

Väljavõte  
Ärisaladus on välja jäetud

## PEADIREKTORI ASETÄITJA

### OTSUS

Tallinn

21.11.2006 nr 50-L

### **01.12.2004 AS Estonian Transoil taotluse menetlemise lõpetamine ettekirjutust tegemata**

#### **1. Taotlus**

01.12.2004 laekus Konkurentsiametile AS Estonian Transoil taotlus järelevalve teostamiseks AS Tallinna Sadam tegevuse üle. Taotluse kohaselt on AS Tallinna Sadam (edaspidi TS) kuritarvitanud oma turgu valitsevat seisundit konkurentsiseaduse § 16 mõttes kehtestades AS-ile Estonian Transoil (edaspidi Transoil) kõrgema hoonestusõiguse- ja kaubatasu võrreldes teiste sadamaoperaatoritega ning keeldudes vähendama kinnistu võõrandamisel kaubatasu vastavalt Transoil poolt vähenenud terminalimahule.

#### 1.1. Menetlusosalised

AS Estonian Transoil reg. numbriga 10997750, Lasti tee 18, Muuga küla, Viimsi vald, Harjumaa, 74001 oli äriühing, mis tegutses kuni 1998. aastani, seejärel ajavahemikul 02.01.2004 kuni 01.08.2005, mil ta lõpetas tegevuse koondudes emaettevõtja Neste Eesti AS-ga (reg. number 10167511). Ettevõtja tegevusalad olid kütuse hoiuteenuse osutamine, muude naftakeemia toodete hoiuteenuse osutamine, tollimaakleri tegevus, tollilao pidamine. Nimetatud tegevust jätkab Neste Eesti AS.

2004. aastal oli Transoil Neste Eesti AS 10 töötajaga tütarettevõtja. Vastavalt 2004. majandusaasta aruandele tegeles ettevõtja kütuseterminali haldamisega. Nimetatud tegevuse teostamiseks omas ettevõtja hoonestusõigust tema kütuseterminali alusel krundil TS-le kuulvas Muuga sadamas.

AS Tallinna Sadam reg. numbriga 1032380, Sadama 25, Tallinn, 15051, on äriühing, kelle aktsiad kuuluvad 100%-liselt riigile, kelle tegevusalaks on muu hulgas sadamateenuste osutamine, sealhulgas laevade ja muude transpordivahendite vastuvõtmine, kaupade lossimine-laadimine ja reisijate maaletuleku ning laevamineku võimaldamine.

Vastavalt 2004. majandusaasta aruande punktile 1.2 on tegemist sadamakompleksiga, mille aastane kaubakäive oli 37,4 mln tonni ning ettevõtja on selle näitaja järgi Balti mere idakalda piirkonna kolmas, kaubaveo nimetatud valdkonna turuosa on majandusaasta aruande punkti 2 kohaselt 12,2%.

## 2. Faktilised asjaolud

### 2.1. Transoili selgitused

17.01.2005 Transoil esindajate poolt antud seletuste kohaselt asus Transoil tegutsema Muuga sadamas juba 1992. aastal, mil ta sõlmis TS-ga rendilepingu. Nimetatud rendilepingus lepiti kokku renditasu suurus, mis ettevõtja hinnangul on samas suurusjärgus täna kehtivatega, mistõttu maksab ta võrreldes teiste sadamaoperaatoritega rohkem juba üle 10 aasta. 2000. aastal sõlmis Transoil TS-ga hoonestusõiguse lepingu sama kinnistu kasutamiseks, hoonestusõiguse tasu kehtestas TS taotluse esitaja sõnul sisuliselt ühepoolselt, andmata Transoilile võimalust tasude määramisel kaasa rääkida.

Transoil on TS-ile väljendanud soovi, et tema kaubatasu ja hoonestusõiguse tasu oleksid võrdsed teiste sadamaoperaatorite tasudega. TS on vastuseks teatanud, et peab vajalikuks ühtlustada kaubatasu tasemel [...] ruutmeetri eest, kuid Transoil märgib, et dollarikursi kõikumiste tõttu oli tema poolt aastatel 2000-2004 makstav hoonestusõiguse tasu suurem kui [...] ruutmeetri eest.

Lisaks hoonestusõiguse tasu puudutavale viitab Transoil sellele, et kui temale kehtestatud kaubatasu määr alaneb alates kaubakogusest [...] aastas, siis näiteks AS Pakterminal kaubatasu alaneb juba alates [...] aastas. Transoil ei pea õigeks kaubatasu maksmist kauba mittetöötlemise eest, mida tema väitel teised Muuga sadama operaatorid ei ole kohustatud tegema.

Vastavalt Transoil poolt esitatud andmetele on tema kaubakäive Muuga sadamas, arvestades laeva peale ja maha laaditud koguseid, alates hoonestusõiguse lepingu sõlmimisest jäänud alla [...] tonni, nt 2003. aastal oli see [...] tonni, 2004. aastal aga [...] tonni.

2004. a aprillis võõrandas Transoil AS-le Pakterminal 46% kasutatavast hoonestusõigusest ja 58% terminali moodustavast mahutipargist. Vaatamata osa hoonestusõiguse ja terminali võõrandamisele ei ole TS vähendanud kaubatasu proportsionaalselt müüdud osa võrra. Nimetatud asjade võõrandamiseks sõlmitud kolmepoolsesse hoonestusõiguse mõttelise osa müügilepingusse on Transoili väitel TS dikteerinud punkti 4.5, mille kohaselt kannab TS ees võetud kohustusi jätkuvalt Transoil.

### 2.2. AS Tallinna Sadam selgitused

#### 2.2.1. Hoonestusõiguse tasu

21.12.2004 esitas AS Tallinna Sadam vastuse nr 1-7/3819 Konkurentsiameti teabenõudele, milles andis selgitusi seoses Transoili taotlusega. TS leidis, et hoonestusõiguse tasu ei ole ebaõiglane. Hoonestusõiguse tasu, mis on vastavalt 27.06.2000 hoonestusõiguse seadmise lepingule [...] USD, on USD kursi korral 11,7 [...] krooni ruutmeetri eest, mis TS hinnangul on alla turuhinna. TS teatas, et on pöördunud sadamaoperaatorite poole palvega ühtlustada hoonestusõiguse tasu tasemel [...] ruutmeetri

eest.

TS viitab oma vastuses asjaolule, et rendi- ja hoonestusõigusega seotud tegevuses on TS [..].

TS on 08.11.2005 kirjas nr 1-7/2351 põhjendanud, et Eesti Vabariik andis Muuga sadamas asuvad kinnistud TS-le mitterahalise sissemaksena üle 1999. aastal. Hoonestusõiguse määrasid, mis sellele eelnenud perioodil kehtestati Vabariigi Valitsuse poolt, nimetab TS ebamõistlikult madalateks.

### 2.2.2. Kaubatasu määr

TS on 13.12.2005 vastuses nr 1-7/2351 Konkurentsiameti teabe nõudele viidanud Transoili ja TS vahel 27.06.2000 sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingule nr 2823100, [..]. Samuti viitas TS kolmepoolsele 14.04.2004 hoonestusõiguse mõttelise osa müügilepingule Transoil, AS Pakterminal ja TS vahel, mille eespool tsiteeritud [..]. Seega leidis TS, et tal ei olnud õigust nõuda, et AS-le Pakterminal jäävad koostöölepingust tulenevad kohustused. TS arvates võis AS Pakterminal ja Transoil vaheline kokkulepe, millega jäid kohustused osaliselt Transoili kanda, mõjutada Transoilile makstava müügihinna suurust. TS sõnul ei pidanud ta mõistlikuks vähendada Transoili poolt makstavat kaubatasu seoses sellega, et viimase Muuga sadamas olev mahutipark võimaldab töödelda oluliselt rohkem naftasaaduseid, kui [..] aastas. 22.08.2005 on TS esitanud kalkulatsiooni, mille kohaselt Transoili poolt käideldav kauba maht ei vasta tema poolt opereeritava terminali võimsusele. 2004. aastal käitles Transoil vaid veidi üle [..] tonni kaupa, mis on samaväärse mahutipargi juures mitu korda väiksem, kui teistel Muuga sadama sadamaoperaatoritel. Pöörete arv ehk terminali ühe kuupmeetri aastas läbinud kauba kogus on Transoili puhul vaid [..], samal ajal kui AS-il Oiltanking Tallinn on see näitaja [..]. TS osutab oma kirjas sellele, et kuivõrd enamus TS tuludest on laekumised sadamatasudest, on tema huvides kauba käitlemine võimalikult suures mahus.

