

Ärakiri  
Ärisaladus on välja jäetud

## Otsus

Tallinn

15.12.2008 nr 5.1-5/08-048-L

## Haldusmenetluse lõpetamine ja ettekirjutuse tegemine

### 1. Haldusmenetluse alustamine

Konkurentsiameti peadirektori asetäitja 05.04.2004 käskkirja nr 17 alusel alustas Konkurentsiamet konkurentsiolekorra analüüsi raudteeveeremi (v.a eriotstarbeline raudteeveerem ja eriveerem) registreerimise osas. Nimetatud analüüsi käigus uuris Konkurentsiamet SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis toimingute sooritamise tasustamist AS Eesti Raudtee (edaspidi: *ER*) poolt.

25.11.2005 laekus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumilt Konkurentsiametile AS Meta-EKS SP (edaspidi: *Meta-EKS*) 20.09.2005 kiri nr 197 „*AS Eesti Raudtee poolt registritoimingute eest liigse tasu nõudmine*”. Nimetatud kirjas leidis Meta-EKS, et ER-i poolt kehtestatud nõuded vagunite omanikele lisamaksete tasumiseks nn teenustasuna riikidevaheliste kohustuste täitmise eest ei põhine seadusel ning on vastuolus konkurentsiseadusega. Meta-EKS palus kontrollida ER-i poolt ühepoolset kehtestatud omanikuvagunite registritoimingutega seonduvate lisamaksete vastavust Eesti Vabariigi seadustele ning nõuda ebaseadusliku tegevuse lõpetamist. Kuivõrd Konkurentsiamet oli Meta-EKS taotluses esitatuga samadel asjaoludel alustanud konkurentsiolekorra analüüsi, siis menetles Konkurentsiamet Meta-EKS taotlust alustatud analüüsi raames.

### 2. Haldusakti (ettekirjutuse) adressaat:

**AS Eesti Raudtee**

Äriregistri kood: 10281796

Juriidiline aadress: Toompuiestee 35, Tallinn 15073.

ER on raudteeoperaator ning raudteeinfrastruktuuri omanik, kelle põhitegevusalaks on raudteeinfrastruktuuri majandamine ning raudtee kaubaveoteenuse ja sellega seotud lisateenuste osutamine.

### 3. Faktilised asjaolud

#### 3.1. AS-i Eesti Raudtee poolt võetavad registreerimistasud

ER täidab alates 1993. aastast Eesti Vabariigi esindajana raudteeadministratsiooni kohustusi Raudteetranspordi Nõukogus. Raudteetranspordi Nõukogu näol on tegemist valitsustevahelise organisatsiooniga, mis korraldab vagunite kasutamist SRÜ ja Balti riikide raudteedel. Nimetatud organisatsiooni liikmena sai ER alates 1996. aastast õiguse kasutada OAO Vene Raudteed poolt erakaubavagunite (edaspidi nimetatud ka: *omanikukaubavagunid*) kohta peetavat digitaalset andmebaasi ABD PV (vene k. *Автоматизированный банк данных парка грузовых вагонов*, edaspidi nimetatud ka: *SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaas*), mis sisaldab andmeid vagunite kohta (nt omaniku, remontide jms kohta) ning mille kaudu tagatakse vagunite tõrgeteta ja ohutu liiklemine eelmainitud riikide vahel.

Erakaubavagunite puhul on tegemist erinevatele ettevõtjatele (nt kaubasaajatele, saatjatele, ekspedeerimisettevõtjatele, kuid mitte ER-le) kuuluvate vagunitega, mis kannavad 5-ga algavat 8-kohalist numbrit ning mille kasutamise ja käsutamise üle otsustab vaguni omanik. Raudtee-ettevõtjatele (sh ER-le) kuuluvad vagunid on ühispargivagunid, mida kasutatakse ja antakse kasutada riskasutusüsteemi alusel, mis tähendab sisuliselt seda, et näiteks Venemaa ettevõtjad võivad vajadusel kasutada Venemaal olevaid ER-i ühispargivaguneid ning ER võib kasutada Eestis olevaid Venemaa ettevõtjate ühispargivaguneid, makstes sellise kasutuse eest vastavat tasu. ER registreerib ABD PV-s nii ühispargivaguneid kui erakaubavaguneid.

Erakaubavagunite registreerimist ABD PV-s reguleerib Raudteetranspordi Nõukogu poolt kehtestatud „*Erakaubavagunite kasutamise ja numbrilise arvestuse eeskiri*” (edaspidi: *Erakaubavagunite eeskiri*) ning „*Ettevõtetele, organisatsioonidele ja füüsilistele isikutele kuuluvate kaubavagunite, mille kaheksanumbripline numeratsioon algab numbriga „5” kurseerimise ja arvestuse eeskiri*” (edaspidi: *Kurseerimise ja arvestuse eeskiri*). Nimetatud eeskirjadest tulenevalt on Raudteetranspordi Nõukogu kohaldamisterritooriumil (s.o. SRÜ ja Balti riikide raudteedel) lubatud raudteeliikluses kasutada üksnes ABD PV-s registreeritud kaubavaguneid

ER on kehtestanud „*Kaubaveomaksete arvestamise juhendi*” lisaga 5.1 (lisamaksete hinnakiri) tasumäärad, mida erakaubavagunite omanikud peavad vagunite ABD PV-s registreerimise eest ER-le tasuma. ER-i poolt võetavad tasud ja nende suurused erinevatel aastatel on esitatud alljärgnevas Tabelis 1.

**Tabel 1**

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Tasu liik</b>					
Omanikuvaguni registritoimingutele eelnev tehnilise seisukorra ülevaatus	250 EEK/vagun	250 EEK/vagun	250 EEK/vagun	400 EEK/vagun	500 EEK/vagun
Omanikuvaguni esmane registreerimine Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis	600 EEK/vagun	230 EEK/vagun	230 EEK/vagun	230 EEK/vagun	250 EEK/vagun

Omanikuvaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu <sup>1</sup>	600 <sup>2</sup> /1200 <sup>3</sup> EEK/vagun /aastas	435 EEK/vagun /aastas	435 EEK/vagun	435 EEK/vagun /aastas	435 EEK/vagun /aastas
---	---	-----------------------------	------------------	-----------------------------	-----------------------------

### 3.2. Konkurentsiameti toimingud käesolevas haldusmenetluses

Konkurentsiamet on käesoleva menetluse vältel saatnud ER-le arvukalt teabe nõudeid ning võtnud ER-i esindajatelt seletusi Konkurentsiametis kohapeal, eesmärgiga välja selgitada, millised ja kui suured kulud ER-l omanikukaubavagunite registreerimise teenuse osutamisel tekivad ning milliste konkreetsete registreerimisteenuse raames teostatavate toimingutega vastavad kulud seotud on (16.07.2004, 20.09.2004, 28.12.2005, 06.03.2006, 25.05.2006, 19.06.2006, 11.09.2006, 08.01.2008, 08.04.2008, 15.05.2008 ja 17.06.2008 teabe nõuded ning 24.08.2004 ja 18.04.2006 seletuste võtmine). Konkurentsiameti toimingutest enamus on olnud suunatud Tabelis 1 nimetatud Omanikuvaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste (edaspidi: *hooldusteenus*) osutamise seotud kulude ning selle raames tehtavate toimingute kindlakstegemisele.

### 3.3. Konkurentsiameti 27.03.2007 ettekirjutus AS-le Eesti Raudtee

27.03.2007 tegi Konkurentsiamet ER-ile käesoleva haldusmenetluse raames ettekirjutuse, mille kohaselt oli ER kui olulist vahendit omav ettevõtja konkurentsiseaduse (KonKS) § 15 tähenduses rikkunud omanikukaubavagunite Raudtee (s.o. ER-i) ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamisega seotud hooldusteenuse kulude arvestamisel KonKS § 18 lg 1 punktis 2 sätestatud kohustust, kuna ER-i poolt kasutatav kulude jagamise korraldus ei võimaldanud kontrollida nimetatud kulude vastavust osutatava teenuse majanduslikule väärtusele (edaspidi: *Ettekirjutus*). Hooldusteenus, mida viidatud ettekirjutus puudutas, on üks ER-i poolt omanikukaubavagunite registreerimise raames osutatavatest teenustest, mille eest ER võtab Omanikuvaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu (vt Tabel 1). Kõnealuse ettekirjutusega kohustas Konkurentsiamet ER-i täitma KonKS § 18 lg 1 punktis 2 sätestatud olulist vahendit omava ettevõtja kohustust ning tagama oma majandusarvestuse läbipaistvus, pidades raamatupidamises eraldi arvestust ER-i poolt omanikukaubavagunite ER-i ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamisega seotud hooldusteenuse ning teiste ER-i poolt osutatavate teenuste valdkondade lõikes viisil, mis võimaldab kontrollida hooldusteenuse osutamise seotud kulude vastavust nimetatud teenuse majanduslikule väärtusele.

<sup>1</sup> Varasemalt nimetas AS Eesti Raudtee seda Omanikuvaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja omanikuvagunile kinnitatud kodujaama hooldustasuks.

<sup>2</sup> S.o. omanikuvaguni omaniku infrastruktuuri baasil.

<sup>3</sup> S.o. AS-i Eesti Raudtee infrastruktuuri baasil.

Nimetatud ettekirjutuses leidis Konkurentsiamet ühtlasi, et ER oli menetluse jätkudes järjest laiendanud tegevuste loetelu, mille eest omanikukaubavagunite keskandmebaasis säilitamisega seotud hooldusteenuse tasu väidetavalt võetakse. Nii täheldas Konkurentsiamet, et kui 24.08.2004 antud seletustes kinnitas ER-i esindaja, et hooldusteenuse tasu on kehtestatud katmaks pelgalt registri haldaja poolt ER-lt võetavat tasu registris andmete säilitamise ja kättesaadavuse eest, siis 18.08.2006 esitatud kalkulatsiooni kohaselt oli vastavate tegevuste loetelu märkimisväärselt laiem. ER-i selline käitumine tekitas Konkurentsiametis kahtluse, kas ER-l on tegelikult hooldusteenuse tasu kohta olemas kalkulatsioonid, mille põhjal oleks võimalik kontrollida, milliseid toiminguid ER vastava tasu eest täpselt teostab ning kui suured on nende toimingutega ER-le kaasnevad kulud.

Ettekirjutuse täitmise tähtaeg oli 01.01.2008.

ER-i 24.01.2008 vastusest Konkurentsiameti 08.01.2008 järelepärimisele ülalviidatud ettekirjutuse täitmise kohta nähtus, et ER ei olnud Konkurentsiameti ettekirjutust täitnud ning ER raamatupidamises puudus jätkuvalt KonkS § 18 lg 1 punktile 2 vastav eraldi arvestus hooldusteenuse ning teiste ER-i poolt osutatavate teenuste valdkondade lõikes. Konkurentsiameti poolt ettekirjutuse mittetäitmise eest ER-i suhtes sunniraha rakendamise järgselt asus ER astuma samme ettekirjutuse täitmiseks. ER-i poolt ettekirjutuse tegemise järgselt Konkurentsiametile esitatud teave ja seisukohad on kajastatud käesoleva haldusakti punktides 3.4 ja 3.5.2.

### **3.4. AS Eesti Raudtee seisukohad**

ER on esitanud Konkurentsiametile käesoleva haldusakti raames tähtsust omavad seisukohad ja tõendid ER-i esindaja poolt 24.08.2004 ja 18.04.2006 Konkurentsiametis antud seletuste raames, 30.07.2004 kirjas, 21.10.2004 kirjas, 16.05.2005 kirjas, 20.01.2006 kirjas, 28.03.2006 kirjas, 09.06.2006 kirjas, 18.08.2006 kirjas, 29.09.2006 kirjas, 25.04.2008 kirjas, 02.06.2008 kirjas, 11.07.2008 kirjas ning 03.10.2008 kirjas.

Alljärgnevalt on kõigepealt esitatud ER-i seisukohad, mis puudutavad omanikuvagunite registreerimist üldiselt ning ER-i turgu valitseva seisundi küsimust. Seejärel on toodud ER-i seisukohad omanikukaubavagunite registreerimisteenuse raames kehtestatud iga tasuliigi kohta eraldi. ER-i 03.10.2008 kirjas esitatud seisukohad, mis ER esitas vastusena Konkurentsiameti esialgsele 18.09.2008 seisukohale vaadeldavate tasude põhjendatuse kohta, on arusaadavuse huvides toodud ühes Konkurentsiameti vastavate seisukohtadega käesoleva haldusakti punktis 3.5.

#### **(a) Omanikukaubavagunite registreerimisest üldiselt**

Konkurentsiametile 30.07.2004 esitatud kirjas selgitas ER, et omanikukaubavagunite registreerimistoimingud sätestab Raudteetranspordi Nõukogu poolt 2001. a kehtestatud Erakaubavagunite eeskiri. Vastavalt nimetatud eeskirjale kuuluvad omanikukaubavagunid, millised väljuvad üldkasutuses olevatele raudteedele, arvele võtmisele raudteeadministratsiooni (raudtee) kartoteegis, kelle juurde vagun nõ „sisse kirjutatakse“. 18.04.2006 Konkurentsiametis ER-i esindaja poolt antud seletuste

kohaselt peab omanikukaubavaguni registreerimiseks vaguni registreerimise taotleja pöörduma ER-i poole vastava taotlusega, millele lisatakse vajalikud dokumendid, mis muuhulgas kinnitavad, et vagun on tehniliselt korras. Enne, kui taotlus on rahuldatud ja vagun on keskandmebaasi kantud, ei saa vagun liikuda. Pärast omanikukaubavaguni arvelevõtmist raudteeadministratsiooni kartoteegis, tuleb ER-i 30.07.2004 kirja kohaselt informatsioon omanikukaubavaguni kohta edastada raudteeadministratsioonide vahelisele arvutuskeskusele (ИВЦ ЖА – *Информационный вычислительный центр железнодорожных администраций*) automatiseeritud režiimil (st elektrooniliselt), et moodustada kaubavagunite pargi automatiseeritud andmebaas (ABD PV). Otsusest omanikukaubavagun registreerida või registreerimata jätta teatab ИВЦ ЖА raudtee-administratsioonile. Täiendavad registreerimistoimingud tuleb teha seoses vagunite rendile andmisega, samuti kuuluvad kõik omanikukaubavagunid perioodilisele ümberregistreerimisele iga kolme aasta järel.

ER selgitas 30.07.2004 kirjas ühtlasi, et varasemalt, kui SRÜ ja Balti riikide raudteevõrgustikul liikuv vagunipark koosnes peamiselt üldpargivagunitest, ei näinud ER probleemi jätta kõik registreerimiskulud enda kanda. Seoses finantsteenuste turu arenguga on aga ER-le esitatud omanikukaubavagunite registreerimistaotluste arv plahvatuslikult kasvanud alates 2002. aastast, mistõttu ei olnud registreerimisülesannete täitmisega seonduva kulu enda kanda jätmine enam mõeldav.

