



Ärakiri
Ärisaladused välja jäetud

OTSUS

Tallinn

01.07.2014 nr 5.1-5/14-016

Aktsiaseltsi E.R.S. taotluse alusel aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud), Aktsiaseltsi Eesti Raudtee (endine ärinimi AS EVR Infra) ja AS EVR Cargo tegevuse suhtes alustatud järelevamenetluse osaline lõpetamine

1. Menetluse alustamine

Konkurentsiameti poole pöördus 28.07.2011 kirjaga Aktsiaselts E.R.S. (edaspidi *ERS*), paludes Konkurentsiametilt seisukohta kõigi raudteekaubavedajate võrdse juurdepääsu tagamise küsimuses Koidula raudteepiirijaama (edaspidi *Koidula jaam*) tehnilistele võimalustele.

03.08.2011 kirjaga teavitas Konkurentsiamet ERSi, et tema kirjas sisalduv teave on mitmes aspektis ebapiisav järelevamenetluse koheseks alustamiseks ning palus ERSil esitada täiendavaid selgitusi ja koopiaid dokumentidest.

01.09.2011 esitas ERS Konkurentsiametile taotluse aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (äriregistrist kustutatud), AS EVR Infra (jagunemise tulemusena kehtiv ärinimi Aktsiaselts Eesti Raudtee, edaspidi *ER*) ja AS EVR Cargo (edaspidi *Cargo*) suhtes riikliku järelevamenetluse algatamiseks, selgituste saamiseks ja seisukohtade võtmiseks (edaspidi *Taotlus*). ERS täiendas oma taotlust 19.09.2011 Konkurentsiametile esitatud kirjaga.

ERSi Taotluse alusel alustas Konkurentsiamet järelevamenetlust.

2. Otsuse ese

ERSi Taotlus sisaldas endas suurel hulgal erinevaid asjaolusid ja taotlusi, mis puudutasid juurdepääsu Koidula jaama infrastruktuurile, raudteevedude korraldamist Petseri-Koidula raudteelõigul, rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele juurdepääsu, ERSi ärisaladusele juurdepääsu ning üldisemalt raudteesektori korraldust Eesti Vabariigis.

Käesoleva otsusega lõpetab Konkurentsiamet järelevalvemenetluse ERi ja Cargo tegevuste suhtes, mis puudutavad ERSi juurdepääsu Koidula jaama infrastruktuurile ja rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele ning Cargo väidetavat juurdepääsu ERSi ärisaladusele. Täiendavalt esitab Konkurentsiamet käesolevas otsuses ERSi poolt soovitud selgitused raudtee arengut puudutavatest Euroopa Liidu direktiividest raudtee-ettevõtjatele tulenevate õiguste ja kohustuste kohta.

Käesolev otsus ei hõlma ERSi taotlust, mis puudutab raudteevedude korraldamist Petseri-Koidula raudteelõigul ning selles osas jätkab Konkurentsiamet järelevalvemenetlust.

3. Menetlusosalised

Aktsiaselts E.R.S., äriregistri kood 10676715, aadress Pirita tee 102, 12011 Tallinn. Põhitegevusala äriregistri andmete kohaselt-mujal liigitamata veondust abistavad tegevused.

aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud), äriregistri kood 10281796, aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn. Aktsiaselts EESTI RAUDTEE on seoses jagunemisega jaotumise teel 03.09.2012 äriregistrist kustutatud. Omandavateks ühinguteks on Aktsiaselts Eesti Raudtee ja AS EVR Cargo.

Aktsiaselts Eesti Raudtee (endine ärinimi AS EVR Infra), äriregistri kood 11575838, aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn. Põhitegevusala äriregistri andmete kohaselt-muud maismaaveondust teenindavad tegevusalad. Aktsiaseltsi Eesti Raudtee aktsiatest 100% kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

AS EVR Cargo, äriregistri kood 11575850, aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn. Põhitegevusala äriregistri andmete kohaselt-kauba raudteevedu. ASi EVR Cargo aktsiatest 100% kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

Taotluse esitamise ajal ei olnud aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsern veel jaotumise teel jagunenud ning 100% ERi ja Cargo aktsiatest kuulusid aktsiaseltsile EESTI RAUDTEE.

4. Faktilised asjaolud

4.1. Taotluses ja selle 19.09.2011 täienduses esitatud asjaolud

Alljärgnevalt on ERSi poolt esitatud taotlused jagatud kolme gruppi lähtuvalt ERSi poolt püstitatud peamistest probleemküsimustest.

4.1.1. Juurdepääs Koidula jaama infrastruktuurile

Taotluses esitatud kaebus sisaldab endas peamiselt kahtlust, et aktsiaselts EESTI RAUDTEE või tema vastav tütarettevõtte on teise kontsernisisesse ettevõttega koos või eraldi kuritarvitanud enda turgu valitsevat seisundit, piirates õigustamatult ERSi

võimalust kasutada Koidula jaama raudteeinfrastruktuuri ning on sõlminud keelatud vertikaalkokkuleppeid, määrates kontsernisiseselt Cargole ülesandeid, millega omakorda piiratakse konkurentsi infrastruktuurile juurdepääsu ja mineraalsete vedelkütuste veo turul.

Koidula jaam on praegusel hetkel üheks pidepunktiks Eesti-Vene raudteeveonduse tegevuses. Kõik vajalikud toimingud saamaks õigus kauba koos vagunitega Eesti territooriumil vedamiseks teostatakse just Koidula jaamas. Nimetatud olukorra aluseks on raudteede vaheline formeerimisplaan, mille alusel toimub Petseri piirijaama kaudu Venemaalt saabunud kaubavoogude üleandmine just Koidula jaamas. Koidula jaamas teostatavate toimingute hulgas on näiteks veduri ekipeerimine (vedur varustatakse vajalike materjalidega), erinevad tolliprotseduurid (kohapeal on olemas vastavad tollitöötajad), tehniline ja kommertsülevaatus (andmaks õigus vaguneid Eesti territooriumile viia, peavad need tehniliselt ohutusnõuetele vastama; samas vastutus vagunites veetava kauba heaolu eest liigub ühelt vedajalt teisele vaid läbi vagunite kommertsülevaatus teostamise-kontrollitakse üle vagunite plommsulgurid ja tehakse kindlaks kauba lekke puudumine), vajadusel vagunite mahahaakimine (tehnilise või kommertsülevaatus käigus vigade avastamisel eemaldatakse vagun rongist ja koostatakse kohalviibivate erinevate ametkondade osavõtul vastavad aktid, võimalusel parandatakse kergemat laadi tehnilised rikked – nt vahetatakse vagunite piduriklotsid), vedaja vahetus (asendub kauba eest vastutaja) ja seega vedurite vahetus jt.

Käesoleval ajal tegutsevad Koidula piiril kaks raudteeveo-ettevõtjat: ERS ja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluv tütarettevõtte Cargo. ERS on Eesti Vabariigi raudteeinfrastruktuuril tegutsev raudteeveo-ettevõtja, kelle peamise äritegevuse moodustab raudteel transporditeenuse osutamine. 2011.a esimesel poolel vedas ERS liinil Petseri-Orava/Tartu-Maardu keskmiselt 7,47 laaditud rongi ööpäevas ja Cargo 0,14 laaditud rongi ööpäevas; tühje ronge vedas ERS vastavalt 7,04 ja Cargo 0,15. Tehnilise Järelevalve Ameti (edaspidi *TJA*) 21.10.2010 käskkirjaga nr 1-11/10-165 („Läbilaskevõime jaotamine 2011/2012 liiklusgraafikuperioodiks Eri raudteeinfrastruktuuril läbilaskevõimet taotlenud raudteeveo-ettevõtjate osas“) eraldati näiteks Tartu-Orava (nüüd Tartu-Koidula) raudteelõigul Cargole 5 ja ERSile 6 rongipaari ööpäevas, s.o. vastavalt 10 või 12 rongi ööpäevas. ERS kasutab talle eraldatud läbilaskevõimet täielikult. Sellistest mahtudest on järeldatav ka vajadus kasutada Koidula raudteepiirijaama vähemalt võrdses ulatuses oma konkurendiga. ERS oli seisukohal, et infrastruktuuri kasutus peaks olema jaotatud diskrimineerimata ja vastavalt vajadusele, s.o. proportsionaalselt raudteeveo-ettevõtja mahtudega.

Raudteejaamas tegutsemiseks, seejuures veduribrigaadi, vedurite jm varustuse hoidmiseks on ettevõtjal vaja võimalust kasutada erinevaid infrastruktuuri osi. ERS selgitas, et soovib Koidula jaamas kasutada:

- ühte töökoda (depood) teostamiseks erinevaid vajalikke parandustöid;
- ühte tagavaraosade ja inventari hoiuruumi (vaguneid puudutav aparatuur ja selle varuosad, igapäevased puhastusvahendid, sh lumelabidad);
- ühte veduri seisuteed ning
- vajadusel depood tehniliste hooldustööde ja jooksva remondi teostamiseks.

Põhjused, miks ERSil just Koidula jaamas enda töötajaid ja varustust hoida oleks vaja, jagunevad kaheks: õiguspäraste ärilike eesmärkide optimaalne täitmine ning raudtee eksploatatsiooni puudutavad paratamatud võimalused.

Õiguspäraste ärilike eesmärkide optimaalse täitmise all mõtles ERS konkurentsivõimelisuse säilitamist ja arendamist. ERS peab olema enda töötajate ja varustusega (sh vedurid ja veduribrigaadid) seal, kus toimub kauba üleandmine ühelt vedajalt teisele-Venemaa vedaja annab vagunid ja kauba üle Eesti vedajale. ERSi poolt kvaliteetse transporditeenuse osutamise (õiguspärastes) huvides on saada see kaup enda valdusse võimalikult piiri lähedal, seejuures viivitamata ning vahepealseid veoteenust osutavaid ettevõtjaid kasutamata või kasutades viimast ainult hädavajalikus ulatuses lähtuvalt riikidevahelistest kokkulepetest.

Raudtee eksploatatsioonist lähtuvate paratamatute võimaluste puhul viitas ERS tõsiasjale, et eelmainitud raudteede formeerimisplaani järgi on kauba vedajate vahetamise keskmes Koidula jaam. Seega toimuvadki kõik põhilised kaubaveoks vajalikud toimingud Koidula jaamas ja ERSil ei ole võimalik pöörduda enda majandusliku tegevuse teostamiseks mõnesse teise jaama. ERSil ei ole võimalik kasutada enda äritegevuse teostamiseks muid alternatiive kui Koidula jaam, sest kõik vajalikud isikud ja tehnilised võimalused (toll, tehno- ja kommertsülevaatus jt) on üle viidud Koidula jaama. Seega peab ka ERS veoteenuse kvaliteetseks osutamiseks ja selleks infrastruktuuri õigustatult täiel määral kasutamiseks oma töötajad ja vajaliku varustuse viima Koidula jaama infrastruktuurile, sest Koidula on ainuke vastavate isikuliste ja tehniliste võimalustega jaam.

Lähtudes ERSil olemasolevatest andmetest (kirjavahetus aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserniga, ERSi töötajate poolset Koidula jaama välisvaatlused), leidis ERS, et Koidula jaamas välja ehitatud võimsus tundub olevat piisav seal käesoleval ajal tegutsevatele ettevõtetele ja ametkondadele. Samuti leidis ERS, et Koidula jaama võimaluste piires ei ole täiendavate ehitiste rajamine vajalik ning kõik isikud ja varustus peaksid nimetatud pinnale ära mahtuma.

ERS taotles õigust olla koheldud enda konkurendiga võrdselt infrastruktuuri juurdepääsu turul ja saada seega võimalus kasutada infrastruktuuri talle vajalikus ulatuses. Kõik see omakorda on vajalik tervet Eesti Vabariigi transiiditurgu silmas pidades.

