereid.

2003 a laadis Ternoil kail nr 7 5,85 miljonit tonni naftasaaduseid. Sealjuures oli laadimise kiirus ca 1300 tonni tunnis. TS leiab, et kai süvendamise, olemasoleva pumpamisvõimsuse suurendamise ja teise torujuhtme rajamisega on laadimiskiirust võimalik suurendada 4000 tonnini tunnis. Sellise laadimiskiiruse saavutamise võimalikkust on möönnud ka Ternoil ise TS-le 22.06.2000 saadetud faksis. Arvestades UNCTAD metoodika kohaselt kohandatavat 70%-list kai hõivatust suureneks kai nr 7 läbilaskevõime 4000-tonnise laadimiskiiruse korral 12 miljoni tonnini aastas. TS esitas selle väite kinnituseks AS-i ESP Engineering vastavasisulise arvamuse. Ternoil leidis, et TS arvutuses on mitmed kai kasutamist piiravad asjaolud arvestamata jäetud, mistõttu kail nr 7 on maksimaalselt võimalik saavutada 8 mln tonnine aastane läbilaskevõime. Sellise koguse juures suureneb Ternoili risk klientide ees, sest kai kasutamise planeerimine muutub pingelisemaks. Lisaks märkis Ternoil, et tal on erinevalt Eurodekist ja Pakterminalist kasutuses üksnes üks kai, mis tekitab logistilisi probleeme – Ternoil on sunnitud ka väikeseid tankereid 7. kai ääres teenindama, mis aga vähendab selle kai kasutamise efektiivsust.

Ternoil väidab, et ei ole seni kaile nr 7 teist torujuhet paigaldanud, sest lootis uue torujuhtme rajada kaini 9A/10A, mis oleks investeeringuna efektiivsem olnud. Teise torujuhtme rajamine kaini nr 7 eeldab vastava ehitusprojekti kooskõlastamist Galvex Estonia OÜ ja Eurodeki poolt. Ternoili väitel ei ole kumbki nimetatud ettevõtjatest huvitatud sellest, et Ternoil laiendaks oma tegevust 7. kail, mistõttu teise torustiku rajamine 7. kaini on sisuliselt võimatu.

TS planeerib käesoleval hetkel uue süvaveekai 1b rajamist. TS on 07.05.2004 kirjaga teavitanud Ternoili selle süvaveekai rajamisest, väljendades ühtlasi valmisolekut arutada Ternoiliga uue süvaveekai 1b planeerimise ja kasutamisega seonduvat. Ternoil vastas nimetatud kirjale 14.06.2004 kinnitades Ternoili huvi seda kaid kasutama hakata.

Konkurentsiamet analüüsis, millistele kaidetele oli Ternoilil ja Eurodekil ligipääs enne kai nr 9A/10A rajamist ning milline oli nende kaidete kasutamise efektiivsus. Ternoil omas eeliskasutusõigust kaile nr 7 (max DWT 100 000). Eurodek omas eeliskasutusõigust kaile nr 3A (max DWT 50 000) ning teiste operaatoritega jagatult järgmistele kaidetele:

- nr 1 – kai eeliskasutusõigus Pakterminalil, kes kasutab kaid 89% ulatuses, max DWT 30 000
- nr 2 – kaid kasutab 4 operaatorit, sealhulgas 83% ulatuses Oiltanking Tallinn AS, max DWT 30 000
- nr 3 – kaid kasutab 4 operaatorit, sealhulgas 69% ulatuses Oiltanking Tallinn AS, max DWT 10 000.

Eeltoodust nähtub, et kaid, millele Ternoil ja Eurodek ligipääsu omasid, on erinevad. Ternoil omas eeliskasutusõigust ühele Muuga sadama parimale kaile, samas kui Eurodek omas eeliskasutusõigust ühele poole väiksemaid laevu vastu võtta võimaldavale kaile ning eeliskasutusõigusega ligipääsu kolmele veel väiksemale kaile. Sealjuures kasutas

Eurodek viimatinimetatud kolme kaid väheintensiivselt. Eurodek ei saanud kasutada neid kaisid intensiivselt, sest need olid põhiliselt teiste operaatorite kasutuses (kai nr 1 – AS Pakterminal ja kai nr 2 – Oiltanking Tallinn AS) või olid liiga väikesed (kai nr 3). Sisuliselt puudus Eurodekil vabadus nimetatud väikeseid kaisid oma äranägemise järgi kasutada, sest tal puudus eeliskasutusõigus. 2003 a käitles Eurodek 7,4 mln tonni vedelkütust, sealjuures ligi 90% läbi kai nr 3A. Seega, võrdlemaks Eurodeki ja Termoili ligipääsu kaidele enne kai 9A valmimist on eelkõige põhjendatud võrrelda vastavalt kaisid nr 3A ja 7.

[...].

AS Termoil ei pea 26.juuli 2004. a kirja kohaselt kai läbilaskevõime suurendamist 12 mln tonnini aastas reaalseks. Näiteks toob AS Termoil välja, et ei ole võimalik täiendavat laeva täpsemalt planeerida, mistõttu pikeneb laeva teenindamine 72 tunni võrra. Seega võtaks 80 000 tonnise kandevõimega laeva teenindamine laadimise pumpamiskiirusel 4000 t/tunnis kokku 4 ööpäeva. AS-i Termoil hinnangul oleks seega maksimaalne kaubakogus 7.-ndal kail 7,7 mln t aastas. AS Termoil viitab AS-i Tallinna Sadam poolt 2001. aastal AS-lt ESP Engineering tellitud analüüsile, mille kohaselt 3000 t/tunnis kiiruse juures oleks 7. kai läbilaskevõime 6,4 mln tonni aastas, seega oleks kiiruse juures 4000 t/tunnis läbilaskevõime 8,5 mln tonni aastas, mis on AS-i Termoil arvates ideaaltingimustes nimetatud kai maksimum.

Lisaks nimetatud asjaoludele märgib AS Termoil oma kirjas, et kõigil suurematel Muuga sadama terminalidel on kasutusel vähemalt kaks kaid, mis võimaldab neil erinevalt AS-ist Termoil laadida erineva suurusega laevu erinevate kaide ääres, võimaldades niimoodi laevade liikumist paremini planeerida.

TS väidab, et AS Termoil takistab omakorda temaga konkureerivate operaatorite terminalide rajamist sadamas, jättes kooskõlastamata nende ehitusprojektid, kui need näevad ette nende torujuhtmete või raudteeharude ristumise TS-i territooriumi läbiva AS-le Termoil kuuluva torujuhtmega.

Vastavalt 19.05.2005 AS Trendgate poolt antud selgitustele on operaatorite vahel saavutatud kokkulepe, mille kohaselt ühendatakse Termoil ja AS Trendgate torujuhtmeid kaiga nr 9, selleks, et nimetatud kaid koos kasutada naftatoodete laadimiseks. Nimetatud kai võimaldab TS-i poolt esitatud AS-i ESP Engineering arvamusel kohaselt vastu võtta kuni 150 000 DWT tankereid ning eeldatavasti võiks Termoil sellel kail 2005. a käidelda 2 mln tonni vedelkütuseid. Selle kai on TS andnud Worldwide Cargo Establishment'i kontserni kuuluva AS-i Muuga Grain Terminal kasutusse, kes on selle omakorda tasu eest Termoili kasutusse andnud. Siiski ei ole nimetatud kokkulepe teostunud ja selle asemel on AS Trendgate asunud naftasaaduseid laadima kail 9A kokkuleppel Eurodekinga.

4. Õiguslik hinnang

Kaubaturg ja TS seisund kaubaturul

KonkS § 15 kohaselt loetakse olulist vahendit, sealhulgas loomulikku monopoli omavaks ettevõtja, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik, infrastruktuur või muu oluline vahend, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda. Konkurentsiseaduse § 13 lg 2 kohaselt omab seaduse §-s 15 sätestatud olulist vahendit omav ettevõtja turgu valitsevat seisundit.

TS on nn *landlord*-tüüpi sadam, seega annab ta oma sadamates infrastruktuuri tasu eest sadamaoperaatorite kasutusse kaupade käitlemiseks. TS ise kaupade käitlemisteenust ei osuta, vaid osutab laevade ankurduskohale paigutamise seotud teenuseid või korraldab nende osutamist. TS on ülekaalukalt suurim toornaftat ja naftasaaduseid töötlev sadamakompleks Eestis. TS poolt pakutav infrastruktuur ei piirdu üksnes kaidega, vaid kujutab endast terviklikku sadamarajatiste kompleksi akvatooriumi, muulide, lainemurdjate, majakate ja muu sadama funktsioneerimiseks vajalikuga.

Kaebuse esitaja on naftasaaduseid käitlev sadamaoperaator. Naftasaaduseid käitlevatele sadamaoperaatoritele annab TS reeglina rendilepingu või hoonestusõiguse alusel sadama territooriumi maatükke terminalide (kaupade käitlemise komplekside) rajamiseks ning võimaldab terminali ühendamist TS-le kuuluva infrastruktuuriga TS territooriumi läbiva torujuhtme kaudu. Juurdepääsuta sadama infrastruktuurile ei saaks terminal funktsioneerida. Muuga sadamas naftasaaduseid käitlevate sadamaoperaatorite, sh Termoili majandustegevuseks on vältimatult vajalik juurdepääs sobivale sadamainfrastruktuurile, s.h kaile. TS territooriumil või selle vahetus läheduses tegutsevate sadamaoperaatorite näol on tegemist sadamaoperaatoritega, kes on teinud suuri investeeringuid, näiteks vastavalt AS Termoil emaettevõtja AS EOS 2002. majandusaasta aruandele oli ettevõtja bilansis üksnes “maid ja ehitisi” 504 mln krooni väärtuses. TS-is või selle vahetus läheduses tegutseva sadamaoperaatori poolt tehtud spetsiifilised investeeringud on majanduslikult mõistlikud vaid juhul, kui sadamaoperaatoril on võimalik osta juurdepääsu TS infrastruktuurile.