#### **(b) AS Eesti Raudtee turgu valitsevast seisundist**

Konkurentsiametis 24.08.2004 seletusi andnud ER-i esindaja avaldas kahtlust, kas ER on vagunite registreerimise osas turgu valitsev ettevõtja. ER-i väitel vajavad ettevõtjad omanikukaubavagunite registreerimist ABD PV registris selleks, et omada ligipääsu SRÜ riikide raudteedele, mitte pelgalt Eesti raudteedele. Enamik ER-i poolt registreeritud ligi 16 000 omanikuvagunist liigub väidetavalt väljaspool Eestit ning Eestisse need praktiliselt ei satugi. Selliste vagunite omanik võib need ER-i hinnangul registreerida ka näiteks läbi Läti või Leedu riikliku raudtee-ettevõtja, SRÜ-s liiklemiseks kõlbab selline registreerimine sama hästi kui ER-i poolt pakutav. Nt Läti raudtee-ettevõtja kaudu registreeritud omanikuvaguniga võib teenindada transiitvedusid Eesti ja Venemaa vahel. Juhul, kui ettevõtja omab ise Eestis kodujaama, kuhu ta soovib vagunid kinnistada, siis peab ta registreerima vagunid ER-i kaudu. Samas ei ole ER-i väitel selliseid ettevõtjaid, kes omavad ise jaamu, palju (nt Ida-Viru keemiatööstused omavad ise niiöelda raudteejaamu). Lisaks märkis ER, et vaguni omanik võib olla sunnitud vaguni ER-i kaudu registreerima ka seetõttu, et pangad ja liisingfirmad nõuavad kodujaama olemasolu Eestis. Konkurentsiameti esindaja küsimusele, kas riigi poolt teostatav registreerimistoiming ning ER-i poolt teostatav omanikukaubavagunite registreerimine ABD PV-s on võrreldavad, vastas ER-i esindaja eitavalt, selgitades, et riigi registreerimise põhjal saab vagun liigelda üksnes Eestis, ABD PV-s registreerimise põhjal saab vagun kogu endise Nõukogude Liidu piires liigelda.

16.05.2005 kirjaga esitasid ER-i vandeadvokaatidest esindajad Konkurentsiametile täiendavat teavet, mille sisuks oli selgitada, et ER ei oma omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osas turgu valitsevat seisundit, kuivõrd ettevõtjatel on võimalik

valida, millise SMGS kokkuleppe (Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepe)<sup>4</sup> osapooleks oleva riigi kaudu oma erakaubavagunile saada rahvusvaheline liiklemisluba, seda vähemalt Euroopa Liidu liikmesriikide raudteede, s.o Läti, Leedu ja Eesti raudtee vahel. Vandeadvokaadid põhjendasid oma vastavat seisukohta asjaoluga, et SMGS-ist ei nähtu piiranguid SMGS-i ühe osapoole eraõiguslikele isikutele kuuluvate erakaubavagunite registreerimisel teise osapoole raudtee-ettevõtja kaudu. Lisaks viitasid nad Euroopa Liidu asutamislepingu artiklile 12, mille kohaselt on lepingus käsitletud valdkondades keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel ning artiklile 49, mis sätestab teenuste vaba liikumise põhimõtte. Eeltoodust tulenevalt leidsid vandeadvokaadid, et Läti ja Leedu raudtee-ettevõtjad peavad kohtlema Eesti erakaubavagunite omanikke samaväärselt oma liikmesriigi erakaubavagunite omanikega ning Leedu ja Läti raudtee-ettevõtjatel oleks õigusvastane keelduda Eestis registreeritud äriühingu erakaubavagunite registreerimisest põhjusel, et registreerida soovija ei ole asutatud vastavalt Leedus või Lätis. Kirja lisana esitati Konkurentsiametile Leedu Raudtee (AB Lietuvos Geležinkeliai) ja Läti Raudtee (VAS Latvijas Dzelzcelsh) kirjad Eesti isikutele kuuluvate erakaubavagunite registreerimise võimalusest nende kaudu.

20.01.2006 kirjas käsitles ER-i vandeadvokaadist esindaja muuhulgas veelkord ER-i positsiooni omanikukaubavagunite registreerimise osutamisel. Ta viitas ABD PV süsteemi ulatusele kogu endise NSVL liiduvabariikide territooriumil ning märkis, et kuna ABD PV-s registreerimine toimub kõikidel ABD PV süsteemiga liitunud raudteedel samade reeglite järgi, siis on kõnealuse teenuse pakkumise tingimused homogeensed. Vandeadvokaadi hinnangul tähendab see, et omanikukaubavagunite omanikel ja valdajatel on võimalik registreerida enda vagunid ka teiste Raudteetranspordi Nõukogu liikmete registrites ja seda ei ole vastavatest õigusaktidest ja kokkulepetest tulenevalt vaja teha just ER-i kaudu.

Oma 18.08.2006 vastuses Konkurentsiameti 19.06.2006 teabe nõudele juhtis ER tähelepanu Eestis asuvate jaamade juurde registreeritud omanikuvagunite arvu vähenemisele, mida ER-i arvates võis seletada sellega, et OAO Vene Raudteed kehtestas 08.02.2006 telegrammiga oma infrastruktuuril nõude, et välisriikide omanikuvagunite või rendivagunite kodujaamaks peab olema vormistatud Venemaa jaam ning OAO Vene Raudteed vastavale struktuuriüksusele peavad olema esitatud dokumendid, mis kinnitavad välisriikidest pärit vagunitele „transpordivahendite ajutise sisseveo“ tollivormistuse teostamist Venemaa tollis. Seetõttu asusid ER-i väitel mitmed vaguniomanikud, kes soovisid vaguneid jätkuvalt Venemaa territooriumil kasutada, registreerima oma vaguneid ümber. Näiteks tõi ER AS-i Spacecom (edaspidi: SC) poolt ER-le esitatud taotlused ligikaudu 5000 vaguni ümberregistreerimiseks Venemaal asuvasse jaamadesse. ER-i väitel näitab see, et vaguniomanike väited nagu neil ei oleks võimalik registreerimisega seotud teenuseid saada mujalt kui ainult ER-lt, ei pea paika. 29.09.2006 kirjaga esitas ER Konkurentsiametile ka koopia OAO Vene Raudteed 08.02.2006 telegrammist.

---

<sup>4</sup> RT II, 14.05.2004, 14, 53.

**(c) Omanikukaubavaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatus tasust**

Omanikukaubavaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatus tasuga (edaspidi: *tehnilise ülevaatus tasu*) seondult selgitas ER 30.07.2004 kirjas, et omanikukaubavagunite tehnohooldus toimub selleks, et teha kindlaks vagunite vastavus Erakaubavagunite eeskirja nõuetele, st kontrollitakse vagunite vastavust ohutusnõuetele, seda, kas vagunit ei ole ümber ehitatud või moderniseeritud vastuolus Raudteetranspordi Nõukogu poolt kehtestatud nõuetega, kas on olemas kõik vajalik tehniline dokumentatsioon vaguni ja selle osade kohta ning kas vagun on värvitud ja märgistatud vastavuses eeskirjaga. Ülevaatus on vaja korrata, kui toimub vaguni ümberregistreerimine, omaniku vahetus, kodujaama vahetus, vaguni moderniseerimine. Ülevaatus kohta koostatakse „sissekirjutusjärgse“ raudtee vagunimajanduse töötaja poolt vaguni „kodujaamas“ vastav akt, mille allkirjastavad vagunidepoo või tehnoulevaatuspunkti ülem, jaamaülem ja vaguni omaniku esindaja. Ülevaatus on vaja korrata, kui toimub vaguni ümberregistreerimine, omaniku vahetus, kodujaama vahetus või vaguni moderniseerimine.

Konkurentsiameti poolt ER-le tehtud ettekirjutuse täitmise tähtaja möödumise järgselt esitas ER vastusena Konkurentsiameti 17.06.2008 teabe nõudele 11.07.2008 kirjaga Konkurentsiametile kalkulatsiooni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise ülevaatus kulude kohta 2008. a 5 kuu põhjal, mis on toodud allolevas Tabelis 2.

**Tabel 2**

<b>Kulu</b>	<b>Hõivatuid</b>	<b>Aeg</b>	<b>Kulu</b>	<b>Kokku</b>
	in	h/vagun	kr/h	kr/vagun
1. Tehnilise seisukorra ülevaatus				
- automaatsiduri korrasolek				
- automaatpiduri korrasolek				
- käiguosa korrasolek				
- vagunikere ja raami seisukord				
- dokumentide vormistamine				
Otsene palgakulu kokku	[...]	[...]	[...]	[...]
2. Sotsiaalmaks 33%				[...]
3. Töötuskindlustusmaks 0,3%				[...]
Otsene tööjõukulu kokku				[...]
4. Tehnoloogiaosakonna üldkulud				[...]
	<i>Muude tegevuskulude suhte alusel tööjõu otsestesse kuludesse (57,7%)</i>			[...]
5. Veeremiteenistuse üldkulud				[...]
	<i>Veeremiteenistuse administratsiooni tegevuskulude suhte teenistuse teiste struktuuriüksuste tegevuskuludesse (6,2%)</i>			[...]
6. Ettevõtte üld- ja ühiskulud			9,1%	[...]
Kaudsed kulud kokku				[...]
Otsesed ja kaudsed kulud kokku				[...]
7. Taotletav kulurentaablus			15%	[...]
Kokku				500,14

#### **(d) Omanikukaubavaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasust**

Omanikukaubavaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasuga (edaspidi: *esmase registreerimise tasu*) seonduvalt on ER selgitanud järgmist.

21.10.2004 vastuses Konkurentsiameti 20.09.2004 teabe nõudele märkis ER-i vandeadvokaadist esindaja, et ABD PV-s registreerimisteenuse pakkumiseks on ER alates 1996. aastast teinud kulutusi ABD PV ja Raudteetranspordi Nõukogu poolt korraldatava teadus- ja arendustegevuse programmi arendamiseks. Kirjal lisatud kulude kalkulatsiooni kohaselt on ER-i vastavad kulud [...] krooni. Seejuures märkis vandeadvokaat, et kuna Raudteetranspordi Nõukogus osalemine on vajalik ka Venemaa Oktoobriraudteega koostöö koordineerimiseks, siis ei pea ER võimalikuks arvestada neid kulutusi sisse täies ulatuses, mistõttu viidatud kulude kalkulatsioonis on kulutused märgitud üksnes omanikukaubavagunite omanikele mõistlikult omistatavas osas.

28.12.2005 teabe nõudes palus Konkurentsiamet ER-l esitada detailne selgitus, millisel viisil seonduvad eelmisel perioodil tehtud investeeringud omanikukaubavagunite registreerimisega ning millisel viisil on eelmistel perioodidel tehtud investeeringute kulu jaotatud jooksvale perioodile. Vastusena selgitas ER-i vandeadvokaadist esindaja 20.01.2006 kirjas Konkurentsiametile, et ER osales aastate vältel (alates 1996. aastast) kaubavagunite arvestuse keskandmebaasi arendustööde finantseerimisel. 2003. a pärast seda, kui Eesti ja Läti pangad hakkasid üksteise võidu pakkuma kaubavagunite ostu finantseerimise teenust ning tekkis arvestatav üüri/rendi turg, hakati esitama massiliselt avaldusi omanikukaubavagunite registreerimiseks ER-i jaamade juurde. Arendustöödeks tehtud kulutuste ER-i kanda jätmine oleks ER-i hinnangul ebanõistlikult koormav, sest saadav hüve vagunite kurseerimisõigusena toodab kasumit eelkõige nende omanikele ja valdajatele. Seetõttu on ER jaganud varasemal perioodil teostatud investeeringud eeldatava kaubavagunite üldarvuga. Sellisel moel jagunevad teostatud kulud proportsionaalselt ning iga uue registreeritava kaubavaguni eest tuleb tasuda sellele proportsionaalselt langev osa teostatud investeeringutest üldisesse andmebaasi. Samuti märkis vandeadvokaat, et ER-i kõik arvestused on tehtud eeldusel, et Eesti raudteevõrgustikul registreeritavate kaubavagunite arv ei saa olla suurem kui 20 000 vagunit tulenevalt infrastruktuuri (st nii ER-i kui ka kolmandatele isikutele kuuluvate raudteede) füüsilisest pikkusest.

28.03.2006 kirjas selgitas ER veelkord, et esmase registreerimise tasu moodustub varasemate perioodide investeeringutest vagunite ühiskasutuse süsteemi väljaarendamiseks ning edasi tehakse vastavasse süsteemi iga-aastased jooksvad investeeringud. Nende kulude katmiseks alates 2003. aastast on ette nähtud aastatasu ehk nn hooldustasu. ER-i väitel on tegemist selge eristamisega, kusjuures varasemate aastate investeeringud on kajastatud muutumatu suurusena, hooldustasu sõltub aga iga-aastastest reaalsest kuludest.

Hindamaks ER-i poolt kehtestatud esmase registreerimise tasu põhjendatust, palus Konkurentsiamet ER-ile tehtud ettekirjutuse järgselt 08.04.2008 saadetud teabe nõudes ER-l muuhulgas esitada Konkurentsiametile teave selle kohta, mitu omanikukaubavagunite registreerimisoperatsiooni on ER alates



omanikukaubavagunite Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis registreerimise teenuse osutamise alustamisest kuni teabe nõudele vastamise hetkeni sooritanud. 25.04.2008 vastuses esitas ER Konkurentsiametile alljärgnevas Tabelis 3 toodud teabe.

**Tabel 3**

Aasta	Registreerimisteenuse tellimusi aastas	Registrisolevate vagunite arv 31.12
2002	153	4083
2003	488	13 771
2004	346	16 700
2005	155	15 692
2006	407	13 791
2007	358	13 230

17.06.2008 teabe nõudes leidis Konkurentsiamet, et ülaltoodud Tabelist 3 ei nähtu üheselt mitu omanikukaubavagunit on ER alates omanikukaubavagunite Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis registreerimise teenuse osutamise alustamisest kuni teabe nõudele vastamise hetkeni registrisse kandnud ning palus ER-l esitada Konkurentsiametile vastav teave. 11.07.2008 vastuses teatas ER, et teistele ettevõtjatele kuuluvaid vaguneid on SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis ajavahemikus 2000 – 2008 registreeritud 13 947.

**(e) Omanikukaubavaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu**

Hooldustasu osas selgitas ER-i esindaja 24.08.2004 Konkurentsiametis seletusi andes, et hooldustasu põhjuseks on, et Moskvas asuv registri haldaja võtab ER-lt tasu, et registris olevad andmed säiliks ja vajadusel saaks sealt teavet.

18.04.2006 Konkurentsiametis seletuste andmisel selgitas ER-i esindaja, et hooldustasu eest toimub vagunite pidev kontroll piirjaamas, sihtjaamas, vagunite üleandmisel ER-i poolt kaubasaajale, vaguni ER-i poolt vastuvõtmisel jne. ER-i esindaja sõnul seondub see raudteel ohutuse tagamisega. ER teostab väidetavalt pidevat kontrolli omanikuvagunite ohutuse ja nõuetele vastavuse üle. ER-i esindaja kinnitas ühtlasi, et ER võib esitada Konkurentsiametile selles osas detailse selgituse koos vastavate juhenditega. 25.05.2006 saatis Konkurentsiamet ER-le teabe nõude, milles palus ER-l muuhulgas esitada detailne selgitus hooldusteenusega hõlmatud tegevuste kohta koos vastavate juhenditega. Nimetatud teabe nõudele vastas ER-i esindav vandeadvokaat 09.06.2006 kirjaga, milles oli hooldustasuga hõlmatud tegevuste detailse selgituse asemel esitatud üksnes venekeelne „Vaguni ülevaataja instruksiooni“ ning samuti venekeelne väljavõte „Raudtee töötajate töökohustustest, nagu neid on kirjeldatud raudteealases kirjanduses“, selgitusega, et Konkurentsiametil on esitatud lisade põhjal võimalik saada ammendav ülevaade hooldusteenuse raames teostatavatest toimingutest. Esitatud lisad sisaldavad üldiseid raudtee töötajate ülesannete kirjeldusi.

