

Otsus

Tallinn

17.06.2009 nr 5.1-5/09-0028

AS Maardu Terminal 18.09.2008 taotluse alusel algatatud haldusmenetluse lõpetamine

1. Haldusmenetluse algatamine

Advokaadibüroo Luiga Mody Hääl Borenius esitas AS-i Maardu Terminal nimel 18.09.2008 Konkurentsiametile taotluse, milles palus algatada AS-i Maardu Raudtee suhtes haldusmenetluse konkurentsiseaduse (*edaspidi KonkS*) nõuete rikkumise tuvastamiseks ja ettekirjutuse tegemiseks turgu valitseva seisundi kuritarvitamise lõpetamiseks.

2. Haldusmenetluse sisu

Haldusmenetluse eesmärgiks oli kontrollida AS-i Maardu Raudtee hinnakujunduse vastavust KonkS § 16 p-le 1.

3. Menetlusosalised

AS Maardu Raudtee, registrikood 10049295, Kombinaadi 7, Maardu 74114

AS Maardu Terminal, registrikood 10725537, Lao 29, Maardu 74114

4. Faktilised asjaolud

4.1. AS Maardu Terminal taotlus

AS Maardu Terminal (*edaspidi MT*) teostab vedelkütuste ladustamist talle kuuluvas terminalis asukohaga Lao 29, Maardu. Selleks, et MT saaks teostada oma äritegevust, on vajalik vedelkütuse transportimine Maardu raudteejaamast terminali, milleks MT kasutab AS-i Maardu Raudtee (*edaspidi MR*) veoteenust. MR-i veoteenus koosneb vagunite etteandmisest Maardu jaamast terminalini ja vagunite äratoomisest terminalist Maardu jaamani. Teenust osutab MR mööda talle kuuluvat haruraudteed. MR osutab sama teenust veel teistele Maardus asuvatele terminalidele. MT märkis, et autotransport ei ole alternatiivse vahendina aastase kütusekoguse terminali transportimisel majanduslikult mõeldav ja efektiivne. Maardu jaamas puudub nii suures mahus tsisternide autodesse tühjendamiseks vajalik laadimisplatvorm. Selle rajamisel oleks sisuliselt tegemist veel ühe, kas või osalise terminali rajamisega, mille võimalikule ehitamisele on eelnevalt vajalikud keskkonnauuringud.

MT ja MR sõlmisid 30.12.2005 raudteeteenuste osutamise lepingu, mille lisa nr 1 kohaselt maksis MT vagunite üleandmiskohani toimetamise ja vagunite üleandmiskohast Maardu jaamani toimetamise eest MR-le 2006. aasta jooksul 20 krooni/tonn.

MR teavitas 07.11.2006 MT-d, et seoses elukalliduse tõusuga tõstab MR alates 01.01.2007 vagunite etteandmise ja äratoomise tariifi 2 krooni võrra 22 kroonini tonni eest. Lisaks teavitas MR 01.10.2007 MT-d, et alates 01.11.2007 lõpetab MR seoses kaubaveomahtude olulise vähenemisega ja töö ümberkorraldamisega veodokumentide vormistamise. Lahutades 01.11.2007 veodokumentide vormistamise teenuse kogu seni osutatud teenusest, jättis MR veoteenuse hinna endiseks, kuigi ei osutanud enam samaväärset teenust.

MR teavitas 06.11.2007 MT-d järjekordsest veotariifi tõusust. Uus veoteenuse hind oli 37 krooni tonn ja see rakendus alates 01.01.2008. MR põhjendas seda ettevõtja efektiivsuse langemisega ja kaubaveomahtude 50%-lise vähenemisega. MR esitas veetavate kaupade koguste, tulude ja kulude arvestuse, millest nähtus, et MR-i poolt 2007. aastal veetud kaubakogused moodustasid ligikaudu 35% 2006. aasta samal perioodil veetud kaubakogustest.