Transoilile kehtiv kaubatasumäär kui selline, [..] krooni kuus kuni kogusteni [..], ehk TS arvestusel [..] krooni ühe tonni eest aastas, ei erine TS hinnangul oluliselt teiste Muuga sadamas tegutsevate naftasaaduste töötlemisega tegelevate operaatorite kaubatasudest. TS viitas ka kaubatasude [..].

TS viitas ka asjaolule, et Transoil ei konkureeri sadamaoperaatoritega, kelle tegevus on naftasaaduste transiit, vaid tegeleb Neste kaubamärgi all Eestisse kütuse toomise ja selle hulgimüügiga. Nimetatud tegevusalal pakub Transoilile sadamas osaliselt konkurentsi vaid AS Oiltanking Tallinn, kelle kasuks seati sadamas hoonestusõigus riigi poolt 1996. aastal.

TS on esitatud ära kirjad AS-ga Oiltanking Tallinn 29.08.1996 sõlmitud koostöölepingust nr 3150696 ja 29.08.1996 sõlmitud koostöölepingust nr 3140696, [..].

Vastavalt esitatud ära kirjadele asjakohastest lepingutest on AS Oiltanking Tallinn Muuga sadamas hoonestanud 2 krunti, neist esimene on 15143 ruutmeetri suurune, mille hoonestusõiguse aastatasu on [..], teine on 17611 ruutmeetri suurune, mille hoonestusõiguse aastatasu on [..].

### 2.3. Asjakohased lepingud

27.06.2000 on Neste Eesti AS ja AS Tallinna Sadam sõlminud koostöölepingu nr 27833100, mille esemeks on hoonestusõiguse andmine Neste Eesti AS-le Muuga sadamas. Nimetatud koostöölepingu punkti 6.1 kohaselt kohustus Neste Eesti AS tasuma AS-ile Tallinna Sadam kaubatasu [...] krooni kuus. [...].

27.06.2000 on AS Tallinna Sadam ja Neste Eesti AS sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingu nr 2823100, Neste Eesti AS-le 1992. a rendile antud krundil hoonestusõiguse seadmiseks Neste Eesti AS kasuks, mille punkti 7.1 kohaselt on Neste Eesti AS ja TS kokku leppinud hoonestusõiguse tasu [...] USA dollarit aastas.

2004. aasta aprillis võõrandas Transoil osa hoonestusest ja terminalist AS-le Pakterminal. Vastavalt 14.04.2004 sõlmitud lepingu “Hoonestusõiguse mõttelise osa müügileping, hoonestusõiguse kaasomandi valdamise ja kasutamise korra kokkulepe, võlaõiguslik hoonestusõiguse jagamise ja kaasomandi lõpetamise kokkulepe, võlaõiguslik servituutide seadmise kokkulepe, nõusolekud ja ainuõigusleping ning kinnistamisavaldused hoonestusõiguse kaasomandi valdamise ja kasutamise korra märkuse kinnistamiseks, võlaõigusliku hoonestusõiguse jagamise ja kaasomandi lõpetamise märgete kinnistamiseks” punktile 4.1.1 kohustus ostja (AS Pakterminal) tasuma müüja (AS Estonian Transoil) eest AS-le Tallinna Sadam hoonestusõiguse tasu mõttelist osa. Sama lepingu punkti 4.5 kohaselt jäävad koostöölepingust tulenevad õigused ja kohustused AS Tallinna Sadam ees täielikult AS-le Estonian Transoil vaatamata asjaolule, et AS Estonian Transoil valdusse jääb orienteeruvalt 21542 m<sup>2</sup> suurune osa hoonestusõiguse krundist.

Vastavalt 06.10.2004 lepingule “Hoonestusõiguse avaldus. Hoonestusõiguse kaasomandi lõpetamise täiendavad kokkulepped. Asjaõiguslepingud ning kinnistamisavaldused” jagati Transoil kasuks hoonestusõigusega koormatud Lasti tee 18 asuv kinnistu kaheks, 21542 ruutmeetri suuruseks Lasti 18 ja 18229 ruutmeetri suuruseks Lasti 18a, millest esimese hoonestusõiguse jääb Transoilile, teise aga omandab AS Pakterminal. Vastavalt lepingu punktidele 4.1.1 ja 4.1.2 on esimese kinnistu hoonestusõiguse aastane tasu [...] USD, teise aga [...] USD.

### 3. Õiguslik hinnang

AS Estonian Transoil taotluses Konkurentsiametile on AS Tallinna Sadam turgu valitseva ettevõtja seisundi kuritarvitamise tunnuseid kirjeldatud alljärgnevalt:

- Transoilile hoonestusõiguse tasu kõrgema määra kehtestamine, võrreldes teiste sadamaoperaatoritega;
- Transoili suhtes kaubatasu vähendamata jätmine vastavalt vähenenud terminalimahule;
- Transoilile kaubatasu oluliselt kõrgema määra kehtestamine võrreldes teiste sadamaoperaatoritega.

#### 3.1. Asjakohane õigus

Konkurentsiseaduse § 13 lg 1 kohaselt on turgu valitsevat seisundit omav ettevõtja, kelle positsioon võimaldab tal sellel kaubaturul tegutseda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest. Kui ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40 protsenti käibest, eeldatakse et on tegemist turguvalitseva seisundiga konkurentsiseaduse mõttes. Eelnimetatud paragrahvi lg 2 kohaselt omab turgu valitsevat seisundit ka konkurentsiseaduse §-des 14 ja 15 sätestatud eri- või ainuõigust või olulist vahendit omav ettevõtja.

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.

Vastavalt KonkS § 16 punktile 3 on keelatud turgu valitseva ettevõtja poolt oma seisundi otsene või kaudne kuritarvitamine kaubaturul, sealhulgas võrdväärsete kokkulepete korral erinevate tingimuste pakkumine või rakendamine erinevatele äripartneritele, pannes mõne neist sellega ebasoodsasse konkurentsiolekorda.

Konkurentsiseaduse § 18 lg 1 p 1 kohaselt on 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.

### 3.2. Sadamainfrastruktuur on oluline vahend

Konkurentsiameti peadirektori 07.06.2002 otsuses nr 31-L haldusmenetluses 16/01 on leitud, et TS omab Muuga sadamas infrastruktuuri, mida terminali operaatoril ei ole võimalik ja otstarbekas dubleerida. Muuga sadamas tegutsevate vedellasti operaatorite majandustegevuse analüüsi tulemusena leidis Konkurentsiamet, et sadama infrastruktuuri dubleerimine 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. Tsiteeritud haldusmenetluse raames on vaadeldud viit vedellasti operaatorit, sealhulgas AS-i Termoil ja Neste Eesti AS-i, kes omavad Muuga sadama territooriumil või selle vahetus läheduses naftaterminale. Terminalide opereerimisel kasutavad nad üksnes Muuga sadama infrastruktuuri. Otsuse kohaselt ei ole Muuga sadama territooriumil terminali omavatel operaatoritel võimalik kasutada teiste olemasolevate sadamate infrastruktuuri, so Muuga sadama infrastruktuurile puuduvad neil mistahes asenduskaubad. Terminale ei ole võimalik teisaldada teistesse sadamatesse. Omades terminali Muuga sadamas või selle vahetus läheduses, oleks terminali torujuhtmeid kaudu mõne teise sadama kaidega ühendamine kallid ning majanduslikult põhjendamatu, mistõttu ei kujutaks see endast asenduskaupa.

Otsuses osundatakse, et ainuke teine Tallinnast idas asuv suurem sadam – Miiduranna sadam asub võimaliku ühendava torujuhtme omadusi arvestades liiga kaugel. Otsuse kohaselt nimetatud sadamas ei ole ka piisavalt tehnilisi võimalusi: Miiduranna sadamas ei saa sama suuri laevu vastu võtta kui Muuga sadamas, kogu kompleksi opereerib ainuisikuliselt selle omanik AS Milstrand. Ülejäänud sadamad asuvad Miiduranna sadamast veelgi kaugemal. Otsuses leitakse, et ülejäänud sadamad ei paku asenduskaupu

sadamaoperaatoritele. 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, terminali ühendamine torujuhtmete kaudu eemal asuva sadamaga on märgatavalt kulukam kui terminali läheduses asuvate kaide kasutamine, sest torujuhe on kallis ning selle opereerimine kulukas. Teiseks on sadamatele iseloomulik mastaabisääst – mitut operaatorit ühest sadamast teenindada on odavam kui iga operaatorit eraldi sadamast. Enamlevinud põhjuseks loomulike monopolide tekkele on suhteliselt suur mastaabiefekt, mille korral tootmine muutub suhteliselt suurte püsikulude või investeeringuvajaduse tõttu efektiivseks alles teatud tootmiskahtude juures. Muuga sadamas on täiendava operaatori tulekuks tihti vaja investeerida üksnes täiendavasse kaisse, näiteks AS Termoil 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. Otsuses leitakse, et operaatoril kujuneks dubleeriva infrastruktuuri rajamine, kui see võimalik oleks, ja sellise infrastruktuuri kasutamine märgatavalt kallimaks kui Muuga sadama infrastruktuuri kasutamine, s.o see ei oleks majanduslikult otstarbekas.