19.06.2006 teabe nõudes märkis Konkurentsiamet, et ER-i pool esitatud teabe põhjal jääb täielikult arusaamatuks, milliseid teenuseid osutab ER oma klientidele hooldusteenuse eest ning kas hooldustasu kehtestamine antud suuruses on olnud kooskõlas konkurentsiseadusega. Seetõttu palus Konkurentsiamet ER-l esitada detailse omahinna kalkulatsioonina loetelu vastavasisulistest tegevustest ning nende tegevuste sooritamise kuludest. 18.08.2006 Konkurentsiametile saadetud vastuses märkis ER, et omanikukaubavagunite registreerimise korraldamisel täidab ER nn raudteeadministratsiooni kohustusi ning peab seega näiteks arvestama, et kõigile omanikukaubavagunitele, mis on ABD PV-s registreeritud, laieneb kurseerimisluba kogu raudteeinfrastruktuuril, mis on üldises kasutuses ning kuulub isikutele (nn raudteedele), kes on ühinenud vagunite ja konteinerite ühiskasutuse kokkulepetega. Eeltoodu tähendab ER-i jaoks seda, et ER peab tulenevalt Erakaubavagunite eeskirjast lubama oma infrastruktuurile omanikukaubavaguneid piiramatul hulgal, kui see on vastavuses kinnitatud veoplaanidega. ER märkis, et omanikukaubavagunite veoks üleandmine ning dokumentide vormistamine toimub vastavalt SMGS lisale 10 ning juhtis tähelepanu nimetatud lisas sisalduvatele „raudtee“ kohustustele, mida ER peab täitma. ER-i poolt esitatud vastavate kohustuste loetelus oli esimesena nimetatud vagunite liikumise pidevat kontrolli ja nende seisundi jälgimist, kusjuures kõik ülejäänud kohustused puudutasid toiminguid seoses vagunite vigastustega. ER märkis, et lisaks eelnimetatud kohustustele tuleb „raudteedel“ lahendada ka varalise vastutuse küsimusi (nt juhul, kui vagun on läinud kaotsi), kirjeldades seejuures vagunite otsimise, pretensioonide esitamise ja nende menetlemise korda.

Konkurentsiameti poolt ER-ile tehtud ettekirjutuse täitmise tähtaja möödumise järgselt esitas ER-i vandeadvokaadist esindaja Konkurentsiametile 28.03.2008 ER-i juhatuse 28.03.2008 otsusega nr 233/7 kinnitatud ER-i uuendatud raamatupidamise juhendi. Vastusena Konkurentsiameti 08.04.2008 teabe nõudele, esitas ER 25.04.2008 Konkurentsiametile ka eelmainitud juhendi kohaselt koostatud kulukalkulatsiooni omanikuvagunite registreerimisteenuse kohta 2008. a I kvartali seisuga, mis on toodud alljärgnevas Tabelis 4.

**Tabel 4**

<b>Kululiik</b>	<b>Summa, I kvartal 2008 (tuh krooni)</b>
<b>OTSEKULU</b>	
Sõiduautode kulud	[...]
Side- ja kontorikulud	[...]
Lähetuskulud	[...]
Mitmesugused teenused	[...]
Mitmesugused tegevuskulud	[...]
Tööjõukulud	[...]
Muud ärikulud	[...]
<b>OTSEKULUD KOKKU</b>	[...]
<b>KAUDKULUD</b>	
Kaudsed infotehnoloogiakulud	[...]
Kaudsed personalikulud	[...]
Üld- ja halduskulu	[...]
<b>KAUDKULUD KOKKU</b>	[...]
<b>KULUD KOKKU</b>	[...]

15.05.2008 saatis Konkurentsiamet ER-le teabe nõude, milles palus selgitada, kas Tabelis 4 esitatud kulud hõlmavad nii omanikukaubavagunite registritoimingutele eelneva tehnilise komisjoni ülevaatuse kulusid, omanikukaubavagunite esmase registreerimise kulusid kui ka hooldusteenuse kulusid. Samuti palus Konkurentsiamet selgitada Tabelis 4 esitatud otsekulude iga kulukirje sisu ja selle seost omanikukaubavagunite registreerimise raames osutatava vastava teenusega ning Tabelis 4 toodud kaudkulude jagamise aluseks olevat meetodit. Samuti küsis Konkurentsiamet ER-lt infot selle kohta kui mitu ER-i töötajat on käesoleval ajal omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud ning palus kirjeldada iga vastava töötaja osas, milliseid konkreetseid toiminguid iga töötaja teostab ning kuidas on vastav toiming seotud tehnilise komisjoni ülevaatuse, esmase registreerimise ja/või hooldusteenusega. Oma 02.06.2008 vastuses nimetatud teabe nõudele selgitas ER, et Tabelis 4 ei sisaldu registritoimingutele eelneva tehnilise komisjoniülevaatuse kulusid. Tabelis 4 esitatud kulukirjete sisu osas märkis ER järgmist:

- sõiduautokuludena on kajastatud vagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud töötajatele kinnistatud teenistuslike ametiautode kütuse ja hoolduskulud;
- side- ja kontorikuludena on kajastatud vagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud töötajate mobiiltelefonide kulud;
- lähetuskulud sisaldavad vagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud töötajate päevarahasid ja majutuskulusid;
- mitmesuguste teenuste kulud hõlmavad vagunite registreerimisteenusega seotud õigusabikuluseid ning tasu OAO-le Vene Raudteed vagunite andmebaasi ülevõltpidamise ja informatsiooniteenuste eest vastavalt SRÜ Raudteede Nõukogu asjakohastele otsustele;
- muud ärikulud on Konkurentsiameti poolt ER-le määratud sunniraha ja esinduskulud seoses vagunite registreerimisteenusega.

Töötajate osas märkis ER, et vagunite registreerimisteenuse osutamisega on seotud 21 töötajat, kellest ükski ei tegele registritoimingutele eelneva tehnilise komisjoni ülevaatusega. Vastavad töötajad ning nende seotus registreerimisteenusega on ER-i kohaselt järgmine:

- 1 infotehnoloogia vanemadministraator, kes tegeleb vagunite jälgimise infosüsteemi haldamisega;
- 1 juhatuse esimehe - tegevdirectori nõunik, kelle ülesandeks on ettevõtte esindamine SRÜ Raudteede Nõukogus vaguniarvestusega seotud tehnilistes küsimustes;
- 3 Tapa depoo operaatorit, kes tegelevad vagunite depoo- ja kapitaalremontide käigus teostatud operatsioonide ning vahejaamades teostatud vagunite kontrolli ja mahahaakeremondi tulemuste sisestamisega infosüsteemidesse;

- 4 vagunite tehnohoolduspunkti meistrit, kes tegelevad vagunite kontrolli ja mahahaakeremondi käigus teostatud operatsioonide sisestamisega infosüsteemidesse siht- ja lähtejaamades;
- 9 klienditeeninduskeskuse vastuvõtjat – väljaandjat ja 1 spetsialist, kes tegeleb vagunite piiriületuse andmete ja vagunite tehnilise seisukorra ülevaatuse tulemuste sisestamisega infosüsteemidesse piirijaamades, korras mitteolevate vagunite tagastamise korraldamisega üleandvale raudteele ja selle fakti fikseerimisega infosüsteemides;
- 1 veostespetsialist, kes tegeleb registritoimingute vormistamisega;
- 1 projektijuht, kes tegeleb kliendisuhete haldamisega.

Kaudkulude kohta märkis ER, et nendena on defineeritud infotehnoloogiateenistuse ja personaliteenistuse kulud. Esimesel juhul on kulude jaotusaluseks arvutite arv (vagunite registreerimisteenusele langev osa 3,14%) ning teisel juhul töötajate arv (1,00%). Üld- ja halduskulud on väidetavalt jagatud erinevate tegevusvaldkondade vahel otse- ja eelpoolnimetatud kaudkulude suhte alusel (2008. a I kvartalis 0,56%).

17.06.2008 saatis Konkurentsiamet ER-le teabe nõude, milles palus ER-l detailselt kirjeldada, milliseid konkreetseid toiminguid iga ER-i 02.06.2008 kirjas märgitud töötaja omanikuvagunite registreerimisteenuse osutamisega seoses täpselt teostab ning selgitada iga vagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud töötaja osas, kui palju aega iga töötaja eraldi kulutab vastavatele registreerimisteenuse osutamisega seotud toimingutele. Ühtlasi palus Konkurentsiamet ER-l esitada kinnitatud ära kirjad iga viidatud töötaja ametijuhendist. Oma 11.07.2008 vastuses nimetatud teabe nõudele selgitas ER, et kõnealused töötajad on kinnistatud vagunite registreerimisteenusele arvestusega, et kogu nende tööajafond on seotud nimetatud teenuse osutamisega. Kirja lisadena olid esitatud kõigi vastavate töötajate ametijuhendid, v.a. infotehnoloogiateenistuse vanemadministraatori ametijuhend, kelle tööülesannete loetelu tõi ER kirjas. Ühtlasi märkis ER, et seoses töökorralduse pidevate muutustega ei pruugi kirjale lisatud ametijuhendid kajastada neid tööülesandeid, mida töötajad tegelikult tänaselt päeval täidavad (teatud funktsioonid võivad olla lisandunud ning teatud funktsioonid ümber jaotatud) ning nende tegelikku asukohta organisatsioonistruktuuris.

### **3.5. Konkurentsiameti 18.09.2008 seisukoht ja AS Eesti Raudtee 03.10.2008 kiri**

#### **3.5.1. Konkurentsiameti 18.09.2008 seisukoht**

18.09.2008 saatis Konkurentsiamet ER-le tutvumiseks ning arvamuse ja vastuväidete esitamiseks oma esialgse seisukoha ER-i poolt võetavate omanikukaubavagunite registreerimistasude põhjendatuse kohta. Nimetatud seisukohas leidis Konkurentsiamet, et ER omab turgu valitsevat seisundit omanikukaubavagunite registreerimise turul ning märkis, et KonkS § 16 punkti 1 kohaselt on turgu valitseval ettevõtjal keelatud otseselt või kaudselt ebaõiglaste müügihindade kehtestamine, mistõttu peab turgu valitsev ettevõtja omama ülevaadet tema poolt pakutava iga toote

või teenusega seotud kuludest ning olema võimeline põhjendama vastava toote või teenuse hinna suurust. Kogu ER-i poolt käesoleva menetluse kestel esitatud teabe põhjal oli Konkurentsiametil kujunenud veendumus, et ER-i poolt kehtestatud omanikukaubavagunite registreerimise tasud on vähemalt osaliselt põhjendamatud ning seega ka ebaõiglased KonkS § 16 punkti 1 tähenduses. Täpsemalt oli Konkurentsiamet iga tasuliigi osas alljärgnevatel seisukohtadel.

**a) Omanikukaubavaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatuse tasu**

Tehnilise seisukorra ülevaatuse tasu osas märkis Konkurentsiamet, et ER-i poolt 25.04.2008 esitatud tabel tehnilise seisukorra ülevaatuse kulude kohta (Tabel 2) sisaldab mitmeid põhimõttelisi vigasid, mis tingivad tabelis toodud lõppsumma ebaõigsuse. Nt oli tabelis kaudseid kulusid arvestatud kahekordselt ning kulurentaablust [...] oli arvestatud üksnes kaudsete kulude kogusummalt, mitte otseste ja kaudsete kulude kogusummalt nagu oleks korrektne. Selliste vigade esinemine muutis Konkurentsiameti jaoks kaheldavaks kogu kalkulatsiooni õigsuse. [...].

Lisaks avaldas Konkurentsiamet kahtlust, kas ER-i poolt tehnilise ülevaatuse tasu kui sellise võtmine on üldse põhjendatud olukorras, kus erakaubavaguni omanik on esitanud Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi: *TJA*) raudteeveeremi nõuetele vastavuse kontrollimise aruande, mis kinnitab raudteeveeremi vastavust sarnastele nõuetele nagu on kehtestatud Erakaubavagunite eeskirjas ning õigusaktid ei nõua ER-i poolt täiendava ülevaatuse teostamist.

**(b) Omanikukaubavaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasu**

Esmase registreerimise tasu osas märkis Konkurentsiamet, et vastavalt ER-i poolt väidetule moodustub nimetatud tasu ER-i varasemate perioodide investeringutest vagunite ühiskasutuse süsteemi väljaarendamiseks ning vastavad investeringud on jagatud eeldatava kaubavagunite arvuga. Seejuures on ER omanikukaubavagunite kasutustasu osas tehtud arvestustes lähtunud eeldusest, et Eesti raudteevõrgustikul registreeritavate kaubavagunite arv ei saa olla suurem kui 20 000 vagunit tulenevalt infrastruktuuri füüsilisest pikkusest. ER-i 11.07.2008 kirja kohaselt on teistele ettevõtjatele kuuluvaid vaguneid SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis ajavahemikus 2000 – 2008 registreeritud 13 947, samas kui ER-i poolt 25.04.2008 Konkurentsiametile esitatud tabelist igal aastal registris olevate vagunite arvu kohta (Tabel 3) nähtub, et juba seisuga 31.12.2004 oli registrisolevate vagunite arv 16 700. Sellest tulenevalt leidis Konkurentsiamet, et ER on esitanud registreeritud vagunite arvu osas vastuolulisi andmeid ning leidis, et kui ER on tegelikkuses 20 000 omanikuvagunit registreerinud ning seega esmase registreerimise tasu 20 000 korda võtnud, siis on ER-i varasemate perioodide investeringud vagunite ühiskasutuse süsteemi väljaarendamiseks kaetud ning vastava tasu küsimine ER-i poolt ei ole enam põhjendatud. Konkurentsiamet märkis, et sellises olukorras ER-i poolt jätkuvalt võetav esmase registreerimise tasu ei põhineks ER-l vastava teenuse osutamisega seoses tekkivatel kuludel ning oleks seega KonkS § 16 punkti 1 tähenduses

ebaõiglane, mistõttu oleks Konkurentsiametil alust kohustada ER-i ettekirjutusega lõpetama klientidelt esmase registreerimise tasu võtmise.

Lisaks ei pidanud Konkurentsiamet ER-i poolt esmase registreerimise tasu osas esitatud põhjendustega kooskõlas olevaks asjaolu, et ER on 2008. aastal nimetatud tasu 20 krooni võrra tõstnud 250 kroonini/vagun. Konkurentsiamet leidis, et isegi kui ER ei ole veel registreerinud 20 000 vagunit, mis on ER-i poolt võetud esmase registreerimise tasu suuruse arvestuse aluseks, on vastav tasu 20 krooni ulatuses igal juhul põhjendamatu ning selles osas on Konkurentsiametil alust teha ER-ile ettekirjutus esmase registreerimise tasu vähendamiseks vastava summa võrra.