Konkurentsiameti peadirektor on 07.06.2002 otsuses “juhtumi nr 16/02 menetlemise lõpetamine leidnud alljärgnevat:

“Konkurentsiseaduse §16 kohaselt on loomulik monopol ettevõtjal, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik või infrastruktuur, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, ja mis annab talle kaubaturul valitseva seisundi. Seega näeb konkurentsiseadus ette kaks tingimust, mille üheaegsel esinemisel omab ettevõtja loomulikku monopoli. Esiteks, teistel ettevõtjatel on

infrastruktuuri dubleerimine kas võimatu või see on majanduslikult ebaotstarbekas. Teiseks, loomuliku monopoli omamine annab ettevõtjale kaubaturgu valitseva seisundi, sest ostjatel puuduvad eelpool kirjeldatud tingimustele vastavale infrastruktuurile asenduskaubad.

Infrastruktuuri dubleerimine käesoleval juhul tähendaks, et mõni teine ettevõtja rajaks või oleks juba rajanud teise, Muuga sadamat osaliselt dubleeriva sadama, mida seni Muuga sadamat kasutanud operaator seejärel kasutama hakkaks või kasutada saaks. Juhtumi raames on vaadeldud viit operaatorit, kes omavad Muuga sadama territooriumil või selle vahetus läheduses naftaterminaale. Terminaalide opereerimisel kasutavad nad üksnes Muuga sadama infrastruktuuri. Sealjuures ei ole nii Muuga sadama territooriumil terminaali omavatel operaatoritel kui ka Termoilil võimalik kasutada teiste olemasolevate sadamate infrastruktuuri so Muuga sadama infrastruktuurile puuduvad neil mis tahes asenduskaubad. Terminaale ei ole võimalik teisaldada teistesse sadamatesse. Omades terminaali Muuga sadamas või selle vahetus läheduses, oleks terminaali torujuhtmeid kaudu mõne teise sadama kaidega ühendamine kallis ning majanduslikult põhjendamatu, see ei kujutaks endast asenduskaupa. Termoili terminaali asub Muuga sadama vahetus läheduses ning selle ühendamine torujuhtme kaudu teiste Tallinna piirkonnas asuvate sadamatega ei oleks võimalik. Ainuke teine Tallinnast idas asuv suurem sadam - Miiduranna sadam asub torujuhtme omadusi arvestades liiga kaugel ning seal ei ole piisavalt tehnilisi võimalusi, rahuldamiseks Termoili vajadusi (Miiduranna sadamas ei saa sama suuri laevu vastu võtta kui Muuga sadamas, Termoili tegevusmaht ületab mitu korda Miiduranna sadama oma ning kogu kompleksi opereerib ainuisikuliselt selle omanik AS Milstrand). Kui Termoil rajaks torujuhtme Miiduranna sadamasse, peaks see läbima mitmeid elamupiirkondi (sh. Mähe, Merivälja, Viimsi, Miiduranna). Ülejäänud sadamad asuvad Miiduranna sadamast veelgi kaugemal. Arvestades, et ülejäänud sadamad ei paku asenduskaupu Muuga sadama kaidest kaugemal asuvale Termoilile, kes peab nii ehk teisiti suhteliselt pika torujuhtme terminaalist kaini rajama, ei paku nad asenduskaupu ka ülejäänud vahetult kaide ääres terminaale omavatele operaatoritele. Seega ei eksisteeri käesoleval hetkel Muuga sadamat dubleerivat sadamat, mida vaadeldavad operaatorid kasutada saaksid ning Muuga sadama läheduses puudub ka asukoht uue kaubasadama ehitamiseks. Muuga sadama vahetus läheduses on kavas laiendada üksnes Muuga sadamat ennast. Seega pole teistel ettevõtjatel võimalik Muuga sadamaga dubleerivat infrastruktuuri rajada. Isegi kui operaatoritel oleks asukoht, kuhu dubleerivat infrastruktuuri rajada, ei oleks see majanduslikult otstarbekas. Esiteks, terminaali ühendamine torujuhtmete kaudu eemal asuva sadamaga on märgatavalt kulukam kui terminaali läheduses asuvate kaide kasutamine, sest torujuhtme on kallis ning selle opereerimine kulukas. Asjaolu, et Termoili terminaali on ühendatud Muuga sadamaga 7,5 km pikkuse torujuhtmega, ei muuda eeltoodud järeldust. Teiseks on sadamatele iseloomulik mastaabisääst – mitut operaatorit ühest sadamast teenindada on odavam kui iga operaatorit eraldi sadamast. Enimlevinud põhjuseks loomulike monopolide tekkele on suhteliselt suur mastaabiefekt, mille korral tootmine muutub suhteliselt suurte püsikulude või investeeringuvajaduse tõttu efektiivseks alles teatud tootmismahutude juures. Muuga sadamas on täiendava operaatori tulekuks tihti vaja investeerida üksnes täiendavasse kaisse, näiteks Termoili teenindamiseks ehitas TS kai nr 7. Kui sama operaator sooviks dubleerivat infrastruktuuri rajada, peaks ta

ehitama terve sadamakompleksi koos lainemurdjate, ühendusteede, süvendatud laevateede jms-ga. Eeltoodud põhjustel kujuneks käesolevas juhtumis vaadeldud viiel operaatoril dubleeriva infrastruktuuri rajamine, kui see võimalik oleks, ja kasutamine märgatavalt kallimaks kui Muuga sadama infrastruktuuri kasutamine, s.o see ei oleks majanduslikult otstarbekas.

...

Arvestades, et teistel ettevõtjatel ei ole võimalik Muuga sadama infrastruktuuri dubleerida või kui isegi oleks võimalik, siis oleks see majanduslikult ebaotstarbekas, omab TS loomulikku monopoli.”

07.06.2002 kehtinud Konkurentsiseaduse § 16 ja käesoleval hetkel kehtiva Konkurentsiseaduse § 15 on sisult samaväärsed. Käesolev haldusmenetlus ja Konkurentsiameti peadirektori 07.06.2002 otsusega lõpetatud juhtum nr 16/02 on TS-i kui olulist vahendit omava ettevõtja aspektist samaväärsed. Järelikult omab TS olulist vahendit käesolevas haldusmenetluses. Eelpool tsiteeritud Konkurentsiameti peadirektori 07.06.2002 otsuse seadusele vastavust kinnitasid Tallinna Halduskohus 27.03.2003 otsuses (haldusasi nr 3-156/2003) Tallinna Ringkonnakohus 05.04.2004 otsuses (haldusasi 2-3/129/2004). Riigikohus ei andnud 18.08.2004 määruse kohaselt TS-i vastavasisulisele kassatsioonkaebusele menetlusluba.

Juurdepääsu tingimused kaile nr 9A/10A

KonkS § 18 lg 1 p 1 kohaselt on eri- või ainuõigust või olulist vahendit omav ettevõtja kohustatud lubama teisele ettevõtjale mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu võrgustikule, infrastruktuurile või muule olulisele vahendile kaupadega varustamise või nende müügi eesmärgil.

TS omab infrastruktuuri, sealhulgas kaisid, millele juurdepääs on hädavajalik sadamaoperaatoritele. Kuna nimetatud naftasaaduste käitlemist võimaldav infrastruktuur on oluline vahend, peab TS tagama, et juurdepääsu tingimused on mõistlikud ja mittediskrimineerivad.

Arvestades käesoleva juhtumi asjaolusid ja Tarmoili avalduses tõstatatud probleeme, tuleb õiguslikus analüüsis vastata järgmistele küsimustele:

I. Kas TS-i poolt kai nr 9A/10A eeliskasutusõigustega koormamine oli iseenesest lubatav või oleks TS pidanud jätma selle kai operaatorite ühis- ehk riskkasutusse?