Konkurentsiamet on piiritlenud kaubaturuks ligipääsu sadamainfrastruktuurile Muuga sadamas.

Eelnimetatud otsuses toodud põhjendused ja kaalutlused on jätkuvalt asjakohased ja kasutatavad ka käesolevas haldusmenetluses, kus kaubaturuks on ligipääs TS sadamainfrastruktuurile Muuga sadamas.

05.03.2004. a on Tallinna Halduskohus leidnud, et Konkurentsiamet on eespool tsiteeritud haldusaja menetlemisel õigesti tuvastanud TS turgu valitseva seisundi olemasolu sadamateenuste osutamisel Eestiga hõlmatud ning piirneval kaubaturul (sh Muuga sadamas). Kohus leidis, et kuivõrd puuduvad TS omandis oleva Muuga sadamaga infrastruktuuriga võrreldavad asenduskaubad, siis kaubaturg piirdub AS Tallinna Sadam poolt Muuga sadamas pakutava ligipääsuga sadama infrastruktuurile. Kohus leidis, et Konkurentsiamet on õigesti kohaldanud KonkS § 16 (turguvalitseva seisundi kuritarvitamise keelu kohta) ja KonkS § 13 lg 1 (kaubaturgu valitseva ettevõtja definitsioon) ning määratlenud TS loomuliku monopolina ning kaubaturgu valitseva ettevõtjana eeltoodud kaubaturul. 05.04.2004 kohtuotsusega haldusajas nr 2-3/129/2004 on nimetatud otsusega nõustunud Tallinna Ringkonnakohtu halduskolleegium<sup>1</sup>. Riigikohus ei andnud asjakohasele kassatsioonikaebusele menetlusluba.

Käesolevas haldusmenetluses tuvastatud asjaolud tõendavad, et Transoil omab Muuga sadama territooriumil terminali, mis on talle vajalik tema äritegevuse teostamiseks. Transoili majandustegevus on samalaadne AS Termoil majandustegevusega – ta töötleb naftasaaduseid terminalis ning laadib nimetatud kaupa kai ääres. AS Termoil ja Transoili

<sup>1</sup> Kohtuotsuste ära kirjad Kohtulahendite registris aadressil 2005. a septembrikuu seisuga:  
<http://kola.just.ee/public/asi.htm?asjakood=21420&asjatyypp=HA&asjanr=2-3/129/04>

tegevuse põhimõtteline vahe seisneb selles, et viimase poolt käideldav kaup liigub vastupidises suunas, st laevalt terminali, kuid nimetatud asjaolu ei muuda vähimalgi määral seda, et terminalioperaatorina vajab Transoil juurdepääsu sadamainfrastruktuurile. Kui Transoil sooviks sadamainfrastruktuuri dubleerida, peaks ta ehitama enda tarbeks Muuga sadamat osaliselt dubleeriva sadama, mis oleks majanduslikult ebaotstarbekas. Kuivõrd Transoil omab terminali Muuga sadamas ei saa ta alternatiivseid sadamaid kasutada, sest teisi talle sobivaid sadamaid tema terminali läheduses ei eksisteeri. Eespool toodu alusel on Konkurentsiamet seisukohal, et TS omab sadamainfrastruktuuri, mida Transoilil ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda, ehk TS omab olulist vahendit KonkS § 15 mõttes ja on turgu valitsev ettevõtja KonkS § 13 lg 2 tähenduses.

### 3.3. Konkurentsi kahjustamine turgu valitseva ettevõtja poolt

Vastavalt Konkurentsiseaduse § 16 punktile 3 on keelatud turgu valitseva ettevõtja poolt oma seisundi otsene või kaudne kuritarvitamine kaubaturul, sealhulgas võrdväärsete kokkulepete korral erinevate tingimuste pakkumine või rakendamine erinevatele äripartneritele, pannes mõne neist sellega ebasoodsasse konkurentsiolukorda.

Seega peetakse ebavõrdset kohtlemist võrdväärsete kokkulepete korral õigusvastasteks tingimusel, kui see paneb mõne äripartneri ebasoodsasse konkurentsiolukorda. Ka Euroopa Komisjon on sarnases olukorras rõhutanud monopoolse ettevõtja diskrimineeriva tegevuse elemendina konkurentsi vähenemist. Helsingborgi sadamat käsitlevas otsuse (Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg, COMP/A.36.568/D3) punktis 271 on Euroopa Komisjon selgitanud erinevate klientide diskrimineerimisega seonduvat. Vastavalt nimetatud otsusele tuleb ristsubsideerimist pidada õiguserikkumiseks tavaliselt vaid siis, kui see vähendab konkurentsi subsideeritaval turul<sup>2</sup>.

Konkurentsiamet toonitab, et käsitledes erinevusi tariifides tuleb lähtuda vajadusest kaitsta konkurentsi võimalike kahjustamiste eest. Konkurentsi kahjustatakse vältimatult, kui turgu valitsevas seisundis olev ettevõtja rakendab erinevaid tingimusi omavahel konkureerivatele äripartneritele. Erinevuse tõttu tootmisesisendi hinnas, mis on käesoleval juhul tasu juurdepääsu eest majandustegevuse seisukohalt olulisele vahendile, tekib ebavõrdsus kahe ettevõtja konkurentsitingimustes.

Samal seisukohal on Konkurentsiamet olnud ka eespool tsiteeritud AS Termoil puudutavas otsuses 26.01.2005, kus Konkurentsiamet on Tallinna Halduskohtule põhjendanud, et diskrimineerimisega konkurentsioiguslikus tähenduses on tegemist eelkõige siis, kui turgu valitseva ettevõtja käitumise tõttu saab ettevõtjate vaheline konkurents oluliselt takistatud.

Samas peavad turgu valitseva ettevõtja poolt kehtestatavad tariifid ja muud tingimused olema õiglased vaatamata sellele, kas nad on erinevate äripartnerite lõikes samasugused, mis laiemalt tähendab seda, et turgu valitseva ettevõtja käitumine peab vastama vaba konkurentsi tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisele.

AS Tallinna Sadam on võimaldanud sadamaoperaatoritel tegutseda talle kuuluvas Muuga

<sup>2</sup> Otsuse ärakiri on internetis saadaval aadressil:

[http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/cases/decisions/36568/reject\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/cases/decisions/36568/reject_en.pdf) 2004. a oktoobrikuu seisuga.

sadamas. Nimetatud sadamaoperaatorite tegevus hõlmab nii erinevaid teenuseid laevadele, kaupade käitlemist nende laadimisel laevadele ja laevadelt, kui ka kaupade osalist töötlemist. Mahult on kõige suuremaks Muuga sadamas käideldavaks kaubagrupiks niinimetatud transiitkaubad Vene Föderatsioonist erinevatesse välisriikidesse, eelkõige nafta- ja naftasaadused. TS kodulehekülje andmeil 2005. a 11 kuu põhjal moodustab (TS kui äriühing tervikuna) kaupade transiit 82,7% kogu kaubavoost tonnides, kaupade import aga vaid 7,2%.

Taotluse esitaja, Transoili tegevus sadamaoperaatorina erineb eespool kirjeldatud transiidile keskendunud toornafta- ja naftasaaduste operaatorite tegevusest. Transoil tegeleb kütuse impordiga laevadega selle realiseerimiseks Eestis. Seega ei konkureeri Transoil samal kaubaturul nafta- ja naftasaaduste transiiti teostavate Muuga sadama operaatoritega. Küll konkureerib Transoil teatud ulatuses AS-ga Oiltanking Tallinn, kelle käibest moodustab TS andmeil [...] kütuse toomine Eesti turule. Antud järeldust ei muuda asjaolu, et Transoilil ei ole võimalik ja ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida Muuga sadama infrastruktuuri. Seega, analüüsides turgu valitseva seisundi võimalikku kuritarvitamist TS poolt tuleb eelkõige võrrelda Transoilile ja AS-ile Oiltanking Tallinn kehtivaid äritingimusi.