ERS palus Konkurentsiametil algatada järelevalvemenetlus aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE ja selle tütarettevõtete - ERi ja Cargo - suhtes seoses võimaliku turgu valitseva seisundi kuritarvitamisega, mis seisneb ERSile Koidula jaama infrastruktuurile juurdepääsu takistamises. Ühtlasi taotles ERS Konkurentsiametilt ettekirjutuse tegemist konkurentsi kahjustava tegevuse lõpetamiseks ning vastavast tegevusest hoidumiseks, millega oleks ER kohustatud tagama juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile vastavalt raudtee-ettevõtjate õigustatud vajaduse ulatusele; kaasama raudteeinfrastruktuuri kasutamist ja arengut puudutavate otsuste tegemise juurde kõik õigustatud osapooled-infrastruktuuri kasutavad ja kasutama hakkavad raudtee-ettevõtjad; lõpetama raudteeveoteenuste turgu puudutavate otsuste tegemisel temaga ühte kontserni kuuluva Cargo eelistamise (mh infrastruktuuri kasutusse andmisel Koidula jaamas); ning lubama ERi omandis oleva Koidula jaama infrastruktuuri vastavad osad ERSi kasutusse, arvestades seejuures kõikide raudtee-

ettevõtjate turuosi vedelate mineraalsete kütuste veoteenuse turul ja nende turuosadest tulenevaid infrastruktuuri kasutust puudutavaid vajadusi.

Täiendavalt leidis ERS Taotluse lisas, et aktsiaselts EESTI RAUDTEE on sõlminud keelatud vertikaalkokkuleppeid, määrates kontsernisiseselt Cargole ülesandeid, millega omakorda piiratakse konkurentsi infrastruktuurile juurdepääsu ja mineraalsete vedelkütuste veo turul. Riigi omandis olemine ei vabasta ettevõtet konkurentsireeglite järgimisest. ERSi hinnangul on mitmed Eesti raudteega seotud ülesanded jagatud ERi ja Cargo vahel nõnda, et nt veoteenuse turul konkureeriv ettevõtja täidab kohati infrastruktuuri majandava ettevõtja ülesandeid. See loob pinnase konkurentsiolukorra häirimisele ja lõpuks ka rikkumisele. Cargo peaks omama täpselt samasuguseid õiguseid ja kohustusi nagu ERS ning mitte midagi enam.

4.1.2. Juurdepääs rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele

ERS selgitas, et vajab oma tegevuseks juurdepääsu erinevatele rahvusvahelisi raudteid puudutavatele andmetele, millele on käesoleval ajal juurdepääs vaid aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsernil neile kuuluvate andmebaaside näol. ERS palus Konkurentsiametil võtta seisukoht nendele andmebaasidele juurdepääsu õiguse osas ja selgitada, kas aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvad ettevõtted omavad eri- või ainuõigust nende poolt hallatavate rahvusvaheliste raudteedega seotud infot sisaldavate andmebaaside osas, millised konkreetset õigused ja kohustused aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni ettevõtjatele sellega kaasnevad ning kas need õigused ja kohustused (sh eri- või ainuõigus) muutuvad/peaksid muutuma pärast Cargo eraldumist aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsernist. Samuti palus ERS Konkurentsiametil täpsustada, millises ulatuses tohib nii andmebaasidele kui üldiselt infrastruktuuri majandamise käigus saadud ärisaladust sisaldavale infole saada juurdepääsu just Cargo.

ERS leidis, et aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kasutuses olevatele andmebaasidele peaks raudteeveo-ettevõtjatel olema laialdasem juurdepääs. Seda põhjusel, et osa andmebaasidest on aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni valduses ja hallata vaid ajaloolistel põhjusel ning olemuselt peaks osa neist olema takistamatult avatud raudteeveo-ettevõtjatele.

4.1.3. Selgituste küsimine raudteede arengut puudutavate Euroopa Liidu direktiivide kohta

Pidades silmas Euroopa Liidu siseturu arengut ja seejuures just liikmesriikidesisest ja nende vahelist raudteede arendamist, on Euroopa Liidu institutsioonid vastu võtnud mh järgmised direktiivid: 91/440/EMÜ, 2001/12/EÜ, 2001/13/EÜ, 2001/14/EÜ.

ERS palus võtta Konkurentsiametil nimetatud direktiivide osas seisukoht ning selgitada nii taotluse esitajale kui aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsernile, millised konkreetset kohustused nendest direktiividest tulenevad ja millises ulatuses peab aktsiaselts EESTI RAUDTEE tegema kontsernisiseselt vastavaid muudatusi, et kontserni tegevus oleks vastavuses nimetatud direktiivide sisuga (sh nendes väljendatud konkurentsireeglite ja Euroopa Liidu siseturu eesmärkidega).

Täiendavalt palus ERS täpsustada, millises ulatuses tohib kontserni haldav ettevõtte olla seotud kontserni kuuluvate raudtee-ettevõtjate (tütarettevõtete) juhtimisega ja võtta muuhulgas seisukoht, kas praegune aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni juhtimisstruktuur tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatuse (st kes nimetab ametisse ja kutsub tagasi tütarettevõtete nõukogu liikmed, kes määrab nõukogu tasustamise korra).

Veel selgitas ERS, et Cargol on lähtuvalt oma seotusest aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserniga ilmne vaba juurdepääs nii erinevatele rahvusvahelisi raudteid puudutavatele andmebaasidele kui ka neis kajastuvatele raudteeveo-ettevõtjate ärisaladustele. Nimetatud infole juurdepääs annab ilmselgelt Cargole konkurentsieelise. ERSi hinnangul ei ole selline olukord konkurentsireeglitega kohane, kui ühel konkurendil on võimalus takistamatult tutvuda teise ärisaladusega ja omada seega võimalust nõnda enda ärilisi otsuseid vastu võtta ja vallata konkurentide ees strateegilist eelist. Nimetatud direktiivide ja üldiste konkurentsireeglite valguses palus ERS Konkurentsiametil selgitada ja võtta seisukoht aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvate ettevõtete vahel toimuva infovahetuse osas, täpsustades seejuures, millises ulatuses võivad need ettevõtted üksteisele enda tegevuse käigus saadud infot jagada ja millises ulatuses peavad nad hoidma infot saladuses. Äriliselt delikaatse info jagamise selgitamisel ja seisukoha võtmisel võiks erilist tähelepanu pöörata just Cargo (kui veoteenuse turul ERSiga konkureeriv ettevõtte) nimetatud informatsioonile juurdepääsule ning kaaluda vastavat tegevust keelava ettekirjutuse tegemist, lähtudes seejuures ka vastavate kontrollmehhanismide rakendamise vajalikkusest.

4.2. Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE selgitused

Konkurentsiamet teavitas 28.09.2011 kirjaga aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE, ERI ja Cargot ERSi poolt Taotluse esitamisest, edastades neile ühtlasi ERSi Taotluse ühes 19.09.2011 täiendustega.

06.10.2011 toimus Konkurentsiametis aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE ja Konkurentsiameti esindajate vaheline kohtumine, mille raames aktsiaselts EESTI RAUDTEE selgitas omalt poolt ERSi Taotluses kirjeldatud olukorda ja esitatud seisukohti.

10.10.2011 saatis Konkurentsiamet aktsiaseltsile EESTI RAUDTEE teabe taotluse, milles palus aktsiaseltsil EESTI RAUDTEE esitada Konkurentsiametile kirjalikult oma selgitused ja seisukohad ERSi Taotluse ja selle 19.09.2011 täienduse kohta. Aktsiaselts EESTI RAUDTEE vastas teabe taotlusele 26.10.2011 kirjaga, esitades alljärgnevad selgitused (aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE selgitused on grupeeritud vastavalt ERSi taotlustele).

4.2.1. Juurdepääs Koidula jaama infrastruktuurile

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE selgitas, et Koidula jaama projekteerimisel ja ehitamisel on pikem ajalugu ning sellest tulenevalt ei olnud selle alguses kuidagi võimalik ette näha ja arvestada praegust olukorda. Lähtuti toonasest hetkeolukorrast. Nimelt väljendas Eesti Vabariigi Valitsus juba oma 08.07.2003 korralduses nr 431-k tahet korraldada Koidula jaama väljaehitamine ja selleks vajalike toimingute

sooritamine Riigi Kinnisvara Aktsiaseltsi (edaspidi *RKAS*) kaudu. 22.07.2005 sõlmisid *RKAS* ja *ER* kokkuleppe Koidula jaama raudteeinfrastruktuuri omandiõigusega seotud küsimuste lahendamiseks, piirijaama rajamise finantseerimiseks ja selle edasiseks haldamiseks. 11.05.2007 sõlmisid *RKAS* ja *ER* eelnimetatud kokkuleppe uue redaktsiooni ja tunnistasid 22.07.2003 kokkuleppe kehtetuks. 19.10.2007 sõlmiti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi (edaspidi *MKM*), *RKAS*-i ja *ER*-i vahel Koidula jaama arendusprojekti korraldamise kokkuleppe (edaspidi *Arenduskokkulepe*), mis sätestas poolte õigused ja kohustused piirijaama ehituse ettevalmistuse ning ehituse toimumise ajal. Eeltoodust tulenevalt on aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsern otseselt investeerinud omavahendeid Koidula jaama infrastruktuuri ja selle ehitistesse. Samas kuuluvad Koidula jaamas paljud ehitised *RKAS*ile ning nii *ER* kui ka *Cargo* kasutavad neid üürilepingute ja allüürilepingute alusel.

[...].

[...].

Depooga seonduvalt oli aktsiaselts EESTI RAUDTEE seisukohal, et remonditööde teostamine ei ole kaubasaadetiste teenindamiseks vajalik juurdepääsu lisateenus. Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE väitel ei ole depoo üldse seotud raudteeinfrastruktuuri majandamisega, vaid see on vajalik raudteeveeremiga seotud töödeks. [...].

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE leidis, et *ERS*i taotlused Koidula jaamale juurdepääsu osas tuleb jätta läbi vaatamata, kuna *ERS* oli oma 12.08.2011 e-kirjas *ER*ile teatanud, et viimase poolt välja pakutud lahendused on talle nüüd vastuvõetavad.

4.2.2. Juurdepääs rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE palus *ERS*il täpsemalt lahti mõtestada, mida ta peab silmas termini „andmebaas“ all, kuna erinevad subjektid mõistavad selle fraasi all väga erinevaid objekte. Aktsiaselts EESTI RAUDTEE kasutab kolme erinevat andmebaasi: [...].

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE selgitas, et *ARM* terminal ei ole andmebaas, vaid tegemist on programmiga, mis vahendab ekraanipilti *mainframe* – tüüpi arvuti ja kasutaja personaalarvuti vahel. Sellest tulenevalt ei sisalda *ARM* terminali programm mitte mingeid andmeid.

[...].

Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE hinnangul nõuab *ERS* sisuliselt, et ühe valdkonna ettevõtte peaks avama oma põhitegevuse andmebaasi teisele sama valdkonna ettevõttele, mis ei ole mõistlik nõue ja IT süsteemide turvalisuse tagamise seisukohalt on selle täitmine mõeldamatu.

[...]. Aktsiaselts EESTI RAUDTEE märkis, et keegi ei keela *ERS*il sõlmida pädeva tarkvaraarendajaga autoriõiguse lepingut samasuguse tarkvara arendamiseks tavalisel kommertsalusel.

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE selgitas ühtlasi, et rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (edaspidi *SMGS*) andmeid ei saa käsitleda ühe vedaja kommertsinformatsioonina, need andmed on vajalikud kõikidele veoprotsessi osapooltele, Maksu- ja Tolliametile, samuti rea rahvusvaheliste lepingute täitmiseks, Euroopa Liidu julgeolekudirektiivi täitmiseiga seotud ametkondadele jne. Ka vaguniomanikel on õigus saada infot kauba kohta, mida veetakse tema vagunites. [...].

[...].

[...]. Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE infosüsteemide poolt kasutatavad ja vedajatele edastatavad elementaarsõnumid on identsed. ERS küsib lisaks kõigile elementaarsündmustele veel tasuta lisaaruandeid oodatavate vagunite kohta. Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE väitel tähendab see, et iga 10 minuti tagant edastatakse taotlejale lisaks elementaarinfole terve rida lisainfot ning lisaaruandeid, mille edastamise kohustust Aktsiaseltsil EESTI RAUDTEE ei ole. [...]. ERS soovib sedalaadi tasuta teenuste hulka veelgi laiendada ja ise üldse mitte midagi või äärmiselt minimaalses mahus investeerida oma IT-süsteemidesse.