Konkurentsiamet on samalaadset küsimust käsitlenud peadirektori 01.09.2003 otsuses nr 27-L “Haldusõiguse protokoll koostamata jätmisest juhtumis 17/02”. Juhtumis 17/02 leidis Galvex Estonia OÜ, et TS on ebaseaduslikult takistanud tema ligipääsu kaile nr 7, sest see oli koormatud Tarmoili eeliskasutusõigusega. Viidatud otsuses on Konkurentsiamet asunud alljärgnevale seisukohale:

“Esitaks, eeliskasutusõigust omav operaator on võimeline kaubavedajate jaoks efektiivsemat ja ka odavamat teenust pakkuma. Selline operaator on võimeline kai kasutamist paremini planeerima. Mitme operaatori poolt kasutatava first come first serve

põhimõttel kasutatava kai puhul võib tekkida olukord, kus kaubavedajate laevad peavad puuduliku planeerimise tõttu järjekorras seisma. Tegevusetult reidil järjekorras seisev laev on kaubavedaja jaoks kulu. Eeliskasutusõiguse alusel kaid kasutava operaatori puhul on sellise kulu tekkimine kaubavedaja jaoks vähem tõenäoline. Seega on sellise operaatori poolt pakutav teenus konkurentsivõimelisem ning kai kasutamise eest kaubatasu võttev sadam saab põhjendatult suuremat tulu. AS-i Pakterminali esindajad väitsid Konkurentsiametile juhtumi nr 18/00 menetluse raames 03.07.2001 antud seletustes, et ühe kai kasutamine mitme operaatori poolt praktikas ei toimi – AS Pakterminal on seda koos Eurodeki gruppi kuuluvate ettevõtjatega ebaõnnestunud proovinud. Eelpool kirjeldatuga analoogilistel põhjustel antakse eelis- või ainuõigusi lisaks kaidetele ka paljude teiste tehniliste rajatiste või seadmete kasutamiseks. Näiteks kaasneb ruumide kellelegi välja rentimisega paratamatult rendilevõtja ainuõigus nende ruumide kasutamisel, sest ruumide kasutamine mitme isiku poolt korraga võrdsel alusel oleks ebaotstarbekas. Toodud põhjustel ei tähenda asjaolu, et kai, ruumi vms kasutusõiguse loovutaja omab olulist vahendit, automaatselt seda, et tegemist oleks turguvalitseva seisundi kuritarvitamisega. Konkurentsiamet leiab, et TS võib turguvalitsevat seisundit kuritarvitada ning olulist vahendit omava ettevõtja kohustust rikkuda eelkõige siis, kui ta annaks kõik või põhjendamatult suure osa kaidest ühe ettevõtja eeliskasutusõigusesse.”

Konkurentsiamet ei näe põhjust, miks ei peaks osundatu kehtima ka kai 9A/10A suhtes. Kai nr 9A/10A eeliskasutusõigusega koormamise hetkel oli tegelikult suurem osa Muuga sadama vedelkütuse käitlemisega seotud kaidest eeliskasutusõigustega koormatud. Näiteks omab AS Termoil eeliskasutusõigust kail nr 7 ning Eurodek kail nr 3A. Lähtudes eeltoodust leiab Konkurentsiamet, et kai 9A/10A eeliskasutusõigustega koormamine eraldi võetuna (s.o jättes kõrvale küsimuse millistele ettevõtjatele ja mis põhjustel see eeliskasutusõigus konkreetset anti) ei olnud ebamõistlik.

Konkurentsiametile esitatud materjalidest nähtub, et algselt kavandas TS anda kai 9A/10A operaatorite riskkasutusse või vähemalt oli see üheks võimalikuks alternatiiviks, mida kaaluti. Riskkasutuse korral ei oma ükski operaator eeliseid kai kasutamisel. Konkurentsiametile on esitatud mitmeid tõendeid, millest nähtub, et TS väljendas seda plaani ka operaatoritele. Kuid TS otsustas siiski eeliskasutusõiguse andmise kasuks, st käitus operaatorite jaoks enam ootuspäraselt järgides eelmisi analoogilisi otsuseid.

II. Kas eeliskasutusõiguste andmine Eurodekile ja AS-le Stivterminal oli õiguspärane?

Tulenevalt eeliskasutusõiguse iseloomust saab kahepoolse kai mõlemal küljel eeliskasutusõigust korraga omada vaid üks sadamaoperaator. Selleks, et tagada sadamaoperaatorite mittediskrimineerimine, pidi TS välja selgitama, kellel sadamaoperaatoritest on suurem vajadus saada kaile juurdepääsu.

Termoil on leidnud, et TS oleks pidanud andma ligipääsuõigused kaile nr 9A/10A konkursi korras. Konkurentsiamet nõustub Termoiliga, et konkurss võib olla mõistlik vahend selliste ligipääsuõiguste andmisel. Konkurentsiamet on peadirektori 29.11.2004 otsuses nr 39-L leidnud, et “././ konkurss on üks kõige mõistlikumaid ja soovitatavamaid viise selgitamiseks tingimusi, millistel olulist vahendit omav ettevõtja võimaldab teistel ettevõtjatel ligipääsu olulisele vahendile.” Konkurentsiamet selgitas välja, et TS ei

korraldanud kaile nr 9A/10A ligipääsu osas mis tahes konkurssi. TS 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjad operaatoritele, milles TS palus operaatoritel hinnata kui palju kaupad erinevate kai asukohtade puhul juurde tooksid või garanteeriksid, ei ole käsitletavad konkursi korraldamisena. Nimetatud kirjades puudub viide selle kohta, et suurimaid koguseid pakkunu saab eeliskasutusõiguse konkreetsetel kail. Ka TS ise mõonab, et nimetatud kahe kirja näol ei olnud tegemist kaide nr 9A ja 10A eeliskasutusõigusega opereerimiseks sobivate sadamaoperaatorite väljaselgitamise protseduuriga. Samuti ei ole kai nr 9A/10A kasutamiseõiguste konkursina käsitletav ka Vilja tn 4 kinnistu hoonestusõiguse konkurss, mida TS on Eurodekile eeliskasutusõiguse andmise põhjusena nimetanud. Nimetatud hoonestusõiguse konkursi tingimustes puudub viide selle kohta, mis kaidele ja mis tingimustel hoonestusõiguse konkursi võitja ligipääsu saab. Samas ei tulene eeltoodust, et konkursi korraldamata jätmisega kaasneks automaatselt konkurentsiseaduse rikkumine olulist vahendit omava ettevõtja poolt. Olulist vahendit omav ettevõtja võib valiku langetada ka muudest kriteeriumitest lähtudes, kui need kriteeriumid on objektiivselt põhjendatud. Näiteks ka juhtumis 17/02 leidis Konkurentsiamet, et kuigi Tarmoil ei olnud saanud kai nr 7 eeliskasutusõigust konkursi korras, esinesid objektiivsed põhjused, mis sellise eeliskasutusõiguse siiski seaduslikuks muutsid.

Konkurentsiseaduse § 18 lg 1 p 1 sätestab, et olulise vahendi omanik peab võimaldama olulisele vahendile juurdepääsu mittediskrimineerivatel tingimustel. Selle sätte kohaldamise eelduseks on, et ettevõtjad, keda diskrimineeritakse, on antud kontekstis tähtsust omava tunnuse või tunnuste seisukohast võrdväärsed. Konkurentsiamet kontrollis, kas esines põhjuseid, miks Tarmoil ja eeliskasutusõigused saanud ettevõtjad ei olnud kaile nr 9A/10A ligipääsu seisukohalt võrdväärsed.

TS esitas Konkurentsiametile mitmeid põhjendusi, mis selgitavad eeliskasutusõiguse andmist. Need põhjendused on järgmised:

- 1) Tarmoil ei vastanud sisuliselt TS-i 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjadele, milles paluti operaatoritel esitada arvamus täiendavate kaubakoguste kohta erinevate kai asukohtade korral. TS leidis seetõttu, et Tarmoil ei olnud huvitatud ligipääsust kaile nr 9A/10A.
- 2) Kaile nr 9A/10A said ligipääsu operaatorid, kes garanteerisid täiendavaid kaubakoguseid ja/või kellel puudus alternatiivne ligipääs kaidele. TS leiab, et Tarmoili poolt torujuhtme paigutamine kaile nr 9A piiraks operaatorite, kellel puuduvad alternatiivsed laadimisvõimalused, võimalusi naftasaaduste laadimisel.
- 3) Tarmoili eeliskasutuses on kai nr 7, mis on kuni kai nr 9A/10A valmimiseni olnud Muuga sadama parim kai. Tarmoilil on võimalik täiendavaid kaubakoguseid käidelda kaid nr 7 efektiivsemalt kasutades, mistõttu ta ei vaja eeliskasutusõigusega ligipääsu kaile nr 9A/10A.
- 4) Kai nr 9A/10A kasutamine on võimalik, kuid see võib nõuda kokkuleppeid olemasolevate operaatoritega.

1) Tarmoil ei tundnud kaile nr 9A/10A ligipääsu vastu õigeaegselt huvi

TS küsis operaatoritelt vähemalt kahel korral, 12.01.2001 kirjaga nr 2-7/305 "Prognoos aastaks 2010" ning 16.02.2001 kirjaga nr 2-7/305 "Vajalikud investeeringud", kui palju

nad erinevate naftakaide variantide korral täiendavaid naftakoguseid garanteeriks või garanteerimist prognoosiks. Tarmoil palus 12.01.2001 kirjale vastamiseks täiendavat aega. TS ei ole nimetatud taotlusele vastanud ja Tarmoil ei ole omakorda nõutud prognoosi ka hiljem esitanud.

Ka 16.02.2001 kirja osas on pooled erinevatel seisukohtadel: TS väidab, et on selle kirja Tarmoilile saatnud, Tarmoil väidab, et ei ole seda kirja saanud. Konkurentsiamet on tuvastanud, et nimetatud kiri on TS-s registreeritud väljaminevas kirjavahetuses. Haldusmenetluse raames ei ole võimalik osapoolte nimetatud väidete õigsust muul moel kontrollida. Konkurentsiamet leiab samas, et nimetatud küsimus ei oma haldusmenetluse seisukohalt määravat tähtsust. Isegi juhul, kui AS Tarmoil oleks nimetatud kirju tahtlikult ignoreerinud, ei saaks üksnes selle põhjal järeldada huvi puudust opereerimise vastu uuel võimalikul kail.