### 3.4. Hoonestusõiguse tasu määr

Vastavalt Konkurentsiameti valduses olevatele 2001. a andmetele oli naftasaaduseid käitlevate Muuga sadama operaatorite seas kõrgeim Transoil poolt makstav hoonestusõiguse tasu määr. TS poolt esitatud samasisulise 2005. a ülevaate kohaselt on Transoili hoonestusõiguse tasu jätkuvalt üks kõrgemaid, [...]. Ülejäänud operaatoritel on hoonestusõiguse tasu määrad Transoiliga võrreldes jätkuvalt madalamad. [...]. TS on Konkurentsiametit teavitanud tema otsusest ühtlustada hoonestusõiguse tasu määrasid tasemel [...] ruutmeetri eest. Konkurentsiametile esitanud kirjade kohaselt on TS pöördunud [...] vastavalt ettevõtjate vahelise lepingu tingimustele.

#### 3.4.1. AS Oiltanking Tallinn ja Transoili hoonestusõiguse omandamised

Transoil eelkäija Neste Eesti AS sõlmis 03.08.1992 rendilepingu selleks Vabariigi Valitsuse poolt volitatud riigiettevõttega Tallinna Sadam, mille punktide 1 ja 2 kohaselt anti talle rendile maa-ala suurusega 40 789 ruutmeetrit 25 aastaks. Lepingu punkti 3 kohaselt lepiti kokku renditasu [...] USA dollarit ruutmeetri eest esimesel ning [...] USA dollarit ruutmeetri eest järgneval neljal aastal, järgnevatel aastatel pidi rendihind vastavalt lepingule veelgi tõusma.

18.04.1997 on teede- ja sideminister käskkirjaga nr 53 kinnitanud Transoilile Muuga sadama territooriumil asuvale maale ehitise omaniku kasuks hoonestusõiguse seadmise tingimused, mille p-s 4 oli hoonestusõiguse tasu vaid [...] krooni, mis oleks oluliselt madalam renditasu määrast [...]. Siiski ei sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingut Transoiliga kirjeldatud tingimustel. 17.03.1999 anti maa riigilt üle TS-le, kes sõlmis 2000. aastal Transoiliga hoonestusõiguse seadmise lepingu, milles lepiti kokku kehtiva rendilepinguga sarnane hoonestusõigusetasu määr. Vastavalt 08.11.2005 vastusele nr 1-7/2351 ei ole TS käsutuses dokumente, mis selgitaksid, millistel põhjustel loobus Eesti



Vabariik sõlmimast Transoiliga lepingut vastavalt 1997. a kinnitatud tingimustele.

Erinevalt Transoilist on paljud Muuga sadamas 90-ndate aastate jooksul tegevust alustanud samalaadsed ettevõtjad, sealhulgas AS Oiltanking Tallinn, sõlminud hoonestusõiguse seadmise lepinguid riigiga. Vastavalt TS poolt 22.08.2005 esitatud materjalidele on AS Oiltanking Tallinn õigusliku eelkäija AS-ga Sonmarin riigimaale 06.09.1996 hoonestusõiguse seadmise lepingu sõlminud teede- ja sideminister Kalev Kukk. [...] Analoogne on 10.10.1996 sõlmitud riigimaale hoonestusõiguse seadmise leping, mille AS-ga Sonmarin sõlmis teede- ja sideminister Õli tn 7 asuva krundi suhtes.

Lähtuvalt eeltoodust olid erinevused hoonestusõiguse tasu määraades tingitud TS-st sõltumatutest asjaoludest, st Eesti riigi otsustest, TS on riigilt saanud juba hoonestusõigusega koormatud maa. Seega, isegi kui asuda seisukohale, et hoonestusõiguse erinevate tasumäärade näol on tegemist erinevate juurdepääsu tingimustega, ei ole erinevad tasumäärad kehtestatud TS poolt ning erinevust hoonestusõiguse tasude määraades ei saa pidada TS-i poolseks seaduserikkumiseks.

TS-l on riigi õigusjärglasena ühepoolselt võimalik hoonestusõiguse tasu määra vähendada kõigile sadamaoperaatoritele, kuid selline lähenemine oleks ebaproportsionaalne ning kahjustaks TS kui äriühingu huve. TS rendi- ja hoonestusõigusega seotud tegevuse põhivara tootlus on TS andmeil [...], seega võib hoonestusõiguse eest võetavate tasude alandamine muuta TS vastava tegevuse kahjumlikuks.

TS andmeil on Viimsi maakonna maa maksustamishind alates 1998. aastast kasvanud 24 kroonilt 350 kroonile. Seega on alust kahelda, et Vabariigi Valitsusega hoonestusõiguste lepingutes kokkulepitud hoonestusõiguse määrad vastavad tsiviilõiguslikus mõttes eseme, st sadamas hoonestusõiguse harilikule väärtusele. TS hinnangul hoonestusõiguse pakkumisel konkursi korras Muuga sadamas ületaks pakutav hoonestusõiguse tasu Transoilile kehtiva hinnataseme. TS on rakendamas meetmeid ja üksikjuhtudel saavutanud nimetatud tasu määra ühtlustamist tasemel [...] ruutmeetri eest kõigi sadamaoperaatorite suhtes, mis vastab paremini käesoleva aja turutingimustele kui Vabariigi Valitsuse poolt sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingutes kokkulepitud hoonestusõiguse tasu määrad. Konkurentsiamet leiab, et kuivõrd TS tegeleb käesoleval ajal hoonestusõiguse tasude ülevaatamise ja võimalusel muutmise nendega ühtlustamise eemärgil ei ole Konkurentsiameti ettekirjutuse tegemine selles osas käesoleval ajal vajalik, arvestades ka seda, et vastavad tasud ei ole kõik TS-ga kokku lepitud tasud.

### 3.5. Kaubatasu vähendamata jätmine

17.01.2005 Konkurentsiametile antud seletustes väitis Transoil, et hoonestusõiguse osalise võõrandamise tingimused, s.h vastavasisulise müügilepingu punkti 4.5 dikteeris TS ning andis mõista, et nende tingimuste üle täiendavaid läbirääkimisi ei toimu.

TS 22.08.2005 kirja nr 1-7/2351 punkti 7 kohaselt Transoili ja TS vahel 27.06.2000 sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingu [...]. TS väidab oma 13.12.2005 kirjas, et ta oli hoonestusõiguse osalise võõrandamise lepingu osapooleks vaid seetõttu, et hoonestusõiguse võõrandamiseks oli vajalik TS notariaalselt vormistatud nõusolek. TS

väidab, et hoonestusõiguse osalisel võõrandamisel ta tegi ettepaneku ja eeldas kohustuste ülevõtmist AS Pakterminal poolt proportsionaalselt omandatud hoonestusõiguse osale. TS hinnangul oli asjaolu, et kaubatasu maksmise kohustus jääb Transoilile, poolte, s.t AS Pakterminal ja Transoil, teadlik tahe lepingu sõlmimise ajal, kuid mitte mingil juhul TS nõue. TS kinnitusel ei ole tal kirjavahetust ega protokolle eespool kirjeldatud hoonestusõiguse müügi korraldamise kohta.

AS Pakterminal juhatuse esimehe poolt 27.04.2005 antud selgituste kohaselt ei olnud kaubatasuga seonduv kolmepoolsetel läbirääkimistel kuigi oluliseks küsimuseks. Juhatuse esimees mäletab, et kaubatasu küsimus mingil hetkel kerkis läbirääkimiste käigus. Kõigile läbirääkimisest osa võtnud isikutele oli tema sõnul arusaadav, et kaubatasu, mida makstakse koguste pealt, tuleb maksta n.ö üks kord, seega AS Pakterminal ei saanud põhimõtteliselt kaubatasu Transoililt "üle võtta", kuna maksab kaubatasu niigi AS-ile Tallinna Sadam vastava lepingu alusel sõltuvalt tema poolt töödeldavatest kogustest.

14.10.2004 on Transoil tõstatanud kaubatasu üldise küsimuse vastavasisulise kirjaga TS-le, kuid TS ei näinud võimalust vähendada kaubatasu põhjendades seda sellega, et kohustuslik kaubatasu määr kaubaveol [...] ei ole kõrgem, kui teistel sadamaoperaatoritel ja Transoili mahutipark on võimeline kordades rohkem töötleva. Nimetatud kirjas kaubatasu miinimummäära vähendamist vastavalt vähenenud hoonestusõiguse osale käsitletud ei ole.