Kuna vastavalt kehtivale *SMGS*ile täidab Aktsiaselts EESTI RAUDTEE vedaja kohustust ja kannab vastutust, on tal oma kohustuste täitmiseks igal juhul vajalik olla teadlik kõikidest veetavatest kaupadest, veovahenditest, nende ohutusnõuetest ja muust informatsioonist, mis kaasneb vedaja kohustuste ja vastutusega, kuid see info on avalik. Samas kinnitas Aktsiaselts EESTI RAUDTEE, et temal ega ühelgi tema tütarettevõtjatest ei ole informatsiooni taotleja hinnakujundusest, hindadest ning teenustest, mida ta oma klientidele oma majandustegevuse raames osutab.

4.3. Riigi Kinnisvara AS-i selgitused

Konkurentsiamet pöördus 20.10.2011 teabe taotlusega RKASi poole saamaks teavet Koidula jaama rajamise ning seal tegutsevate ettevõtjate kohta. RKAS vastas Konkurentsiametile 01.11.2011 kirjaga, milles esitas alljärgneva teabe.

Koidula jaama rajamise arendusprojekt hõlmab hooneid ja rajatisi, mis paiknevad Põlvamaal Värskas vallas (Koidula, Matsuri, Kolodavitsa küla) ja Orava vallas (Piusa küla) kokku ca 100 hektaril. Arendusprojekt käivitus MKMi eestvedamisel 2000. aastal, kui alustati uuringutega, valiti jaamale asukoht ja teostati eelprojekt. 2002. aastal algatati arendusala detailplaneering, teostati tasuvus- ja finantsuuringud, hinnati jaama ehituse ning majandamisega seotud tegevuste keskkonnamõjusid ning koostati piirijaama ehitusprojekt.

MKM valis nimetatud tööde teostajaks konsortsiumi, mis koosnes viiest projekteerimisega tegelevast ettevõttest: VR-Track Ltd (Soome), SCC Viatek/Vesihydro OY (Soome), Atkins Danmark (Taani), AS Eesti Projekt (Eesti) ja AS ETP Grupp (Eesti). Nimetatud konsortsium andis projektdokumentatsiooni MKMile üle 2003. a aprillis. Koidula jaam on ehitatud nimetatud projektdokumentatsiooni (edaspidi *Railteam* töö) alusel.

2003. a kevadel tegi MKM ettepaneku rajada jaam RKAS omandisse-vastava otsuse tegi Vabariigi Valitsus oma korraldusega nr 431-k juulis 2003. a. Railteam töö, kus on määratletud muuhulgas, millised ametkonnad ja millistes ruumides piirijaamas tööle asuvad, anti RKASile üle 2004. aastal. Täna on RKAS Koidulasse rajanud sellised hooned nagu riik (MKM) on RKASilt tellinud, sh on peamiste Koidulasse rajatud hoonete (jaamahoone ja tolli laohoone) ehitust finantseerinud riik ise.

RKAS selgitas, et käesoleval hetkel kuulub RKASi omandisse suurem osa jaama infrastruktuurist. Erandiks on projekti käigus rajatud jaama ümbritsevad maanteed (omanikuks riik või kohalik omavalitsus) ja Valga-Petseri raudtee peatee, mis kuulub hoonestusõiguse alusel ERile. Vastavalt 11.05.2007 sõlmitud kokkuleppele seab RKAS ERi kasuks hoonestusõiguse kogu raudteeinfrastruktuurile (vastavad lepingud olid RKASi poolt selgituste esitamise ajal sõlmimisel).

Koidula jaamas asuvaid hooneid kasutavad järgmised ametkonnad ja ettevõtted: a) Maksu- ja Tolliamet, b) Politsei- ja Piirivalveamet, c) Veterinaar- ja Toiduamet, d) Põllumajandusamet (eelnimetatud neli asutust kõik ühe üürilepingu nr Ü1980/11 alusel) ning e) ER üürilepingu nr Ü1981/11 alusel. Riigiasutuste (loetus neli esimest) kasutuses oleva üüripinna suurus jaamahoones on 1 381,4 m² ja tollilaohoones 1 104,5 m². ERi üüritava pind jaamahoones on 1 063,6 m², tollilaohoones ERil üürivat pinda ei ole.

RKAS märkis, et ehitiste üleandmise-vastuvõtmise aktide alusel on ER Koidula jaama raudteeinfrastruktuuri rajatiste faktiliseks kasutajaks juba alates 2011. a. maikuust.

Koidula jaama hoonete ja rajatiste aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni omandisse andmisel on lähtutud riigi poolt antud suunistest ja sõlmitud kolmepoolsetest lepingutest.

Koidula jaama hooned on käesoleval ajal 100%-liselt üürnike kasutuses. RKAS sõlmis hoonete osas üürilepingud riiklike ametkondadega, samuti ERiga ning jaam alustas ametlikult tööd 01.08.2011. Sõlmitud üürilepingus on ette nähtud ERi õigus anda üüritud ruume allüürile kolmandatele isikutele. Üürilepingu läbirääkimistel on ERi esindajad avaldanud, et nende enda ruumivajadus Koidulas on väga väike ning enamuse ruume antakse allüürile raudteeoperaatoritele. RKASile teadaolevalt on seda õigust ka kasutatud. RKAS ei ole raudtee infrastruktuuri ettevõtte ega korralda mingilgi määral raudteeliiklust, seega puudub tal igasugune ülevaade, kes ja mida raudteel veab, milline operaator omab õigust jaama sõita ja milline mitte.

Hoonete rajamisel on lähtutud Värskas Vallavolikogu 20.05.2003 otsusega kehtestatud detailplaneeringust (edaspidi DP). Nimetatud planeeringu tellija on MKM ja DP kohane hoonestuse maht jaama alal on realiseeritud. Tulenevalt DP mahu realiseerumisest oleks võimalik uue hoonestuse rajamine vajadusel väljapoole jaama territooriumi (kõrvalkrundid vm lähiala), seejuures tuleb arvestada, et uue hoonestuse rajamine toimub vastavalt õigusaktidele: detailplaneering (kui on nõutav) või projekterimistingimused, vajadusel uuringud, projekterimine jms.

RKAS ei ole Koidula projekti raames lepingulistes suhetes mitte ühegi raudteeoperaatoriga (vedajaga), sh puudub RKASil lepinguline suhe Cargoga. Vastavalt aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE 30.07.2008 jagunemiskavale on aktsiaseltsi

EESTI RAUDTEE õigused ja kohustused piirijaama omandit, kasutamist ja finantseerimist puudutavates küsimustes üle antud ERile.

4.4. ERSi selgitused 09.12.2011

Konkurentsiamet saatis 04.11.2011 ERSile teabe taotluse, millega edastas ERSile ERI 26.10.2011 vastuse koos lisadega ning palus ERSil esitada Konkurentsiametile omapoolsed selgitused aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE vastuses väljendatud seisukohtade osas.

ERSi poolt esitatud selgitused olid alljärgnevad.

4.4.1. Juurdepääs Koidula jaama infrastruktuurile

ERS ei nõustunud aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE poolt esitatud väitega, et ERS on 12.08.2011 e-kirjas ERile teatanud, et viimase poolt välja pakutud lahendused on talle nüüd vastuvõetavad. ERSi väitel on viidatud e-kiri selgelt kontekstist välja rebitud ning vastav kirjavahetus on esitatud poolikult, mistõttu ei saa seda e-kirja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE väidete toetamiseks kasutada. Samas teatas ERS Konkurentsiametile, et pärast Taotluse esitamist on selles küsimuses toimunud mitmeid arenguid ning praeguseks hetkeks on ERS saanud enda valdusesse kõik vajalikud ruumid Koidula jaama infrastruktuuril, välja arvatud soovitud ulatuses juurdepääs depoole ja selles sisalduvatele seadmetele.

ERS täpsustas, et vajab Koidula jaama depood ja selles sisalduvaid seadmeid vaid ootamatuteks remonditöödeks, st olukordades, kus ERSi veduri või vaguniga juhtub midagi Koidula jaama läheduses ja see viga oleks vajalike vahendite olemasolul eemaldatav koheselt (muuhulgas asub depoos kanal saamaks veduri või vaguni all vajalikke töid teostada). Põhilised igapäevased vedurite hooldus- ja remonditööd teostatakse ERSi valduses olevas Iru depoos. Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvad ettevõtjad on ERSile depoole juurdepääsu võimaldamisest keeldunud.

ERS ei nõustunud aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE seisukohaga, mille kohaselt ei ole remonditööde teostamine kaubasaadetiste teenindamiseks vajalik juurdepääsu lisateenus ning depood on vajalikud hoopis raudteeveremiga seotud töödeks, mitte ei ole seotud raudteeinfrastruktuuri majandamisega. Esiteks on selge, et ootamatute remonditööde tegemine on otseselt kaubasaadetiste teenindamisega seotud ja selleks vajalik tegevus, kuna ilma vastavate remonditööde tegemiseta ei oleks võimalik ERSil remonti vajava veduri või vaguniga kaubasaadetisi teenindada. Teiseks käsitleb RdtS § 3 p 24 eraldi (i) reisijate ja kaubasaadetiste teenindamiseks vajalike ehitiste kasutada andmist ning (ii) hooldus- ja tehnorajatiste kasutada andmist. See nähtub nii lause sõnastusest kui ka vastava sätte aluseks olnud direktiivi 2001/14/EÜ¹ artiklist 5(1) koosmõjus direktiivi Lisaga II ning direktiivi 91/440/EMÜ² artiklitest 10(3) ja 10(6).

Lisaks märkis ERS, et isegi juhul, kui aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvatel ettevõtjatel ei oleks raudteeseadusest tulenevalt Koidula jaama depoole

¹ Nagu seda on muudetud järgnevate direktiividega.

² Nagu seda on muudetud järgnevate direktiividega.

juurdepääsu võimaldamise kohustust, on neil vastav kohustus konkurentsiseaduse alusel, kuna Koidula jaama depood ja selles sisalduvaid seadmeid tuleb pidada oluliseks vahendiks konkurentsiseaduse (KonkS) § 15 tähenduses.

Arvestades Koidula jaama asukohta (jaam asub orus) ning olemasolevate ehitiste (sh raudtee) paiknemist Koidula jaamas, on täiendava depoo või vastava depoo juurdeehitise ehitamine võimatu (ERS on nimetatud küsimuses konsulteerinud ka RKAS töötajatega, kes on sellise seisukohaga nõustunud). Samas võimaldab senine depoo teenindada nii aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvaid ettevõtjaid kui ka ERSi.

4.4.2. Juurdepääs rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele

ERS selgitas, et tal on normaalseks tegevuseks raudteeveo kaubaturul hädavajalik saada pidevat ja mõistlikel tingimustel juurdepääsu järgmisele informatsioonile:

- vagunite jälgimine (informatsioon Petseri jaamale ja selle kaudu Koidula jaamale lähenevate ja Maardu suunal liikuvate rongide kohta-nn paaritud rongipaarid);
- laadimise alla antavate vagunite informatsioon (teave tühjade vagunite kohta).

Vaid sellise informatsiooni olemasolul on ERSil võimalik seada oma vedurid õigeks ajaks valmis ning planeerida muid rongide koostamise ja Koidula jaamas teostatavate toimingutega seonduvaid küsimusi. Vastava informatsiooni õigeaegne saamine võimaldaks tagada ka seda, et viidatud toimingutega seonduv ajakulu oleks võimalikult väike ja rongiliiklus sujuv.

Sisult on tegemist aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE poolt kirjeldatud VJS programmiga seonduva informatsiooniga, mida aktsiaselts EESTI RAUDTEE omab lähtuvalt oma raudteeadministratsiooni funktsioonidest. Seega seonduv nimetatud informatsioon aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE eri- või ainuõigusega. Lisaks on nimetatud informatsiooni näol tegemist olulise vahendiga KonkS § 15 tähenduses, kuna aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE omab informatsiooni, mida ERSil ei ole täies ulatuses ja piisava püsivusega võimalik majanduslikult mõistlikel tingimustel dubleerida (st muudest allikatest saada) ning mis on ERSile raudteeveo kaubaturul tegutsemiseks hädavajalik.