Kuigi MR ei erista enda poolt osutatava teenuse tasudes veoteenust ja infrastruktuuriteenust, esitas MT taotluses omapoolse arvestuse, millised oleksid pidanud olema MR-i vastavad tasud eristatud kujul. Taotluses märgiti, et AS Spacecom, AS E.R.S, AS Skinest Rail ja AS Stivis pakkusid 12-tunnise veduriteenuse osutamise eest Maardu jaamast MT terminali teenuse hinnaks ühes kuus 450 000 krooni. Arvestades MT igakuise veetava kauba kogusena 42,0 tuhat tonni, kujuneb MT arvestuste kohaselt nimetatud pakkumiste põhjal veduriteenuse tariifiks 10,7 kr/t. Lahutades selle tariifi MR-i poolt küsitavast kogu teenuse tariifist 37 kr/t, tuletas MT MR-i infrastruktuuriteenuse eest võetava oletatava infrastruktuuri kasutustasu (*edaspidi IKT*) suurus 26,3 kr/t ($37 \text{ kr/t} - 10,7 \text{ kr/t} = 26,3 \text{ kr/t}$). Sealjuures oleks vana tariifi järgi olnud IKT suurus 11,3 kr/t ($22 \text{ kr/t} - 10,7 \text{ kr/t} = 11,3 \text{ kr/t}$). MT juhtis tähelepanu ka sellele, et MR-ga sarnast haruraudteed opereeriva AS Stivis poolt küsitav IKT on üksnes 17 kr/t. Lisades sellele IKT-le eelpool mainitud veotariifi 10,7 kr/t, osutaks AS Stivis enda raudteeinfrastruktuuri IKT-d arvestades veoteenust tariifiga 27,7 krooni/tonn.

Taotluses on märgitud, et MT on teadlik MR-i veoste mahtude pidevast vähenemisest, kuid MT arvates ei peaks MR-i kliendid võtma enda kanda näiteks MR-i ühe suurima kliendi AS-i Milstrand vedude kahanemisest tuleneva MR-i kasumi langust.

Tellides veoteenust teiselt raudteeveo-ettevõtjalt peaks taotluse kohaselt MT maksma lisaks veduriteenusele ikkagi IKT-d suurusega 26,3 krooni/tonn, kuna MT-ni on veoseid võimalik toimetada ainult MR-i raudteed kasutades.

MR-i raudtee kogupikkus on taotleja arvates ca 10 km, millest pidevas kasutuses on 5 km. Ülejäänud osa moodustavad tupikteed, millel majandustegevust ei toimu. Taotluse esitaja on seisukohal, et veoteenuse kasutajate poolt makstud IKT-s peaks sisalduma raudtee korrashoidmisega seonduvad kulutused. MT leiab, et MR on asjatult investeerinud raudteedepoo ehitusesse, mis ei ole MT hinnangul majanduslikult mõistlik investeering.

Taotleja on veendunud, et MR-le kuuluva raudteeinfrastruktuuri IKT on kehtestatud ebaõiglaselt kõrge ja sellel puudub igasugune mõistlik seos raudtee opereerimiseks vajalike

kulutustega. MR kuritarvitab MT väitel oma turgu valitsevat seisundit nõudes kliendilt ebamõistlikult kõrget IKT-d ja rikub seega KonkS § 16 p-s 1 sätestatut.

MT palus algatada MR tegevuse suhtes haldusmenetluse KonkS § 16 lg 1 nõuete rikkumise tuvastamiseks ning ettekirjutuse tegemiseks IKT edasise ebaseadusliku tõstmise lõpetamiseks.

03.10.2008 esitas Konkurentsiamet e-kirjaga MT-d esindavale advokaadibüroole Luiga Mody Hääl Borenius taotluse täiendavate selgituste saamiseks esialgses taotluses esitatud võrdlevate andmete osas MR-i IKT ning AS-i Stivis veeteenuse hinna ja kütusekulude kohta. 02.12.2008 esitati MT-le lisaküsimus vedelkütuste MT terminali transportimise kogumahtude ning sellest autotranspordiga veetavate koguste ja veohindade kohta aastatel 2006-2008.

09.01.2009 vastas advokaadibüroo, et MR-i ja AS-i Stivis võrdluses kasutatud arvandmed pärinevad AS-i Stivis pakkumisest, mida küsiti hindamaks MR-i veeteenusele alternatiivse lahenduse olemasolu ja turul pakutavat hinda analoogse teenuse eest. Seega pakkus AS Stivis 12-tunnise veduriteenuse kasutustasuks ligikaudu 450 000 krooni, kui veetava kauba mahuks on ühes kuus 42 000 tonni.

Vastuses esitati ka nõutud andmed vedelkütuste MT terminali transportimise kogumahtude ning sellest autotranspordiga veetavate koguste ja veohindade kohta aastatel 2006-2008.

Tabel 1

MT terminali transporditud vedelkütuste mahud, s.h autotranspordiga veetud kogused ja veo hind

Aasta	Kogumaht/t	s.h autotranspordiga/t	Autotranspordiga sisseveo hind (kr/t)
2006	87665,925	3248,611	23.60
2007	86365,9	2764	29.50
2008	88774,858	15354,935	35.40

MT on transportinud vedelkütuseid terminali ka autotranspordiga, mis moodustab väikese osa terminali veetavatest vedelkütuste kogustest. Sealjuures on teenuse hind kolme aastaga märkimisväärselt tõusnud ja erinevus MR-i raudteetranspordiga vedamise hinnast (37 kr/t) on 1.60 krooni tonni kohta.

