



## KONKURENTSIAMET

Aktsiaselts Eesti Raudtee  
Toompuiestee 35  
15073 Tallinn

Ärakiri  
Ärisaladus välja jäetud

05.06.2015 nr 5.1-5/15-017

Saadetud elektrooniliselt e-posti aadressile [raudtee@evr.ee](mailto:raudtee@evr.ee)

### **Teade järelevamenetluse lõpetamise kohta ja aktsiaseltsile Eesti Raudtee soovitus andmine konkurentsiolukorra parandamiseks**

#### **1. Menetluse alustamine ja taotluse ese**

AS E.R.S. (edaspidi *ERS*) pöördus 28.07.2011 kirjaga Konkurentsiameti poole, paludes Konkurentsiametilt seisukohta kõigi raudteekaubavedajate võrdse juurdepääsu tagamise küsimuses Koidula raudteepiirijaama tehnilistele võimalustele. 01.09.2011 esitas *ERS* Konkurentsiametile taotluse aktsiaseltsi **EESTI RAUDTEE** tegevuse suhtes riikliku järelevamenetluse algatamiseks, selgituste saamiseks ja seisukohtade võtmiseks (edaspidi *taotlus*). Aktsiaselts **EESTI RAUDTEE** (registrikood 10281796) on jaguneva ühinguna äriregistrist kustutatud 03.09.2012 seoses jagunemisega jaotumise teel, mille tulemusel on omandatavateks ühinguteks AS-i *EVR Infra* (registrikood 11575838) ja AS-i *EVR Cargo* (registrikood 11575850, edaspidi *EVR Cargo*). AS-i *EVR Infra* nimi on 03.09.2012 muudetud aktsiaseltsiks Eesti Raudtee (edaspidi *ER*).

Eelnimetatud *ERS*-i taotluse alusel alustas Konkurentsiamet järelevamenetluse. Taotlus sisaldas endas suurel hulgal erinevaid asjaolusid ja taotlusi, mis puudutasid juurdepääsu Koidula jaama infrastruktuurile, raudteevedude korraldamist Koidula-Petseri raudteelõigul, juurdepääsu rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele, juurdepääsu *ERS*-i ärisaladusele ning üldisemalt raudteesektori korraldust Eesti Vabariigis.

Konkurentsiamet lõpetas 01.07.2014 otsusega nr 5.1-5/14-016 järelevamenetluse *ER*-i ja *EVR Cargo* tegevuste suhtes, mis puudutasid *ERS*-i juurdepääsu Koidula jaama infrastruktuurile ja rahvusvaheliste raudteedega seotud informatsiooni sisaldavatele andmebaasidele ning *EVR Cargo* väidetavat juurdepääsu *ERS*-i ärisaladusele. Täiendavalt esitas Konkurentsiamet viidatud otsuses *ERS*-i poolt soovitud selgitused raudtee arengut puudutavatest Euroopa Liidu direktiividest raudtee-ettevõtjatele tulenevate õiguste ja kohustuste kohta.

Käesolev teade hõlmab *ERS*-i taotlust, mis puudutab raudteevedude korraldamist Koidula-Petseri raudteelõigul.

## 2. 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 (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 Eesti Vabariigile. Eesti väärtpaberite keskregistrisse on aktsiate omanikuna kantud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

**AS EVR Cargo**, äriregistri kood 11575850, aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn. Põhitegevusala äriregistri andmete kohaselt kauba raudteevedu. AS-i EVR Cargo aktsiatest 100% kuulub Eesti Vabariigile. Eesti väärtpaberite keskregistrisse on aktsiate omanikuna kantud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

## 3. Asjaolude kirjeldus

### 3.1 Taotluses esitatud asjaolud

ERS märkis taotluses, et EVR Cargo vedur saab sõita Venemaalt tulevale kaubale järele Petseri jaama, s.o. umbes ühe kilomeetri jagu Venemaa territooriumile. Konkurentsiametile esitatust nähtub, et Petseri jaamas toimub veose tehno- ja kommertsülevaatus, kauba üleandmine ja vedaja vahetus, pärast mida toimetab EVR Cargo veose üle piiri. Kui ka pärast Koidula raudtee jaama on vedajaks EVR Cargo, siis peale tolliprotseduuride midagi enam ei tehta ning veos jätkab teekonda sihtkohta. Taotluse kohaselt sooviks ERS ise transportida oma klientide kaupu piirilt piirile [...] või [...], ja vastupidi.