Seega kehtivad nimetatud informatsiooni osas aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE suhtes KonkS § 18 sätestatud eri- või ainuõiguse või olulise vahendi omaja kohustused ning ER on kohustatud võimaldama teistele ettevõtjatele sellele mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu. Nimetatud informatsioonile on hetkel otsene juurdepääs vaid aktsiaseltsil EESTI RAUDTEE ning vastavasisuline informatsioonivahetus aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE ja ERSi vahel toimub mitteametlikult ja *ad hoc* põhimõttel-nimelt annavad aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE liiklustöötajad ERSi töötajatele jooksvalt vastavasisulisi teateid. Samas on ERSile teada, et aktsiaselts EESTI RAUDTEE edastab vastavat informatsiooni (tasuta) ka temaga samasse kontserni kuuluvatele ettevõtetele. ERSi väitel on aktsiaseltsil EESTI RAUDTEE kasutada olev informatsioon saadav kõigile selle kontserni osadele, sh Cargole, ja seega esineb tõenäosus, et Cargole edastatakse talle hädavajaliku informatsiooni kõrval ka sellist informatsiooni, mis ei ole Cargole tema äritegevuseks

üldse vajalik ning mida võiks pigem pidada konkurentsi kahjustavaks informatsiooniks (nt informatsioon ERSi poolt veetavate kaupade ja rongide kohta).

ERSil on vaja eelnimetatud informatsioonile ametlikku ja püsivat juurdepääsu, kuna see hõlbustaks ERSi majandustegevust ning kaotaks ERSi sõltuvuse aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE töötajate suvast, kuna on selge, et mitteametlik infovahetus ei garanteeri selle püsivust ja järjepidevust ning ei pane informatsiooni jagavale poolele selle osas mingit vastutust. Vastav informatsioonivahetus peaks toimuma mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel. Cargo kui ERSi konkurendi juurdepääs kirj vahetuses viidatud informatsioonile peaks olema selgelt piiratud vaid Cargo õiguspärasest majandustegevusest toetava informatsiooniga.

ERS on välja töötanud IT-võimekuse sellise informatsiooni töötlemiseks ning seetõttu ei ole aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE vastavasisulised informatsiooni edastamisest keeldumise põhjendused (aktsiaselts EESTI RAUDTEE viitas neile kirjas seoses SMGSi informatsiooniga) asjakohased.

Seoses SMGSi informatsiooniga, mille osas väitis ka aktsiaselts EESTI RAUDTEE, et see on vajalik kõigile veoprotsessi osapooltele, pidas ERS vajalikuks märkida, et aktsiaselts EESTI RAUDTEE on ühelt poolt viidanud SMGSi informatsiooni saamise ja töötlemise seoses endale kui raudteeadministratsioonile, kuid samas on teiselt poolt väitnud, et nimetatud informatsiooni vahetamisele nn EDIFACTi formaadis on kaasatud ka Cargo, kelle näol ei ole tegemist raudteeadministratsiooniga. ERS leidis, et ER peaks kohtlema erinevaid raudteeveo-ettevõtjaid mittediskrimineerivalt ning võimaldama SMGSi informatsioonile juurdepääsu ka ERSile.

Isegi kui väita, et ERSil SMGSi informatsiooni vastuvõtmise võimekus puudub (mida ERS ei mõõna, kuna teatud osas on ERS vastavat informatsiooni saanud ka teistest kanalitest, st otse Venemaalt), on vastav võimekus kindlasti mõistliku aja- ja ressursikuluga tagatav. Seega ei saa vastav argument olla aluseks ERSile SMGSi informatsioonile juurdepääsu keelamiseks.

4.5. ERSi selgitused 20.03.2012

27.02.2012 pöördus Konkurentsiamet teabe taotlusega ERSi poole saamaks järelevalvemenetluse läbiviimiseks täiendavat teavet. ERS vastas teabe taotlusele 20.03.2012, esitades alljärgneva teabe.

4.5.1. Juurdepääs Koidula jaama infrastruktuurile

ERSil on soov kasutada Koidula jaama depoos asuvat pöördsilda ca 6 korda kuus ERSi vedurite ümberpööramiseks. Lisaks on ERSi kasutuses olevate vedurite ülevaatuseks vaja saada juurdepääs depoos asuvale kanalile ca 2 korda kuus. Suuremad tehnilised tööd tehakse Tallinnas, Iru depoos, pisemaid töid teostatakse ka Tapa jaamas. Siiski ei kõrvalda nimetatud võimalused vajadust kasutada ka Koidula jaama depood.

Pärast Konkurentsiameti poole pöördumist jätkusid ERSi ja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE vahelised läbivõimimised, mille käigus jõuti Koidula jaama ruumide kasutuse osas kokkuleppele. Depoo osas ühtki selgelt määratletud pooltevahelist

kirjalikku lepingut sõlmitud ei ole: praktiline vajadus on loonud ettevõtete töötajate vahel mõistmise, kuid see ei ole jõudnud ERSi ja ERi tasandil kirjalikku vormi. Seega oleks käesolevalt lahendus konkretiseerida praktikas toimiv lepingusse, mis määratleks täpselt poolte õigused ja kohustused.

ERSi nägemuse järgi võiks Koidula jaama depoo praktiline korraldus mitme raudtee-ettevõtja puhul olla järgmine: raudtee-ettevõtja on depoo haldajaga seotud lepinguga, mille õiguste ja kohustuste seas on määratletud, millise etteteatamisajaga saab raudtee-ettevõtja kasutada lepingus määratletud ulatuses ja aja jooksul hallatavat depood ja selle varustust. Seejuures oli ERS veendunud, et olemasolev depoo võimaldaks konkreetse korra välja töötamisel kasutust enam kui kahele raudtee-ettevõtjale.

4.5.2. Juurdepääs rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele

Aktsiaseltsilt EESTI RAUDTEE soovitava info osas selgitas ERS, et käesolevalt edastab aktsiaselts EESTI RAUDTEE ERSile järgmise info:

- rongide liikumine Eesti territooriumil-info kätkeb endas teavet Eesti Vabariigi pinnal liikuvate rongide (vedur + veerem) positsiooni ja liikumise kohta; ja
- osaline aruandlus tühjade vagunite liikumise kohta.

ERS vajab enda tööprotsessiks terviklikku ülevaadet nii Eesti pinnal kui Eesti suunal liikuvate rongide kohta ja täielikku ülevaadet laadimise alla antavate tühjade vagunite olemasolu, asukoha ja saabumise kohta.

ERS ei erista edastatavat „elementaarinfot“ „lisainfost“, vaid kõik soovitu on ERSi tegevuseks vajalik ning sellise informatsiooni täiel määral andmata jätmine on ühelt poolt aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE grupi strateegiline eelis (ainuõigusest tulenev turgu valitsev seisund, olulise vahendi õigustamatu mitte jagamine) ja teiselt poolt pärsib ERSi majanduslikku efektiivsust.

Mõistmaks küsimuse all olevat vajaminevat raudteespetsiifilist teavet seoses tühjade vagunitega, on vajalik eristada kahte tööprotsessi. Üks tööprotsess seondub masuudi ehk tumedate naftatoodete veoga, teine heledate kütuste veoga.

Masuudi veol tuleb Venemaa naftatöötlemistehasest masuudiga laetud veerem ja liigub Eesti territooriumi raudteefrastruktuuri kasutades tööstussadamas ootavatesse tankeritesse, tehes vastavalt tööprotsessi vajadustele vahepeatuse naftaterminalides. Masuudist tühjendatud vagunid saadetakse seejärel tagasi Venemaale sama teed pidi.

Heledate kütuste tööprotsess erineb masuudi veost nii veosuuna kui vagunite spetsiifika osas. Nimelt laaditakse spetsiaalselt eeltöödeldud tühjad vagunid vastava heleda kütusega Eesti terminalis ning saadetakse seejärel riigist välja. Kuna ERS veab nimetatud laaditud vagunid terminalist piirini, on tal töö efektiivsuse tõstmiseks ning seega kogu rongiliikluse tõhususe edendamiseks vaja infot vastavate tühjade vagunite olemasolu ja liikumise kohta.

Info eeltöötlemise alla minevate või juba töödeldud ning laadimiseks valmisolevate vagunite kohta on ERil kui Eesti Vabariigi raudteeadministratsioonil. Valmistamiseks

ette sujuv veoprotsess raudteel, sh arvestamiseks puhastamisele, laadimise alla panemisele, laadimisele ja transpordile kuluvat aega, on ERSil vajalik saada täielik ülevaade vagunite olemasolu, asukoha ja liikumiste kohta.

Käesoleval ajal edastab aktsiaselts EESTI RAUDTEE kirjeldatud infost vaid fragmendid ning sedagi mitteametlikus vormis, mis tekitab ebakindlust ERSi plaanidesse. See omakorda halvab tööprotsessi sujuvust ja vähendab ERSi efektiivsust. Praegu edastatakse informatsioon e-posti teel: rongide liikumise teabe puhul edastatakse maketid (asjakohase infoga täidetud eelvalmistatud blanketid) ja heledate kütuste vedamiseks vajalike töödeldud tühjade vagunite puhul lihtsa e-kirja kaudu.

ERSi hinnangul peaks raudteeinfrastruktuuri haldav ettevõtte vahendama tema infrastruktuuril tegutsevaile raudtee-ettevõtetele kogu informatsiooni infrastruktuuril toimuvast, eriti sellist informatsiooni, millele juurdepääs on vaid sellel infrastruktuuri valdaval ettevõttel.

Eelnevast tulenevalt on ERSil vaja juurdepääsu Eesti territooriumil olevate tühjade vagunite kohta, seda täiel määral ja mitte aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE suva järgi ning samuti Eesti pinnal ja Eesti suunal liikuvate rongide kohta, planeerimaks nii enda rongide liikumist kui tõhustamaks üldist raudteeliiklust. ERS sooviks sõlmida infovahetusega seonduvat lepingut, milles oleks täpselt määratletud asjaosaliste õigused ja kohustused ning oleks seega garanteeritud stabiilne infovoog lepingujärgsel kujul.

4.6. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi selgitused

Konkurentsiamet pöördus 05.03.2012 kirjaga MKMi kui muuhulgas raudtee valdkonna arengut suunava asutuse poole, paludes teavet ja selgitusi käesoleva menetluse raames tähtsuses omavates raudtee valdkonda puudutavates küsimustes. MKM vastas Konkurentsiameti kirjale 21.03.2012 kirjaga, milles selgitas järgmist.

Kaubasaadetiste teenindamiseks vajalike ehitiste, hooldus- ja tehnorajatiste alla kuulub ka depoo ja selle rajatised juhul, kui need on avalikule raudteele juurdepääsu tagama kohustatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tegeliku võimu all (valduses). MKM pööras tähelepanu sellele, et juurdepääsu tagavaks lisateenuseks saab olla ainult ehitiste ja rajatiste kasutada andmine, mitte aga remonttöö, tehnohoolded või tehnoülevaatus teostamine iseenesest. Kui näiteks raudteeveeremi tehnoülevaatus on juurdepääsu tagavaks lisateenuseks (RdtS § 3 p 24), siis remonttööd ning tehnohoole ei kuulu juurdepääsu tagavate teenuste alla. RdtS § 10 alusel saab raudteeveeteenuse osutamiseks kasutatava raudteeveeremi tehnohoole või remonti teha ettevõtja, kellele on Konkurentsiameti poolt antud vastav tegevusluba.

Raudteeinfrastruktuuri majandamine on muuhulgas raudteeinfrastruktuuri kasutada andmine (RdtS § 3 p 16)³. Raudteeinfrastruktuuriks on RdtS § 3 punkti 1 kohaselt raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud. Raudteeinfrastruktuuri majandamise üleandmisega saab olla tegemist vaid juhul, kui ettevõtjale antakse (lepinguga) üle

³ 21.03.2012 kehtinud raudteeseaduse redaktsioon on käesoleva otsuse tegemise ajaks muutunud.

õigus otsustada juurdepääsu tagava lisateenuse alla kuuluva ja raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud hoone või rajatise kasutada andmise üle. Raudteeinfrastruktuuri majandamise üleandmisega ei ole tegemist, kui omanik otsustab nimetatud hoone või rajatise kasutada andmise üle ka edaspidi.