**(c) Omanikukaubavaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu**

Hooldustasu osas märkis Konkurentsiamet, et Tabelist 4 (kirjas märgitud kui Tabel 2) nähtub, et hooldusteenuse kuludest moodustavad ülekaalukalt suurima osa tööjõukulud (1 136 000 krooni). Konkurentsiamet juhtis tähelepanu sellele, et ta on korduvalt (15.05.2008 teabe nõue ja 17.06.2008 teabe nõue) palunud ER-l detailselt selgitada, milliseid konkreetseid toiminguid iga omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud töötaja teostab, kuidas on vastavad toimingud seotud omanikuvagunite registreerimisega, samuti kui palju aega iga töötaja eraldi vastavatele toimingutele kulutab (17.06.2008 teabe nõue). Konkurentsiameti arvates on ER-i vastused, vastupidiselt Konkurentsiameti poolt palutule, olnud üldsõnalised ja umbmäärased ning kohati on ER jätnud Konkurentsiameti teabe nõuetele üldse vastamata. Konkurentsiamet tõi välja, et kuigi ER-i 02.06.2008 kirja kohaselt on vagunite registreerimisteenuse osutamisega (v.a. tehnilise komisjoni ülevaatus) väidetavalt seotud 21 töötajat, kellest 17 töötaja osas on ER märkinud, et need tegelevad teatud andmete sisestamisega infosüsteemidesse, ei ole ER esitanud Konkurentsiametile ühtegi kalkulatsiooni, millest nähtuks kui palju ja millise omahinnaga tööoperatsioone viidatud 17 andmete sisestamisega tegelevat töötajat teevad. Ülejäänud 4 töötaja osas märkis Konkurentsiamet, et nende puhul ei ole ER-i 02.06.2008 kirja põhjal üldse võimalik kindlaks teha, mida nimetatud töötajad täpselt teevad. Samuti leidis Konkurentsiamet, et ER-i 02.06.2008 kirjast ei nähtu, kuidas on ER-i poolt loetletud töötajate tegevused tegelikult hooldusteenusega seotud ehk millest tulenevalt on ER-i töötajad hooldusteenuse raames kohustatud vastavaid tegevusi teostama (ER ei olnud viidanud konkreetset ühelegi õigusnormile, millest nähtuks selgelt vastavate kohustuste olemasolu just hooldusteenuse osutamisel). Ka ER-i 11.07.2008 vastuses Konkurentsiameti 17.06.2008 teabe nõudele puudus mistahes detailne kirjeldus hooldusteenuse osutamisega väidetavalt seotud töötajate poolt teostatavate toimingute kohta, vaatamata sellele, et Konkurentsiamet seda teabe nõudes selgelt palus. Eeltoodud põhjustel leidis Konkurentsiamet, et ei ole kontrollitav, kas kõik ER-i poolt märgitud töötajad on tõepoolest igapäevaselt kogu oma tööaja ulatuses hõivatud hooldusteenusega seotud toimingute sooritamisega nagu ER oma 11.07.2008 kirjas väitis. Kuivõrd ER ei olnud suutnud näidata milliseid konkreetseid toiminguid iga ER-i poolt märgitud töötaja täpselt teostab, kuidas on vastav toiming seotud just hooldusteenusega ning kui palju ta igale toimingule aega kulutab, siis leidis Konkurentsiamet, et tal on alust asuda seisukohale, et ER-i poolt näidatud tööjõukulude arvestamine hooldusteenuse kulude

hulka ei ole põhjendatud. Sellest tulenevalt pidas Konkurentsiamet ühtlasi põhjendamatuks Tabelis 4 toodud ER-i muid kulusid, mis on seotud tööjõuga (sõiduautode kulud, side- ja kontorikulud, lähetuskulud ning vastavas proportsioonis ka kaudkulud).

Lisaks eeltoodule pidas Konkurentsiamet põhjendamatuks ka Tabelis 4 märgitud mitmesuguseid tegevuskulusid summas [...] krooni, kuna vaatamata Konkurentsiameti 15.05.2008 teabe nõudes ER-ile selgelt esitatud palvele selgitada Tabelis 4 toodud otsekulude iga kulukirje sisu, oli ER oma 02.06.2008 vastuses jätnud täielikult selgitamata, mida mitmesugused tegevuskulud endas hõlmavad.

Samuti ei pidanud Konkurentsiamet õigeks, et ER arvestab hooldusteenusega seotud kulude hulka (muud ärikulud) Konkurentsiameti poolt ER-le käesoleva menetluse raames määratud sunniraha 50 000 krooni. Konkurentsiamet leidis, et ER-i kliendid ei pea maksma kinni ER-le tekkinud rahalist kohustust, mis on tingitud sellest, et ER ei ole suutnud/soovinud täita tähtaegselt ametiasutuse poolt talle tehtud ettekirjutust. Seega olid Konkurentsiameti arvates ER-i hooldusteenusega seotud kulud põhjendamatud ka sunniraha osas.

Eeltoodust tulenevalt pidas Konkurentsiamet ER-i poolt kehtestatud omanikukaubavagunite registreerimise tasusid (s.o. nii tehnilise ülevaatus tasu, esmase registreerimise tasu kui hooldustasu) osaliselt või teatud tingimustel ka tervikuna põhjendamatuks, kuna ER ei olnud suutnud näidata vastavate tasude kulupõhisust. Konkurentsiamet viitas sellele, et turgu valitseval ettevõtjal on KonkS § 16 punktist 1 tulenevalt keelatud kehtestada teenuse osutamise eest tasusid, millel puudub seos vastava teenuse osutamisega seotud kuludega ning selgitas, et Konkurentsiamet kaalub ER-le ettekirjutuse tegemist, millega Konkurentsiamet kohustaks ER-i lõpetama klientidelt teatud ülalkäsitletud omanikukaubavagunite registreerimistasude võtmine või vähendama omanikukaubavagunite registreerimistasusid vastavalt ulatuses, milles Konkurentsiamet on tuvastanud, et vastava teenuse osutamisega seoses ER-il väidetavalt tekkivad kulud on põhjendamatud.

### **3.5.2. AS Eesti Raudtee 03.10.2008 kiri**

03.10.2008 esitas ER Konkurentsiametile oma alljärgnevad seisukohad Konkurentsiameti 18.09.2008 kirja suhtes.

ER ei nõustunud arutuluskäiguga nagu oleks omanikukaubavagunite registreerimise turg geograafiliselt piiratud Eesti Vabariigi territooriumiga. ER-i hinnangul on AS-i Russian Estonian Rail Services (edaspidi: *RERS*) ja SC-i väited nagu oleks omanikukaubavagunite registreerimine teiste riikide raudteeadministratsioonide kaudu seotud ületamatult raskete asjaoludega ning oluliselt keerukam, silmakirjalikud. Omanikukaubavagunite registreerimine teiste raudteede jaamadesse on ER-i väitel ometigi aset leidnud ning seda ärioloogikast, mitte aga ER-i poolt kehtestatud tasude suurusel või väiksusel tulenevalt.

**(a) Omanikukaubavaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatuse tasu**

Tehnilise seisukorra ülevaatuse tasu kohta Konkurentsiametile 11.07.2008 esitatud kulukalkulatsiooni (vt Tabel 2) osas möönis ER, et selles esinesid arvutusvead. Väidetavalt oli kalkulatsioonis tehnoülevaatuse ajakuluks ekslikult märgitud 0,45 tundi, mitte 45 minutit ja 30 sekundit nagu ettevõtte norm ette näeb. Seetõttu esitas ER Konkurentsiametile vastava kalkulatsiooni uuesti alljärgneval kujul (lõppsumma on esitatud ilma käibemaksuta).

**Tabel 5**

<b>Kulu</b>	<b>Hõivatuid</b>	<b>Aeg</b>	<b>Kulu</b>	<b>Kokku</b>
	in	h/vagun	kr/h	kr/vagun
1. Tehnilise seisukorra ülevaatus				
- automaatsiduri korrasolek				
- automaatpiduri korrasolek				
- käiguosa korrasolek				
- vagunikere ja raami seisukord				
- dokumentide vormistamine				
Otsene palgakulu kokku	[...]	[...]	[...]	[...]
2. Sotsiaalmaks 33%				[...]
3. Töötuskindlustusmaks 0,3%				[...]
Otsene tööjõukulu kokku				[...]
4. Tehnoloogiaosakonna üldkulud		<i>Muude tegevuskulude suhte alusel tööjõu otsestesse kuludesse (57,7%)</i>		[...]
5. Veeremiteenistuse üldkulud		<i>Veeremiteenistuse administratsiooni tegevuskulude suhte teenistuse teiste struktuuriüksuste tegevuskuludesse (6,2%)</i>		[...]
6. Ettevõtte üld- ja ühiskulud		9,1%		[...]
Kaudsed kulud kokku				[...]
Otsesed ja kaudsed kulud kokku				[...]
7. Taotletav kulurentaablus		15%		[...]
Kokku				637,35

Selgitamaks üksikasjalikumalt, mida täpselt ER-i vagunimajanduse töötajad vagunite tehnilise seisukorra ülevaatamisel teevad, oli ER lisanud kirjale „Omanikuvaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatuse protseduuri Eesti Raudtee vagunimajanduses“ ning kogumiku dokumentidest, millega on vaja tutvuda või mida tuleb koostada seoses ühe omanikuvaguni tehnilise seisukorra teostamisega (s.o. omanikukaubavaguni omaniku või valdaja avaldus, vagunite ostumüügilepingud, dokumendid vagunite omandiõiguse üleandmise ning vagunite mitteamistamise, neil pandiõiguste puudumise ja kolmandate isikute hagide esemeks mitteamistamise kohta, vagunite üleandmis-vastuvõtmisaktid, kinnitus vagunite valmistamise ja tarnimise kohta, vagunite tehnilised passid, akt vaguni moderniseerimise kohta, vagunite tehnilise seisukorra ülevaatuse akt). ER-i kirjale oli ühtlasi näidiseks lisatud koopia 09.09.2008 koostatud omanikukaubavagunite tehnilise seisukorra ülevaatuse aktist.



Samuti märkis ER, et omanikukaubavaguni registreerimisele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatus teostamise ja selle kohta aktide koostamist ei saa võrdsustada raudteeseaduse (RdtS) § 67 lõikes 2 sätestatud nõudega. ER märkis, et TJA-l on küll õigus keelduda kehtestatud nõuetele mittevastava raudteeveeremi või raudtee registreerimisest, kuid TJA-l ei ole kohustust veeremit füüsiliselt üle kontrollida, samuti ei vastuta ta tagajärgede eest, kui registrisse on kantud tehniliselt mittekorras või registreerimist taotlevale äriühingule mittekuuluv veerem. ER viitas Erakaubavagunite eeskirja punktile 1.3, mille kohaselt peavad SRÜ ja Balti riikide raudteevõrgule väljuvad omanikukaubavagunid nii oma konstruktsiooni, tööea, plaaniliste remondiliikide perioodide kui ka tehnilise seisukorra poolest vastama kõikidele nõudmistele, mis kehtivad raudteeadministratsioonide endi nn inventariparki kuuluvate vagunite suhtes. Omanikukaubavagunite registreerimisele ABD PV-s eelneb alati nende vagunite tehnilise seisukorra ülevaatus, mida näeb ette Erakaubavagunite eeskirja punkt 2.2.3 ning selle asendamine nn nõuetele vastavuse kontrollimise aruande või registreeringu kontrollimisega Eesti raudteeliiklusregistris (edaspidi: *ERLR*) ei ole ER-i väitel mõeldav. Vaguni tehnilise ülevaatus käigus kontrollitakse, et vagun vastaks kõigile nendele nõuetele, mis on sätestatud Erakaubavagunite eeskirjas, samuti muudest kokkulepetest või normdokumentidest tulenevatele nõuetele, mis ER-le teadaolevalt on antud tüüpi vagunitele Raudteetranspordi Nõukogu poolt kehtestatud. Seetõttu ei saa ER väidetavalt mitte mingil juhul aktsepteerida TJA poolt teostatavaid toiminguid ja vagunite registreeringut *ERLR*-s kui tõendit, et nende vagunite seisukord on kontrollitud. Vastavalt Erakaubavagunite eeskirja punktile 2.2.3. teostatakse vaguni tehnilise seisukorra ülevaatus ning koostatakse vastavasisuline akt nii vaguni registreerimisel, ümberregistreerimisel, omaniku vahetumisel, kodujaama vahetumisel kui vaguni moderniseerimisel. Ühtlasi selgitas ER, et registreering *ERLR*-s ei oma tähtsust nende vagunite suhtes, mis töötavad SRÜ ja Balti riikide raudteevõrgustikul väljaspool Eesti Vabariigi territooriumit ning juhtis tähelepanu sellele, et *ERLR* ei anna vaguni registreerimisel sellele 8-kohalist 5-ga algavat numbrit, mis on vastavalt Erakaubavagunite eeskirjale (punkt 1.2.) omanikuvaguni tunnuseks ja mille olemasolu on eelduseks vaguni ringlusse lubamiseks.

#### **b) Omanikukaubavaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasu**

Esmase registreerimise tasu osas märkis ER, et omanikukaubavagunite registreerimine on ER-l tasuline alates 23.09.2003. Seisuga 31.08.2003 oli ER-i teedele registreeritud 10 783 vagunit. Enne seda oli omanikukaubavagunite park võrreldes raudteeadministratsioonide inventaripargiga sedavõrd tähtsusetu, et nendega tegelemise eest ei olnud otstarbekas eraldi tasu võtta ja arvestada. Aastatel 2003 – 2007 osutatud teenuste mahu kohta esitas ER alljärgneva tabeli 6.

**Tabel 6**

Teenus	M/ü	2003	2004	2005	2006	2007	Summa 2003- 2007
Omanikuvaguni registreerimine	Vagun	1448	5875	1240	787	517	9876

ER märkis, et eeltoodud andmetest nähtub, et omanikukaubavaguneid on registreeritud pisut vähem kui pool esialgsetes kalkulatsioonides aluseksvõetud kogusest (s.o. 20 000 vagunit). ER-i väitel annavad varem esitatud andmed registris olevate omanikukaubavagunite arvu kohta aastate kaupa tunnistust sellest, et tegelikult registreeritakse uusi vaguneid ER-i teedele üha vähem ja vähem, mis omakorda tähendab, et ettevõtte poolt tehtud investeeringud jäävadki vajaliku katteta.

**c) Omanikukaubavaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu**

Hooldustasu osas selgitas ER tööjõukuludega seoses täiendavalt, et kui omanikukaubavagun on ABD PV-s registreeritud, siis lubatakse see ringlema kogu raudteevõrgule, mis kuulub või on antud majandada nendele raudteeadministratsioonidele, kes on sõlminud Vagunite ja konteinerite ühiskasutuse kokkuleppe<sup>5</sup>. Seega on kõik eelnimetatud isikud/asutused kohustatud oma jaamade kaudu vastu võtma ja edasi saatma nii laaditud kui tühje omanikukaubavaguneid vastavalt kooskõlastatud veoplaanidele. Tühjad omanikukaubavagunid suunatakse pärast kauba mahalaadimist edasi vastavalt omaniku, rentniku või kaubasaaja juhistele ning nende kohta koostatakse täielikud veodokumendid. See tähendab ER-i sõnul, et raudteejaamade töötajatel tuleb omanikuvagunite puhul pidevalt omanike või muude õigustatud isikutega suhelda, et nende tahet kindlaks teha, samuti täielikke veodokumente koostada või kontrollida.

ER-i infotehnoloogiasteenistuse vanemadministraatori, juhatuse esimehe nõuniku, veostespetsialisti ja projektijuhi tööülesannete seotuse osas vagunite registreerimisega viitas ER oma 02.06.2008 kirjale ning selle lisatud vastavate töötajate ametijuhenditele.

ER-i hinnangul on väga omapärane Konkurentsiameti järeldus, et tema poolt määratud sunniraha tuleb kõnealuse teenuse kulukalkulatsioonist välja jätta. ER märkis, et asjaolu, et talle on peetud vajalikuks määrata sunniraha, ei muuda vastavat kulu raamatupidamise seisukohalt üldkuluks või mõne muu teenusega seotud kuluks – see kulu on ja jääb seotuks omanikukaubavagunite registreerimisega. Samas väitis ER, et ta ei ole antud menetluses kordagi väitnud, et ta arvestab oma hinnakujunduses trahvide, sunnirahade või muude selliste seaduse alusel määratud koormistega.

<sup>5</sup> Endise NSVL TM kaubavagunite ja konteinerite inventariparkide SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžaani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi vahel jagamise ning nende edaspidise ühiskasutuse kokkulepe, RT II, 05.12.2003, 148.

ER-i väitel ei vasta tõele Konkurentsiameti väide, et ER on oma 02.06.2008 kirjas jätnud selgitamata, mida mitmesugused tegevuskulud sisaldavad.

ER juhtis ühtlasi Konkurentsiameti tähelepanu asjaolule, et ta on oma kuluarvestuses lähenenud omanikukaubavagunite registreerimise teenusele küllaltki konservatiivselt - näiteks ei ole teenuse hinda lülitatud iga-aastaseid kulutusi suurusjärgus 1,5 miljonit krooni Eesti territooriumil asuvate vagunite loendusele ega erakorralisi kulusid, mis on tekkinud omanikukaubavagunite kaotsiminekest, hävimisest või kahjustamisest.