4.2 Raudteeveeteenuse osutamise leping nr 07/2006

MR ja MT sõlmisid 30.12.2005 raudteeteenuste osutamise lepingu nr 07/2006, mille eesmärgiks oli MT lattu/laost vagunite etteandmise/äraveo korraldamine ja MT-le MR-i eraraudtee territooriumil raudteeteenuste osutamine.

Lepingust ei nähtu, et veeteenuse hind koosneks eraldi veduriteenuse tasust ja IKT-st.

Lepingu punkti 13.1 kohaselt saab lepingut muuta ja täiendada kirjaliku kokkuleppe alusel ja punkti 13.3 kohaselt on MR-l õigus siduda lepingu muutmise/täiendamise ettepanek selle mitteaktsepteerimise korral lepingu lõpetamise/ülesütlemise teatega, kui muutmise vajadus tuleneb MR-i töö ümberkorraldamisest ja muudest asjaoludest. Kui MT ei teata muudatusettepaneku vastuvõtmisest 15 päeva jooksul või pooled ei lepi kokku teisiti, loetakse leping ennetähtaegselt lõppenuks vastamistähtaja viimasele päevale järgnevast päevast.

Lepingu kehtivusajaks on punkti 14 kohaselt 01.01.2006 kuni 31.12.2006. Lepingu punkti 15 kohaselt võib üks pool lepingu varem üles öelda, teatades sellest teisele poolele kirjalikult vähemalt 30 päeva ette.

Lepingu lisa nr 3 (täiendatud 01.02.2007) kohaselt on 2007-2008.a veoteenuse hinnaks kehtestatud 22,0 krooni/ tonn. Lepingupooled on lisa nr 3 allkirjastanud. Teenuse nimetusena on märgitud: „Vagunite etteandmise eest Maardu jaamast kliendil üleandmise kohani ja üleandmise kohast äratoomise eest Maardu jaama“. Nimetatud lepingu lisaga on pikendatud ka lepingu kehtivust kuni 31.12.2008.

4.3 AS Maardu Raudtee seisukohad ja vastuväited AS Maardu Terminal taotluses esitatule

Konkurentsiamet esitas 06.10.2008 MR-le taotluse teabe saamiseks, milles küsiti selgitusi MT taotluses väidetud kohta ning 2006–2008 aastate kalkulatsioone infrastruktuuri kasutamise tasu kulude kohta. 14.11.2008 küsis Konkurentsiamet täiendavaid andmeid MR poolt osutatava teenuse kulude kohta ning 03.03.2009 täpsustati veoteenuse sooritamise ja asendamise võimalusi.

MR vastas 27.10.2008, et kasutab oma igapäevases majandustegevuses raudteeinfrastruktuuri, mille osaks on ligikaudu 15 km raudteed. Raudteeinfrastruktuur asub enamjaolt endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil, kus asuvad ka MR-i kliendid, nende hulgas viis naftasaaduste terminali. MR omab kolme litsentsi: raudteeveoteenuse osutamine, raudteeveeremi remont ning raudtee ehitus ja remont.

MR-i veoteenuse hinnad on kõigile viiele terminalile kehtestatud ühesugused ega sõltu veetava kauba kogusest. MR-i veoteenus ei koosne eraldi veduriteenuse tasust ja IKT-st ning MR-i poolt ei arvestata IKT tasu analoogiliselt majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt kehtestatud raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise meetodikale.

MR on kaalunud võimalikku veduriteenuse sisseostu ja omapoolse IKT kehtestamist, kuid veoettevõtjate AS Eesti Raudtee, AS Spacecom, AS Skinest Rail ja AS E.R.S esitatud hinnapakumised osutusid kallimaks MR enda poolt osutatavast raudteeveoteenusest. MR osutab veoteenust 24-tunnises töörežiimis. Selline nõue tuleneb MR ja AS-i Eesti Raudtee vahel sõlmitud koostöölepingust. Soovides vähendada kulusid, pöördus MR AS-i Eesti Raudtee poole, et alustada veoteenuse osutamist ühes, 12-tunnises vahetuses, kuid ei saanud AS-lt Eesti Raudtee nõusolekut.

MR teavitas enda hinnangul terminale piisava ajavaruga veoteenuse hinnatõusust ja hinnatõusu põhjustest.