Raudteeinfrastruktuuri majandamise hulka kuulub ka ohutuse tagamine raudteeinfrastruktuuril, kuid RdtS § 3 punktis 24⁴ nimetatud juurdepääsu tagavate lisateenustega ei ole see kohustus otseselt seotud, sest juurdepääsu tagavad lisateenused puudutavad eelkõige raudteerajatiste kasutamist. Ohutuse tagamist on täpsustatud RdtS § 34 lõikes 1: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on kohustatud tagama ohutu liikluse oma raudteeinfrastruktuuril ja hoidma selle ohutust tagavana töökorras, kuid raudteeveo ohutuse ja kasutatava raudteeveeremi vastavuse kehtivatele nõuetele peab tagama raudteeveeremi valdaja.

Samuti tuleb avaliku raudtee majandamise puhul eristada teenuseid, mida ei ole võimalik või majanduslikult mõistlik paralleelselt teiste ettevõtjate poolt pakkuda. Sellest lähtuvalt on avaliku raudtee juurdepääsu tagamise puhul eristatud teenused, mida lisaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ei ole võimalik kellelgi teisel pakkuda (juurdepääsu tagavad põhiteenused RdtS § 58 lõikes 1) ja teenused, mida on kõigil teistel võimalik mõistlikel alustel ise pakkuda (juurdepääsu tagavad abiteenused RdtS § 58 lõikes 3). Nende teenuste vahele jäävad juurdepääsu tagavad lisateenused (RdtS § 58 lõige 2), mille pakkumise kohustus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt sõltub sellest, kas alternatiivne teenus on olemas või mitte ja kas alternatiivse teenuse kasutamine (ja ka rajamine) on antud juhul mõistlik või mitte (haakub oluliste vahendite doktriiniga). Seega on juurdepääsu tagavate lisateenuste puhul tegemist teenustega, mille osutamise kohustuslikkust raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt tuleb hinnata iga asjakohase hoone ja rajatise osas eraldi.

ER kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab nii praegu kui ka pärast aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni ümberkujundamist tagama diskrimineerimata juurdepääsu oma valduses olevale raudteeinfrastruktuurile (raudteele ja sellega seotud ehitistele) RdtS § 50 lõike 1 alusel. Juurdepääsu tagavate lisateenuste osas tähendab diskrimineerimata juurdepääs ka seda, et kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juba pakub lisateenust ühele raudteeveo-ettevõtjale, siis ta peab võrdsetel alustel võimaldama selle lisateenuse kasutamist ka teistele raudteeveo-ettevõtjatele, kes sellist soovi avaldavad.

4.7. ERSi selgitused 24.04.2013 ja 03.03.2014

24.04.2013 Konkurentsiametile saadetud kirjas selgitas ERS, et Koidula jaama infrastruktuuril töötamiseks on juurdepääs saavutatud ning selles osas küsimused lahendatud. Täiendavalt märkis ERS, et IT-alastes küsimustes teeb ERS nii juhatuse kui madalamatel tasemetel tööd selle nimel, et talle antaks majandustegevuseks vajalikus ulatuses infole juurdepääs. Toimunud on positiivsed arengud, kuid jätkuvalt pole need arengud konkreetsete kirjalike kokkulepetena vormistatud ja see jätab ERSi nõrka positsiooni, kus ERS võtab seda, mida antakse (informatiivselt). Ajakohastatud (kp 21.01.2013) Raudteevõrgustiku 2013-2014 teadaande punktis 3.1.25 ka välistatakse nt infosüsteemidesse juurdepääsuõiguste nõudmine.

⁴ 21.03.2012 kehtinud raudteeseaduse redaktsioon on käesoleva otsuse tegemise ajaks muutunud.

03.03.2014 esitas Konkurentsiamet ERSile teabe taotluse, milles palus esitada teabe selle kohta, kas 01.09.2011 taotluses ja selle 19.09.2011 täienduses esitatud taotlused, mis puudutava ERi ja Cargo poolt hallatavatele rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele juurdepääsu ning Cargo poolt ERSi ärisaladusele juurdepääsu, on endiselt aktuaalsed käimasoleva järelevalvemenetluse mõttes. ERS vastas teabe taotlusele 13.03.2014 kirjaga, milles esitas alljärgneva teabe. Varasemates pöördumistes täpsustatud infovoog ERi ja ERSi vahel pole vormilt muutunud: esmase info saabuvate rongikoosseisude kohta erinevates digitaalsetes formaatides saab ERS jätkuvalt ERilt. Infovahetusega seotud õiguste ja kohustuste piiritlemiseks ei ole ERSi ja ERi vahel lepingut sõlmitud. Samas on ER loonud vastava veebikeskkonna VJS-portaal, milles ERS töötab alates 2013. a suvest. VJS-portaali veebikeskkonna kasutamiseks andis ER ERSile ka soovitud koguse kasutajatunnuseid. ERSi hinnangul ei ole VJS-portaal küll veel lõpuni arendatud, kuid tegu on siiski suure sammuga lähemale turule vajalikele lahendustele. Hetkel on veebilehel esitav rongiinfo sellises vormis, mida pole võimalik tervikuna töödelda või automatiseerida ning ERSil on reaalsetl võimalik vajalikke andmeid kontrollida vaid vagunite kaupa. See on oma mastaapsuse tõttu ülimalt tööjõukulukas tegevus: ERSi infotöötlusspetsialistid peavad andmeid kontrollima üksikhaaval ja käsitsi. ERSile teadaolevalt on vähemalt aasta jagu räägitud nn sõnumikeskuse arendamisest, mille puhul koondataks VJS-portaalis esitatud andmed sellisesse keskkonda, kust raudteettevõtjad saaksid andmeid enda infotehnoloogia lahendusi arvestavas formaadis (nt xml). ERSil puuduvad aga andmed, millal võiks selline praktikas paremini rakendatav lahendus valmis saada. Siiani on jätkuvaks takistuseks teadmatus sõnumikeskuse tarvis tehnilise lahenduse detailidest ehk puuduvad vajalikud spetsifikatsioonid. Infotehnoloogia arendamise osas on toimunud ka koosolekuid, millest võtsid osa ERi, Edelaraudtee, TJA, Cargo ja ERSi esindajad. Hetkel ei ole teada, millal sellises vormis läbirääkimised jätkuvad.

Seoses 2013. a detsembris kehtima hakanud piiriteenuste osutamise hankelepinguga on ERSi vagunimajandusega seotud töötajatel täiendatud võimalustega juurdepääs VJS-portaali. See tähendab, et vagunimajanduse töötaja näeb konkreetselt vagunite tehnilise seisundiga seonduvaid andmeid ja saab ka vastavaid andmeid sisestada. Petseri jaamas VJS-portaali ei kasutata (kuna Petseris otse ERi kesksesse võrku-VJS-sisestatud andmeid kasutatakse edaspidi juba Eesti territooriumil raudteefot jagavas VJS-portaalis). Seega konkreetselt hankelepingu täitmiseks ei ole ERSi vedusid puudutava rongiinfo käitlemise küsimused lahendatud.

ERSil puuduvad andmed selle kohta, kas ja kuidas on ERi ja Cargo vahelised infotehnoloogilised suhted tänaseks arenenud ja mis vormis ja ulatuses on Cargol juurdepääs ERi infovõrku VJS (välja arvatud Petseris, kus andmed sisestatakse otse VJS-i).

ERS toonitas, et infotehnoloogiaga seotud küsimused on siiani arendamise etapis ning läbirääkimised ERiga jätkuvad. ERS leidis, et VJS-portaali loomine ja veel enam piiriteenuste hankelepingu täitmiseks infotehnoloogiaalaste lahenduste leidmine on märkimisväärne areng raudteefot käitleva raudteeturuosa avamisel. ERSil ei ole seega infotehnoloogiaalaste arengute osas võimalik põhjanevaid järeldusi ja täiendavaid täpsustusi või taotlusi teha. Mitme aasta peale veninud protsessile vaatamata on ERS optimistlik, et soovitud infotehnoloogiat puudutav leping

sõlmitakse, poolte infosüsteemide arendusteks vajalikud spetsifikatsioonid leitakse ja infotehnoloogiaalase efektiivsuse ja kvaliteedi kasv on jätkuvalt vaid aja küsimus.

5. Õiguslik hinnang

5.1. Hinnang ERi tegevusele

Käesolevas järelevalvemenetluses analüüsis Konkurentsiamet ERi ja Cargo tegevust seoses ERSile Koidula jaama infrastruktuurile ning rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele juurdepääsu võimaldamisega. Kuivõrd aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsern on menetluse läbiviimise ajal jagunenud (vt otsuse p 3) ja seetõttu ERSi peamised taotlused Cargo võimalike rikkumiste tuvastamise osas ära langenud, annab Konkurentsiamet käesolevas otsuses hinnangu eelkõige ERi tegevusele.

5.1.1. ERSi juurdepääs Koidula jaama infrastruktuurile

Koidula jaama infrastruktuuriga seotud taotlustega seoses märgib Konkurentsiamet järgmist.

ERS on Eesti Vabariigi raudteeinfrastruktuuril tegutsev raudteeveo-ettevõtja, kelle peamiseks äritegevuse suunaks on raudteel kauba transporditeenuse osutamine⁵. Tulenevalt TJA 28.03.2013 käskkirjast nr 1-11/13-124, millega kinnitati ERi raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime 2013/2014 liiklusgraafikuperioodiks, on ERSile eraldatud Tartu-Koidula raudteelõigul 9-st rongipaari oöpäevas 6 rongipaari.⁶ Seega kasutab ERS Koidula jaama oma veoteenuse osutamiseks kõige enam.

Vastavalt Taotluses selgitatule oli ERSi sooviks saada Koidula jaamas juurdepääs järgmistele objektidele: töökoda (teostamiseks erinevaid vajalikke parandustöid); tagavaraosade ja inventari hoiuruum (vaguneid puudutav aparatuur ja selle varuosad, igapäevased puhastusvahendid, sh lumelabidad); veduri seisutee; ning õigus kasutada vajadusel depood tehniliste hooldustööde ja jooksva remondi teostamiseks.

Alljärgnevalt analüüsib Konkurentsiamet, kas ER on tulenevalt oma turu seisundist või tegevusvaldkonnast kohustatud võimaldama ERSile juurdepääsu eelpool kirjeldatud objektidele.

ERi koduleheküljel toodud andmete kohaselt on ER raudtee administratsiooni rolli täitev äriühing, kes hoolitseb raudteeinfrastruktuuri arendamise ja korrashoiu, liiklusjuhtimise ja ohutuse eest ning on partneriks naaberraudteedele piiriüleste küsimuste lahendamisel ja standardite kokkuleppimisel.⁷ RtdS § 3 p 1 kohaselt on raudteeinfrastruktuur raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud. Raudtee on maatikiga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmestest, liipritest ja ballastist (RdtS § 3 p 2). Raudteeinfrastruktuuri hoone on raudteemaal asuv hoone,

⁵ Alates 01.12.2014 teostab ERS osaliselt ka piiriteenuseid ERile kuuluvates piirijaamades.

⁶ Viidatud jaotus kehtib kuni 24.05.2014, <http://www.tja.ee/jaotatud-labilaskevõime>.

⁷ <http://www.evr.ee/ettevõttest>

mis on ehitatud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks (RdtS § 3 p 3). Raudteerajatised on raudtee, sillad, viaduktid, estakaadid, tunnelid, tugiseinad, truubid, kontaktvõrgud, turvangu-, side-, valgustus- ja energiaseadmed ning tehnorajatised, ülekäigu- ja ülesõidukohad, jaamad ja teised meldepunktid, oote- ja laadimisplatvormid, teekaitseobjektid ning muud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud rajatised (RdtS § 3 p 4). RdtS § 3 p 16 kohaselt on raudteeinfrastruktuuri majandamine vastutus raudteeinfrastruktuuri või selle osa ehitamise, remondi ja hooldamise eest, samuti raudteeinfrastruktuuri juhtimis- ja ohutussüsteemide haldamine. ER on Eesti suurim raudtee-ettevõtte, millele kuulub 1229 km raudteid, 62 jaama ja 129 reisijate ooteplatvormi, mille sujuva opereerimise, majandamise ja hoolduse ning efektiivse liikluskorralduse ees ER vastutab. RKASi ja ERi vahel 27.07.2011 sõlmitud tähtajatu üürilepingu alusel majandab ER ka käesoleva järelevalvemenetluse keskmes olevat Koidula jaama infrastruktuuri. Seega on ERi puhul tegemist RdtS § 3 p 12 mõttes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga.