Tarmoil on mitmel korral väljendanud soovi oma tegevuse suurendamiseks, näiteks teatas Tarmoil 22.06.2000 kirjaga TS-le, et prognoosib oma aastase kaubakäibe suurenemist 10 mln tonnini alates 2002. a. ning 12 mln tonnini alates 2005. a. 19.07.2000 tegi Tarmoil TS-le ettepaneku, milles avaldas valmisolekut 7. kai kaudu oluliselt rohkem vedelkütust laadima hakata juhul, kui TS võimaldaks Tarmoilil Muuga Sadama territooriumile uue terminali rajada. Tarmoil kordas 19.07.2000 kirjas väljendatud soovi veel 11.10.2000 e-mailis TS-le. Seega, TS pidi olema teadlik, et Tarmoil on põhimõtteliselt huvitatud oma tegevuse laiendamisest Muuga sadamas. Samas ei tähenda see ilmtingimata ligipääsu uuele kaile, kuivõrd Tarmoilil on võimalik kaubakäivet suurendada tema kasutuses oleva kai nr 7 parema koormamise kaudu; lisaks vajas laiendamist vastavalt 19.07.2000 kirjale ka Tarmoilile kuuluv naftasaaduste käitlemise terminal.

Kuigi TS-i 12.01.2001 ja 16.02.2001 kirjad olid liiga üldsõnalised, et neid võiks käsitleda pakkumisena ligipääsu võimaldamiseks uuele kaile üldiselt või uuele kaile eeliskasutusõigusega kitsamalt, võeti sisuliselt nimetatud kirjadele saadud vastustes sadamaoperaatorite poolt lubatud kaubakogused sadama nõukogu otsuse aluseks, millega eeliskasutusõigused kaide 9A ja 10A suhtes anti. Eeltoodust nähtub, et sadamaoperaatorite poolt 12.01.2001 ja 16.02.2001 antud vastused tõepoolest uuele kaile ligipääsu puudutavaid TS otsuseid olulisel määral kujundasid.

Samas oli nimetatud kirjade sisu põhjal ettevõtjatel keeruline üheselt mõista, et tegemist oli ligipääsu pakkumisega uuele kaile. Ka TS nentis, et nimetatud kirjade näol ei olnud tegemist kaide nr 9A ja 10A eeliskasutusõigusega opereerimiseks sobivate sadamaoperaatorite väljaselgitamise protseduuriga. Tarmoililt saadud kinnituse kohaselt on ta ühe nimetatud kirja korral TS-lt taotlenud vastamise tähtaja pikendamist, millele TS ei vastanud. Ülaltoodud põhjustel ei saa Konkurentsiamet aktsepteerida Tarmoilile juurdepääsu mitteandmist seoses tema vastuste puudumisega.

2) Kaile nr 9A/10A said ligipääsu operaatorid, kes garanteerisid täiendavaid kaubakoguseid ja/või kellel puudus alternatiivne ligipääs kaidetele

TS nõukogu 14.06.2002 otsusega nr 5 anti kai nr 9A eeliskasutusõigus Nordic Terminals BV-le ning kai nr 10A eeliskasutusõigus Eurodek'ile. Nõukogu 14.06.2002 koosoleku

materjalide kohaselt põhjendati eeliskasutusõiguse andmise vajadust sellega, et kummalgi operaatoril puudub nende terminalidest väljapääs merele ning puudub võimalus laadida tankereid suurusega kuni 125 000 DWT, mis on nende äriplaanide realiseerimise aluseks. TS poolt esitatud nõukogu koosolekute materjalide kohaselt võttis TS nõukogu eeliskasutusõiguse andmise otsustamisel arvesse [...]. TS juhatuse esimehe Riho Rasmann'ilt 09.03.2004 võetud seletuste kohaselt andis TS nõukogu eeliskasutusõiguse Eurodek'ile ja Nordic Terminals BV-le kuna nimetatud sadamaoperaatorid olid nõus täiendavaid kaubakoguseid garanteerima.

Garanteeritud kaubakogused, millest TS nõukogu 14.06.2002 koosolekul lähtus, tulenesid Eurodeki ja Nordic Terminals BV poolt uute terminalide rajamisega seoses garanteeritud kaubakogustest. [...] Seega, Eurodeki ja Nordic Terminals BV poolt TS-le garanteeritud täiendavad kaubakogused olid reaalselt tagatud uute rajatavate terminalidega.

Hiljem võimaldas TS juurdepääsu kaile nr 9A AS-le Stivterminal ja AS-le Trendgate, kes olid uued, oma tegevust alustavad sadamaoperaatorid ega saanud osaleda 2001. a toimunud uue kai asukoha valikuga seotud kirjavahetuses. TS otsustas anda juurdepääsu uuele kaile nimetatud sadamaoperaatoritele lähtudes nende lubadusest investeerida terminali rajamisse ning laadida läbi sadama täiendavaid kaubakoguseid.

AS Stivterminal, AS Trendgate ja Nordic Terminals BV olid terminale alles rajavad ettevõtjad, kellel enne seda, kui TS ei olnud neile ligipääsu kaile nr 9A võimaldanud, puudus mis tahes juurdepääs kaidetele. Konkurentsiametile esitatud tõenditest nähtub, et TS-l puudusid arvestatavad võimalused võimaldada nendele ettevõtjatele ligipääsu teistele kaidetele. Konkurentsiamet leiab, et selle tunnuse tõttu ei olnud AS Stivterminal, AS Trendgate ja Nordic Terminals BV kaile nr 9A ligipääsu osas Termoiliga võrdväärset, mistõttu nende eelistamine ei olnud diskrimineerimine Konkurentsiseaduse § 18 lg 1 p 1 mõistes.

Eurodek omas kaile nr 10A ligipääsu saamise hetkel ligipääsu mitmele teisele kaile, kuid ta rajas Vilja tn 4 kinnistule uut terminali, millel eraldi võttes puudus ligipääs kaidetele. Eurodeki kontsernil tervikuna oli küll ligipääs mitmele teisele kaile, kuid nende kaide võimsus oli juba ammendunud, seda asjaolu on detailsemalt selgitatud järgnevas 3. punktis. TS nõukogu 14.06.2002 koosolekul leiti, et Eurodeki Vilja tn 4 rajatavast terminalist puudus tol hetkel väljapääs merele. Konkurentsiamet leiab, et Eurodek ja Termoil ei olnud kirjeldatud tunnuste poolest omavahel võrreldavad, kuna Termoil ei olnud rajamas uut terminali, millel puudus eraldi võttes juurdepääs merele, mistõttu TS ei rikkunud juurdepääsu andmisel Eurodekile KonkS § 18 lg 1 p-i 1. Konkurentsiamet ei näe põhjust kahelda TS-i õiguses eelistada uutele kaidetele ligipääsu võimaldamisel uusi terminale, millel puudub iseseisev juurdepääs merele ja mille tegevuse alustamine tõenäoliselt suurendab konkurentsi operaatorite vahel.

2005. a seisuga ei ole AS Stivterminal alustanud vedelkütuse käitlemist. Nordic Terminals BV ei ole suutnud tegevust alustada. Konkurentsiametile esitatud tõenditest ei ilmne, et TS-l oleks kasutusõigusi andes olnud põhjust kahelda nimetatud ettevõtjate plaanides. TS on Nordic Terminals BV terminali rajamise viibimist kai nr 9A kasutusõiguste andmisel arvesse võtnud, andes selle kai eeliskasutusõiguse seni ajutiselt AS-le Stivterminal.

3) Tarmoili eeliskasutuses on kai nr 7, mis on kuni kai nr 9A/10A valmimiseni olnud Muuga sadama parim kai. Tarmoilil on võimalik täiendavaid kaubakoguseid käidelda kaid nr 7 efektiivsemalt kasutades, mistõttu ta ei vaja eeliskasutusõigusega ligipääsu kaile nr 9A/10A

TS leiab, et Eurodeki kasutuses oleva kai nr 7 läbilaskevõimet on pumpamiskiirust suurendades ning kaid süvendades võimalik suurendada 12 mln tonnini aastas, Tarmoil leiab, et vastav näitaja on 8 mln tonni. Tarmoil on omakorda põhjendanud, et tema käsutuses oleva kai nr 7 koormuse suurendamine on takistatud temast mittesõltuvatel põhjustel. Teise torujuhtme rajamine kaini nr 7 eeldab vastava ehitusprojekti kooskõlastamist Galvex Estonia OÜ ja Eurodeki poolt. Tarmoili väitel ei ole kumbki nimetatud ettevõtjatest huvitatud sellest, et Tarmoil laiendaks oma tegevust 7. kail, mistõttu teise torustiku rajamine 7. kaini on sisuliselt võimatu ning millest tulenevalt on kai nr 7 kasutamise efektiivsuse tõstmine on takistatud. Konkurentsiamet leiab, et kuigi nimetatud ettevõtjate vastuseis võib takistada Tarmoili tegevust, tuleb seda kaile nr 9A/10A ligipääsu küsimusest lahuses vaadelda. 2003. aastal käitles Tarmoil kail nr 7 5,8 mln tonni vedelkütuseid. Eurodek käitles samal aastal kail nr 3A, mis võimaldab võtta vastu kaks korda väiksema DWT-ga laevu, 6,7 mln tonni vedelkütuseid. TS leiab, et kai nr 3A läbilaskevõimet on võimalik suurendada 8 mln tonnini. Konkurentsiamet leiab, et kuigi poolte vahel eksisteerivad eriarvamused kai nr 7 kasutamise efektiivsuse osas, tuleb lugeda tõendatuks, et Eurodekil oli kai nr 3A kasutamisel oluliselt vähem vaba ressursi, kui Tarmoilil kai nr 7 kasutamisel. See järeldus tuleneb loogiliselt asjaolust, et Eurodek käitles 2 korda väiksemal kail 1,16 korda rohkem kaupa.