MR esitas Konkurentsiametile andmed enda poolt veetud kaubakoguste kohta. Esitatud andmetest nähtus, et vastavad kaubakogused on viimase kolme aasta jooksul kordades langenud, nii et 2008. a. 9 kuu jooksul oli keskmine veetud kaubakogus kogunisti 9 korda väiksem, kui 2006. a. keskmiselt.

Tabel 2

Kaubavedu MR-ile kuuluval raudteel 2006-2008 (tonnides)

	2006	2007	2008 9 kuud
Kõik kaubad kokku (väetised, kütused, puit, vanametall)	(...)	(...)	(...)
sellest vedelkütused	(...)	(...)	(...)
s.h MT	78 295	80 618	49 668

Kuu keskmine	(...)	(...)	(...)
sellest vedelkütused	(...)	(...)	(...)
s.h MT	6 525	6 718	5 519

MR prognoosis 2008. aasta eelarve koostamisel, et terminalid veavad kaupa vähemalt 32 000 tonni kalendrikuus, kuid tegelikkuses osutus see kogus märgatavalt väiksemaks, olles 23 053 tonni kuus. Olulisel määral vähenes ka AS-le Milstrand osutatava veduriteenuse maht.

Aastatel 2006-2007 vähenes kaubaveo maht poole võrra ja 2008. aastal oli kaubavedude maht võrreldes 2006. aastaga vähenenud ühe kuu kohta keskmiselt üheksa korda. Teisalt, MR veoteenuse osutamise seotud kulud, s.h raudtee hoolduse kulud ja vedurite liisingumaksud, sellise kiirusega väheneda ei saanud. MR-i tööjõukulud on küll vähenenud, sest 40% töötajatest koondati, kuid kulud vedurite kütusele ei ole 2007. ja 2008. aastatel tarbitud koguste vähenemisele vaatamata märkimisväärselt vähenenud, kuna samal ajal toimus kütuste hinnatõus. Pidevalt on vähenenud üldkulud. Samas suurenesid raudtee remondi ja depoo ehitamise finantseerimisega seotud kulud. MR esitas Konkurentsiametile andmed veoteenuse hinnas sisalduvate kulude kohta 2006. ja 2007. aasta ning 2008.a 10 kuu kohta.

Tabel 3

Veoteenuse hinnas sisalduvad kulud

Kulukirjed	2006	2007	2008 10 kuud
Tööjõukulud	(...)	(...)	(...)
Kütused ja õlid	(...)	(...)	(...)
Amortisatsioon	(...)	(...)	(...)
Vagunite jälgimise info	(...)	(...)	(...)
Seadmete ja tehnika remont/hooldus	(...)	(...)	(...)
Hoonete ja rajatiste hooldus ja remont	(...)	(...)	(...)
Kommunaalteenused	(...)	(...)	(...)
Tegevuse ja vara kindlustus	(...)	(...)	(...)
Materjalid, teenused ja muud	(...)	(...)	(...)
Maksud ja litsentsid	(...)	(...)	(...)
Riietus, eksamid, med.komisjon jne	(...)	(...)	(...)
Kokku	(...)	(...)	(...)
Sealhulgas üldkulu	(...)	(...)	(...)

Ettevõtja keskmine töötajate arv 2007. aastal oli 50 töötajat. 2007. aasta novembrikuus koondati ligi 30% töötajatest ning tööjõukulud vähenesid aastaga 10%.

2008. aasta 10 kuuga toimusid MR väitel kõigi ettevõtja majandusnäitajate osas veelgi suuremad langused, mis olid tingitud üldise kaubaveomahu märkimisväärselt vähenemisest võrreldes 2007. aastaga.

MR jagab veoteenuse kulud AS-i Milstrand ja Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvate ettevõtjate teenindamise vahel. MR esitas Konkurentsiametile andmed vastavate kulude kohta koos omahinna arvestustega.

Tabel 4

Kulude jaotus AS-le Milstrand osutatava veeteenuse ja endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvate ettevõtjate vahel ning territooriumil ühe tonni kohaleveo omahind

	2006	2007	2008 10 kuud
Milstrand	(...)	(...)	(...)
Territoorium	(...)	(...)	(...)
Territooriumil veetud tonne	(...)	(...)	(...)
Territooriumil veetud kaubatonni veeteenuse omahind	(...)	(...)	(...)
Ettevõtjatele MR poolt rakendatud veeteenuse hind tonni kohta	(...)	(...)	(...)