### **3.6. Muude isikute seisukohad**

#### **(a) AS Spacecom seisukoht**

SC on esitanud Konkurentsiametile oma käesoleva haldusakti raames tähtsust omavad seisukohad 28.09.2004 Konkurentsiametis antud seletuste käigus, 12.09.2005 vastuses Konkurentsiameti 26.08.2005 teabe nõudele ning 16.10.2006 vastuses Konkurentsiameti 11.09.2006 teabe nõudele.

Konkurentsiametis 28.09.2004 seletusi andes leidis SC-i esindaja, et SC-i valduses olevate vagunite registreerimiseks näiteks läbi Läti raudtee-ettevõtja peaks SC esitama Läti raudtee-ettevõtjale põhjenduse, miks Eestis tegutsev äriühing soovib tema valduses olevaid vaguneid läbi Läti raudtee-ettevõtja registreerida. SC tegutseb Eestis ning SC-i valduses olevad vagunid on liisitud Eestis tegutsevate finantseerimisasutustelt, kes on kehtestanud nõude, et vagunid oleksid Eestis registreeritud.

12.09.2005 kirjas leidis SC, et teoreetiliselt võib ER-i seisukoht, et ettevõtjal on võimalik valida, millise SMGS kokkuleppe osapooliks oleva riigi kaudu oma erakaubavagunitele rahvusvaheline liiklemisluba saada, isegi korrektne olla, kuid praktikas on täiesti mõeldamatu, et Eestis registreeritud eraõiguslik juriidiline isik vabatahtlikult registreeriks oma erakaubavagunid näiteks Moldova Vabariigis. SC-i väitel oleks see ebaotstarbekas, sellega kaasneksid ulatusliku lisakulud ning protseduur oleks aeganõudev. SC arvates oleks viidatud juhul Eesti ettevõtjal näiteks vaja omada Moldovas isikuid, kes vajadusel teostaksid vagunite säilitamiseks ja remontimiseks vajalikke töid. Taolise „lisaekipaazi“ avamise ja käiguhoidmisega kaasneksid ulatuslikud kulud, samuti oleks tegemist ebaotstarbeka väljaminekuga, kuna ekipaaž dubleeriks Eestis juba eksisteerivaid jõude ning oleks tõenäoliselt enamus ajast kasutu. SC juhtis Konkurentsiameti tähelepanu sellele, et ka ER-i poolt 16.05.2005 kirjale lisatud Leedu Raudtee (AB Lietuvos Geležinkeliai) seisukoht on, et *„kõik probleemid, mis seonduvad eravagunite kasutamise ja registreerimisega, kuuluvad lahendamisele raudtee-ettevõtte ja vagunite omanike vahel, seega on meie arvates kiirem valida registreerimise jaamaks, kus vagunid registreerida, füüsilise isiku elukohamaa või maa, kus juriidiline isik on registreeritud, st et Eesti ettevõtja registreeriks oma vagunid ER-l“*. SC hinnangul on tegemist olukorraga, kus praktilised takistused muudavad kasutuks ja kasutamatuks teoreetilise võimaluse registreerida omanikuvaguneid mujal kui asukohariigis. SC kinnitas, et ta ei ole Eestis kaubavedusid teostades ostnud omanikuvagunite registreerimise teenust teistelt ettevõtjatelt kui ER.

Kuivõrd ER esitas 18.08.2006 kirjaga Konkurentsiametile teabe selle kohta, et SC on esitanud ER-le taotlused ligikaudu 5000 vaguni ümberregistreerimiseks Venemaale, siis palus Konkurentsiamet oma 06.09.2006 teabe nõudes SC-l teatada, kas antud teave vastab tõele ning kui see nii on, siis millest on vastavad taotlused ajendatud. Lisaks palus Konkurentsiamet SC hinnangut selle kohta, kas ER-i poolt väidetud muudab omanikukaubavagunite registreerimise teenuste osutamise kaubaturu määratlust, hõlmates geograafiliselt laiemat ala kui Eesti Vabariik. 16.10.06 kirjaga esitatud vastuses selgitas SC, et registreeris osa oma vaguneid Venemaale ümber põhjusel, et ta rentis need vagunid Venemaal tegutsevatele ettevõtjatele ning Venemaa seadusandluse kohaselt peavad vagunid olema rendiperioodiks registreeritud Venemaal selleks, et neid saaks Venemaal kasutada. SC selgitas, et OAO Vene Raudtee 03.02.2006 telegrammi<sup>6</sup> kohaselt on muuhulgas Eesti Vabariigist tulnud eravagunite suhtes ette nähtud rangem kontroll. SC väitel on viidatud telegrammis toodud reeglite kohaselt kohustus välisriigi vagunid viivitamatult Venemaalt edasi saata ning välisriigis registreeritud vaguneid ei tohi kasutada Venemaa sisevedudeks. Võimalik on rendile antud vagunid Venemaal ajutiselt lihtsustatud korras registreerida ilma tollimaksudeta juhul, kui neid vaguneid kasutatakse transiidiks ja ei kasutata Venemaa sisevedudeks. Kui välisriigis registreeritud vaguneid soovitakse kasutada Venemaa sisevedudeks, tuleb selliste vagunite kodujaam ümber registreerida mõneks Venemaal asuvaks kodujaamaks. SC-i eeltoodud väiteid kinnitab nii SC kui ER-i poolt Konkurentsiametile esitatud OAO Venemaa Raudtee kõnealune telegramm (täpsemalt selle punktid 3 ja 5).

SC ei nõustunud ER-i väitega justkui muudaks vagunite ümberregistreerimine omanikukaubavagunite registreerimise teenuste osutamise geograafilise kaubaturu määratlust laiemaks kui Eesti Vabariik. SC hinnangul kinnitab Venemaa riiklik poliitika pigem seda, et vagunite registreerimine on seotud riigiga, kus vagunit kasutatakse ja erinevatel riikidel on selle jaoks erinevad nõudmised, seega on ka vastav vagunite registreerimise kaubaturg piiratud ühe riigi (jurisdiktsiooni) territooriumiga.

#### **(b) AS Russian Estonian Rail Service**

RERS esitas 09.09.2005 Konkurentsiametile vastuse Konkurentsiameti 26.08.2005 teabe nõudele, milles Konkurentsiamet palus nimetatud ettevõtjal muuhulgas selgitada, kas tal on Eestis kaubavedusid teostades reaalselt võimalik osta omanikukaubavagunite registreerimise teenust teistelt ettevõtjatelt kui ER ning juhul kui ta on vastavaid teenuseid teistelt ettevõtjatelt peale ER-i ostnud, siis palus Konkurentsiamet kirjeldada vastavate tehingute üksikasju. Oma vastuses leidis RERS, et teoreetiliselt vastab tõele ER-i väide, mille kohaselt on vaguneid võimalik ABD PV-s registreerida ka läbi teiste raudteede. Samas kirjeldas RERS asjaolusid, millest tingituna on Eesti Vabariigis asuval vaguneid valdaval ettevõttel praktikas majanduslikult ja tehnoloogiliselt mittekasulik omada vaguneid, mille kodujaam kuulub teisele raudteele mõnes teises riigis, muuhulgas näiteks seetõttu, et teatud sündmuste korral (vagunite mittekasutamisel, saatedokumentide kaotsiminekul, rendilepingu lõppedes jm), saadetakse vagunid tagasi kodujaama, kus vagunite

---

<sup>6</sup> Silmas on peetud OAO Vene Raudteed sedasama telegrammi, mis AS Eesti Raudtee poolt esitatuna kandis kuupäeva 08.02.2006.

valdaja peab need vastu võtma, üle vaatama ning tagama nende hea tehnilise seisukorra. Samuti märkis RERS, et juhul, kui vagunite valdaja soovib registreerida oma vagunid näiteks Läti Vabariigis, siis peaks ta looma seal oma tütarettevõtte, sest vaguni registreerimiseks Läti Vabariigis tuleb RERS-i väitel eelnevalt saada saajakood, mis antakse ainult Läti juriidilistele isikutele.

### **(c) AS Meta-EKS SP**

Meta-EKS esitas 11.11.2005 Konkurentsiametile vastuse Konkurentsiameti 25.10.2005 teabe nõudele, milles Konkurentsiamet palus nimetatud ettevõtjal muuhulgas selgitada, kas tal on Eestis kaubavedusid teostades realselt võimalik osta omanikukaubavagunite registreerimise teenust teistelt ettevõtjatelt kui ER ning juhul kui ta on vastavaid teenuseid teistelt ettevõtjatelt peale ER-i ostnud, siis palus Konkurentsiamet kirjeldada vastavate tehingute üksikasju. Meta-EKS leidis oma vastuses, et ebaõige on ER-i väide, mille kohaselt ei ole ER-l erakaubavagunitele rahvusvahelise liiklemisloa taotlemise vahenduse teenuse osutamise kaubaturul turgu valitsevat seisundit, kuna nimetatud teenuse geograafiline turg on laiem kui Eesti Vabariik. Meta-EKS väitel on ER-i vastav järeldus tehtud üksnes Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) üksikute sätete suvalise tõlgendamise tulemusel, arvestamata seejuures muid kohustusliku iseloomuga dokumente, sealhulgas Erakaubavagunite eeskirja. Meta-EKS väitel saab vastavalt Erakaubavagunite eeskirjale kõik omanikukaubavagunite üldkasutatavatel teedel liiklemise, tehnilise seisukorra ülevaatuse, kaheksakohalise numbriga "5" omistamise, Moskvast asuva raudteeadministratsioonide info- ja arvutuskeskusesse (ИБЦ ЖА) kaubavagunipargi automatiseeritud andmepangas (ABD PV) registreerimise ja ümberregistreerimisega, samuti vaguni kaotamine korral kompensatsiooni nõudmisega seonduvad toimingud teostada ainult omanikukaubavaguni kodujaama raudteeadministratsiooni kaudu. Selliseks raudteeadministratsiooniks Eestis on SMGS järgi kõigi Eestis asuvate raudteede suhtes ainult ER. Seetõttu pidas Meta-EKS asjakohatuks väidet, et Eesti ettevõtte, kelle omanikukaubavagunite kodujaamaks on Eestis asuv raudteejaam, saab teostada ülalnimetatud registritoiminguid ka teistes Euroopa Liidu riikides. Meta-EKS väitel ei ole ta ostnud omanikuvagunite registreerimise teenust teistelt ettevõtjatelt peale ER-i.

## **4. Õiguslik hinnang**

### **4.1. Asjakohane õigus**

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

Käesoleval juhul on vaatluse all ER-i poolt kehtestatud omanikukaubavagunite registreerimisteenuse tasude põhjendatus ning nende õiglus. KonKS § 16 punkti 1 kohaselt on turgu valitseval ettevõtjal keelatud otsene või kaudne ebaõiglaste ostu- või

müügihindade või muude ebaõiglaste äritingimuste kehtestamine. Turgu valitsev ettevõtja, kes kehtestab oma kauba ostjatele ebaõiglaselt kõrge hinna, kuritarvitab vastavalt KonkS § 16 punktile 1 oma turgu valitsevat seisundit.

## **4.2. Kaubaturg ja AS-i Eesti Raudtee turgu valitsev seisund**

### **4.2.1. Kaubaturu piiritlemine**

#### **(a) Tooteturg**

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

Käesolevas asjas on ER-i poolt pakutavaks teenuseks omanikukaubavagunite registreerimine OAO Vene Raudteed poolt erakaubavagunite kohta peetavas digitaalses andmebaasis ABD PV. Vastava teenuse ostjateks on kaubavaguneid omavad või valdavad ettevõtjad (nt kaubasaatjad, -saajad, ekspedeerijad).

Erakaubavagunite eeskirjast ning Kurseerimise ja arvestuse eeskirjast tulenevalt on Raudteetranspordi Nõukogu kohaldamisterritooriumil (s.o. SRÜ ja Balti riikide raudteedel) lubatud raudteeliikluses kasutada üksnes ABD PV-s registreeritud kaubavaguneid. Seega isik, kes soovib tema omandis või valduses olevaid omanikukaubavaguneid kasutada kaubaveol SRÜ ja Balti riikide raudteedel, peab registreerima oma vagunid ABD PV-s. ER-i esindaja poolt 24.08.2004 Konkurentsiametis antud seletuste kohaselt peab omanikukaubavagunid ER-i kaudu registreerima ka ettevõtja, kes omab ise Eestis kodujaama, kuhu ta soovib vagunid kinnistada.

Omanikukaubavaguni registreering ABD PV-s erineb Konkurentsiameti hinnangul olemuslikult vaguni registreerimisest ERLR-s, kuivõrd erinevalt registreeringust ABD PV-s ei taga registreering ERLR-s erakaubavaguni omanikule või valdajale õigust kasutada vagunit raudteeliikluses kogu Raudteetranspordi Nõukogu kohaldamisterritooriumil. Vastavalt ER-i poolt 03.10.2008 kirjas märgitule ei anna ERLR vaguni registreerimisel sellele ka 8-kohalist 5-ga algavat numbrit, mis on vastavalt Erakaubavagunite eeskirjale (punkt 1.2.) omanikuvaguni tunnuseks ja mille olemasolu on eelduseks vaguni ringlusse lubamisele. Seega ei ole registreering ERLR-s ostja seisukohast samaväärne registreeringuga ABD PV-s. Eeltoodust tulenevalt leiab Konkurentsiamet, et isikutel, kelle omandis või valduses olevad omanikukaubavagunid peavad liiklema Raudteetranspordi Nõukogu kohaldamisterritooriumil, puudub vaguni ABD PV-s registreerimisele alternatiiv, mistõttu asjakohane tooteturg piirdub antud juhul omanikukaubavagunite ABD PV-s registreerimise teenuse osutamisega.

## **(b) Geograafiline turg**

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

ER on käesolevas haldusmenetluses Konkurentsiametile esitatud seisukohtades leidnud, et kuna omanikukaubavagunite registreerimine ABD PV-s toimub kõikidel ABD PV süsteemiga liitunud raudteedel samade reeglite järgi, siis on kõnealuse teenuse pakkumise tingimused homogeenised. Seetõttu on omanikukaubavagunite omanikel ja valdajatel väidetavalt võimalik registreerida enda vagunid ka teiste Raudteetranspordi Nõukogu liikmete registrites ja seda ei ole õigusaktidest ja kokkulepetest tulenevalt vaja teha just ER-i kaudu. Samuti on ER märkinud, et ettevõtjatel on võimalik valida, millise SMGS kokkuleppe osapooleks oleva riigi kaudu oma erakaubavagunile saada rahvusvaheline liiklemisluba, seda vähemalt Euroopa Liidu liikmesriikide raudteede, s.o Läti, Leedu ja Eesti raudtee vahel ning seega on nimetatud teenuse geograafiline turg laiem kui Eesti. ER-i väitel ei nähtu SMGS-ist piiranguid SMGS-i ühe osapoole eraõiguslikele isikutele kuuluvate erakaubavagunite registreerimisel teise osapoole raudtee-ettevõtja kaudu.

Konkurentsiamet ei nõustu ER-i seisukohaga, et omanikuvagunite registreerimise teenuse osutamise kaubaturg hõlmab geograafiliselt laiema ala kui Eesti Vabariigi territoorium. Kaubaturu geograafilise ulatuse kindlaks tegemisel ei saa lähtuda üksnes sellest, et omanikukaubavagunite omanikel või valdajatel on teoreetiliselt võimalik registreerida oma vagunid ka teiste Raudteetranspordi Nõukogu liikmete registrites või et SMGS-ist ei nähtu piiranguid kokkuleppe ühe osapoole eraõiguslikele isikutele kuuluvate erakaubavagunite registreerimisele teise osapoole raudtee-ettevõtja kaudu. Kaubaturu geograafilise ulatuse määramisel tuleb hinnata ka seda, millistel tingimustel on Eestis tegutsevatel isikutel tegelikkuses võimalik osta kõnealust teenust teiste riikide (nt Läti ja Leedu) raudteeadministratsioonidelt ning kas vastavad tingimused on sellised, et nende põhjal võib teiste riikide raudteeadministratsioone pidada ostja jaoks ER-i poolt pakutava teenuse suhtes reaalseks alternatiivseks pakkumise allikaks.