Kuivõrd raudteeinfrastruktuurile juurdepääs ning selle kasutamise tingimused on raudteeveo turu efektiivse toimimise seisukohast olulise tähtsusega, on raudteeseaduse 6. peatükis sätestatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigused ja kohustused seoses raudteeinfrastruktuuri majandamisega, mis muu hulgas reguleerib ka raudteeveo-ettevõtjate õigusi saada diskrimineerimata juurdepääs avalikule raudteele ja muule raudteeinfrastruktuurile. Seejuures eristab raudteeseadus raudteeinfrastruktuurile juurdepääsul kolme liiki teenuseid. Esiteks, RdtS § 58 lg-s 1 kindlaks määratud juurdepääsu tagavad põhiteenused, millele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab tagama kõigile ettevõtjatele juurdepääsu. Tegemist on teenustega, mida ei ole võimalik või majanduslikult mõistlik paralleelselt teiste ettevõtjate poolt pakkuda (nt jaotatud läbilaskevõimeosa kasutada andmine, raudteejaama kasutamise ja toimimise tagamine, tee-, side- ja turvanguseadmete kasutamise ja toimimise tagamine). Teiseks, RdtS § 58 lg-s 3 nimetatud juurdepääsu tagavad abiteenused, s.o. teenused, mida on kõigil teistel võimalik mõistlikel alustel ise pakkuda ning mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib osutada ettevõtjale kokkuleppe saavutamisel (nt raudteeveeremi tehnoulevaatus). Kolmandaks, RdtS § 58 lg-s 2 loetletud juurdepääsu tagavad lisateenused, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab pakkuma juhul, kui ettevõtjal ei ole võimalik kasutada teisi variante. Juurdepääsu tagavate lisateenuste hulka kuulub muuhulgas kaubasaadetiste teenindamiseks vajalikele ehitiste ning hooldus- ja tehnorajatiste, sealhulgas seisuteede kasutada andmine-tegemist on veotegevuseks vajalike selliste eriotstarbeliste rajatiste kasutada andmisega, mille kasutamine ei sisaldu juurdepääsu tagavates põhiteenustes.

Konkurentsiametile teadaolevalt ei ole ER teinud ERSile Koidula jaama infrastruktuuriga seonduvalt takistusi RdtS § 58 lg-s 1 nimetatud juurdepääsu tagavate põhiteenuste osas. ERSi Taotlus rajanes väitel, et ER ei võimaldanud ERSile tema poolt soovitud ulatuses Koidula jaamas juurdepääsu töökojale, tagavaraosade ja inventari hoiuruumile, veduri seisuteele ning depoole. Konkurentsiameti hinnangul võivad nimetatud objektid kuuluda RdtS § 58 lg 2 punktis 2 nimetatud juurdepääsu tagavate lisateenuste alla niivõrd, kui nende kasutamine on ERSile vajalik Koidula jaama läbiva kaubaveo teostamiseks. Seega tuleb antud juhul RdtS § 58 lg-st 2 tulenevalt analüüsida, kas ERS-il on võimalik Koidula jaama läbiva kaubaveo teostamisel kasutada eelnimetatud objektide asemel mõistlikke alternatiivseid võimalusi.

Konkurentsiamet on menetluse käigus tuvastanud, et Eesti-Vene raudteeveonduse üheks pidepunktiks on Koidula jaam. Kõik vajalikud toimingud saamaks õigus kauba koos vagunitega Eesti territooriumile vedamiseks teostatakse Koidula jaamas. Nimetatud olukorra aluseks on raudteede vaheline formeerimisplaan, mille alusel toimub Petseri piirijaama kaudu Venemaalt saabunud kaubavoogude üleandmine Koidula jaamas. Koidula jaamas teostatavate toimingute hulgas on veduri ekipeerimine (vedur varustatakse vajalike materjalidega), erinevad tolliprotseduurid (kohapeal on olemas vastavad tollitöötajad), tehniline ja kommertsülevaatus (andmaks õigus vaguneid Eesti territooriumile viia, peavad need tehniliselt ohutusnõuetele vastama; samas vastutus vagunites veetava kauba heaolu eest liigub ühelt vedajalt teisele vaid läbi vagunite kommertsülevaatus teostamise-kontrollitakse üle vagunite plommsulgurid ja tehakse kindlaks kauba lekke puudumine), vajadusel vagunite mahahaakimine (tehnilise või kommertsülevaatus käigus vigade avastamisel eemaldatakse vagun rongist ja koostatakse kohalviibivate erinevate ametkondade osavõtul vastavad aktid, võimalusel parandatakse kergemat laadi tehnilised rikked-nt vahetatakse vagunite piduriklotsid), vedaja vahetus (asendub kauba eest vastutaja) ja seega vedurite vahetus jt. Konkurentsiamet nõustub ERSi seisukohaga, et raudteeveo-ettevõtja peab olema enda töötajate ja varustusega võimalikult lähedal piiriülese kauba üleandmise kohale, kus muuhulgas toimub ka Venemaalt tuleva kauba puhul vedaja vahetamine. See tagab, et raudteeveo-ettevõtjal on võimalik kiirelt reageerida, kui vedaja vahetamise käigus peaks vagunitel ilmne mingeid puudusi või kui veduri või vaguniga peaks midagi juhtuma Koidula jaama läheduses, ning teostada operatiivselt vajalikud toimingud selleks, et vedu saaks jätkuda. Eeltoodust tulenevalt ei näe Konkurentsiamet, et Petseri piirijaama kaudu kaupa vedaval raudteeveo-ettevõtjal nagu ERS oleks mõistlikult võimalik kasutada mujal kui Koidula jaamas asuvaid kaubavedude teenindamiseks vajalikke rajatisi.

Täiendavalt eeltoodule märgib Konkurentsiamet, et isegi kui ERSi poolt soovitud objektide või neist mõne kasutada andmine ei ole käsitletav juurdepääsu tagava lisateenusena RdtS § 58 lg 2 p 2 tähenduses, on turgu valitseval ettevõtjal konkurentsiseadusest tulenevalt keelatud põhjendamatult keelduda teenuste müümisest (KonkS § 16 p 6). Vastavalt KonkS § 13 lg-le 1 omab turgu valitsevat seisundit konkurentsiseaduse 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. Euroopa Esimese Astme kohus on oma 15. augusti 1998. a otsuses ühendatud kohtuasjades T-374/94, T-384/94 ja T-388/94 leidnud, et raudtee infrastruktuurile juurdepääsu ja majandamise osas eksisteerib eraldi kaubaturg, mida Euroopa Komisjon on oma 27.08.2003 lahendi nr COMP/37.685 (GVG/FS) punktis 49 korranud. Kuivõrd raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu pakkumine käibib pigem eraldi kaubaturuna, mille geograafiline turg antud hetkel piirdub konkreetse piirijaamaga, saab väita, et ER omab 100%-list turuosa Koidula jaama raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu teenuse turul ning seetõttu saab ERi käsitleda turgu valitsevat seisundit omava ettevõtjana. Seega laienevad ERile raudteeinfrastruktuuri objektidele juurdepääsu andmisel ka KonkS §-s 16 sätestatud kohustused.

Konkurentsiametile 09.12.2011 saadetud kirjas selgitas ERS, et pärast Taotluse esitamist on ruumidega seonduvalt toimunud mitmeid arenguid ning ERS on saanud

enda valdusesse kõik vajalikud ruumid Koidula jaama infrastruktuuril, välja arvatud soovitud ulatuses juurdepääs depoole ja selles sisalduvatele seadmetele.

Konkurentsiametile 20.03.2012 saadetud kirjas selgitas ERS, et depoo osas ei ole seni selgelt määratletud pooltevahelist kirjalikku lepingut sõlmitud, kuid praktiline vajadus on loonud ettevõtete töötajate vahel mõistmise, mis tuleks konkretiseerida lepingusse, mis määratleks täpselt poolte õigused ja kohustused.

Konkurentsiametile 24.04.2013 saadetud kirjas selgitas ERS, et tänaseks päevaks on Koidula jaama infrastruktuuril töötamiseks juurdepääsu saavutatud ning selles osas küsimused lahendatud.

Kuivõrd ER on järelevalvemenetluse käigus ERSi taotlused Koidula jaama infrastruktuurile juurdepääsu osas rahuldanud, on Konkurentsiameti hinnangul ER lõpetanud menetluse esemeks oleva tegevuse ning puudub vajadus täiendava analüüsi ning ettekirjutuse tegemiseks. Vastavalt KonkS § 63⁴ lg 1 punktile 9 võib Konkurentsiamet menetluse lõpetada, kui ettevõtja on lõpetanud menetluse esemeks oleva tegevuse ning puudub vajadus ettekirjutuse tegemiseks.

5.1.2. ERSi juurdepääs rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele

Rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavate andmebaasidega seoses märgib Konkurentsiamet järgmist.

ERS selgitas, et vajab oma tegevuseks juurdepääsu erinevatele rahvusvahelisi raudteid puudutavatele andmetele. Vastavalt ERSi selgitustele on tal normaalseks tegevuseks raudteeveo kaubaturul hädavajalik saada pidevat ja mõistlikel tingimustel juurdepääsu järgmisele informatsioonile:

- vagunite jälgimine (informatsioon Petseri jaamale ja selle kaudu Koidula jaamale lähenevate ja Maardu suunal liikuvate rongide kohta- nn paaritud rongipaarid);
- laadimise alla antavate vagunite informatsioon (teave tühjade vagunite kohta).

ERS on Konkurentsiametile põhjendanud andmetele juurdepääsu vajadusena asjaolu, et vaid sellise informatsiooni olemasolul on ERSil võimalik seada oma vedurid õigeaks ajaks valmis ning planeerida muid rongide koostamise ja Koidula jaamas teostatavate toimingutega seonduvaid küsimusi. Vastava informatsiooni õigeaegne saamine võimaldaks tagada ka seda, et viidatud toimingutega seonduv ajakulu oleks võimalikult väike ja rongiliiklus sujuv.

Samas on ERS avaldanud, et vastavasisuline informatsioonivahetus ERi ja ERSi vahel eksisteerib, küll aga mitteametlikult ja *ad hoc* põhimõttel-nimelt annavad ERi liiklustöötajad ERSi töötajatele jooksvalt vastavasisulisi teateid. ERS on Konkurentsiametile avaldanud, et teated sisaldavad järgmist infot:

- rongide liikumine Eesti territooriumil - st info kätkeb endas teavet Eesti Vabariigi pinnal liikuvate rongide (vedur + veerem) positsiooni ja liikumise kohta; ja
- osaline aruandlus tühjade vagunite liikumise kohta.

ERS soovib nimetatud informatsioonile ametlikku ja püsivat juurdepääsu, kuna see hõlbustaks ERSi majandustegevust ning kaotaks ERSi sõltuvuse ERi töötajate suvast, kuna mitteametlik infovahetus ei garanteeri selle püsivust ja järjepidevust ning ei pane informatsiooni jagavale poolele selle osas mingit vastutust. ERS leidis, et vastav informatsioonivahetus peaks toimuma mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel.

Täiendavalt on ERS oma Taotluses palunud Konkurentsiametil anda hinnang, kas ER ja Cargo omavad eri- või ainuõigust nende poolt hallatavate rahvusvaheliste raudteedega seotud infot sisaldavate andmebaaside osas ning millised konkreetset kohustused sellega kaasnevad. Konkurentsiamet selgitab, et seoses KonkS § 14 muutmisega alates 15.07.2013, on eri- või ainuõiguse instituudi osatähtsus järelevalvemenetluses muutunud. Alates 15.07.2013 on konkurentsiseaduse eesmärk määratleda eri- ja ainuõiguse mõiste kaudu ettevõtjate ring, kellel laieneb konkurentsiseaduses sätestatud raamatupidamise erinõue. Seetõttu on konkurentsioiguslikult eri- või ainuõiguse kasutusala äärmiselt kitsas ja selle praktiline väärtus piirdub vaid raamatupidamisliku erinõude kohustuse laienemise väljaselgitamisega. Konkurentsiseaduse rakendamise seisukohalt on oluliselt tähtsam tuvastada, kas ettevõtjal on oluline vahend ja kas ettevõtja omab konkreetset kaubaturul turgu valitsevat seisundit.