MR-i veeteenuse mahtude vähenemisel suurenesid seega kulutused ühe tonni vedamise kohta, mis oli ka otseseks põhjuseks veeteenuse hinna tõstmisele.

MR-i poolt esitatud arvestuse kohaselt on terminalidele ja endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvatele laomajandusega tegelevatele ettevõtjatele osutatud veeteenust omahinnast odavamalt. MR-i väitel on ta katnud tekkinud kahjumi oma vedurite müügist saadud vahenditest ja AS-le Milstrand osutatud veeteenuse kasumist.

Teiste raudtee-ettevõtjate veeteenuse võimaliku kasutamise kohta MR-le kuuluval raudteel väitis MR 12.03.2009 e-kirjaga, et MT saaks teoreetiliselt kasutada teiste raudtee-ettevõtjate veeteenust. Praktikas tooks see aga kaasa vajaduse infrastruktuuri kulukaks ümberkorralduseks. MR-i raudteepöörangud on mehhaanilised ja seega saab tulenevalt ohutusnõuetest töörajoonis liikuda ainult üks vedur või paarisvedur. Seega peaks teise ettevõtja veduri raudteelõigule tulekul MR oma vedurite liikluse peatama kuni teise ettevõtja vedur MR-i infrastruktuurilt lahkuks.

Kui MT sooviks kasutada teise raudteeveo-ettevõtja veeteenust, peaks MR kehtestama IKT ja tegema organisatsioonilisi ümberkorraldusi, mis nõuaks ka täiendavaid investeeringuid, sest ilma selleta ei ole teise ettevõtja veeteenust võimalik kasutada. Sealjuures ei ole võimalik kasutada nende veoettevõtjate vedurit vagunite kohaleveoks, millega vagunid saavad Maardu jaama. Tegemist on suurte marsruutveduritega, mis ei ole ette nähtud vagunite etteandmiseks ja manööverdamiseks. Samuti lõpeb veos veodokumentide alusel Maardu jaamas ja veerem saab edasi liikuda alles pärast AS Eesti Raudtee poolt lõppenud veo kinnitamist MT esindaja poolt.

MR selgitas, et tema poolt võetud laenu hindamisel tuleb arvestada, et ta ei võinud laenu võttes ette näha nii suurt kaubaveokoguste langust, mistõttu ta võttis 2007. aastal täiendavat laenu, mis aga suurendas finantskulusid.

4.4 AS Maardu Raudtee majandustegevuse näitajad aastaaruannete põhjal

MR majandusaasta aruannetest ilmneb, et kui 2006. a. oli ta veel kasumis, siis 2007. a. oli kasumi asemele tekkinud kahjum. 2007. aastal vähenes müügitulu eelmise aastaga võrreldes 36 %. Üldhalduskulud vähenesid 4 % ja põhivarade kulum vähenes 10%.

Tabel 5

MR-i peamised majandusnäitajad 2006-2007 a.:

	2006	2007
Müügitulu (tuh.kr)	24 620	14 683

Tulu kasv %	8	- 40
Brutokasumi määr %	29	21
Puhaskasum (tuh kr)	2 013	-649
Kasumi kasv %	-55	-132
Puhasrentaablus	8	- 4
Lühiajaliste kohustuste kattedordaja	0,90	1,99
ROA	9 %	- 2 %
ROE	14 %	- 5 %

5. Õiguslik hinnang

5.1 Kaubaturu piiritlemine ja MR seisund kaubaturul

KonkS § 3 lg 1 kohaselt on 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.

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

KonkS § 15 kohaselt omab olulist vahendit, sealhulgas loomulikke monopoli ettevõtja, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik, infrastruktuur või muu oluline vahend, mida teistel isikutel ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbeks dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda. KonkS § 13 lg 2 kohaselt omab turgu valitseva ettevõtja seisundit ka olulist vahendit omav ettevõtja.

MR omandis ja opereerimisel on Maardus asuv raudteeinfrastruktuur, mis võimaldab kütusevaguneid transportida Maardu jaamast MT terminali. MR-i raudteeinfrastruktuur on ainus majanduslikult efektiivne võimalus kütusevagunite vedamiseks Maardu jaamast MT terminalini. MR-le kuuluvat raudteeharu dubleeriva raudteeharu ehitamine MT või kõigi seda transpordiks vajavate terminalide poolt oleks majanduslikult ebamõistlik.