Vaadeldava registreerimisteenuse ostjad RERS ja SC on käesoleva menetluse käigus Konkurentsiametile esitatud seisukohtades leidnud, et omanikukaubavagunite registreerimine teiste riikide kaudu on praktikas seotud täiendavate tingimustega ning seetõttu oluliselt keerukam ja kulukam kui registreerimine ER-i vahendusel. Näiteks leidsid mõlemad ettevõtjad, et nad peaksid oma vagunite registreerimiseks läbi mõne teise riigi raudteeadministratsiooni looma vastavas riigis kohapealse esinduse, mis oleks aeganõudev, tooks kaasa olulisi lisakulusid ning oleks tõenäoliselt ka ebaotstarbekas. Meta-EKS arvates saab Eesti ettevõtte, kelle omanikukaubavagunite kodujaamaks on Eestis asuv raudteejaam, teostada kõnealuseid registritoiminguid üksnes ER-i kaudu. Ka Leedu Raudtee (AB Lietuvos Geležinkeliai) on oma 02.05.2005 kirjas (lisatud ER-i vandeadvokaadist esindaja 16.05.2005 kirjale) leidnud, et kuivõrd kõik erakaubavagunite kasutamist ja registreerimist puudutavad küsimused tuleks lahendada raudtee-ettevõtja ja vagunite omaniku poolt, siis oleks kõige kohasem valida sissekirjutusjärgne jaam ja registreerida vagunid füüsilise isiku asukoha või juriidilise isiku registreeritud asukoha järgses riigis, s.t. Eestis (registreering läbi ER-i).

Konkurentsiametil ei ole andmeid, et ükski Eestis tegutsev raudtee-ettevõtja oleks kasutanud teiste riikide raudteeadministratsioonide poolt osutatavat registreerimisteenust põhjusel, mis viitaks viimaste poolt osutatava teenuse konkureerimisele ER-i poolt osutatavaga. SC-i 16.10.06 kirja kohaselt registreeris SC osa oma vaguneid Venemaale ümber põhjusel, et ta rentis need vagunid Venemaal tegutsevatele ettevõtjatele, st mitte seepärast, et ER-i poolt osutatavale teenusele laieneks konkurentsipurve. Konkurentsiamet peab SC-i vastavat selgitust OAO Vene Raudteed 08.02.2006 telegrammis sisalduvaid nõudeid arvestades veenvaks. Nii RERS, SC kui Meta-EKS on leidnud, et ER-i poolt pakutava registreerimisteenuse ja teiste riikide poolt pakutavate registreerimisteenuste puhul ei ole tegemist asendatavate teenustega ning neid ei saa paigutada ühele kaubaturule. Seega ER-i väited nagu oleks Eestis tegutsevatel ettevõtjatel võimalik osta registreerimisteenust ka teistest riikidest, ei ole tegelikkuses kinnitust leidnud.

Kõike eeltoodut arvestades leiab Konkurentsiamet, et omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamise kaubaturg on geograafiliselt piiratud Eesti Vabariigi territooriumiga.

#### **4.2.2. AS-i Eesti Raudtee turgu valitsev seisund**

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

ER on ainuke ettevõtja, kes omab Eesti Vabariigis õigust kasutada OAO Vene Raudteed poolt omanikukaubavagunite kohta peetavat digitaalset andmebaasi ABD PV ning saab seega omanikukaubavaguneid nimetatud andmebaasis registreerida. Seega puuduvad ER-l omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamise kaubaturul Eesti Vabariigis konkurendid ning ER-le kuulub 100% käibest nimetatud kaubaturul. Ainsa ettevõtjana asjaomasel kaubaturul tegutsemine loob ER-le võimaluse käituda nimetatud kaubaturul arvestataval määral sõltumatult, ilma et ta peaks oma tegevuse käigus kartma tähelepanu vääriva hulga ostjate kaotamist. Eeltoodust tulenevalt leiab Konkurentsiamet, et ER omab omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamise kaubaturul Eesti Vabariigis turgu valitsevat seisundit vastavalt KonkS § 13 lõikele 1.

#### **4.3. AS-i Eesti Raudtee poolt kehtestatud tasude põhjendatus**

KonkS § 16 punkt 1 keelab turgu valitseval ettevõtjal kehtestada otseselt või kaudselt ebaõiglaseid müügihindu. Riigikohus on oma 18.12.2002 otsuses asjas nr 3-3-1-66-02 märkinud, et *”turgu valitseva ettevõtja poolt kehtestatud hind, mis ei ole mõistlikus vahekorras teenuse majandusliku väärtusega, on ebaõiglane. Teenuse majanduslik väärtus on omakorda seotud teenuse osutamiseks vajalike kuludega”*. Kuigi viitatud juhtum leidis aset eelmise (kuni 01.10.2001 kehtinud) konkurentsiseaduse alusel, on Riigikohtu poolt nimetatud juhtumis esitatud seisukohad Konkurentsiameti hinnangul



jättkuvalt asjakohased ka käesolevas asjas, kuivõrd keeld kuritarvitada turgu valitsevat seisundit ebaõiglaselt kõrgete hindade kehtestamise teel on 01.10.2001 jõustunud konkurentsiseaduses reguleeritud sisult analoogiliselt kuni 01.10.2001 kehtinud konkurentsiseadusega.<sup>7</sup>

Haldusmenetluse seaduse § 6 kohaselt on haldusorgan kohustatud välja selgitama menetletavas asjas olulise tähendusega asjaolud ning vajadusel koguma selleks tõendeid oma algatusel. Käesolevas asjas, kus Konkurentsiamet kontrollib ER-i poolt omanikukaubavagunite registreerimisteenuse eest võetavate tasude vastavust konkurentsiseadusele, on olulisimaks välja selgitamist vajavaks asjaoluks ER-il vastava teenusega seoses tekkivad kulud. Samas on teatud teenuse osutamise seotud kulude kohta arusaadavalt enim teavet vastavat teenust osutaval ettevõtjal endal ehk käesoleval juhul ER-l. Turgu valitsevale ettevõtjale KonkS § 16 punktist 1 tulenevalt kehtiv keeld kehtestada ebaõiglaseid ostu- või müügihindu eeldab, et turgu valitsev ettevõtja omab ülevaadet tema poolt pakutavate teenustega seotud kuludest ning on vajadusel võimeline neid kulusid ka põhjendada. Konkurentsiamet on käesoleva menetluse käigus ER-le ka selgitanud turgu valitseval ettevõtjal vastava kohustuse olemasolu (24.08.2004 Konkurentsiametis toimunud ER-i ja Konkurentsiameti esindajate kohtumisel).

Riigikohus on oma 18.12.2002 otsuses asjas nr 3-3-1-66-02 turgu valitseva ettevõtja poolt kehtestatud tasu põhjendatusele hinnangu andmisega seonduvalt leidnud, et *„turgu valitsev ettevõtja peab suutma õigustada oma tegevust, millel on vastupidine mõju konkurentsionormide eesmärgiga võrreldes. Tõendamiskoormus ei lasu siiski ainuüksi Konkurentsiametil, vaid mõlemad pooled peavad tõendama oma väiteid. Turgu valitsev ettevõtja peab suutma õigustada oma tegevust, millel on vastupidine mõju konkurentsionormide eesmärgiga võrreldes. Õigustatud kahtluse korral, et hind ei ole vastavuses teenuse osutamiseks vajalike kuludega, peab hinna kuludele vastavust põhjendama turgu valitsev ettevõtja”*.

Konkurentsiameti poolt ER-ile 27.03.2007 tehtud ettekirjutuse järgselt on ER-i juhatus oma 28.03.2008. a otsusega nr 233/7 kehtestanud dokumendi *„Raudteeinfrastruktuuri majandamise ja muude tegevuste arvestuse lahutamise AS-s Eesti Raudtee“*, milles sätestatud reeglid peaksid printsiibis tagama ER-i kuluarvestuse lahususe erinevate tegevusvaldkondade lõikes. Lähtudes ER-i poolt Konkurentsiametile esitatud omanikukaubavagunite registreerimistasudega seotud kulukalkulatsioonidest ning neis sisalduvate kulude kohta esitatud ER-i selgitustest, annab Konkurentsiamet alljärgnevalt eraldi hinnangu igale ER-i poolt omanikukaubavaguni registreerimisteenuse raames kehtestatud tasu põhjendatusele lähtuvalt KonkS § 16 punktist 1. Hinnangu andmisel lähtub Konkurentsiamet ER-i poolt 2008. a esitatud kulukalkulatsioonidest, kuna need on koostatud

---

<sup>7</sup> Kuni 01.10.2001 kehtinud konkurentsiseaduse § 14 punkti 1 kohaselt oli keelatud kaubaturgu valitseva ettevõtja seisundi otsene või kaudne kuritarvitamine kaubaturul, s.o. ühe või mitme ühisel kaubaturul valitsevat seisundit omava ettevõtja poolt oma positsiooni ärakasutamine konkurentsivabaduse kahjustamiseks, mis seisnes otseselt või kaudselt ebaõiglaste hinnakujundamise tingimuste või muude ebaõiglaste äritingimuste rakendamises, sealhulgas kaupade põhjendamatu müümine alla omahinna, mis kahjustas teise ettevõtja tegevust kaubaturul või tõrjus teda kaubaturult välja.

Konkurentsiameti 27.03.2007 ettekirjutuse järgselt ER-i juhatuse poolt kehtestatud raamatupidamisdokumendi („*Raudteeinfrastruktuuri majandamise ja muude tegevuste arvestuse lahutamise AS-s Eesti Raudtee*“) alusel ning peaksid kõige ajakohasemalt kajastama ER-i omanikukaubavagunite registreerimisteenusega seotud kuluarvestust. Kulude kohta ER-i poolt esitatud selgitustest võtab Konkurentsiamet arvesse käesolevas haldusaktis eespool väljatoodud nii 2008. a esitatud selgitusi kui ka varasemalt (enne 27.03.2007 ettekirjutuse tegemist) esitatud selgitusi, kuivõrd viimased sisaldavad endas samuti ER-i seisukohti omanikukaubavagunite registreerimise teenuse raames ER-i poolt teostatavate toimingute ja muude asjaolude kohta, millega ER on vaatlusaluste tasude kehtestamist põhjendanud.

**(a) Omanikukaubavaguni registreerimistoimingutele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatuse tasu**

ER-i turundusdirektori 06.11.2007 korraldusega nr 10-1/14 kinnitatud „*Kaubaveomaksete arvestamise juhendi*“ lisa 5 (lisamaksete hinnakiri) kohaselt on ER 2008. aastaks kehtestanud tehnilise ülevaatuse tasuks 500 krooni vaguni kohta.

ER-le 18.09.2008 saadetud kirjas avaldas Konkurentsiamet kahtlust, kas ER-i poolt tehnilise ülevaatuse tasu kui sellise võtmine on üldse põhjendatud olukorras, kus erakaubavaguni omanik on esitanud TJA-le raudteeveeremi nõuetele vastavuse kontrollimise aruande, mis kinnitab raudteeveeremi vastavust sarnastele nõuetele nagu on kehtestatud Erakaubavagunite eeskirjas ning õigusaktid ei nõua ER-i poolt täiendava ülevaatuse teostamist. Oma 03.10.2008 seisukohas selgitas ER, et omanikukaubavaguni registreerimisele eelneva tehnilise seisukorra ülevaatuse teostamise ja selle kohta aktide koostamise võrdsustamine nn nõuetele vastavuse kontrollimise aruande või registreeringu kontrollimisega ERLR-s ei ole mõeldav. ER märkis, et Erakaubavagunite eeskirja punktis 2.2.3. ettenähtud tehnilise ülevaatuse käigus kontrollitakse vaguni vastavust kõigile nendele nõuetele, mis on sätestatud nimetatud eeskirjas, muudes kokkulepetes või normdokumentides, mis ER-le teadaolevalt on antud tüüpi vagunitele Raudteetranspordi Nõukogu poolt kehtestatud. ER-i väitel ei ole TJA-l kohustust veeremit füüsiliselt üle kontrollida, samuti ei vastuta ta tagajärgede eest, kui registrisse on kantud tehniliselt mittekorras või registreerimist taotlevale äriühingule mittekuuluv veerem. Toodud põhjustel leidis ER, et ta ei saa mitte mingil juhul aktsepteerida TJA poolt teostatavaid toiminguid ja vagunite registreeringut ERLR-s kui tõendit, et vaguni seisukord on kontrollitud.

Konkurentsiamet aktsepteerib ER-i poolt esitatud seisukohti tehnilise ülevaatuse teostamise vajalikkuse kohta ning ei pea käesolevas haldusaktis tarvilikuks nimetatud küsimusel pikemalt peatuda.

Eeltoodud Tabelist 5 nähtub, et registreerimistoimingutele eelneva tehnilise ülevaatusega seonduvad ER-i kulud kokku on [...] krooni. Lisades sellele ER-i poolt taotletava kulurentaabluse [...], on tulemuseks 637,35 krooni (ilma käibemaksuta). Tabelis 5 toodud kalkulatsiooni kohaselt on iga omanikukaubavaguni tehnilise ülevaatusega hõivatud kaks ER-i töötajat 0,76 tunni vältel. ER-i poolt käesoleva menetluse käigus esitatud selgituste kohaselt kontrollitakse tehnilise ülevaatuse käigus vaguni vastavust Erakaubavagunite eeskirja nõuetele - kas vagun vastab ohutusnõuetele, ega vagunit ei ole ümber ehitatud või moderniseeritud vastuolus

Raudteetranspordi Nõukogu poolt kehtestatud nõuetega, kas on olemas kogu vajalik tehniline dokumentatsioon vaguni ja selle osade kohta ning kas vagun on värvitud ja märgistatud vastavuses eelnimetatud eeskirjaga. ER-i 03.10.2008 kirja kohaselt peab ER-i töötaja vagunite tehnilise ülevaatuse käigus vaatama läbi rea dokumente, mis puudutavad vastava(te) vaguni(te) päritolu (kinnitus vaguni valmistamise ja tarnimise kohta), omandiõigust (ostu-müügilepingud, dokumendid vagunite omandiõiguse üleandmise kohta), koormatise (dokumendid vagunite mittearestimise, neil pandiõiguste puudumise ja kolmandate isikute hagide esemeks mitteolemise kohta), tehnilist seisukorda (vaguni tehniline pass) ning vaguni moderniseerimist (akt vaguni moderniseerimise kohta). ER-i selgituste kohaselt koostab ER-i töötaja tehnilise ülevaatuse tulemusena omanikukaubavagunite tehnilise seisukorra ülevaatuse akti, milles kajastatakse vastavalt ER-i poolt esitatud näidisele vaguni tunnused (tehasenumber, kaheksakohaline 5-ga algav number, vaguni liik, mudel jne), vaguni omadused (kandevõime, telgede arv jne), vaguniga veetava kauba olemus, vaguni rentnik ja renditähdaeg, kodujaam, andmed vaguni moderniseerimise kohta jne.

Konkurentsiamet leiab, et ER on piisavalt selgelt ja ammendavalt kirjeldanud, milliseid toiminguid ER omanikukaubavagunite tehnilise seisukorra ülevaatuse raames teostab ning Konkurentsiametil ei ole talle teada oleva põhjal alust kahelda, et ER-i poolt tehnilise ülevaatuse kuludena esitatud kulud on põhjendatud.