KonkS § 18 lg 1 kohaselt on olulist vahendit omav ettevõtja kohustatud lubama teisele ettevõtjale mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu võrgustikule, infrastruktuurile või muule olulisele vahendile kaupadega varustamise või nende müügi eesmärgil. Vastavalt KonkS §-le 15 loetakse olulist vahendit, sealhulgas loomulikku monopoli omavaks ettevõtja, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik, infrastruktuur või muu oluline vahend, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda. Vastavalt KonkS § 13 lg-le 2 on KonkS §-s 15 sätestatud olulist vahendit omaval ettevõtjal turgu valitsev seisund.

Konkurentsiamet selgitab, et ER omab tulenevalt oma positsioonist raudteeinfrastruktuuri ettevõtjana teavet, millele juurdepääs võimaldaks ERSil oma vedusid paremini planeerida. Konkurentsiamet on oma varasemas praktikas pidanud võimalikuks käsitleda andmebaase olulise vahendina⁸ juhul, kui on täidetud kõik KonkS § 15 kohaldamiseks vajalikud eeldused, st. andmebaasi näol on tegemist vahendiga, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei saa kaubaturul tegutseda. Kuigi ERSil ei ole tema poolt soovitud tingimustel (nt edastatava info detailsus ja edastamise vorm) juurdepääsu ERi poolt hallatavale informatsioonile, ei ole veoteenuse osutamine olnud ERSi jaoks takistatud. Konkurentsiamet ei pea käesoleva otsuse raames vajalikuks kujundada lõplikku seisukohta selles osas, kas ERi poolt hallatavad andmebaasid ja teave, millele ERS juurdepääsu soovib, on käsitletavad olulise vahendina KonkS § 15 tähenduses, kuna ERi tegevuses ei nähtu alljärgnevalt esitatud põhjustel konkurentsiseaduse rikkumise tunnused ka juhul, kui ER omaks vastavate andmebaaside või teabe osas olulist vahendit.

8

http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2013/OTSUS_Lindorff_vs_Krediidiinfo_23_12_2013.pdf.

Peale olulise vahendi omamise võib ettevõtjal olla turgu valitsev seisund KonkS § 13 lg 1 alusel, mille 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 § 16 kohaselt on turgu valitseval ettevõtjal keelatud tootmise, teenindamise, kaubaturu, tehnilise arengu või investeerimise piiramine (p 2) ning võrdväärsete kokkulepete korral erinevate tingimuste pakkumine või rakendamine erinevatele äripartneritele, pannes mõne neist sellega ebasoodsasse konkurentsiolekorda (p 3).

Antud juhul ei nähtu ERi tegevuses konkurentsiseaduse rikkumise tunnuseid ka juhul, kui ERi saaks käsitleda vastavate andmebaaside või teabe osas turgu valitsevat seisundit omava ettevõtjana KonkS § 13 lg 1 alusel. ERi tegevuses ei ole näha konkurentsiseaduse rikkumist, kuna ei ole ilmnunud tõendeid, millest nähtuks, et ER oleks keeldunud ERSile andmeid edastamast või edastaks neid oluliselt ebasoodsamatel tingimustel võrreldes Cargoga. Lisaks on ER astunud realselt samme ERSi poolt soovitud andmetele juurdepääsu tingimuste parandamiseks. 13.03.2014 Konkurentsiametile saadetud vastuses märkis ERS, et ER on tänaseks loonud veebikeskkonna VJS-portaal, milles ERS töötab alates 2013. a suvest. ERS nentis, et VJS-portaal ei ole küll lõpuni arendatud, kuid tegu on siiski suure sammuga lähemale turule vajalikele lahendustele. Rongiinfo edastatakse vormis, mida ei ole võimalik tervikuna töödelda või automatiseerida ning ERSil on realselt võimalik vajalikke andmeid kontrollida vaid vagunite kaupa. Konkurentsiametile teadaolevalt on ER ja ERS asunud läbirääkimistesse infotehnoloogiat puudutava lepingu sõlmimiseks ning poolte infosüsteemide arendamiseks vajalike spetsifikatsioonide leidmist. Olukorras, kus pooled peavad läbirääkimisi ning puuduvad tõendid selle kohta, et ER käesoleval ajal läbirääkimistega venitaks või neid pahatahtlikult peaks, ei pea Konkurentsiamet otstarbekaks jätkata menetlust analüüsima ERi tegevust ERSi soovitud teabele juurdepääsu andmise osas. Eelnevat arvesse võttes leiab Konkurentsiamet, et ERi tegevuses ERSile andmebaasidele juurdepääsu võimaldamise osas ei ole ilmnunud konkurentsiseaduse rikkumise tunnuseid. Vastavalt KonkS § 63⁴ lg 1 punktile 1 võib Konkurentsiamet menetluse lõpetada, kui ettevõtja tegevuses puuduvad käesoleva seaduse rikkumise tunnused.

5.2. Konkurentsiameti selgitused asjakohaste Euroopa Liidu direktiivide osas

ERS on soovinud Konkurentsiameti selgitusi selle kohta, millised kohustused tulenevad Euroopa Liidu raudteede arengut puudutavatest direktiividest raudtee-ettevõtetele ning milliseid ülesandeid ja millises ulatuses ja alusel tohib raudtee infrastruktuuri majandav ettevõtte delegeerida raudteeveo-ettevõttele. ERS esitas ka mitmeid taotlusi, mis olid seotud aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsernisese juhtimisstruktuuri ja volitustega, kuid arvestades asjaolu, et aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsern on menetluse jooksul jagunenud (vt otsuse p 3), siis ei täida kontserni puudutavad taotlused enam menetluse eesmärki, mistõttu Konkurentsiamet neid taotlusi alljärgnevalt ei analüüsi.

Alljärgnevalt annab Konkurentsiamet ülevaate Euroopa Liidu raudteede arengut puudutavatest Euroopa Liidu õigusaktidest.

Üheks olulisemaks õigusaktiks Euroopa raudteeturu arengus on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. a direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond⁹ (edaspidi *Direktiiv 2012/34*). Viidatud direktiiviga tunnistati alates 15.12.2012 kehtetuks nõukogu 29. juuli 1991. a direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ning selle muutmise direktiivid 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ), nõukogu 19. juuni 1995. a direktiiv 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (ning selle muutmise direktiiv 2001/13/EÜ) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. a direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ja ohutustunnistuste andmise kohta. Liikmesriikidel on kohustus Direktiiv 2012/34 oma õigussesse üle võtta hiljemalt 16. juuniks 2015. a. Seega lähtub Konkurentsiamet oma selgituste andmisel eelkõige Direktiivis 2012/34 sätestatust. Lisaks eelnevalt viidatud direktiivile on seoses raudtee-ettevõtetele tulenevate ülesannetega asjakohane viidata ka järgnevale direktiividele: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (muudetud direktiividega 2008/110/EÜ ja 2012/34), Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/50/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (muudetud direktiiviga 2008/57/EÜ), Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta.

Direktiivi 2012/34 artikkel 3 p 2 sätestab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja mõiste, mis määratleb vastava ettevõtja peamised ülesanded. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri rajamise ja hooldamise eest, sealhulgas liikluskorralduse ning juhtkäskude ja signaalimise eest. RdtS § 2 p 12 ja p 16 kohaselt on raudteeinfrastruktuuri ettevõtja raudtee ettevõtja, kes majandab raudteeinfrastruktuuri, s.t kes vastutab raudteeinfrastruktuuri või selle osa ehitamise, remondi ja hooldamise eest, samuti raudteeinfrastruktuuri juhtimis- ja ohutussüsteemide haldamise eest.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannete sõltumatus on sätestatud Direktiivi 2012/34 artiklis 7, mille kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et põhiülesanded, mis on määrava tähtsusega võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu seisukohalt infrastruktuurile, antakse asutusele või ettevõtjale, kes ise ei osuta raudteeveoteenuseid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesanded on loetletud Direktiivi 2012/34 artikli 7 lg-s 1, mille kohaselt on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesanded järgmised:

- a) otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määratlemine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine;
- b) otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine.

Seejuures täpsustab Direktiivi 2012/34 artikli 7 lg 2, et kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsuste tegemise poolest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu, täidab infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise, kindlaksmääramise ja kogumisega seotud ning infrastruktuuri läbilaskevõime

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. a direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32–77). Kättesaadav: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0034&qid=1397551263978&from=ET>

jaotamisega seotud ülesandeid, kas kasutustasusid määrav asutus või läbilaskevõimet jaotav asutus, kes on oma õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsuste tegemise poolest kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu. Eestis on vastavaks asutuseks TJA, kes täidab läbilaskevõime jaotamisel RdtS § 63 lg-s 2 loetletud ülesandeid ning otsustab vastavalt RdtS § 63 lg-le 1 raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramise.

Alates 01.04.2014 jõustunud raudteeseaduse muudatustega nähakse ette, et teatud tingimustel võib läbilaskevõime jaotamist hakata korraldama ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, seda juhul, kui Konkurentsiamet on kinnitanud, et vastav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on raudteeveo-ettevõtjast õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsustusfunktsiooni osas sõltumatu. RdtS § 115 lg-dest 7 ja 8 tulenevalt peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja enne esimest sõltumatut läbilaskevõime jaotamise korraldamist esitama Konkurentsiametile vastavasisulise ühekordse taotluse. Konkurentsiamet teeb otsuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatuse kohta 60 päeva jooksul. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kelle sõltumatust on Konkurentsiamet kinnitanud, võib jaotada läbilaskevõimet sellisest liiklusgraafikuperioodist, mille läbilaskevõime taotlused esitatakse RdtS § 52 lg 1 alusel otse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.

Seega eelpool loetletud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannete täitmine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt on suures osas piiratud ning nende tegevuste üle teostatakse pädevate asutuste poolt vajalikku järeelvalvet.

Direktiivi 2012/34 artiklist 10 tulenevalt tagatakse raudteeveo-ettevõtjatele võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudtee-kaubaveeteenuse osutamiseks. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu mere- ja siseveesadamatele ning muid teenindusrajatise ühendavale infrastruktuurile ja rohkem kui üht lõpptarbijat teenindavale või teenindada võivale infrastruktuurile. Direktiivi 2012/34 lisas II on täpsustatud, et juurdepääs, sealhulgas rööbasteele, antakse kaubajaamadele; sorteerimisjaamadele ja rongide koostamise rajatistele, sealhulgas manööverdusrajatistele; ladustusteedele; hooldusrajatistele, välja arvatud hooldusrajatistele, milles tehakse baashooldust kiirrongidele või muudele erirajatise vajavatele veeremi liikidele; muudele tehnorajatistele, sealhulgas puhastus- ja pesuhoonetele; hädaabi osutamise rajatistele; kütuse tankimise rajatistele ja neis hoidva kütuse tarnimisele.

Seejuures ei pea eelpool loetletud teenindusrajatise käitajaks olema raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib anda loetletud teenindusrajatise juhtimise üle avalik-õiguslikule või eraõiguslikule isikule. Ka Direktiivi 2012/34 artikli 3 p-s 2 toodud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja mõiste jätab selleks võimaluse, sätestades, et ülesandeid, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja anda teistele asutustele või ettevõtjatele. Eesti õiguses on nimetatud delegeerimisõigus sätestatud RdtS §-s 5, mille kohaselt võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja anda raudteeinfrastruktuuri majandamise lepingu alusel täielikult või osaliselt üle teisele ettevõtjale. Kui raudteeinfrastruktuuri majandamisest tulenevaid kohustusi rikutakse, vastutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja solidaarselt ettevõtjaga, kellele ta on raudteeinfrastruktuuri majandamise üle andnud. Sellega vastuolus olev kokkulepe on kolmandate isikute suhtes tühine. Seejuures võib avaliku raudtee majandamise täielikult või osaliselt üle anda

ettevõtjale, kes on taotlenud raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevusloa. Täiendavalt võib raudteerajatise omanik või valdaja, kes ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kuid kelle raudteerajatise seisukorrast sõltub avaliku raudtee ohutuse tagamine ja raudteeliikluse korraldamine, anda lepingu alusel raudteerajatise korrashoiu ja ohutuse tagamise üle avalikku raudteed majandavale raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.