Konkurentsiametile esitatud tõenditest nähtub, et kaid, millele Tarmoil ja Eurodek enne kai 9A/10A kasutusse võtmist ligipääsu omasid, olid erinevad. Tarmoil omas eeliskasutusõigust Muuga sadama parimale naftasaaduste laadimiseks mõeldud kaile, samas kui Eurodek omas eeliskasutusõigust ühele poole väiksemaid laevu vastu võtta võimaldavale kaile ning lisaks eeliskasutusõigusega ligipääsu kolmele kaile, mis olid veel väiksemad. Seega ei olnud Eurodeki ja Tarmoili kasutuses olevad kaid omavahel üheselt võrreldavad. Tarmoilil oli eelis suuremate tankerite teenindamisel, samas kui Eurodekil oli mitut kaid kasutades võimalik logistikat paindlikumalt ja efektiivsemalt planeerida. Eurodeki ja Tarmoili kasutuses olevaid kaisid võrreldes tuleb silmas pidada, et Eurodekil ei olnud võimalik intensiivselt kasutada kolme kaid, millele tal oli eeliskasutusõigusega juurdepääs. Eurodek ei saanud kasutada neid kaisid intensiivselt, sest need olid põhiliselt teiste operaatorite kasutuses (kai nr 1 – AS Pakterminal ja kai nr 2 – Oiltanking Tallinn AS) või olid liiga väikesed (kai nr 3). 2003 a käitles Eurodek 7,4 mln tonni vedelkütust, millest 90% käideldi läbi Eurodeki eeliskasutuses oleva kai nr 3A. Seega, võrdlemaks Eurodeki ja Tarmoili ligipääsu kaidele enne kai 9A/10A valmimist on eelkõige põhjendatud võrrelda vastavalt kaisid nr 3A ja 7, pidades siiski silmas, et Eurodekil oli kolme eeliskasutusõigusega kai näol tegemist mõningase lisavõimalusega.

Konkurentsiamet analüüsis, mil määral parandab Eurodeki olukorda eeliskasutusõigusega ligipääs kolmele täiendavale kaile. Nimetatud kolm kaid on väiksemad, kui kaid nr 7 (100 000 DWT) ja 3A (50 000 DWT) – kai nr 1 suurus on 30 000 DWT, kai nr 2 suurus on 30 000 DWT ning kai nr 3 suurus on 10 000 DWT. Ida-lääne suunalist naftatransiiti

on kõige efektiivsem teenindada suurte tankeritega, näiteks 2003 a oli keskmise Termoil poolt teenindatud tankeri suuruseks 55 000 DWT. Kai nr 3 on niivõrd väike, et ei oma ida-lääne suunalise naftatransiidi teenindamise seisukohalt sisulist tähtsust. Samuti on kaid nr 1 ja 2 ida-lääne suunalise naftatransiidi teenindamiseks oma väiksuse tõttu oluliselt vähemsobivad kaidest 3A ja 7. Kai nr 1 on Pakterminali eeliskasutuses, 2003 a kasutas Eurodek seda kaid vähem kui 10% ulatuses. Kai nr 2 ei ole ühegi operaatori eeliskasutusõigusega koormatud, kuid seda kasutab 83% ulatuses Oiltanking Tallinn AS, kellele see on põhiliseks kasutatavaks kaiks. [...] Konkurentsiamet järeldeb nende näitajate põhjal, et eeliskasutusõigusega ligipääs kaidetele nr 1, 2 ja 3 ei parandanud Eurodeki olukorda sel määral, et muuta see võrdväärseks Termoilil olukorraga. Seega, enne kaile nr 10A ligipääsu saamist oli Eurodeki ligipääs kaidetele halvem, kui Termoilil. Selle järelduse tegemisel arvestab Konkurentsiamet lisaks ka asjaoluga, et Eurodekil oli Vilja tn 4 kinnistul valmimas uus terminal, mis vajas samuti juurdepääsu kaidetele.

Konkurentsiamet nõustub Termoiliga, et peale seda, kui Eurodek sai eeliskasutusõigusega ligipääsu kaile nr 10A, muutus Eurodeki ligipääs kaidetele tervikuna paremaks, kui Termoilil. Konkurentsiamet leiab, et TS-i tegevusele hinnangu andmisel tuleb lähtuda olukorrast, mis eelnes kai nr 9A/10A operaatorite kasutusse andmisele, mitte sellele järgnenud olukorrale. Kuna Muuga sadama kaid on erinevate parameetritega, ei ole TS-l praktiliselt võimalik saavutada olukorda, kus kõikidel operaatoritel on täpselt samaväärne ligipääs kaidetele. Selline olukord oleks saavutatav üksnes siis, kui kõik kaid antaks operaatorite riskkasutusse, kuid nagu eelpool tõdetud, ei näe Konkurentsiamet põhjust kahelda TS-i õiguses kaisid eeliskasutusõigustega koormata. Seega, kui TS annab uue kai sellise operaatori eeliskasutusse, kellel oli seni teistest operaatoritest halvem ligipääs kaidetele ning mille tulemusena saab see operaator teistest parema ligipääsu kaidetele, siis ei saa sellist käitumist Konkurentsiseadusega vastuolus olevaks lugeda, pigem on tegemist diskrimineerimise vältimisega. TS rikuks konkurentsiseadust, kui ta annaks uue kai eeliskasutusõiguse operaatorile, kellel muude tingimuste samaks jäädes oleks eelnevalt niigi teistest parem ligipääs kaidetele. Eeltoodust tuleneb, et kui TS eelistaks Eurodekki Termoilile ka järgmise uue kai eeliskasutusõigustega koormamisel, muude tingimuste samaks jäädes, võib TS minna vastuollu konkurentsiseadusega.

4) Kai nr 9A/10A kasutamine on võimalik, kuid see võib nõuda kokkuleppeid olemasolevate operaatoritega

Konkurentsiamet leiab, et kirjeldatud olukorras Termoilile täiendavatele kaidetele ligipääsu võimaldamine võib olla küll üheks lahendiks, kuid eelkõige on TS kohustatud rakendama kõiki võimalusi vastavate kooskõlastuste saamiseks kolmandatelt isikutelt. Käesoleva haldusmenetluse eesmärgiks ei ole anda hinnangut TS-i tegevusele puuduvate kooskõlastuste hankimisel, Konkurentsiamet tõdeb pelgalt, et TS on nende kooskõlastuste hankimisega tegelenud. Siinjuures juhime tähelepanu sellele, et Eurodek on esitanud 17.09.2004 Konkurentsiametile kaebuse TS tegevuse kohta, milles viitab sellele, et Termoil ei ole kooskõlastanud Koorma 2 kinnistut läbiva Eurodeki raudtee projekti. Nimetatud kaebuse menetlemise raames 19.01.2005 Konkurentsiametis antud seletustes esitasid TS esindajad Termoil, TS-i, Eurodeki ja Dektransi neljapoolse lepingu projekti, mille raames Termoil ja Eurodek annaksid teineteisele vajaminevad

kooskõlastused. TS esindajad märkisid 19.01.2005 antud seletustes, et omavahel konkureerivate operaatorite vahelised vastuolud on nii teravad, et veel ei ole õnnestunud saada rahuldavat lahendust. Viimati kinnitas Termoili poolse nõusoleku puudumist Eurodek 2006. a aprillikuus.

III. Kas TS on teinud Termoilile põhjendamatuid takistusi kaile nr 9A/10A ligipääsul, et Termoil saaks seda kaid kasutada arvestades erinevaid eeliskasutusõigusi, millega see kai koormatud on?

Eeltoodust nähtub, et TS-l oli õigus eelistada Eurodeki, AS-i Stivterminal, Nordic Terminals BV-d ja AS-i Trendgate Termoilile ligipääsu võimaldamisel kaile nr 9A/10A. Samas, eeltoodust ei tulene, et TS-l oleks olnud õigus täielikult keelduda Termoilile kaile nr 9A/10A ligipääsu võimaldamast. Täielik keeldumine oleks eelkõige põhjendamatu juhul, kui kail oleks veel vaba ressursi peale eeliskasutusõigusega operaatorite vajaduste rahuldamist. Olemasolevate andmete põhjal laaditi näiteks kail nr 9A 2005. a algusest kuni 21.10.2005 vaid 1,4 mln tonni kaupa, mis jääb oluliselt alla TS poolt teatatud kai 9A võimsusele.

Konkurentsiametile esitatud materjalidest nähtub, et TS ei ole otseselt keeldunud võimaldamast Termoilile eeliskasutusõigusega ligipääsu kaile nr 9A/10A, kuid kuna TS ei ole loonud Termoilile võimalusi torujuhtme paigaldamiseks, siis on Termoilil selle kai kasutamine olnud takistatud. Kaid nr 9A/10A kasutavatele sadamaoperaatoritele on kai nr 9/10 peal olevasse nn “viljagaleriisse” ehitatud torujuhtmete toed, mille kaudu on füüsiliselt võimalik läbi viia üksnes piiratud arv torusid. Käesolevaks hetkeks asuvad selles viljagaleriis Eurodeki ja AS-i Stivterminal torud. Eurodekil on viljagaleriis kaks 600 mm toru ja üks 500 mm toru, AS-l Stivterminal kaks 600 mm toru ning väljaspool nimetatud galeriid üks 500 mm toru ning üks 400 mm toru. TS 21.10.2005 antud seletuste kohaselt ei ole viimatimainitud torusid AS-le Stivterminal eraldanud TS. Nimetatud asjaolu, nagu ka see, et Eurodekile kuulub kai all kulgev torujuhe, näitavad TS hinnangul TS-ist sõltumatu kaiga ühenduse loomise võimalikkust.