Menetluse käigus ei leidnud kinnitust, et hoonestusõiguse mõttelise osa müügi lepingus (eespool nimetatud 14.04.2004 notariaalakt nr 1513104) kokkulepitud tingimused, iseäranis p-is 4.5 kokkulepitud õiguste ja kohustuste mitteülekandumine uuele omanikule, ei väljendaks poolte vaba tahtet. Vastavalt 27.06.2000 sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingu [...]. Hoonestusõiguse mõttelise osa müügi protseduurist osa võtnud TS ja AS Pakterminal ei ole kinnitanud Transoili väidet müügitingimuste dikteerimise kohta TS poolt. Hoonestusõiguse mõttelise osa võõrandamist käsitlevat kirjavahetust, protokolle või muid tõendamisväärtust omavaid materjale menetluse käigus ilmnenu ei ole.

Ka hiljem ei ole Transoil taotlenud TS-lt kaubatasu vähendamist vastavalt hoonestatava ala vähenemisele. Transoili 14.10.2004 kirjas TS-le väljendas äriühing seisukohta, et tema poolt makstavad hoonestusõiguse tasu ja kaubatasu on teiste samalaadsete sadamaoperaatoritega võrreldes oluliselt kõrgemad. Kaubatasu vähendamata jätmise küsimust proportsionaalselt vähenenud terminali mahule nimetatud kiri ei käsitle. Käesoleva asja materjalidest ei nähtu, et Konkurentsiametile taotluse esitaja, Transoil, oleks TS-lt taotlenud vastava küsimuse lahendamist. Transoil on pöördunud Konkurentsiameti poole vastava küsimuse lahendamiseks, kusjuures Transoil on olnud teadlik temaga sõlmitud lepingute sisust, mistõttu tal on olnud võimalus lepingutingimuste muutmiseks ettepanekuid teha. Vastavate ettepanekute mittetegemine Transoili poolt ei saa olla teise ettevõtja, s.o TS poolne seaduserikkumine.

Konkurentsiamet leiab seega, et TS poolne konkurentsiseaduse rikkumine kaubatasu vähendamata jätmisel puudub.

### 3.6. Kõrgema kaubatasumäära kehtestamine

Transoil hinnangul on temale kehtestatud kaubatasu kõrgem, kui teistel sadamaoperaatoritel. Vastavalt eespool tsiteeritud 27.06.2000 koostöölepingu punktile 6.1 kohustus Neste Eesti AS tasuma AS-ile Tallinna Sadam kaubatasu [...] krooni kuus kuni koguseni [...] aastas. Alates kogusest [...] aastas on kokku lepitud proportsionaalne kaubatasumäär [...] krooni tonni kohta. [...] ületava koguse kohta on aga kaubatasu määr [...] krooni tonnilt.

TS poolt 22.08.2005 esitatud koostöölepingute ära kirjade kohaselt on [...].

TS andmeil seisuga 01.04.2005 koguste puhul kuni [...] naftasaaduseid aastas on sadamaoperaatoritega kokku lepitud alljärgnevad sadamatasud.

Tabel 1. Kaubatasumäärad kuni 120 000 tonni kauba puhul aastas, seisuga 22.08.2005. a

		Kaubatasu määr ühe tonni kohta, koguste puhul kuni [...] aastas, kroonides
Transoil		[..]
Eurodek		[..]
Nybit		[..]
Oiltanking		[..]
Pakterminal		[..]
Termoil		[..]
Trendgate		[..]
Stivterminal	[..]	[..]
	[..]	[..]
	[..]	[..]
Transcontinental	[..]	[..]
keemia	[..]	[..]

TS on 22.08.2005 esitanud alljärgnevad andmed garanteeritud (või “minimaalsete kohustuslike”) kaubakoguste kohta vedellasti käitlevate sadamaoperaatorite lõikes.

Tabel 2. Sadamaoperaatori poolt n.n garanteeritud aastakogus seisuga 22.08.2005. a.

	Sadamaoperaatori poolt n.n garanteeritud aastakogus, 100 tuh. t
Transoil	[..]
Eurodek	[..]
Nybit	[..]
Oiltanking	[..]
Pakterminal	[..]
Termoil	[..]
Trendgate	[..]
Stivterminal	[..]
Transcontinental keemia	[..]

Eespool toodud andmete (tabel 1) kohaselt ei ole Transoil poolt makstava kaubatasu määr [...] krooni tonni kohta oluliselt erinev ega kõrgem teiste TS Muuga sadama territooriumil tegutsevate vedellasti sadamaoperaatorite kaubatasumääradest. Ainsa Transoiliga konkureeriva sadamaoperaatori [...].

Transoil poolt käideldav aastane kaubakogus jääb esitatud andmete põhjal oluliselt alla [...] aastas, mistõttu kujuneb tema tegelik kaubatasumäär kõrgemaks kui [...] krooni tonni kohta. Väär on aga taotluses sisalduv Transoili järeldus, et teised sadamaoperaatorid ei ole kohustatud maksma kaubatasu kauba mittetöötlemise eest. Konkurentsiameti poolt mitme haldusmenetluse raames kogutud teabe põhjal on ilmne, et tüüpiliselt peab terminali omav sadamaoperaator garanteerima TS-le nn minimaalse töödeldava kaubakoguse. Sisuliselt on see minimaalne kaubatasu, mida tuleb maksta ka kauba täieliku puudumise korral. Tegemist on TS praktikas üldlevinud tingimusega, mis peaks tagama TS-le tema infrastruktuuri vähemalt minimaalse koormamise. Vastavalt tabelis 2 toodud andmetele on sarnane tingimus kahe erandiga kehtestatud kõigile vedellastioperaatoritele. Erandite puhul võib kehtiva minimaalse kohustusliku koguse puudumine olla õigustatud operaatori tegevust iseloomustavate muude asjaolude tõttu nagu näiteks operaatori osalemine sadamainfrastruktuuri arendamises.

Sadamaoperaatoritega kokkulepitud kaubatasumäärad on sõltuvuses käideldavatest kogustest. Transoili ja AS Oiltanking Tallinn vaheline võrdlus näitab, et viimasele kehtiv kaubatasumäär on [...]. Üksnes selle põhjal ei saa aga veel järeldada, et tingimused ei ole võrdväärised. Tuleb arvesse võtta koguseid, mida konkreetne sadamaoperaator realselt käitleb.

Tallinna Halduskohus 04.03.2005 otsuses nr 3-2711/2004 Eurodek Muuga Services OÜ kaebuses Konkurentsiameti peadirektori 29.11.2004 otsusele nr 39-L, p-s 3.1 leidnud, et erinevusi sadamaoperaatorite vahel kaubatasudes ei saa pidada märkimisväärseteks. Kohus ei pidanud aktsepteeritavaks seisukohta, kus kaubatasu määra tuleb tõsta nende kaubakäivate juures, kus kaubatasud jäävad teiste operaatorite kaubatasudest madalamateks, leides samas, et kaubatasusid tuleks alandada nende kaubakäivate osas, kus kaubatasud teiste operaatorite kaubatasusid ületavad. Kohus ei asunud seisukohale, et turguvalitsev ettevõtja oleks kehtestanud ühele operaatorile selgelt paremad tingimused kui teisele. Samas otsuses leidis kohus, et põhjendamatu ei ole soodsama kaubatasu kehtimine operaatorile, kui sellisel operaatoril on suurem kaubakäive, sest kaubakäive on iga operaatori enda risk ehk enda vastutus. Kohus leidis, et kaebuse esitaja väiksem kaubakäive on asjaolu, mille eest ei saa pidada vastutavaks kolmandat isikut. Seega Konkurentsiamet leiab, et põhjendamatu on taotluse esitaja hinnang, et tema kaubatasumäär on võrreldes teiste sadamaoperaatoritega kõrgem.

### 3.7. Neste Eesti AS vastuväited käesolevale otsusele

20.02.2006 esitas Neste Eesti AS arvamuse ja vastuväited käesoleva otsuse eelnõule. Neste Eesti AS leidis, et AS Tallinna Sadam on tunnistanud Neste Eesti AS õigust sellega, et on asunud ümber vaatama sadamaoperaatorite poolt TS-le makstavaid tasusid.

Neste Eesti AS leidis, et lisaks AS-le Oiltanking Tallinn konkureerib Neste Eesti AS-iga ka AS Nybit ja AS Pakterminal, mis käitlevad Neste Eesti AS poolt käideldavate toodetega sarnaseid tooteid (AS Nybit bituumeni osas ning AS Pakterminal lennukikütuse osas).

Taotluse esitaja rõhutas asjaolu, et enne 2004. a toimunud mahutite osalist müüki AS-le Pakterminal oli üle poole Neste Eesti AS mahutitest hõivatud transiitkauba hoiustamisega. Nimetatu viitab Neste Eesti AS arvates sellele, et 2004. a seisuga konkureerisid temaga kõik teised naftatooted käitlevad sadamaoperaatorid naftatoodete hoiustamise kaubaturul. Hiljem andis Neste Eesti AS täiendava selgituse, mille kohaselt Muuga sadama naftatooted käitlevad sadamaoperaatorid osalevad samal kaubaturul ka ostjatena, Neste Eesti AS-lt on naftatoodete hoiustamise teenuseid ostnud AS Pakterminal ja AS Oiltanking Tallinn.