Direktiivi 2012/34 artikli 13 kohaselt peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad käsitlema kõigi raudteeveo-ettevõtjate raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi diskrimineerimata ning lubama kõigil raudteeveo-ettevõtjatel kasutada neile eraldatud läbilaskevõimet ning raudteeinfrastruktuuri, sealhulgas pööranguid ja haruteid. Täiendavalt peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagama mittediskrimineerival viisil liikluskorralduse, sealhulgas signaalimise, suunamise, dispetšjuhtimise ja side ning teabe andmise rongi liikumise kohta, elektrikontaktvõrgustiku kasutamise kohtades, kus see on võimalik ning muu teabe, mida on tarvis selle teenuse osutamiseks, mille jaoks läbilaskevõime on jaotatud. Sarnaselt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga peavad teenindusrajatiste käitajad tagama kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu nende poolt juhitud teenindusrajatistele ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele, sealhulgas raudteele.

Direktiivi 2012/34 artiklis 13 on ühtlasi sätestatud teenindusrajatise käitaja sõltumatuse printsiip. Selleks et tagada aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel, tuleks eristada raudteeveoteenuste osutamist ja teenindusrajatiste käitamist. Nimelt täieliku läbipaistvuse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks ülal osutatud teenindusrajatistele ning neis osutatavatele teenustele korraldatakse selliste teenindusrajatiste käitajate, kes on sellise asutuse või ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, mis samuti tegutseb ja millel on turgu valitsev seisund siseriiklikul raudteeveoteenuste turul, kus kõnealust rajatist kasutatakse, töö nii, et nad on organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sellest asutusest või ettevõtjast sõltumatud. Sõltumatus ei too kaasa nõuet, et teenindusrajatiste jaoks tuleb luua eraldi juriidiline isik, ning sõltumatuse nõuet võib täita ühe juriidilise isiku siseselt loodud eraldiseisvate osakondade kaudu. Kõigi ülal osutatud teenindusrajatiste puhul on käitajal ja kõnealusel asutusel või ettevõtjal eraldi raamatupidamine, sealhulgas eraldi bilanss ja kasumiaruanne.

Kui teenindusrajatise käitamise tagab infrastruktuuri-ettevõtja või kui teenindusrajatise käitaja on infrastruktuuri-ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, siis tuleb liikmesriikidel täita Direktiivi 2012/34 artiklist 7 tulenevad nõuded (vt ülal).

Eesti õiguses on raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsu tagavad põhi- ja lisateenused sätestatud RdtS §-s 58, mille kohaselt peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagama kõigile raudteeveo-ettevõtjatele alljärgnevad juurdepääsu tagavad põhiteenused:

- 1) läbilaskevõime taotluse läbivaatamine on esitatud taotluste alusel liiklusgraafiku kavandi koostamine raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotaja poolt, arvestades jaotamisele pandud läbilaskevõime mahtu ja RdtS § 50 lõikes 2 kehtestatud eelistusi, samuti liiklusgraafiku kavandi kohta esitatud ettepanekute läbivaatamine, nendega võimaluste piires arvestamine, koordineerimismenetluse korraldamine, menetlemine läbilaskevõime ammendumise korral ning liiklusgraafiku kinnitamine;

- 2) jaotatud läbilaskevõimeosa kasutada andmine on raudteefrastruktuurile juurdepääsu võimaldamine saadud läbilaskevõimeosa ulatuses ja läbilaskevõimeosa kasutamise võimaldamine raudteefrastruktuuri kasutamise lepingus sätestatud korras, arvestades raudteeseaduse sätteid;
- 3) raudteejaama kasutamise ja toimimise tagamine on rongide vastuvõtmist ja ärasaatmist võimaldava rööpmestikuga meldepunkti, mis võimaldab rongide vahetuse ja möödaskõidu korraldamist ning vastava tehnilise varustatuse korral ka manöövrivõid ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone, raudtee-ettevõtjale kasutada andmine ja tehnilistele nõuetele vastavuse tagamine;
- 4) elektrialajaamade ja elektri ülekandeliinide kasutamine on raudteefrastruktuuri-ettevõtja valduses oleva elektrivõrgustiku kaudu raudtee side-, turvangu- ja signalisatsiooniseadmete ning raudteerajatiste elektriseadmete elektrienergiaga varustatuse tagamine;
- 5) raudteerajatiste valgustus on valgustusseadmete kompleks raudteerajatiste piires, mille eesmärgiks on tagada raudteerajatiste kasutamise ning raudteeveeremi liikluse ohutus raudteerajatiste piirkonnas pimedal ajal reisijate teenindamiseks, tehnoloogilisteks töödeks või laadimiseks mõeldud aladel;
- 6) reisiplatvormi kasutamise ja toimimise tagamine on reisijatele ohutu reisirongi sisenemise ja reisirongist väljumise võimaldamine ning ooteplatvormi korrashoid;
- 7) tee-, side- ja turvangu-seadmete kasutamise ja toimimise tagamine on raudteeliikluse juhtimiseks kasutatavate seadmete, millega tagatakse ohutu rongiliiklus, manöövrivõid tegemine ning distantsjuhtimine raudteeliikluse operatiivseks ja ohutuks teostamiseks, sealhulgas elektrooniline, kaabel- ning raadioside, raudtee-ettevõtjale kasutusse andmine ja tehnilistele nõuetele vastavuse tagamine;
- 8) raudteeliikluse korraldamine on raudtee tehnokasutuseeskirjas kehtestatud nõuetele vastav rongiliikluse juhtimine raudteeliikluse korraldamise ja manöövrivõid korraldamine jaamades, jaamavahedel, manöövrivõidpiirkondades ning haruteedel;
- 9) raudteeveo-ettevõtjale jaotatud läbilaskevõimeosa kasutamiseks vajaliku teabe edastamine on raudteefrastruktuuri-ettevõtja poolne raudteeveo-ettevõtja teavitamine infrastruktuuri liikluskorraldusest, eeskirjadest, liiklushäiretest ja teistest liiklusmuudatustest selle läbilaskevõimeosa ulatuses.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab pakkuma alljärgnevat juurdepääsu tagavaid lisateenuseid:

- 1) veoalajaamade, kontaktvõrgu ja veoelektri ülekandeliinide kasutamise ning veoelektri tarbimise tagamine on raudteefrastruktuuri-ettevõtja valduses oleva elektrivõrgu, mille kaudu tagatakse veoelektri polaarsus ja varustatakse kontaktvõrgu konstruktsioonile ning veoalajaamade võimsusele vastav elektriveerem elektrienergiaga, raudtee-ettevõtjale kasutada andmine ja tehnilistele nõuetele vastavuse tagamine;
- 2) reisijate ja kaubasaadetiste teenindamiseks vajalike ehitiste ning hooldus- ja tehnorajatiste, sealhulgas seisuteede, kasutada andmine on raudteeveo-ettevõtjale tema veotegevuseks vajalike selliste eriotstarbeliste rajatiste kasutada andmine, mille kasutamine ei sisaldu juurdepääsu tagavates põhiteenustes.

Samas juhib Konkurentsiamet tähelepanu, et raudteeveo-ettevõtjatele tulenev juurdepääsuõigus eeltoetatud teenindusrajatistele ja nendes osutatavatele teenustele ei ole absoluutne. Direktiivi 2012/34 artikli 13 lg 4 kohaselt võib raudteeveo-ettevõtja lisateenustele juurdepääsu taotluse tagasi lükata juhul, kui on olemas muud otstarbekamad võimalused, kuidas asjaomaseid kauba- ja reisijateveo teenuseid samal

või alternatiivsel marsruudil majanduslikult vastuvõetavamatel tingimustel osutada. Eesti õiguses on raudteeveo-ettevõtja taotluse tagasi lükkamise alus üldisem. RdtS § 58 lg 2 annab võimaluse tagasi lükata raudteeveo-ettevõtja lisateenustele juurdepääsu tagava taotluse juhul, kui raudteeveo-ettevõtjal on võimalik kasutada teisi variante.

On oluline, et kooskõlas EÜ asutamislepingu artikliga 249 tuleb direktiivide sätteid üle kanda siseriiklikku õigusesse. Artikkel 249 lg 3 kohaselt on direktiiv saavutatava tulemuse seisukohalt siduv iga liikmesriigi suhtes, kellele see on adresseeritud, kuid jätab vormi ja meetodite valiku selle riigi ametiasutustele. Seega kehtib üldreegel, et direktiivid ei ole otsekohaldatavad ning nende sätteid muutuvad liikmesriigis siduvaks, kui on vastu võetud vastavaid sätteid sisaldav õigusakt. Eesti ei ole täna veel Direktiivi 2012/34 täielikult oma õigusesse üle võtnud ning kohustub seda tegema hiljemalt 16. juuniks 2015. a, kuid eelpool analüüsitud tuginedes saab asuda seisukohale, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kohustusi ja raudteeveo-ettevõtjate õigusi puudutavad sätteid on raudteeseadusesse juba täna sisse viidud.

Konkurentsiamet leiab, et eeltooduga on Konkurentsiamet piisava põhjalikkusega vastanud ERSi poolt esitatud küsimustele, milliseid kohustused tulenevad Euroopa Liidu raudteede arengut puudutavatest direktiividest raudtee-ettevõtjatele ning milliseid ülesandeid ja millises ulatuses ja alusel tohib raudtee infrastruktuuri majandav ettevõtja delegeerida raudteeveo-ettevõtjale.

Juhime ka tähelepanu, et kuivõrd raudteelase õiguskorra Euroopa Liidu õigusele vastavuse eest vastutab MKM ning Vabariigi Valitsuse seaduse § 49 lg 1 p 3¹ kohaselt vastutab Euroopa Liidu õiguse rakendamise eest ministeeriumi valitsemisala piires minister, soovime ERSil vajadusel direktiivist 2012/34 raudtee-ettevõtjatele tulenevate õiguste ja kohustuste osas selgitusi küsida ka MKMilt.

ERS on täiendavalt soovinud Euroopa Liidu direktiivide ja üldiste konkurentsireeglite valguses Konkurentsiameti selgitusi aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni kuuluvate ettevõtete vahel toimuva infovahetuse osas. ERS palus Konkurentsiametil täpsustada, millises ulatuses tohib nii andmebaasidele kui üldiselt infrastruktuuri majandamise käigus saadud ärisaladust sisaldavale infole saada juurdepääsu Cargo. Arvestades asjaolu, et aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsern on menetluse jooksul jagunenud (vt otsuse p 3), siis ei täida kontserni puudutavad taotlused enam menetluse eesmärki, mistõttu Konkurentsiamet jätab need taotlused tähelepanuta. Samas märgib Konkurentsiamet, et ettevõtjatevaheline infovahetus peab jääma tavapärase majandustegevuse raamesse. KonkS § 4 lg 1 p 4 kohaselt on konkurentsikahjustava teabe vahetamine keelatud. Keelatud ei ole üksnes ettevõtja enda äritegevust puudutava teabe avaldamine, vaid ka kolmandate isikute kohta käiva teabe avaldamine, näiteks vertikaalse kokkuleppe korral teise kokkuleppe osalise konkurentide kohta käiva teabe vahetamine. Konfidentsiaalset teavet saab käsitleda konkurentsikahjustava teabena.

Lähtudes eeltoodust ning juhindudes KonkS § 63⁴ lg 1 punktides 1 ja 9,

otsustan

lõpetada Aktsiaseltsi E.R.S. taotluse alusel aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud), Aktsiaseltsi Eesti Raudtee (endine ärinimi AS EVR Infra) ja AS-i

EVR Cargo suhtes alustatud järelevalvemenetlus osas, mis puudutab Aktsiaseltsi E.R.S. juurdepääsu Koidula jaama infrastruktuurile ja rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele ning AS-i EVR Cargo väidetavat juurdepääsu Aktsiaseltsi E.R.S. ärisaladusele.

Käesoleva otsuse peale võib esitada vaide Konkurentsiameti peadirektorile haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul otsuse teatavaks tegemisest arvates.

/allkirjastatud digitaalselt/

Märt Ots
Peadirektor

Ärakiri on Konkurentsiameti otsuse 17.04.2014 nr 5.1-5/14-005 originaaliga samane.
Ärakirjas on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...].

28.07.2014

Aira Pedak, Konkurentsiameti konkurentsitenistuse järelevalveosakonna peaspetsialist