Kuigi nn “viljagaleriisse” rohkem torusid paigaldada võimalik ei ole või on tehniliselt keeruline ning nõuab olemasolevate operaatorite poolset kooskõlastamist ei ole alust kahelda, et ühenduse loomine väljaspool “viljagaleriid” on tõepoolest võimalik. Konkurentsiametil puudub põhjus arvata, et TS on takistanud väljaspool nn “viljagaleriid” kulgeva torujuhtme ehitusprojekti kooskõlastamist või et TS oleks seadnud takistusi Termoili poolsele kokkuleppele mõne olemasoleva kai nr 9A/10A operaatoriga ühenduse saamiseks “viljagalerii” kaudu. Kuigi nimetatud ühenduse loomise variandid on kallimad võrreldes olemasolevate tugevate kasutamisega üldistel alustel, on nad siiski praktikas kasutust leidnud ning tagavad ühenduse kaiga.

5. AS Termoil vastuväited käesolevale otsusele

25.11.2005 on Konkurentsiamet esitanud käesoleva otsuse eelnõu TS-le võimaldamaks TS-l vastuväidete esitamist vastavalt haldusmenetluse seaduse § 40 lg-le 1 ja KonkS § 63 lõike 2 mõistes ärisaladuseks peetava teabe väljavõtmist. 06.12.2005 esitas

Konkurentsiamet käesoleva otsuse eelnõu väljavõtte Ternoilile võimaldamaks ettevõtjal vastuväidete esitamist.

Ternoil esitas vastuväiteid käesolevale otsusele 06.01.2006. Vastuväidetes on Ternoil leidnud, et Konkurentsiamet ei ole välja selgitanud kõiki õige otsuse tegemiseks vajalikke asjaolusid ning seetõttu on TS tegevusele antud ebaõige hinnang. Puudub Muuga sadamas erinevate operaatorite poolt samaväärsele või võrreldavale infrastruktuurile juurdepääsuks vajalike kulutuste arvestus ja võrdlus. Uurimine on olnud ühekülgne, sest esitatud hinnangud on TS tegevust õigustavad, samas on vaatluse alt jäetud välja asjaolud, mis viitavad Ternoili diskrimineerimisele ja konkurentsiseaduse rikkumisele TS poolt. Vastuväidetes toob Ternoil välja mitu asjaolu, mis tema hinnangul näitavad ebavõrdsust infrastruktuurile juurdepääsul.

5.1. Esiteks osundab Ternoil sellele, et TS väljastas 24.04.2002 Ternoilile kirja, millega palus teatada huvist paigutada naftatoodete laadimise torustik kaideni nr 9A ja 10A. Ternoil vastas nimetatud kirjale jaatavalt 02.05.2002, 14.08.2002 ja 07.02.2003. TS saatis esialgsed projekteerimistingimused naftasaaduste laadimiseks kait nr 9A alles 21.01.2004 ja Ternoil vastas samal päeval, teatades soovist paigutada oma toru. 03.02.2002 küsis Ternoil TS-lt, kuidas torud nn „viljagaleriisse“ paigutada, pakkudes selleks mitmeid variante ja juhtides ühtlasi tähelepanu sellele, et mõistlike kulutustega saab viljagaleriisse paigutada ainult piiratud arv torusid ning tehnoloogiliselt on seda võimalik teha ainult üheaegselt kõigi teiste torudega. TS vastas 09.02.2004 teatades Ternoilile, et vastavad torujuhtmete asukohad on antud Stivterminalile.

[...]

Ternoil järeldab, et TS varjas viis kuud Ternoili eest tegelikke asjaolusid ja selle aja jooksul said Ternoili konkurendid ehitada oma torusid nii, et Ternoilil ei õnnestu enam oma torusid kaidetele nr 9A ja 10A viia.

5.2. Ternoil leiab, et ei ole põhjendatud Konkurentsiameti käesolevas otsuses väljendatud seisukoht, mille kohaselt on võimalik torujuhtmete vahendusel ühenduse loomine kaiga nr 9A/10A väljaspool nn „viljagaleriid“, ja kuigi sellised variandid on kallimad, on nad praktikas kasutust leidnud.

Ternoili arvates ei ole viljagaleriisse, selle peale ega mujale kai peale võimalik torusid paigutada.

Ternoili arvates ei vasta tõele Konkurentsiameti väide, et Eurodekile kuulub kai all kulgev torujuhe. Nimetatud torujuhe on Ternoili teatel purunenud 2004. a kevadel või veel varem ja ei ole tänaseni taastatud, kuivõrd toru taastamine ei ole üldse võimalik.

Ternoil leiab, et ei ole võimalik ka vee aluse toru rajamine. AS Trendgate, kes nimetatud toru kavandas, ei ole seda rajanud.

5.3. Ternoil leiab, et Konkurentsiameti otsusest ei selgu, millega on tagatud kaile nr 9A/10A juurdepääsu saanud sadamaoperaatorite lubadused investeerida terminali rajamisse ja laadida läbi sadama täiendavaid kaubakoguseid. Ternoili arvates ei selgu otsusest, kas on olemas reaalsed rahalised kohustused, garantiid ja milliseid sanktsioone on rakendatud isikute suhtes, kes ei ole lubadusi täitnud. Ternoil leiab, et garantiiks saab lugeda ainult reaalset ja rahaliste kohustustega tagatud lubadust.

Termoil juhib tähelepanu sellele, et TS on investeerinud erinevate sadamaoperaatorite kasutuses olevate kaide ehituseks. Termoil leiab, et kuna menetluse käigus ei avastatud operaatoritepoolseid investeeringuid, siis tuleb asuda seisukohale, et eeliskasutusõiguse saajad investeeringuid ei teinud ja seega toimus nende eelistamine Termoili arvel mingitel muudel alustel, mida Konkurentsiamet uurinud ei ole.

5.4. Konkurentsiameti otsuse eelnõust ei selgu, millist kogust naftasaaduseid garanteeris Eurodek. Kuna Eurodeki poolt tegelikult käideldud naftasaaduste hulk Termoili hinnangul vähenes, ei ole Eurodek mingeid lubadusi andnud. Samal ajal on vähenenud kai nr 3A kasutamine Eurodeki poolt, mistõttu on nimetatud kai jäänud peaaegu täielikult kasutuseta.

5.5. Termoil selgitab, [...].

5.6. Termoil viitab asjaolule, et Nordic Terminals BV oleks talle kasutusse antud kaid nr 9A kasutanud vaid 25% ulatuses selle võimsusest. Kuigi Nordic Terminals BV ei ole terminali välja ehitanud ja ei ole laadinud ühtegi tonni, ei ole TS esitanud sellise lubaduse rikkumise eest Nordic Terminals BV vastu nõudeid.

5.7. Termoil osundab ka sellele, et Eurodekil on laadimisseadmed ka kail nr 9A. Termoil leiab, et Konkurentsiameti uurimusest ei selgu, mis põhjusel on TS andnud Eurodekile kasutusse ka 9A kai, kuigi tänu kai nr 10A juurdepääsule on Eurodeki juurdepääsu võimalused juba niigi Termoilist paremad.

Lisaks leiab Termoil, et Eurodekile uuele kaile juurdepääsu võimaldamine muudab Termoili teenuse kallimaks 0,2 euro/t võrra. Just 0,2 euro/t on tasu, mida teine sadamaoperaator peaks maksma Eurodekile juurdepääsu eest.

5.8. Termoili arvates ei vasta tegelikkusele käesolevas otsuses toodud andmed kai nr 3A omaduste kohta. Kuigi otsuse kohaselt võimaldab nimetatud kai vastu võtta kuni 50000 DWT laevu, on alates 2003 aastast kuni 28.04.2004, mil Eurodek hakkas kasutama kaid nr 10A kailt nr 3A laaditud 9 korral 51 kuni 56 tuhat tonni ja ühel korral, 04.06.2003 83 tuhat tonni kaupa.

Termoil juhib tähelepanu asjaolule, et omades juurdepääsu eeliskasutusõigusega 2 kaile ja täiendavalt veel 4 kaile on Eurodek 2004. a laadinud peaaegu samapalju (6,4 mln t) kui Termoil (5,9 mln t) ühelt kailt.

5.9. Termoil leiab, et TS on küll teinud ettepaneku Termoili kasutuses oleva kail nr 7 laadimiskiiruse tõstmiseks kai süvise suurendamiseks, kuid TS on selle eest nõudnud tasu.

6. Eurodek Tallinn OÜ ja TS selgitused seoses Termoili vastuväidetega

23.01.2006 esitas oma selgitused TS. TS osundab asjaolule, et Termoil nimetab oma vastuväidetes oma konkurendiks AS Stivterminal, kuigi äriregistri andmetel kuulub 62% nimetatud ettevõtjast Termoili emaaettevõtjale AS-le E.O.S., mistõttu kahe ettevõtja vahel ei saa mõistlikult toimida konkurents. Konkurentsiseaduse § 2 lg 3 kohaselt võib lugeda

ühaks ettevõtjaks samal kaubaturul tegutsevaid ühte kontserni kuuluvaid ettevõtjaid. TS leiab, et antud menetluses saab nimetatud ettevõtjaid käsitleda ühe ettevõtjana, kellel on olemas juurdepääs kaile nr 9A ning täiendava juurdepääsu nõudmiseks puudub alus. 27.02.2006 esitas vastuse Konkurentsiameti teabe nõudele Eurodek Tallinn OÜ, milles ettevõtja täpsustas Termoili poolt kasutatud andmeid.