Neste Eesti AS viitas ka sellele, et TS sundis äriühingut 2000. aastal sõlmima hoonestusõiguse seadmise lepingut oluliselt halvematel tingimustel võrreldes teiste operaatoritega. Sellega ignoreeris TS Neste Eesti AS õigust hoonestusõiguse tasule vastavalt teede- ja sideministri 18.04.97. a käskkirjale nr 53. Neste Eesti AS juhtis tähelepanu sellele, et privaatautonomia puudumist suhetes TS-ga on täheldanud Tallinna Halduskohus 27. märtsil 2003. a otsuses nr 3-156/2003.

Neste Eesti AS leidis, et hoonestusõiguse seadmist puudutav eespool viidatud käskkiri nr 53 kohustas TS koostama hoonestusõiguse seadmise lepingu projekti ja esitama selle allkirjastamiseks teede- ja sideministrile, mida TS ei teinud. Käskkirja andmise ajal kehtinud asjaõigusseaduse rakendamise seaduse (AÕRS) § 15 lg 3 nägi ette, et kui ehitise omanik ei nõua hoonestusõiguse seadmist ühe aasta jooksul, arvates maa kinnistusraamatusse kandmisest, seatakse hoonestusõigus riigimaale Vabariigi Valitsuse poolt määratud riigiasutuse eelnõu alusel. Kuivõrd 19.06.97 maa kinnistati Neste Eesti AS-le, oli TS riigi vara valdajana kohustatud hoonestusõiguse seadma hiljemalt aasta jooksul. Kui 22.03.99 andis Eesti Vabariik TS-le mitterahalise sissemaksena üle muuhulgas ka Neste Eesti AS ehitiste aluse kinnistu, kinnitas TS vastavasisulisel lepingu punktis 2.3, et on teadlik ehitiste omanike, sh Neste Eesti AS kasuks hoonestusõiguse seadmise nõudest kooskõlas AÕRS §-ga 15.

### 3.8. Konkurentsiameti vastus Neste Eesti AS vastuväidetele

Konkurentsiamet leiab, et käesolev otsus on põhjendatud. Alljärgnevalt käsitletakse Neste Eesti AS vastuväiteid otsuse eelnõule.

Vastavalt ettevõtjate poolt esitatud teabele on AS Nybit ja AS Pakterminal poolt TS-le makstav kaubatasu määr koguste puhul kuni [...] tonni [...] (vrd tabel 1). Seega ei ole TS ja AS Nybit ning TS ja AS Pakterminal vahel kokku lepitud kaubatasu määr nimetatud koguste juures madalam Neste Eesti AS-ga kokkulepitud määrast. Hoonestusõiguse tasu määr on AS-l Nybit [...] ja AS-l Pakterminal [...]. Analoogselt punktis 3.4.1 kirjeldatule leppisid ettevõtjad nende kasutuses olevate kruntide hoonestusõiguse tasu määraades [...] kokku riigi, mitte AS-iga Tallinna Sadam.

Konkurentsiamet on selgitanud käesoleva otsuse punktides 3.3 ja 3.4.1, miks ei ole põhjendatud ettekirjutuse tegemine TS-le Neste Eesti AS poolt makstava hoonestusõiguse

tasu ühtlustamiseks samal tasemel AS-le Oiltanking Tallinn kehtivaga. Samad põhjendused on asjakohased ka teiste sadamaoperaatorite võrdluse korral, kelle kasuks on hoonestusõiguse seadnud riik ja kellele kehtiv hoonestusõiguse tasu on oluliselt madalam turutingimustele vastavast.

Samas on kaheldav, kas Neste Eesti AS tegelikult konkureerib eespool nimetatud sadamaoperaatoritega bituumeni ja lennukikütuse osas. 2006. augusti seisuga pakkus Neste Eesti AS oma kodulehel <http://www.neste.ee/> alljärgnevat tooteid: Futura bensiinid, Futura diislikütus, erimärgistatud diislikütus, määrdeained (määrdeid, mootoriõlid, transmissiooniõlid, hüdraulikaõlid, autokemikaalid), kerge kütteõli, eritooted (lahustibensiinid, väikemootorite bensiin). Seega on alust eeldada, et Neste Eesti AS, AS Nybit ja AS Pakterminal käitlevad käesoleval ajal erinevat tooteid, mille asendatavus ostja seisukohalt on Konkurentsiameti hinnangul vaevalt mõistlikult võimalik. Samas ei pea Konkurentsiamet käesoleval juhul vajalikuks täpselt määratleda, kas eelnimetatud ettevõtjad on käsitletavad konkurentidena, kuivõrd Konkurentsiamet on seisukohal, et ka AS-i Nybit ja AS-i Pakterminal võrdluseks võttes ei ole TS tegevuses kaubatasu ja hoonestusõiguse tasu määra kokkuleppimisel Neste Eesti AS-ga tuvastatav konkurentsiseaduse rikkumine.

Taotluse esitaja osundas sellele, et 2000. a sõlmitud hoonestusõiguse seadmise leping oli Neste Eesti AS suhtes sunduslik, viidates sellele, et suhetes TS-ga puudub ettevõtjal privaatautonoomia. Taotluse esitaja osundatud väitest jääb mulje justkui oleks turgu valitseva seisundi olemasolu samaväärne selle kuritarvitamisega. Konkurentsiamet peab vajalikuks märkida, et turgu valitseva seisundi omamine iseenesest ei ole konkurentsiseadusega keelatud – keelatud on turgu valitseva seisundi kuritarvitamine. Ka turgu valitsevat seisundit omava ettevõtja puhul eeldatakse, et ta käitub õiguspäraselt ja ei kuritarvita oma seisundit. Turgu valitseva seisundi kuritarvitamine, kui see aset leiab, ei ole ebaratsionaalne, vaid eeldab majanduslikku ajendit ja on suunatud ebatavaliselt kõrge kaubandusliku tulu saamisele<sup>3</sup>. Ebatavaliselt kõrge tulu on tulu, mis ületab vaba turu tingimustes saadavat tulu. Hoonestusõiguse tasu, mida Neste Eesti AS oli 2000. a sõlmitud hoonestusõiguse seadmise lepingu kohaselt kohustatud maksma, ei ületanud vabal turul väljakujunenud sarnaste teenuste eest saadava tasu määra ja ei võimaldanud seetõttu TS-l saada ebatavaliselt kõrget tulu<sup>4</sup>. Ebatavaliselt kõrge tulu puudumist TS-l tõendab samuti [...]. Eeltoodud põhjustel leiab Konkurentsiamet, et TS tegevuses Neste Eesti AS-ga 2000.a hoonestusõiguse seadmise lepingu sõlmimisel ei ole turgu valitsevat seisundit kuritarvitatud.

Alternatiivina võib asuda seisukohale, et käesoleva haldusasja kontekstis ei ole TS-l turgu valitsevat seisundit hoonestusõiguse ja seda asendavate teenuste pakkumise turul. Selline seisukoht ei muudaks käesolevas ja varasemates haldusmenetlustes tehtud järeldust, mille kohaselt TS omab Muuga sadama infrastruktuuri näol olulist vahendit. Juhtumi 16/01 menetlemisel on Konkurentsiamet olulisele vahendile juurdepääsu tingimuseks lugenud just kaubatasu. Ka Transoil viitab oma 01.12.2004 taotluses viimasele kui tasule infrastruktuuri kasutamise eest. Vastupidiselt kaubatasule ei ole hoonestusõigus ja sellest

<sup>3</sup> Juhan Põldroos jt. Konkurentsiseadus kommentaarid, TTÜ Kirjastus 2003, lk 64.

<sup>4</sup> Vaata „Viimsi valla maa väärtuste loetelu sihtostarve liikide ja kõlvikute kaupa”, Maa-amet, <http://www.maaamet.ee/docs/pdf/hind2001/890.pdf>, 2001 a. maahindamistulemused, H089008, tootmismaa 350 kr/m<sup>2</sup>

tulenevalt hoonestusõiguse eest makstav tasu infrastruktuuri juurdepääsu seisukohalt hädavajalik. Nimelt osa Muuga sadama infrastruktuuri kasutavatest sadamaoperaatoritest (AS Termoil, AS Trendgate) ei maksa märkimisväärses koguses hoonestusõiguse tasu, mis on tingitud asjaolust, et nimetatud sadamaoperaatorite naftasaaduste käitlemise terminalid asuvad väljaspool sadamaala. Kui asuda seisukohale, et hoonestusõiguse ja seda asendatavate kaupade geograafiline turg ei piirne sadamaalaga tuleks järeldada, et asjakohasel kaubaturul TS-I turgu valitsev seisund puudub. TS poolt hoonestusõiguse eest võetavat tasu ei saaks seetõttu lugeda olulisele vahendile juurdepääsu tingimusena.