#### **(b) Omanikukaubavaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasu**

ER-i turundusdirektori 06.11.2007 korraldusega nr 10-1/14 kinnitatud „*Kaubaveomaksete arvestamise juhendi*“ lisa 5 (lisamaksete hinnakiri) kohaselt on omanikuvaguni Raudteel ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis esmase registreerimise tasu 2008. aastal 250 krooni vaguni kohta.

ER-i väitel moodustub esmase registreerimise tasu ER-i varasemate perioodide investeeringutest vagunite ühiskasutuse süsteemi väljaarendamiseks, mis on jagatud eeldatava kaubavagunite arvuga, s.o. 20 000 vagunit. Vastavad kulud jagunevad proportsionaalselt, mis tähendab, et iga uue registreeritava kaubavaguni eest tuleb tasuda sellele proportsionaalselt langev osa teostatud investeeringutest üldisesse andmebaasi. Eeltoodu põhjal võib järeldada, et ER-i arvestuste kohaselt peaks ER 20 000 omanikuvaguni registrisse kandmisega olema tagasi teeninud varasemate perioodide investeeringud vagunite ühiskasutuse süsteemi väljaarendamiseks.

Oma 11.07.2008 vastuses Konkurentsiameti 17.06.2008 teabe nõudele märkis ER, et teistele ettevõtjatele kuuluvaid vaguneid on SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis ajavahemikus 2000 – 2008 registreeritud 13 947. Samas nähtub Tabelist 3, et juba seisuga 31.12.2004 oli registrisolevate vagunite arv 16 700. Vastusena Konkurentsiameti viitele, et esitatud andmed on vastuolulised, selgitas ER oma 03.10.2008 kirjas, et omanikukaubavagunite registreerimine ER-l on tasuline alates 23.09.2003. Seisuga 31.08.2003 oli ER-i väitel ER-i teedele registreeritud 10 783 vagunit ning ajavahemikul 2003-2007 on ER registreerinud 9867 omanikukaubavagunit. Seega, kuivõrd 10 783 vaguni registreerimisel ei ole ER registreerimistoimingu eest tasu võtnud ning varasemate perioodide investeeringute katmisel on osalenud üksnes 9867 vagunit, siis ei ole ER käesolevaks ajaks

kõnealuseid investeeringuid ilmselt tagasi teeninud, mistõttu ei ole Konkurentsiametil talle teada oleva põhjal alust kahelda, et klientidelt esmase registreerimise tasu võtmine on käesoleva haldusakti koostamise seisuga jätkuvalt põhjendatud.

18.09.2008 seisukohas avaldas Konkurentsiamet kahtlust, kas ER-i poolt esmase registreerimise tasu osas esitatud põhjendustega on kooskõlas asjaolu, et ER on 2008. aastal esmase registreerimise tasu 20 krooni võrra tõstnud 250 kroonini/vagun (vrdl: 2007.a oli vastava tasu suuruseks 230 krooni/vagun). 03.10.2008 seisukohas selgitas ER, et omanikukaubavaguneid on tegelikkuses registreeritud pisut vähem kui pool esialgsetes kalkulatsioonides aluseks võetud kogusest ning kuna uusi vaguneid registreeritakse ER-i teedele üha vähem, siis võivad ettevõtte poolt tehtud investeeringud jääda vajaliku katteta. Arvestades ER-i poolt esitatud andmeid ER-i teede registreeritavate omanikukaubavagunite arvu vähenemise kohta, ei ole Konkurentsiametil iseenesest vastuväiteid esmase registreerimise tasu tõstmise vastu 250 kroonile/vagun. Samas märgib Konkurentsiamet, et vastav tasu summas 250 krooni/vagun peab samuti olema objektiivselt kontrollitav ning ER peab vajadusel olema võimeline näitama, millisest vagunite arvust ta esmase registreerimise tasu summas 250 krooni/vagun võtmisel lähtub. Konkurentsiamet rõhutab, et kõnealuse tasu võtmine ER-i poolt on igal juhul põhjendatud üksnes seni kuni ER on nimetatud tasu võtnud varasemate perioodide investeeringute katmise arvestuse aluseks määratud vagunite arvule vastava arvu kordi (mis ER-i andmetel oli esialgu 20 000 korda, kuid mida ER 03.10.2008 kirjas esitatud teabest nähtuvalt peab olema praeguseks korrigeerinud).

**(c) Omanikukaubavaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu**

ER-i turundusdirektori 06.11.2007 korraldusega nr 10-1/14 kinnitatud „*Kaubaveomaksete arvestamise juhendi*“ lisa 5 (lisamaksete hinnakiri) kohaselt on omanikuvaguni Raudtee ning SRÜ ja Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu (hooldustasu) 2008. aastal 435 krooni vaguni kohta aastas.

Hooldustasu põhjendus on ER-i poolt võetavatest registreerimistasudest käesoleva haldusmenetluse jooksul läbivalt Konkurentsiametis enim küsitavusi tekitanud, kuivõrd menetluse käigus kogutud teabe põhjal ei ole selgunud, milliseid konkreetseid toiminguid ER hooldusteenuse raames täpselt teostab ning kuidas on vastavad toimingud seotud hooldusteenuse kuludega.

Konkurentsiamet on käesoleva haldusmenetluse käigus enam kui nelja aasta jooksul saatnud ER-le korduvalt teabe nõudeid, mille üheks eesmärgiks on olnud välja selgitada, kui suured on ER-i hooldusteenuse osutamisega seotud kulud ning milliste hooldusteenuse raames tehtavate toimingute seoses vastavad kulud tekivad (nt 16.07.2004, 20.09.2004, 28.12.2005, 06.03.2006, 25.05.2006, 19.06.2006 ja 11.09.2006 teabe nõuded), samuti kutsunud ER-i esindajaid Konkurentsiametisse vastavate asjaolude kohta seletusi andma (nt 24.08.2004, 18.04.2006). Käesoleva haldusmenetluse raames ER-ile 27.03.2007 tehtud ettekirjutuses täheldas Konkurentsiamet muuhulgas, et ER laiendas menetluse jätkudes järjest tegevuste

loetelu, mille eest ta hooldustasu väidetavalt võtab. Nt kui 24.08.2004.a. antud seletustes kinnitas ER-i esindaja, et hooldustasu on kehtestatud katmaks pelgalt registri haldaja poolt ER-lt võetavat tasu registris andmete säilitamise ja kättesaadavuse eest, siis 18.08.2006.a. esitatud kalkulatsiooni kohaselt oli vastavate tegevuste loetelu juba märkimisväärselt laiem. ER-le ettekirjutuse täitmiseks antud tähtpäeva (01.01.2008) saabumise järgselt on Konkurentsiamet saatnud ER-le samuti mitmeid teabe nõudeid (08.01.2008, 08.04.2008, 15.05.2008 ja 17.06.2008 teabe nõuded), mille eesmärgiks on muuhulgas jätkuvalt olnud hooldusteenusega seotud kulude ning hooldusteenuse raames ER-i poolt teostatavate toimingute, mis vastavad kulud tingivad, kindlakstegemine.

Kuigi ER-i juhatuse 28.03.2008 otsusega nr 233/7 kehtestatud dokumendis „*Raudteeinfrastruktuuri majandamise ja muude tegevuste arvestuse lahutamise AS-s Eesti Raudtee*“ sätestatud reeglid peaksid printsiibis tagama ER-i kuluarvestuse lahususe erinevate tegevusvaldkondade lõikes, on ER-i poolt 2008. a Konkurentsiametile esitatud selgitused hooldusteenusega seotud kulude põhjendatuse kohta endiselt üldsõnalised ja ebatäpsed, mistõttu on Konkurentsiamet jätkuvalt seisukohal, et ER-i poolt hooldusteenusega seotud kuludena esitatud kulud ei ole põhjendatud. Konkurentsiametile arusaadavalt sisalduvad hooldusteenusega seotud ER-i kulud Tabelis 4 toodud kulukalkulatsioonis. Seda kinnitab ER-i 02.06.2008 kirjas esitatud selgitus, et nimetatud tabelis ei sisaldu registreerimistoimingutele eelneva tehnilise komisjoni ülevaate kuludid (mille kohta ER on esitanud eraldi Tabelid 2 ja 5) ning asjaolu, et kolmas tasuliik, esmase registreerimise tasu, moodustub üldse hoopis varasematel perioodidel ER-i poolt tehtud investeeringutest. Seejuures on Konkurentsiamet ka oma 18.09.2008 kirjas ER-le käsitlenud Tabelis 4 esitatud kuludid kui ER-i poolt hooldusteenuse kuludena esitatud kuludid ning ER ei ole seda ümber lükanud.

Vastavalt ER-i poolt Konkurentsiametile käesoleva haldusmenetluse käigus esitatud hooldusteenuse kulude kalkulatsioonidele moodustavad vastavatest kuludest ülekaalukalt suurima osa tööjõukulud - seda ka Tabeli 4 kohaselt, milles on ER-i tööjõukuludena 2008.a I kvartalis märgitud [...] krooni. Tööjõukulude suurt osakaalu arvestades on Konkurentsiamet käesoleva haldusmenetluse vältel (nii ettekirjutusele eelnevalt kui ka pärast ettekirjutuse täitmise tähtaja möödumist) üritanud välja selgitada, milliseid konkreetseid toiminguid iga omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamisega seotud ER-i töötaja täpselt teostab, kuidas on vastavad toimingud seotud omanikuvagunite registreerimisega ning kui palju aega iga töötaja eraldi vastavatele toimingutele kulutab, paludes ER-lt nimetatud asjaolude kohta korduvalt detailseid selgitusi (nt 18.04.2006 ER-i poolt seletuste andmisel, 25.05.2006, 19.06.2006, 15.05.2008, 17.06.2008 teabe nõue). Oma vastustes on ER esitanud üksnes üldsõnalisi seletusi või üldisi ülevaateid raudtee töötajate ülesannetest, mille põhjal ei ole võimalik veenduda, et vastavad toimingud on seotud just hooldusteenuse osutamisega.

18.04.2006 Konkurentsiametis toimunud kohtumisel selgitas ER-i esindaja, et hooldustasu eest toimub vagunite pidev kontroll piirjaamas, sihtjaamas, vagunite üleandmisel ER-i poolt kaubasaajale, vaguni ER-i poolt vastuvõtmisel jne. ER-i esindaja sõnul seondub see raudteel ohutuse tagamisega. Vaatamata ER-i esindaja kinnitusele, et ER võib esitada Konkurentsiametile selles osas detailse selgituse koos vastavate juhenditega, ei ole ER siiani sellist selgitust Konkurentsiametile esitanud.

Kui Konkurentsiamet palus ER-lt 25.05.2006 teabe nõudes vastavaid detailseid selgitusi, siis esitas ER-i esindav vandeadvokaat Konkurentsiametile 09.06.2006 vastusega üksnes venekeelse „*Vaguni ülevaataja instruksiooni*“ ning samuti venekeelse väljavõtte „*Raudtee töötajate töökohustustest, nagu neid on kirjeldatud raudteealases kirjanduses*“, leides, et Konkurentsiametil on esitatud lisade põhjal võimalik saada ammendav ülevaade hooldusteenuse raames teostatavatest toimingutest. Esitatud lisad sisaldavad aga üksnes üldiseid raudtee töötajate ülesannete kirjeldusi, millest ei ole võimalik aru saada, milliseid neist ülesannetest, millises ulatuses ning millisel põhjusel teostatakse hooldusteenuse raames. Seda enam, et mõlemas dokumendis on kirjeldatud ka reisijavagunitega tehtavaid toiminguid või neid puudutavaid asjaolusid, mis omanikukaubavagunite hooldusteenusega seonduvalt üldse tähtsust ei oma.

19.06.2006 ER-le saadetud teabe nõudes märkis Konkurentsiamet, et ER-i poolt esitatud teabest ei ole selgunud, milliste tegevuste sooritamise tõttu tekivad ER-l tema poolt näidatud hooldusteenuse kulud. Sellest tulenevalt jäi Konkurentsiametile täielikult arusaamatuks, milliseid teenuseid ER oma klientidele hooldustasu eest osutab ning kas hooldustasu kehtestamine antud suuruses on olnud kooskõlas konkurentsiseadusega. Seetõttu palus Konkurentsiamet ER-l esitada detailse omahinna kalkulatsioonina loetelu vastavasisulistest tegevustest ning nende tegevuste sooritamise kuludest. Ühtlasi märkis Konkurentsiamet, et ER-i poolt 09.06.2006 esitatud „*Vaguni ülevaataja instruksiooni*“ ning väljavõtte „*Raudtee töötajate töökohustustest, nagu neid on kirjeldatud raudteealases kirjanduses*“ põhjal jääb täiesti ebaselgeks, milliseid neist toimingutest, millises ulatuses ning millistel põhjustel teostatakse hooldusteenuse raames. ER-i 18.08.2006 vastus nimetatud teabe nõudele sisaldas jätkuvalt ebamääraseid selgitusi teostatavate toimingute kohta. ER viitas SMGS Lisale 10 ning tõi välja loetelu nimetatud lisas sisalduvatest „raudtee“ kohustustest. Neist esimesena nimetas ER vagunite liikumise pidevat kontrolli ja nende seisundi jälgimist, mis on väga üldiselt määratletud kohustus ega andnud mingit teavet selle kohta, milliseid toiminguid ER peab nimetatud kohustuse raames teostama. ER-i poolt 18.08.2006 kirjas välja toodud kõik ülejäänud kohustused puudutasid aga olukordi, kus vagunil avastatakse vigastus või vaguniosa on läinud kaotsi. Siinkohal peab Konkurentsiamet vajalikuks märkida, et raudteeinfrastruktuuri valdajana on ER-l ka RdtS § 34 lõikest 1 tulenevalt kohustus tagada ohutu liiklus oma raudteeinfrastruktuuril ja hoidma selle ohutust tagavana töökorras. Seejuures näeb RdtS § 34 lg 5 ette, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ning teised raudteeinfrastruktuuri valdajad on kohustatud iga kalendriaasta kohta hiljemalt järgneva aasta 15. jaanuariks esitama TJA-le raudteeinfrastruktuuri ja raudteeliikluse korralduse nõuetele vastavuse kontrollimise aruande muu hulgas raudteeohutuse nõuete täitmise ning raudteeohutuse olukorra kohta. Samuti tulenevad ER-le kui raudteeinfrastruktuuri valdajale vastavad kohustused „*Raudtee tehnikasutuseeskirjast*“<sup>8</sup>, millega on muuhulgas kehtestatud raudteeliikluse, raudteevedude, raudteehoiu, raudteeliiklusohutuse ja selle järelevalve alase töö korraldamise üldnõuded (sh nt eeskirja lisa 2 peatükis IX kehtestatud rongiliikluse dišpetseri tööga seonduvad kohustused). Kuivõrd ER-i kohustus tagada oma raudteeinfrastruktuuril ohutus (mis ilmselt eeldab ka rongiliikluse pidevat jälgimist ER-i poolt) tuleneb mitmest erinevast allikast, siis ei ole Konkurentsiametil ER-i poolt esitatud teabe põhjal mingit mõistlikku põhjust järeldada, et ER-i poolt vagunite

<sup>8</sup> Kinnitatud teede- ja sideministri 09.07.1999 määrusega nr 39, RTL 1999, 127, 1773.

liikumise üle pideva kontrolli teostamine oleks spetsiifiliselt seotud hooldusteenuse osutamisega. Mis puudutab aga SMGS lisast 10 tulenevaid raudtee kohustusi olukordades, kus vagunil avastatakse vigastus või vaguniosa on läinud kaotsi, siis jääb Konkurentsiametile jätkuvalt täiesti arusaamatuks, kuidas ja millises ulatuses on nimetatud kohustused seotud hooldusteenusega.