Termoili poolt käesoleva otsuse punktis 5.1. kirjeldatud Termoili ja TS vahelise kirjavahetuse osas osundab TS, et ta on Termoili seisukohta ehitatavale kaile juurdepääsu osas, sealhulgas Termoili poolset nägemust tema poolt lisanduva kohustusliku kaubamahu osas palunud kolmes erinevas järelepärimises. TS arvates Termoil nimetatud järelepärimistele sisulist vastust ei andnud. TS teatas tõepoolest 24.05.2002 AS-le E.O.S. kandekonstruksioonide projekteerimisest kuni kaini nr 9A/10A ning palus huvi korral teatada torujuhtmete arvu, mida soovitakse projekteeritavatele kandekonstruksioonidele paigaldada. TS väitel Termoili huvidega arvestati ja sõlmiti 23.12.2004 leping, mille kohaselt on Termoilil õigus paigaldada kaks isoleeritud ja soojendatavat torujuhet kuni kaini nr 9/10. TS rõhutab, et ta ei ole põhimõtteliselt keelanud Termoilil paigutada oma torujuhtmeid kaidele nr 9A ja 10A, kuid TS on seisukohal, et sadamaoperaatoril peab selleks olema reaalne vajadus. TS arvates 21.01.2004 TS kirja ei saa tõlgendada kui TS kohustust võimaldada Termoilil paigaldada viljagaleriisse torujuhtmeid, vaid tegemist on esialgsete tehniliste tingimustega, mida nimetatud kirjas on rõhutatud. Puudub seos kaidele juurdepääsul ja asjaolul, kas Termoil teadis või ei teadnud, millisele ettevõtjale on võimaldatud paigutada torujuhtmed viljagaleriisse. TS ei nõustu sellega, et hilisem torujuhtmete lisamine on seotud suurte kulutustega, torujuhtmete lisamist piirab TS arvates vaid tulehtlike tööde teostamise keeld laeva laadimise ajal.

Käesoleva otsuse punkti 5.2 osas teatab TS, et tõele ei vasta Termoili väide kai alla paigaldatud torujuhtme kasutuse võimatuse kohta. Nimetatud torujuhtmele on väljastatud kasutusluba. TS arvates on põhjendamatu Termoili seisukoht torujuhtme mere põhja paigaldamise võimatuse kohta.

Eurodek Tallinn OÜ kinnitab, et ettevõtja poolt on ehitatud naftasaaduste kohaletoimetamise torujuhe kai nr 9A/10A alla, millele on väljastatud Viimsi Vallavalitsuse 16.06.2005 kasutusluba nr 4622.

Käesoleva otsuse punkti 5.3 osas leiab TS, et asjakohaste sadamaoperaatorite terminalide võimsus ületab tunduvalt minimaalset kohustuslikku kaubamahtu ning kai võimsuse vastamisel minimaalsele kohustuslikule kaubamahule oleks selge, et kai ei suudaks tagada operaatorite vajadusi kauba laadimisel.

Eurodek Tallinn OÜ leiab, et vastuseks kõigile sadamaoperaatoritele saadetud üleskutsetele planeeritava kai juurdepääsu osas tegi Eurodek oma pakkumise ning on endale võtnud sellega seonduva kohustuse naftasaaduste käitlemiseks kail nr 10A. Ühendus kaiga nr 10A on vajalik seoses Eurodeki uue terminali rajamisega, millesse on ettevõtja investeerinud [...].

Käesoleva otsuse punkti 5.4 osas teatab TS, et Termoili väide Eurodek gruppi kuuluvate ettevõtjate kaubamahu vähenemise kohta ei vasta tõele, mille kohta ta esitab andmeid. Vastavalt esitatud andmetele on Eurodek 2003. a käidelnud Muuga sadama kaide

vahendusel kokku 7,4 mln tonni kaupa, 2004. a, mille 8 kuu jooksul on ta muu hulgas kasutanud kaid nr 9A – 7,2 mln tonni kaupa ja 2005. a – 7,6 mln tonni kaupa, nendest kail nr 3A 2004. aastal 2,2 mln tonni, 2005. a aga 1,44 mln tonni.

Eurodek Tallinn OÜ kinnitusel ei vasta tõele Termoili väide aasta jooksul laaditud naftasaaduste koguste kohta. 2004. aastal on Eurodek käidelnud 7,2 mln tonni naftasaaduseid, 2005. aastal aga 7,75 mln tonni naftasaaduseid. Ettevõtja teatel on Eurodek gruppi kuuluvad ettevõtjad laadinud kai nr 10A kaudu igal aastal rohkem naftasaaduseid [...].

Käesoleva otsuse punkti 5.7 osas väidab TS, et torujuhtme viimine kaile nr 9A/10A võimaldab suhteliselt väheste lisakulutustega laadimistöid teostada kai mõlemal poolel, ehk nii kail nr 9A kui ka kail nr 10A. Eurodekil on võimalus kaid nr 9A kasutada võrdsetel alustel teiste eeliskasutusõigust mitteomavate sadamaoperaatoritega.

Eurodek Tallinn OÜ väitel on kõigil Muuga sadamas tegutsevatel sadamaoperaatoritel, sealhulgas Termoilil õigus üldkorras kasutada kaid nr 9A.

Punktis nr 5.8 sisalduv Termoili väide kai nr 3A mittekasutamise kohta ei vasta TS andmeil tõele, kuigi TS möönab, et kai nr 3A kasutamise intensiivsus on tõepoolest vähenenud. Samal ajal kavandab TS kai nr 3A kasutamise võimaldamist teistele operaatoritele. TS väitel ei ole Termoil tundnud huvi kai 3A või sarnaste parameetritega kai kasutamise vastu.

Eurodek Tallinn OÜ hinnangul võimaldab Termoili kasutuses olev kai nr 7 laadida kuni 160000 tonni naftasaaduseid, mis ettevõtja väitel on võrreldav Eurodeki kasutuses oleva kaiga nr 10A. Enne juurdepääsu saamist kaile nr 10A oli Eurodeki juurdepääs kaidele Eurodek Tallinn OÜ hinnangul teistest võrreldavatest sadamaoperaatoritest halvem, sest erinevalt Eurodekist olid teiste sadamaoperaatorite käsutuses süvaveekaid.

Eurodek Tallinn OÜ teatab, et käesoleval ajal kasutavad Eurodek gruppi kuuluvad ettevõtjad põhiliselt kaid nr 10A, kuid 30-35% käideldavast mahust (umbes 2,5 mln tonni) laaditakse kail nr 3A. Eurodek Tallinn OÜ leiab, et väide kai nr 3A peaaegu tühjaks jäämise kohta tõele ei vasta.

TS lükkab ümber käesoleva otsuse samas punktis nr 5.8 sisalduva väite, et Eurodek on kail nr 3A laadinud ühele laevale 83 tuhat tonni naftasaaduseid, mille kohta esitab laadimistöid iseloomustavaid andmeid. Tegelikult laaditi nimetatud kogust kail nr 1A ja selleks kasutati AS-le Pakterminal kuuluvaid laadimisseadmeid. TS möönab, et tõele vastavad andmed laevadele 51000-56000 tonni kaupa laadimise kohta kail nr 3A, kuid tegemist oli üksikjuhtumitega. Kokku on 51000-56000 tonni kaupa laevadele kail nr 3A aastatel 2003-2006 laaditud 12 korral. Samal ajal teatab TS, et ka Termoili kasutuses oleva kai nr 7 juures on laaditud rohkem, kui nimetatud kai puhul maksimaalseks peetakse 100000 tonni, TS teatel on ühele laevale laaditud kuni 160000 tonni.

Eurodek Tallinn OÜ selgitab, et 83 tuhat tonni on ettevõtja ühele laevale laadinud mitte kail nr 3A, vaid kail nr 1A koostöös nimetatud kaid eeliskasutuses kasutava AS-ga Pakterminal. Nimetatud kogusest laadis Eurodek ise vaid 24000 tonni ja ülejäänud osa laadis AS Pakterminal. Väide kuni 56000 tonni naftasaaduste laadimise kohta kail nr 3A vastab tõele. Soodsate ilmastikutingimuste, veetaseme ja sobivate laevaparameetrite korral on kail nr 3A võimalik laadida laevale maksimaalselt 56 tuhat tonni, kuigi standardi kohaselt arvutatuna peaks nimetatud kai võimaldama ühele laevale laadida kuni 50 tuhat

tonni kaupa.

Käesoleva otsuse punktis 5.9 olev Termoili väide süvendustööde tasulise iseloomu kohta ei vasta TS arvates tõele. TS väite kohaselt ei nõua TS tasu süvendustööde eest.

7. Konkurentsiameti seisukoht Termoili vastuväidete suhtes

Konkurentsiamet on seisukohal, et Termoili poolt esitatud andmed ja nende põhjal tehtud järeldused on kas ebaõiged või põhjendamatud, mistõttu ei ole Konkurentsiamet otsuses muudatusi teinud.

Konkurentsiametil on alust kahelda Termoili väites, et Termoil oli TS poolse varjamise tulemusena kuni 09.02.2004 teadmatutes torujuhtmete paigaldamisest kaini nr 9A ja 10A AS Stivterminal poolt, millega hõivatakse kõik vabad kohad nn „viljagaleriis”. Vastavalt Konkurentsiametile esitatud taotlusele oli Termoil nimetatud asjaolust teadlik hiljemalt 21.01.2004. Samuti jääb ebaselgeks kirjeldatud käitumise võimalik motiiv, kuivõrd TS-l on rajatava kai ainuomanikuna õigus otsustada selle kasutusse andmine.