MT on kasutanud vedelkütuste sisseveol ka autotransporti, kuid ei ole autotranspordiga suutnud teostada sisseveost märkimisväärset osa (nt 2008. aastal 13,3 %) aastasest kogusest. Põhiline osa vedelkütusest veetakse terminali raudteetranspordiga, kasutades MR-i veoteenust ja temale kuuluvat raudteeinfrastruktuuri. Konkurentsiameti hinnangul ei saa autotransporti käsitleda majanduslikult põhjendatud asenduskaubana raudteetranspordile. MT on oma majandustegevuse rajanud just raudteetransporti silmas pidades. Alternatiivse vahendina ei ole autotransport aastase kütusekoguse terminali transportimisel kasutatav muuhulgas ka Maardu jaamas tsisternide tühjendamise seisukohalt. Maardu jaamas puudub nii suures mahus tsisternide autodesse tühjendamiseks vajalik laadimisplatvorm. Selle rajamisel oleks sisuliselt tegemist veel ühe, kas või osalise terminali rajamisega, mille võimalikule ehitamisele on eelnevalt vajalikud keskkonnauuringud. Seega oleks ainult autotranspordi kasutamine kütuste veol ebaefektiivne ja majanduslikult mõeldamatu.

Seega on MR-le kuuluv raudtee oluline vahend endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvatele terminalidele, s.h MT-le, vedelkütuse vagunite veol Maardu jaamast terminalile etteandmiseks ja tühjade vagunite äraviimiseks, sest MR-i raudteeinfrastruktuuri ei ole otstarbekas dubleerida ja ilma selle olemasoluta ei ole MT-l võimalik vedelkütuste ladustamise kaubaturul majanduslikult mõistlikus mahus tegutseda.

Käesoleval hetkel on ainukeseks MR-le kuuluval infrastruktuuril veoteenust osutavaks ettevõtjaks MR ise. Ilma oluliste ümberkorraldusteta MR töös ei ole MR-i raudteel võimalik kasutada teiste raudteeveo-ettevõtjate veoteenust. Peamiseks takistuseks on asjaolu, et MR-i raudteepöörangud on mehhaanilised ja seega saab ohutusnõuetest tulenevalt töörajoonis liikuda ainult üks vedur või paarisvedur. Seega peaks teise veduri raudteelõigule tulekul MR-i oma vedurite liikluse peatama kuni teise ettevõtja vedur MR-i infrastruktuurilt lahkub või üldse lõpetama oma tegevuse raudteeveo-ettevõtjana. Lisaks, käesoleval ajal ei ole MR välja arvestanud ka IKT-d, mis võimaldaks lühikese aja jooksul alustada teistel raudteeveo-ettevõtjatel MR-i infrastruktuuril veoteenuse osutamise. Konkurentsiamet peab siinkohal vajalikuks rõhutada, juhul, kui konkureerivad veoteenuse osutajad siiski avaldavad tulevikus soovi MR-i infrastruktuuril veoteenust osutada, siis on MR olulist vahendit omava ettevõtjana kohustatud sobilike tehniliste lahenduste olemasolul sellise võimaluse looma, kehtestades selleks vajadusel IKT. Eeltoodust tuleneb, et MR on ainsaks veoteenuse osutajaks temale kuuluval raudteel ja nimetatud asjaolu annab MR-le turgu valitseva seisundi talle kuuluval infrastruktuuril veoteenuse osutamisel.

5.2 Hinnang AS Maardu Raudtee tegevusele

MT väitis oma taotluses, et MR-i poolt kehtestatud IKT on ebaõiglaselt kõrge, sest sellel puudub igasugune mõistlik seos raudtee opereerimiseks vajalike kulutustega. Taotleja arvates kuritarvitab MR oma turgu valitsevat seisundit, nõudes kliendilt ebamõistlikult kõrget IKT-d ja rikub seega KonkS § 16 p-s 1 sätestatud.

Menetluse käigus kogutud teabest ja saadud dokumentide koopiatest ei nähtu, et MR arvestaks kaubaveoteenuse osutamisel eraldi veduri kasutamise tasu ja IKT-d. Taotlusele lisatud lepingu 07/2006 lisas nr 3 on osutatavat teenust nimetatud „Vagunite etteandmise eest Maardu jaamast kliendi üleandmise kohani ja üleandmise kohast äratoomise eest Maardu jaama“ ja teenuse hinnaks märgitud 22.00 krooni/tonn. MR-i näol on tegemist nii raudteeveo-ettevõtja kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga raudteeseaduse tähenduses. MR-i raudteeinfrastruktuur ei ole avalik raudtee vaid eraraudtee, mis ei ole määratud avalikuks kasutamiseks ja seetõttu puudub tal ka kohustus arvestada IKT-d analoogiliselt kehtestatud raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodikale. Kuigi MT on taotluses eristanud arvestuslikult MR-i IKT-d, siis arvestades eeltoodut ei ole Konkurentsiameti hinnangul põhjendatud anda MR-i senisele tegevusele hinnangut eraldi nimetatud arvestusliku IKT pinnal. Konkurentsiamet leiab, et MR-i hinnakujunduse analüüsimisel tuleb vaadelda MR-i poolt kogu teenuse eest realselt võetavat tasu ühe tervikuna.