Samas näitab käesoleva haldusmenetluse tulemus, et TS tegevuses puuduksid olulist vahendit omava ettevõtja kohustuste rikkumise tunnused ebamõistliku või diskrimineeriva hoonestusõiguse tasu võtmise näol sõltumata sellest, kas hoonestusõiguse tasu on või ei ole loetav olulisele vahendile juurdepääsu tingimuseks. Seetõttu puudub Konkurentsiametil vajadus võtta eespool püstitatud küsimuses lõplik seisukoht.

Taotluse esitaja poolne järeldus diskrimineerimise kohta põhineb asjaolul, et TS poolt nõutav hoonestusõiguse tasu määr on erinevate ettevõtjate lõikes erinev. Võimaliku diskrimineerimise küsimuse osas põhjendab Konkurentsiamet täiendavalt eespool toodule, et ebaõige oleks käsitleda diskrimineerimisena kokkuleppimist tasumääras, mis ei võimalda saada ebatavaliselt kõrget tulu, üksnes selle põhjendusega, et kolmas isik (Eesti Vabariik) on minevikus võimaldanud sama teenuse ostmise madalama hinnaga.

Neste Eesti AS viitab asjaolule, et kuni 2004. aastani on äriühing tegelenud transiidiga tegelevate sadamaoperaatorite poolt käideldavate naftatoodete hoiustamisega oma mahutites. Kuivõrd ka teised sadamaoperaatorid hoiustavad oma mahutites naftat ja naftasaaduseid, tuleb Neste Eesti AS hinnangul ka kõik teised naftatooteid käitlevad sadamaoperaatorid lugeda Neste Eesti AS-ga konkureerivateks.

Konkurentsiamet pöördus vastavasisulise küsimusega suuremate Muuga sadamas tegutsevate sadamaoperaatorite, lisaks ka AS Nybit ja AS Oiltanking Tallinn poole, kes on ettevõtjad, kes Neste Eesti AS 15.06.2006. a kirja kohaselt osalevad asjakohasel kaubaturul samaaegselt nii naftatoodete hoiustamise teenuste pakkujate kui ka ostjatena. Konkurentsiamet küsis ettevõtjatelt teavet selle kohta, kas sadamaoperaator osutab või on minevikus (alates 2003. a) osutanud naftatoodete hoiustamise teenuseid ja kas sellise teenuse osutamine vajab sadamaoperaatori hinnangul juurdepääsu Muuga sadama infrastruktuurile. Samuti küsis Konkurentsiamet kes olid ostjad, kellele ettevõtja nimetatud teenuseid osutas või osutab. Kokkuvõtte sadamaoperaatoritelt saadud vastustest on toodud allpool olevas tabelis.

Tabel 3. Muuga sadama operaatorite vastused, 2006. a juuli.

Sadamaoperaator	Naftatoodete hoiustamise teenuse osutamine või mitte osutamine Muuga sadamas	Juurdepääsu vajadus Muuga sadama infrastruktuurile hoiustamisteenuse osutamisel
AS Nybit	Ei osuta	Vastus puudub
AS E.O.S.	Ei osuta	Ei ole vajalik
Eurodek Tallinn OÜ	Osutab naftat ja -tooteid eksportivatele Venemaa	Ei ole vajalik

	ettevõtjatele	
AS Trendgate	Ei osuta	Vastus puudub
AS Pakterminal	Osutab ainult koos transiidiga naftat ja -tooteid Venemaa jt riikide eksportivatele ettevõtjatele	Vastus puudub
AS Oiltanking Tallinn	Osutab	On vajalik AS-le Oiltanking Tallinn

Sadamaoperaatoritelt saadud vastuse põhjal selgub, et nafta ja naftatoodete transiidiga tegelevad sadamaoperaatorid naftatoodete hoiustamisteenuseid kolmandatele isikutele üldjuhul ei osuta. Ainsaks erandiks küsitatud sadamaoperaatorite hulgas osutus AS Oiltanking Tallinn, kes oma vastuses teatas, et pakub nii nafta ja naftakemikaalide käitlemise, kui ka ladustamise teenuseid. AS Oiltanking Tallinn esitas loetelu ettevõtjatest, kes tema pakutavaid teenuseid ostavad, kellest vaid üks osutus Eestis tegutsevaks äriühinguks. Samas ei tegutse nimetatud äriühing Muuga sadamas. Ükski küsimustele vastanuist ei nimetanud teenuse ostjana ühtegi Neste Eesti AS poolt nimetatud ettevõtjatest.

AS Pakterminal ja Eurodek Tallinn OÜ andsid täiendavaid selgitusi, mille kohaselt on naftatoodete hoiustamine osa nende poolt pakutavast transiidi kompleksteenusest. Sellega on ettevõtjad sisuliselt välistanud nendepoolse transiiditeenusest eraldiseisva hoiustamisteenuse pakkumise kaubaturul.

Ettevõtjad, kes vastavasisulist teenust AS-lt Pakterminal ja Eurodek Tallinn OÜ-lt ostavad, ei asu samuti Muuga sadamas, vaid tegemist on põhiliselt Venemaal ja teistes välisriikides tegutsevate ettevõtjatega. AS E.O.S., AS Trendgate ja AS Nybit teatasid, et nemad hoiustamise teenuseid Muuga sadamas ei osuta.

AS Nybit, AS Trendgate ja AS Pakterminal jätsid vastuseta küsimuse, kas naftatoodete hoiustamine vajab juurdepääsu sadama infrastruktuurile. Samale küsimusele vastanud AS E.O.S. ja Eurodek Tallinn OÜ arvates naftatoodete hoiustamisel puudub vajadus sadamainfrastruktuuri juurdepääsu järele. AS Oiltanking Tallinn vastas, et juurdepääs Muuga sadama infrastruktuurile on AS-le Oiltanking Tallinn ülitähtis jättes täpsustamata, kas see laieneb ettevõtja mõlemale tegevusalale. AS Pakterminal ja Eurodek Tallinn OÜ vastasid, et nad vajavad juurdepääsu infrastruktuurile transiiditeenuste osutamiseks, sealjuures täpsustas Eurodek Tallinn OÜ, et juurdepääs Muuga sadama infrastruktuurile ei ole otseselt kauba hoiustamise tagamiseks vajalik, kuid on vajalik kaupade äraveoks meritsi või raudteed mööda.

Tulenevalt eeltoodust jääb Konkurentsiamet seisukohale, et Neste Eesti AS ei konkureeri samal kaubaturul Muuga sadamas asuvate transiidiga tegelevate sadamaoperaatoritega, välja arvatud AS Oiltanking Tallinn, kes pakub teenuseid osaliselt Neste Eesti AS-ga samal kaubaturul. Nimetatud seisukohta põhjendab Konkurentsiamet täiendavalt alljärgnevalt.

Esiteks, nafta ja naftatoodete transiit on vaatamata selle mõningasele tehnoloogilisele sarnasusele sisult erinev nii vedelkütuste toomisest siseturule kui ka nafta ja naftatoodete hoiustamisest. Ida-lääne suunalise transiidi käigus Muuga sadama kaudu transporditakse aastas ligi 25 miljonit tonni naftasaaduseid, mis ületab mitmekordselt Eesti vajadusi



(võrdluseks: 2005. aastal tarbiti Eestis 0,58 mln tonni kergekütust ja diislikütust; 0,29 mln tonni autokütust; 0,03 mln tonni lennukikütust; 0,01 mln tonni rasket kütteõli), sealhulgas jagunevad põhiosas Muuga sadama kaudu transiidis käibivad naftatooted kolme suuroperaatori (AS E.O.S., AS Pakterminal, Eurodeki nimeliste ettevõtjate kontsern) vahel; igaüks neist käitleb mitu korda rohkem naftatooteid, kui käibib kogu Eesti siseturul ja oluliselt rohkem, kui käitleb või on tema käsutuses oleva terminalimahuga võimeline käitlema Neste Eesti AS. TS Muuga sadam on ülekaalukalt koormatud just transiidis käibivate naftatoodete käitlemisega, mis ühtlasi tähendab, et väljaspool transiiti on naftatoodete hoiustamine või muul viisil käitlemine Muuga sadamas marginaalse osaga ja ei vaja iseenesest sellist suuremahulist sadamainfrastruktuuri nagu on nimetatud sadamakompleks.