Termoili vastuväidete, iseäranis punktide 5.3-5.6 osas peab Konkurentsiamet lisama, et ärisaladuse tõttu puudub Termoilil juurdepääs käesoleva otsuse originaaltekstile. Vastuväidetes võis Termoil seega valesti hinnata tingimusi, mille alusel on ettevõtjad saanud juurdepääsu kaidele nr 9A ja 10A. Samuti puudusid Termoilile esitatud väljavõttes muu hulgas andmed kaide nr 3A ja 7 kaudu 2003. a ühele laevale laaditud keskmiste kaubakoguste kohta.

Põhjendamatu on Termoili seisukoht, et Konkurentsiamet peaks tegema erinevate operaatorite poolt samaväärsele või võrreldavale infrastruktuurile juurdepääsuks vajalike kulutuste arvestust. Vastavalt TS ja sadamaoperaatorite vahel väljakujunenud praktikale ei põhine juurdepääs sadamainfrastruktuurile juurdepääsuks vajalikel kulutustel, vaid sadamaoperaatori poolt TS-le lubatud kohustuslikel kaubakogustel. Ka võimaldades infrastruktuurile juurdepääsu Termoilile ei ole TS kuidagi arvestanud Termoili kulutusi. Ilmselt ei pea Termoil ebamõistlikuks või teisi sadamaoperaatoreid diskrimineerivaks temale TS poolt võimaldatud juurdepääsu kaile nr 7, mis on lisaks torujuhtmetele põhiline Termoili kasutuses olev infrastruktuuriobjekt Muuga sadamas. Vastavalt nimetatud infrastruktuuriobjektile juurdepääsu aluseks olevale [...].

Allpool olevas tabelis on toodud kai nr 9A/10A ja kai nr 7 kasutamiseõigust omavate sadamaoperaatorite asjakohased kai juurdepääsu tingimused vastavalt sadamaoperaatoritega sõlmitud lepingutele.

Kai, sadamaoperaator, aasta	Kohustuslik kaubakogus, mln t aastas	Kohustusliku kaubatasu garantii	Kai koormamine, % ¹	Terminal Muuga sadamas
Kai nr 7 Termoil 1995	[...]	[...]	[...]	puudub
Kai Nordic	[...]	[...]	[...]	puudub

9A	<i>Terminals BV</i> 2002				
Kai 9A	Stivterminal 2003	[...]	[...]	[...] [...]	olemas
	Trendgate 2004	[...]	[...]		puudub
Kai 10A	Eurodek 2002	[...]	[...]	[...]	olemas

¹ Kai nr 10A ja 9A võimsuseks on võetud 10 mln tonni, kai nr 7 – 8,5 mln tonni vastavalt Termoli poolt esitatud andmetele.

Tabelis toodust tuleneb, et vastavalt sadamaoperaatoritega kokkulepitud minimaalsetele kaubakogustele ei ole kaide nr 9A ja 10A koormamine selle opereerivate sadamaoperaatorite poolt väiksem kui nr 7 koormamisest Termoili poolt. Kohustuslikele kaubakogustele vastava kaubatasu maksmine on nii Termoili kui ka teiste nimetatud sadamaoperaatorite puhul kohustuslik ja ei sõltu kauba olemasolust või selle puudumisest. Nimetatud kohustus on samasugune nii Termoili kui ka teiste vaadeldud sadamaoperaatorite puhul.

Kõik sadamaoperaatorid, kes on kavandanud asjakohaste terminalide rajamist Muuga sadama territooriumil ja kellega on TS selles kokku leppinud (Stivterminal ja Eurodek) on nimetatud terminalid ka rajanud.

Vastavalt tabelis toodud andmetele on TS kokku leppinud kohustusliku kaubatasu grantiis sadamaoperaatoritega, kellel Muuga sadama territooriumil puudub terminal (Termoil, Nordic Terminals BV, Trendgate). Sadamaoperaatoritega, kes on plaaninud terminali rajamist Muuga sadamasse on TS sõlminud hoonestusõiguse seadmise lepingud, millega on ta hoonestusõiguse üheks tingimuseks seadnud muu hulgas terminalides kaupade käitlemise kohustuse.

Termoil juhib tähelepanu asjaolule, et kuigi Nordic Terminals BV ei ole terminali välja ehitanud ja ei ole laadinud ühtegi tonni kaupa, ei ole TS esitanud nimetatud lubaduse rikkumise eest Nordic Terminals BV vastu nõudeid.

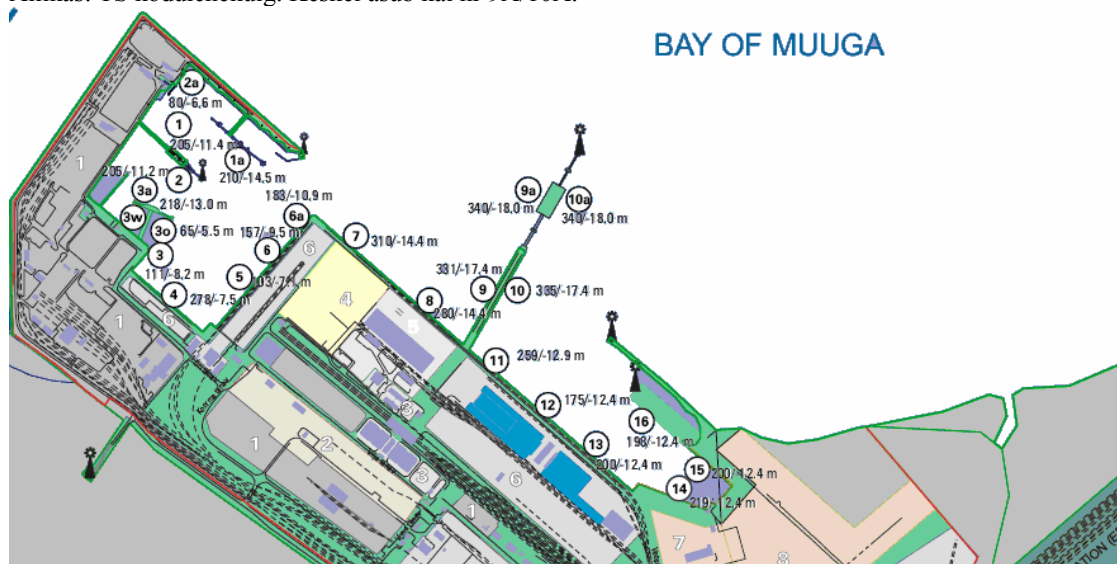
Konkurentsiamet võtab arvesse asjaolu, et Nordic Terminals BV on selgitanud Konkurentsiametile 11.10.2004 kirjalikult, et nimetatud sadamaoperaatori tegevuse üks olulisi takistajaid on olnud Termoil, kes keeldus ristuvatele kommunikatsioonidele (torujuhtmetele) kooskõlastuste andmisest. Tähelepanuväärne on see, et Nordic Terminals BV ei ole majandustegevust, sealhulgas kai nr 9A kasutamist üldse alustanud. Nordic Terminals BV on kai kasutamisega seonduvate kohustuste seisukohalt veel enne kai valmimist asendanud teised sadamaoperaatorid: AS Stivterminal ja AS Trendgate. Konkurentsiamet ei ole hinnanud, kas TS poolse kahjunõude esitamine Nordic Terminals BV vastu oleks põhjendatud, kuid leiab, et nimetatud küsimus ei oma käesoleva haldusasja seisukohalt tähtsust.

Termoili arvates on TS lisaks kaile nr 10A andnud Eurodeki kasutusse ka kai nr 9A, mis annab Eurodekile täiendava eelise. Konkurentsiamet juhib tähelepanu asjaolule, et kaide nr 9A ja 10A näol on tegemist ühe merre ulatuva kai kahe küljega (vt skeem), millega nimetatud kai erineb paljudest teistest nii Muuga sadamas, kui ka Eesti sadamates

eksisteerivatest suurkaidest üldse, sealhulgas kaist nr 7 ja kaist nr 3A. Nimetatud kai omadus tingib asjaolu, et ühenduse saamine kai ühe küljega (kas nr 9A või 10A) annab sisuliselt ühenduse ka kai teise küljega.

Skeem. Muuga sadama läänepoolse osa kaid.

Allikas: TS kodulehekülg. Keskel asub kai nr 9A/10A.



Ei saa nõustuda Termoilil väitega vajadusest maksta juurdepääsu saamiseks Eurodekile 0.2 euro/t. Termoilil ei pea juurdepääsu ostma Eurodekilt ega teistelt sadamaoperaatoritelt. Termoilil on olemas kai nr 7, mille kasutamise eest ei pea ta teistele sadamaoperaatoritele maksma. Nimetatud kai võimsust on võimalik täiendavalt suurendada.

Eeltoodu põhjal ning juhindudes KonkS § 63⁴ lg 1 p-st 1 lõpetan menetluse seoses seaduse rikkumise tunnuste puudumisega AS Tallinna Sadam tegevuses.

Otsuse peale võib esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul arvates käesolevast otsusest teadasaamise päevast.

Peeter Tammistu

Väljavõte on Konkurentsiameti peadirektori haldusmenetluse lõpetamise 24.05.2006 otsuse nr 23-L originaaliga samane. Väljavõttes on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...]

09.06.2006

Raul Nugis
Konkurentsiameti III
JVO nõuniku kt