Konkurentsiamet tuvastas menetluse käigus kogutud andmete põhjal, et 2007. a. ja 2008. a. vähenes MR-i poolt veetud kauba maht märkimisväärses ulatuses. 2007. aastal vähenes MR-i müügitulu eelmise aastaga võrreldes 36 % ning 2008.a 10 kuuga veeti 2007. aastaga võrrelduna ainult 35 % kaubakogusest. Täielikult lõppes väetiste vedu ja drastiliselt vähenes AS-le Milstrand osutatava veduriteenuse maht. MR-i kulud vähenesid samuti, kuid oluliselt

aeglasemas tempos. Veoteenuse mahtude vähenemisel suurenesid seega kulutused ühe tonni vedamise kohta, mis oli ka otseseks põhjuseks veoteenuse hinna tõstmisel. Konkurentsiamet peab selliseid arenguid iseloomulikuks ja põhjendatuks raudtee-ettevõtja puhul, kes kogeb mastaabisäästu. Ootamatu majanduslanguse juures ei vähene ettevõtja majandustegevuse kulud samas tempos, kui väheneb teenuse osutamise maht. Märkimisväärne osa raudtee opereerimise kuludest ei sõltu seal veetava kauba kogusest, mistõttu kaubakoguste vähenedes on kulude suurenemine ühiku kohta paratamatu ja loomulik. On teatud kulutused, mis on vajalikud ka väheses mahus teenuse osutamiseks, nagu raudtee hooldus/remont ja vedurite hooldus/remont.

Taotleja on märkinud, et veoteenuse hinna, sealjuures eriti IKT, järsu tõstmisega tahab MR igas turuolukorras saada senist või veelgi suuremat kasumit. Tegelikult on MR-i 2007. a lõpetanud kahjumiga ning arvestades majandustegevuse mahu jätkuvalt järsku langust 2008. aasta 10 kuu andmete põhjal, ei ole MR-i majandustulemuste paranemine ka sel aastal tõenäoline. Endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvatele terminalidele ja laomajandusega tegelevatele ettevõtjatele osutatud veoteenus ei ole MR raamatupidamise andmetel viimastel aastatel andnud ettevõtjale kasumit. Vastupidi, MR-i poolt veetud kaubatonni ja majandustegevuseks tehtud kulutuste arvestuste kohaselt on terminalidele ja endise Maardu Keemiakombinaadi territooriumil asuvatele laomajandusega tegelevatele ettevõtjatele viimastel aastatel osutatud veoteenust MR omahinnast odavamalt, kattes kaubakoguste vähenemisest tingitud kahjumi oma vedurite müügist saadud tulust ja AS-le Milstrand osutatud veoteenuse kasumist. 2007. a. oli MR majandusaasta aruande põhjal tervikuna kahjumis. Konkurentsiamet leiab, et olukorras, kus ettevõtja teenib teenuse osutamisel kahjumit, ei ole tegemist ebaõiglase hinnakujundusega. Konkurentsioiguse rakendamise praktika ei tunne ebaõiglase hinnakujundamise tuvastamist sellistes olukordades. Konkurentsiameti hinnangul puuduvad mõistlikud majanduslikud põhjused väitmaks, et MR oleks pidanud veelgi suuremat kahjumit teenima. Mastaabisäästu kogeval tegevusalal on tegevusmahtude languse tingimustes hindade tõus tihti paratamatu ja majanduslikult põhjendatud. Konkurentsiamet peab siinkohal oluliseks arvestada seda, et Tehnilise Järelevalve Amet on riikliku regulaatorina ka AS-le Eesti Raudtee kehtestanud veomahtude vähenedes kõrgema IKT (perioodil 2008/2009 on püsikulud rong/kilomeetri kohta võrreldes perioodiga 2006/2007 tõusnud ligi neli korda ning muutuvkulud ligi kolm korda).