Teiseks, tuleb märkida, et transiidis käibivate naftatoodete lühiajaline hoiustamine Muuga sadama ja ümbruskonna terminalides on osa tehnoloogilisest protsessist, mille käigus ülekandmisel raudteetsisternidest laevadele kogutakse naftatooteid ajutiselt mahutitesse, mis on tingitud ülekandmise ebasujuvusest. Lähtuvalt sellest, et naftatoodete transiidis käideldakse suuri tootekoguseid hoiustavad sadamaoperaatorid naftatooteid lühiajaliselt, vahetades neid mahutites siiski võimalikult suure kiirusega. Transiidis kasutatavate mahutite ühes kuupmeetris käideldakse samal ajaperioodil oluliselt rohkem kaupa, kui seda teeb Neste Eesti AS. Näiteks käesolevas otsuses põhjalikumalt vaadeldud AS Oiltanking Tallinn käitles naftasaaduseid Neste Eesti AS-st [...] kiiremini. Suurem käitlemise kiirus on tingitud sellest, et transiidiga tegelevad sadamaoperaatorid saavad tulu sõltuvalt käideldud tootekogustest, mistõttu nafta ja naftasaaduste hoiustamine ei saa olla teenus, mida sadamaoperaatoritel oleks mõistlik kaubaturul pakkuda. Naftatoodete hoiustamine on transiidioperaatori seisukohalt osa jooksvast tehnoloogilisest protsessist, mille sisu on nafta ja naftasaaduste võimalikult suure kiirusega ülekandmine rongilt laevale.

Kolmandaks, seab naftasaaduste transiidiga tegelevate ettevõtjate finantsnäitajate võrdlus kahtluse alla suurimate transiidioperaatorite isegi potentsiaalse osalemise samal kaubaturul Neste Eesti AS-ga. Näiteks Neste Eesti AS terminali osaliselt omandanud AS Pakterminal on Äripäeva TOP 2005 andmeil esikohal rentaabluuse poolest ja 10. kohal omakapitali tootlikkuse seisukohalt. Ka AS E.O.S. (AS Termoil ematöötaja) näitab keskmisest oluliselt kõrgemat käiberentaablust<sup>5</sup>. 2004. majandusaasta aruandes toodud andmeil on Transoil, samuti ka transiidiga mittetegelev AS Nybit oluliselt madalama kasumlikkusega. On selge, et transiidi kaubaturul tegutsev ettevõtja ei oleks muudel võrdsetel asjaoludel huvitatud sisenemisest tunduvalt madalama kasumlikkusega hoiustamise kaubaturule. Vastavalt majandusteoriale tuleb ettevõtjal valida, kuidas jagada ressursid konkureerivate eesmärkide vahel nii, et oleks tagatud olemasolevate võimaluste kõige otstarbekohasem ja efektiivsem kasutamine<sup>6</sup>. Osalemaks naftatoodete hoiustamise kaubaturul peaks terminalioperaator paratamatult eraldama vastava teenuse osutamisele osa tema kasutuses olevast piiratud ressursist. Võttes arvesse transiidi ilmselt

<sup>5</sup> Äripäeva 2005 TOP veebis <http://www.aripaev.ee/pdf/erilehed/305002.pdf>

<sup>6</sup> Mereste Uno. Majandusleksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2003, lk 40, „Alternatiivkuluteooria”. „Majanduses on tegemist alati piiratud ressursidega, sellal kui taotletavaid eesmärke on piiramatult rohkem. Seepärast tuleb kogu aeg mõelda, kuidas jagada ressursse omavahel konkureerivate eesmärkide taotlemise vahel nii, et oleks tagatud olemasolevate võimaluste kõige otstarbekohasem ja efektiivsem kasutamine.”

märkimisväärselt kõrgemat kasumlikkust on Konkurentsiamet seisukohal, et asjakohaste ettevõtjate finantsnäitajad ei toeta arvamust transiidiooperaatorite reaalsest või potentsiaalsest asumisest Neste Eesti AS-ga samal kaubaturul.

Neljandaks, tuleb märkida, et Neste Eesti AS poolt nimetatud kütuste hoiustamise teenuste pakkujad langevad kas täielikult või osaliselt kokku teenuste ostjatega. Nimelt on Neste Eesti AS hinnanud, et naftatoodete hoiustamisega tegelevad kõik naftatoodete terminalid Muuga sadamas, samal ajal kui kütuse hoiustamise teenuseid ostavad Neste Eesti AS hinnangul samuti kõik terminale omavad ettevõtjad Muuga sadamas. Praktikas ei ole Neste Eesti AS poolt nimetatud ettevõtjad kinnitanud oma sellel kaubaturul osalemist. Kuid ka teoreetiliselt oleks nende osalemine kaubaturul Neste Eesti AS poolt kirjeldatud vormis, ehk samaaegselt teenuse ostja ja teenuse müüjana, tavapäratu. Majandusteooria eeldab, et kaubaturul eksisteerib teatav tööjaotus sellel osalevate isikute vahel<sup>7</sup>, ehk teisisõnu eeldatakse, et ostjad ja müüjad on põhilise tegevusvaldkonna järgi erinevad ettevõtjad (lisaks ka lõpptarbijad). Kui kaubaturg omaks Neste Eesti AS poolt kirjeldatud struktuuri, ringleksid vahendatavad kaubad samade ettevõtjate vahel ilma, et sellest tekiks äritegevusele omane tööjaotus ja finantsiliselt väljendatav kasu. Konkurentsiamet mõõnab siiski, et ostjad ja müüjad võivad teatud olukordades olla samad isikud, eelkõige siis, kui on olemas vajadus ettevõtjate valdkonnaspetsiifilise koostöö järele nagu on näiteks riskide jagamine kindlustusettevõtjate puhul.

Viiendaks peab Konkurentsiamet seoses naftatoodete hoiustamise kaubaturuga vajalikuks märkida, et käesoleva otsuse raames on olulise vahendina vaadeldud TS omanduses olevaid infrastruktuurilisi sadamarajatisi. Juurdepääsu sadamarajatistele vajavad majandustegevuse teostamiseks laevaetevõtjad ja neid teenindavad terminaalioperaatorid, kellele juurdepääs merele on tehnoloogiliselt hädavajalik. Puudub alus arvata, et Neste Eesti AS eraldiseisva kaubaturuna piiritletud naftatoodete ja kütuse hoiustamise kaubaturg vajab juurdepääsu sadamainfrastruktuurile. Nimetatud järeldus tuleneb üldjoontes ka Konkurentsiameti poolt küsitletud sadamaoperaatorite seisukohtadest (vt tabel 3).

TS on 03.04.2006 teatanud, et Neste Eesti AS poolt viidatud asjaõigusseaduse § 15 lg 3 ei ole asjakohane, sest reguleerib olukorda, kui ehitise omanik ei nõua hoonestusõiguse seadmist. TS on tõendanud, et Neste Eesti AS esitas vastavasisulise avalduse juba 1996. a. Pärast maa üleandmist TS-le ei olnud viimane kohustatud järgima riigimaale hoonestusõiguse seadmise korda, kaasaarvatud Neste Eesti AS poolt nimetatud käskkirja. Samas leidis TS, et juhul, kui TS oleks 1997.a ebaseaduslikult keeldunud hoonestusõiguse seadmisele eelnevate toimingute tegemisest, oleks Neste Eesti AS saanud kasutada kõiki vajalikke õiguskaitsevahendeid. Konkurentsiamet hinnangul ei kuulu võimalik vaidlus hoonestusõiguse seadmise kohustuste üle Konkurentsiameti pädevusse.

Lähtudes eeltoodust ja juhindudes HMS § 43 lõikest 2 ning KonkS § 63<sup>4</sup> lg 1 punktist 1,

### **Otsustan:**

<sup>7</sup> Mereste Uno. Majandusleksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2003, lk 404 „Turg”.

„Protsessuaalses mõttes on turg kõikvõimalike vahetustehingute pidevalt toimiv süsteem, mis on kujunenud välja koos tööjaotusega”.

**lõpetada menetlus AS-ile Tallinna Sadam ettekirjutust tegemata seoses seaduse rikkumise tunnuste puudumisega.**

Otsuse peale võib esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul alates käesolevast ettekirjutusest teadasaamise päevast.

Aini Proos

Väljavõte on Konkurentsiameti peadirektori asetäitja 01.12.2004 AS Estonian Transoil taotluse menetlemise lõpetamise 21.11.2006 otsuse nr 50-L originaaliga samane. Väljavõttes on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...]

30.11.2006

Raul Nugis  
Konkurentsiameti  
III JVO nõunik