Vastusena Konkurentsiameti 15.05.2008 teabe nõudele, selgitas ER oma 02.06.2008 kirjas, et käesoleval ajal on vagunite registreerimisteenuse osutamisega (v.a. tehnilise komisjoni ülevaatus) seotud 21 töötajat, kellest 17 töötaja osas on ER märkinud, et need tegelevad teatud andmete sisestamisega infosüsteemidesse. Samas ei ole ER esitanud Konkurentsiametile ühtegi kalkulatsiooni, millest nähtuks, kui palju ja millise omahinnaga tööoperatsioone viidatud 17 andmete sisestamisega tegelevat töötajat teevad. Ülejäänud 4 hooldusteenuse osutamisega väidetavalt seotud töötaja (infotehnoloogiategistuse vanemadministraator, juhatuse esimehe nõunik, veostespetsialist ja projektijuht) osas ei ole aga ER-i poolt esitatud andmete põhjal üldse võimalik kindlaks teha, mida nimetatud töötajad täpselt teevad. Vaatamata sellele, et Konkurentsiamet palus 17.06.2008 teabe nõudes ER-l esitada detailne kirjeldus registreerimisteenuse osutamisega väidetavalt seotud iga töötaja poolt teostatavate toimingute kohta, sellist kirjeldust ER-i 11.07.2008 vastuses ei sisaldu. ER esitas oma vastuses Konkurentsiametile üksnes üldsõnalise kirjelduse vanemadministraatori tööülesannetest ning ülejäänud 3 töötaja ametijuhendid. Seejuures on ER esitatud ametijuhendite osas märkinud, et seoses töökorralduse pidevate muutustega ei pruugi vastavad ametijuhendid kajastada neid tööülesandeid, mida töötajad tegelikult tänasel päeval täidavad (teatud funktsioonid võivad olla lisandunud ja teatud funktsioonid ümber jaotatud) ning nende tegelikku asukohta organisatsioonistruktuuris. Seega ei anna vastavad ametijuhendid tegelikult mingit teavet selle kohta, kas ja milliseid hooldusteenusega seotud ülesandeid vastavad töötajad käesoleval ajal täidavad.

ER-i poolt esitatud teabe põhjal on ühtlasi jätkuvalt täielikult arusaamatu, kuidas on ER-i poolt loetletud töötajate tegevused tegelikult hooldusteenusega seotud ehk millest tulenevalt on ER-i töötajad hooldusteenuse raames kohustatud vastavaid tegevusi teostama (ER ei ole endiselt viidanud konkreetselt ühelegi õigusnormile, millest nähtuks selgelt vastavate kohustuste tekkimine just hooldusteenusega seonduvalt). Näiteks jääb Konkurentsiametile täiesti arusaamatuks, kuidas tekib hooldusteenuse osutamisel niivõrd palju andmeid, et nende sisestamiseks on vaja 17 täiskohaga töötajat. 03.10.2008 kirjas on ER tööjõukuludega seoses selgitanud, et kui omanikukaubavagun on ABD PV-s registreeritud, siis lubatakse see ringlema kogu raudteevõrgule, mis kuulub või on antud majandada nendele raudteeadministratsioonidele, kes on sõlminud Vagunite ja konteinerite ühiskasutuse kokkuleppe. Seega on kõik eelnimetatud isikud/asutused ER-i selgituste kohaselt kohustatud oma jaamade kaudu vastu võtma ja edasi saatma nii laaditud kui tühje omanikukaubavaguneid vastavalt koostatud veoplaanidele, mistõttu tuleb raudteejaamade töötajatel omanikuvagunite puhul pidevalt omanike või muude õigustatud isikutega suhelda, et nende tahet kindlaks teha, samuti täielikke veodokumente koostada või kontrollida. Tegemist on taaskord ER-i väga üldsõnalise selgitusega, mis ei anna mingit infot selle kohta, kuidas vastavad kohustused on seotud hooldusteenusega ega võimalda veenduda, et kõik eelpool märgitud 17 ER-i töötajat on igapäevaselt kogu oma tööaja ulatuses hõivatud nimetatud ülesannete täitmisega.

Konkurentsiameti hinnangul ei ole ka Erakaubavagunite eeskirja põhjal võimalik tuvastada, milliseid konkreetseid toiminguid on ER hooldusteenusega seonduvalt kohustatud teostama. Kuigi ER on nimetatud eeskirjale käesoleva menetluse käigus mitmel juhul viidanud (nt 30.07.2004 kirjas, 03.10.2008 kirjas), selgitades oma kohustusi raudteeadministratsioonina, ei ole antud eeskirja põhjal siiski kontrollitav, milliseid nimetatud eeskirjas toodud kohustusest täidab ER just hooldusteenuse raames. Nt sätestab Erakaubavagunite eeskirja punkt 6.2. raudteeadministratsiooni kohustuse teostada kontrolli vagunite liikumise üle. Samas on Konkurentsiamet käesolevas haldusaktis eelpool tuvastanud, et ER-l on ka mitmest teisest õigusaktist tulenevalt kohustus jälgida oma raudteeinfrastruktuuril vagunite liikumist. Seetõttu ei saa Erakaubavagunite eeskirja punkti 6.2. alusel veel järeldada, et vagunite liikumise jälgimisega seoses ER-l tekkivad kulud on tingimata hooldusteenusega seotud kulud. Kuigi Erakaubavagunite eeskiri näeb raudteeadministratsioonile ette ka mitmeid teisi kohustusi, ei ole ER suutnud selgitada, milliste hooldusteenusega seotud toimingute teostamises vastavate kohustuste täitmine seisneb, millised ER-i töötajad vastavaid toiminguid teevad ning kui palju nad selleks oma tööaega kulutavad. Ainuüksi asjaolu, et Erakaubavagunite eeskiri näeb ER-le kui raudteeadministratsioonile ette teatud kohustused ei tähenda automaatselt, et kõigi nimetatud kohustuste täitmisega seotud kulud on põhjendatud kui hooldusteenuse raames kantud kulud.

Eeltoodust nähtub, et vaatamata Konkurentsiameti korduvatele järelepärimistele ei ole ER suutnud selgelt ära näidata, milliseid konkreetseid toiminguid on tema töötajad hooldusteenuse osutamise seonduvalt kohustatud teostama. Konkurentsiamet on enam kui neli aastat väldanud haldusmenetluse käigus järjekindlalt üritanud ER-lt vastavat teavet saada, kuid ER on pidevalt viidanud üldsõnaliselt raudteeadministratsiooni kohustustele, mille seotus hooldusteenuse osutamisega ei ole Konkurentsiameti hinnangul kinnitamist leidnud. Seejuures on märkimisväärne, et ER on menetluse vältel pidevalt laiendanud nende toimingute loetelu, mis ER-i väitel seonduvad hooldusteenuse osutamisega. Kui haldusmenetluse alguses seletas ER hooldustasu võtmist vajadusega katta registri haldaja poolt ER-lt võetavat tasu registris andmete säilitamise ja kättesaadavuse eest, siis hiljem lisandusid ER-i toimingud vagunite liikumise jälgimisel ja vagunite kaotamine/hävimisel ning viimasena on lisandunud ER-i toimingud vaguniomanike ja muude õigustatud isikutega suhtlemise ja veodokumentide koostamise või kontrollimise näol. Konkurentsiameti hinnangul viitab ER-i kirjeldatud käitumine sellele, et ER-l endal puudub tegelikkuses selge ülevaade hooldusteenuse raames teostatavatest toimingutest ning sellest tulenevalt ka vastavate teenuse osutamise kuludest.

Riigikohus on oma 18.12.2002 otsuses asjas nr 3-3-1-66-02 märkinud, et *"kulutus on põhjendatud, kui ta on tegelikult kantud ja vajalik teenuse osutamiseks"*. Konkurentsiamet ei ole käesoleva menetluse käigus tuvastanud, et ER-i poolt Tabelis 4 hooldusteenuse kuludena esitatud tööjõukulud on tegelikult kantud just hooldusteenusega seonduvalt ning et tegemist on seega hooldusteenuse osutamiseks vajalike kuludega. Seetõttu leiab Konkurentsiamet, et ER-i poolt Tabelis 4 toodud tööjõukulude arvestamine hooldusteenuse kulude hulka ei ole põhjendatud. Sellest tulenevalt peab Konkurentsiamet ühtlasi põhjendamatuks Tabelis 4 toodud ER-i muid kulusid, mis on seotud tööjõuga (sõiduautode kulud, side- ja kontorikulud, lähetuskulud ning vastavas proportsioonis ka kaudkulud).



Konkurentsiameti hinnangul on põhjendamatud ka Tabelis 4 märgitud mitmesugused tegevuskulud summas [...] krooni, kuna vaatamata Konkurentsiameti 15.05.2008 teabe nõudes ER-ile selgelt esitatud palvele selgitada nimetatud tabelis toodud otsekulude iga kulukirje sisu, on ER oma 02.06.2008 vastuses jätnud täielikult selgitamata, mida mitmesugused tegevuskulud endas hõlmavad. Konkurentsiamet juhtis nimetatud asjaolule tähelepanu ka ER-le 18.09.2008 saadetud seisukohas. Kuigi ER-l leiab oma 03.10.2008 vastuses, et mitmesuguste tegevuskulude kirje selgitamata jätmine 02.06.2008 kirjas ei vasta tõele, jääb Konkurentsiamet oma seisukoha juurde, kuivõrd ER-i 02.06.2008 kirjast mitmesuguste tegevuskulude kohta selgitusi ei nähtu. 02.06.2008 kirjas on küll selgitus mitmesuguste teenuste kulu ([...] krooni – vt Tabel 4) sisu kohta, kuid mitte mitmesuguste tegevuskulude ([...] krooni – vt Tabel 4) kohta. Seega, leiab Konkurentsiamet, et ER-i poolt hooldusteenusega seotud kuludena esitatud kulud on täiendavalt põhjendamatud ka mitmesuguste tegevuskulude summa ulatuses.

Samuti ei pea Konkurentsiamet õigeks, et ER arvestab hooldusteenusega seotud kulude hulka (muud ärikulud) Konkurentsiameti poolt ER-le käesoleva menetluse raames määratud sunniraha 50 000 krooni. Konkurentsiameti arvates ei pea ER-i kliendid maksma kinni ER-le tekkinud rahalist kohustust, mis on tingitud sellest, et ER ei ole suutnud/soovinud tähtaegselt täita ametiasutuse poolt talle tehtud ettekirjutust. 03.10.2008 kirjas ER nimetatud seisukohaga ei nõustunud ning väitis, et *“asjaolu, et ER-le on peetud vajalikuks määrata sunniraha, ei muuda vastavat kulu raamatupidamise seisukohalt üldkuluks või mõne muu teenusega seotud kuluks – see kulu on ja jääb seotuks omanikukaubavagunite registreerimisega. ER ei ole antud menetluses kordagi väitnud, et ta arvestab oma hinnakujunduses trahvide, sunnirahade vms seaduse alusel määratud koormistega“*. Konkurentsiamet ei eita, et ER-le määratud sunniraha näol on ER-l tekkinud kulu ning ER peab nimetatud kulu oma raamatupidamises kajastama. Samas leiab Konkurentsiamet eelpool juba mainitud põhjusel, et vastav kulu ei tohi sisalduda hooldusteenuse hinnas, kuna vastava teenuse ostjad ei pea maksma kinni ER-i poolsest seaduserikkumisest ER-le tekkinud kulusid. Seetõttu on Konkurentsiamet seisukohal, et ER-i hooldusteenusega seotud kulud on põhjendamatud ka sunniraha osas.

Seejuures leiab Konkurentsiamet, et ER-i seisukoht, et ta ei ole antud menetluses kordagi väitnud, et ta arvestab oma hinnakujunduses trahvide, sunnirahade vms seaduse alusel määratud koormistega, on vastuolus ER-i poolt Konkurentsiametile varasemalt esitatud teabega. Nimelt sisaldub kõnealune sunniraha ER-i poolt 02.06.2008 kirjas selgitatu kohaselt Tabelis 4, muude ärikulude all. Tabelis 4 on esitatud ER-i poolt osutatava hooldusteenuse kulud, mis Konkurentsiameti arusaamist mööda on ER-le aluseks hooldusteenuse tasu arvestamisel. Eeltoodust tulenevalt on Konkurentsiametile arusaamatu ER-i väide justkui ei oleks ta oma hinnakujunduses kõnealust sunniraha arvestanud. Konkurentsiameti hinnangul seab ER-i selline ebajärjepidevus oma väidete esitamisel üldse kahtluse alla Tabelis 4 esitatud kalkulatsiooni tõlevastavuse. Kui ER selliselt oma seisukohti muudab, esitades Konkurentsiametile üks päev omanikukaubavagunite hooldusteenuse kulukalkulatsiooni ning teine päev väidab, et kalkulatsioonis toodud teatud kulusid ta oma hinnakujunduses ei arvestagi, siis tekib kahtlus, kas vastavas kulukalkulatsioonis toodud ükski kulu on hooldusteenuse osutamisega seotud.

## 5. Ettekirjutuse tegemine ja haldusmenetluse lõpetamine

Kõike eeltoodut arvestades leiab Konkurentsiamet, et kuna ER ei ole vaatamata Konkurentsiameti rohketele järelepärimistele suutnud selgelt ära näidata, et Tabelis 4 esitatud kulud on tõepoolest seotud omanikukaubavagunitele hooldusteenuse osutamisega, siis ei ole vastavad kulud põhjendatud. Turgu valitseva ettevõtja poolt teatud teenuse osas kehtestatud tasu, millel puudub seos vastava teenuse majandusliku väärtusega (eelkõige vastava teenuse osutamiseks vajalike kuludega), on ebaõiglane KonkS § 16 punkti 1 tähenduses.

Konkurentsiseaduse § 62 lg 1 punkti 5 kohaselt on Konkurentsiametil õigus teha ettekirjutus juriidilisele isikule, kui nimetatud isik kuritarvitas turgu valitsevat seisundit. Vastava kohustusliku ettekirjutusega võib Konkurentsiamet KonkS § 62 lg 2 punkti 3 kohaselt muuhulgas kohustada isikut lõpetama konkurentsi kahjustav tegevus.

Arvestades kõike eeltoodut ning juhindudes KonkS § 16 punktis 1, § 62 lg 1 punktist 5 ja lg 2 punktist 3 ning § 63<sup>4</sup> lg 1 punktist 1,

otsustan

- 1) **teha aktsiaseltsile Eesti Raudtee (äriregistri kood 10281796, asukohaga Toompuiestee 35, Tallinn 15073) ettekirjutuse, millega kohustan aktsiaseltsi Eesti Raudtee lõpetama kümne (10) tööpäeva jooksul alates käesoleva ettekirjutuse kättesaamisest klientidelt omanikukaubavaguni Raudtee ja SRÜ ning Balti riikide vagunite keskandmebaasis säilitamise ja liikumisõiguse tagamisega kaasnevate teenuste tasu võtmine täies ulatuses;**
- 2) **muus osas lõpetada haldusmenetlus seoses AS-i Eesti Raudtee tegevuses konkurentsiseaduse rikkumise puudumisega.**

Ettekirjutuse tähtjaks täitmata jätmise korral rakendatakse AS Eesti Raudtee suhtes KonkS § 62 lõike 3 alusel sunniraha 50 000 krooni. Sunniraha võib kuni ettekirjutuse täitmiseni rakendada korduvalt.

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

Märt Ots  
Peadirektor

Ärakiri on Konkurentsiameti 15.12.2008 otsuse nr 5.1-5/08-048-L originaaliga samane. Ärakirjas on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [..].

08.01.2009      Triin Antsov  
Konkurentsiameti konkurentsiteenistuse  
järelevalveosakonna nõunik