MT poolt esitatud andmetest nähtub, et Maardu jaamast MT terminali transporditud vedelkütuste kogumaht oli aastatel 2006-2008 vahemikus 86,3 – 88,7 tuhat tonni aastas (s.h on arvestatud ka autotranspordiga veetud kogused). Seega, ühes kuus veetakse MT terminali vedelkütust koos autotranspordiga keskmiselt pisut üle 7,0 tuhande tonni. Taotluses märgiti, et AS E.R.S ja AS Skinest Rail pakkusid 12-tunnise veoteenuse osutamise eest Maardu jaamast MT terminali teenuse hinnaks ühes kuus 450 000 krooni (sama summa pakkus veoteenuse hinnaks taotluse kohaselt ka AS Stivis), mis arvestati taotluse kohaselt MT 42,0 tuhande tonnise veomahu kohta. Kuna tegelikud mahud on vedelkütuste veol MT-sse ühes kuus kordi väiksemad, ei pruugi taotluses toodud näide teiste raudtee-ettevõtjate oletatava ühe tonni veomaksumuse kohta olla põhjendatud. Väiksemate koguste korral ei pruugi ühe tonni veotariif jääda samasuguseks, sest ainuüksi veduri kohaletulek MR-i raudteele või pikad ooteajad vedude vahel põhjustavad väiksemate koguste veo puhul suuremaid kulutusi ühe tonni veo kohta. Lisaks, MR osutab teenust 24-tunnises režiimis ja veohinna (37 kr/tn) sisse on arvestatud nii veduriteenuse kasutamise kui ka raudtee kasutamise kulud, mistõttu teiste veoettevõtjate pakkumised 12-tunnises režiimis teenuse osutamiseks ei pruugi olla võrreldavad.

Taotluses on märgitud, et MR lõpetas 01.11.2007 veodokumentide vormistamise ja soovitas selles osas pöörduda OÜ Interpex Forward poole. Samas selgub taotlusest, et MT vormistab käesoleval ajal osaliselt veodokumente ise ja osaliselt ostab vormistamise teenust ühekordselt sisse. Poolte vahel sõlmitud lepingu nr 07/2006 kohaselt ei ole veodokumentide vormistamist loetud veoteenuse lahutamatu osana raudteeoperaatori kohustuste hulka. Seega on tegemist omaette teenusega, mille osutamine või mitteosutamine MR-i poolt ei oma lahutamatu seost veoteenuse osutamisega MR-i poolt. Konkurentsiamet leiab, et selle teenuse osutamise lõpetamine ja tasude alandamata jätmine samal ajal ei tõenda iseenesest veel seda, et MR oleks rakendanud ebaõiglaselt kõrgeid veoteenuse hindasid. Eelpool toodust nähtub, et samaaegselt veodokumentide vormistamise teenuse lõpetamisega toimus MR-l arvestatav kulude tõus veetud kaupade ühiku kohta, mistõttu MR-i hinnad ei olnud ebaõiglaselt kõrged.

MT leiab, et MR on asjatult investeerinud raudteedepoo ehitusesse, mis ei ole MT hinnangul majanduslikult mõistlik investeering. Investeeringud depoo ehitusesse on tõepoolest tõstnud MR-i infrastruktuuri haldamise kulusid. Samas, Konkurentsiameti hinnangul puudub aga alus ja põhjus pidada selliseid investeeringuid turgu valitseva seisundi kuritarvitamiseks isegi juhul, kui neid tagantjärele kõige õnnestunumaks lugeda ei saa. Konkurentsioiguse praktika sellist lähenemist ei tunne. Konkurentsiamet arvestab, et MR ei pruukinud investeeringut ette valmistades olla võimeline prognoosima majandustegevuse mahu sedavõrd järsku langust.

Võttes arvesse kõiki haldusmenetluse käigus selgunud asjaolusid, millest olulisim on MR-st sõltumatu kaubakoguste järsk vähenemine ning veoteenuse kahjumlikkus, ei olnud veoteenuse hinna tõstmine MR-i poolt Konkurentsiameti hinnangul vastuolus konkurentsiseadusega.

Arvestades eeltoodut ei esine MR tegevuses veoteenuse hinna kehtestamisel KonkS § 16 p-i 1 rikkumise tunnuseid.

Lähtudes eeltoodust ning juhindudes KonkS § 63⁴ lg 1 p-st 1

otsustan:

- 1. lõpetada AS Maardu Terminal 18.09.2008 taotluse alusel alustatud haldusmenetlus AS Maardu Raudtee poolt raudteeveotase kehtestamise osas seoses konkurentsiseaduse rikkumise tunnuste puudumisega tema tegevuses.**

Käesoleva otsuse peale võib esitada haldusmenetluse seaduses sätestatud korras vaide Konkurentsiameti peadirektorile või kaebuse Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul otsuse teadasaamise päevast.

Märt Ots
Peadirektor