ERS palus Konkurentsiametil võtta seisukoht järgmistes küsimustes:

- a) kas EVR Cargo on konkurentsiseaduse (edaspidi *KonkS*) § 14 järgi eri- või ainuõigust omav ettevõtja raudteelõigul Koidula-Petseri;
- b) kes on sellisel juhul eri- või ainuõiguse andjaks;
- c) millised konkreetset õigused ja kohustused nimetatud eri- või ainuõigusest tulenevad;
- d) kas selline režiim on vastavuses Euroopa Liidu ja Eesti Vabariigi transpordi- ja konkurentsireeglitega;
- e) missugune õiguslik roll on Eesti Vabariigi raudteed ja taotluses esitatud fakte puudutavas õigusruumis Rahvusvahelisel raudteekaubaveo kokkuleppel (edaspidi *SMGS*) ja ülejäänud Raudteede Koostöö Organisatsiooni (edaspidi *OSJD*) poolt väljastatud regulatsioonidel;
- f) kas EVR Cargo eraldumisel aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontsernist säilitab ta oma eri- või ainuõiguse teostada rahvusvahelisi vedusid või saavad selles osas ettevõtjad konkureerida.

ERS leidis, et juhul, kui nimetatud teelõigul peaks raudteeveoteenuse osutamine Konkurentsiameti analüüsi ja sellest järelduva seisukoha järgi olema avatud konkurentsile, on aktsiaseltsil EESTI RAUDTEE kohustus teha viivitamata vastavad kontsernisisesed muudatused ning anda võimalus ERS-il konkureerida vastava teelõigu eksploatatsiooni pärast.

### 3.2 Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE ja ER-i selgitused

Aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) esitas mitmel korral oma seisukohad koos vastavate põhjendustega. Sealhulgas esitas aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) selgitusi 06.10.2011 kohtumise käigus ning kirjalikult 26.10.2011 ja 27.01.2012.

Pärast aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) kontserni jagunemist esitas ER kirjalikult oma selgitused koos asjakohaste dokumentidega 08.11.2012, 11.11.2013, 27.06.2014 ja 18.11.2014.

Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) ja hilisemad ER-i selgitused ja põhjendused puudutasid põhisas kolme asjaolu: Eesti ja Venemaa vahelisi raudtee kaubaveoliiklust reguleerivaid kokkuleppeid, rahvusvahelist raudtee kaubaveo kokkulepet ja *Открытое акционерное общество Российские Железные Дороги* (so Venemaa Raudteed, edaspidi RŽD) filiaali Oktoobriraudtee juhataja esimese asetäitja 22.07.2013 kirja.

#### 3.2.1 Eesti ja Venemaa vahelist raudtee kaubaveoliiklust reguleerivad kokkulepped

Selgitused, mis aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) ning hiljem ER vastustena Konkurentsiameti küsimustele esitasid, on osaliselt kattuvad.

Äriühingud leidsid, et kuivõrd vaidlusalune raudteelõik asub valdavalt välisriigi territooriumil, on sellel raudteelõigul ning sellega piirnevates raudteepiirijaamades toimuv reguleeritud Eesti ja Venemaa vahelist raudtee kaubaveoliiklust reguleerivate kokkulepetega, mille algupärasteks sõlmijateks olid Eesti ja Venemaa vastavad ministriumid, samuti Eesti ja Venemaa raudteed.

26.10.2011 edastatud selgitustes juhtis aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) Konkurentsiameti tähelepanu 25.02.1992 Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi<sup>1</sup> vahel 1992. aastal sõlmitud niinimetatud raudteealasele ajutisele piirikokkulepele (edaspidi *Ajutine piirikokkulepe*). Samuti leidis aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud), et asjakohane on veel aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) ja RŽD vahel 09.02.2010 sõlmitud raudteevedude korraldamise kokkulepe nr 77 (edaspidi *Kokkulepe nr 77*). Kokkulepetele välisriigi raudtee-ettevõtjaga viitas aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) ka 27.01.2012 esitatud selgitustes.

11.11.2013 vastuses Konkurentsiametile põhjendas ER, et ERS-i piiriülelele raudteelõigule pääsemine sõltub välisriikidest ja välisriikide raudtee-ettevõtjatest. ER-i vastuse kohaselt on takistuseks Ajutine piirikokkulepe, konkreetselt selle § 1 jaost „Üleandmisjaamad“, § 6 jaost „Rongiliikluse tingimused“, § 34 jaost „Kauba üleandmine“, § 47 jaost „Konteinerite üleandmine“, § 66 jaost „Kaubavagunite üleandmine“, § 78 jaost „Vagunite kasutamise tingimused“, § 81 jaost „Vagunite arvestus ja arveldused vagunite kasutuse eest“, § 99 jaost „Poolte vastutus kahju eest“ ja teistes sätetes kokku lepitud tingimused. ER-i selgituste kohaselt teostatakse operatsioonide täitmine, mis on seotud Eesti-Vene raudtee otseühendusega Petseri ja Narva piirijaamades, nendes piirijaamades üheaegselt RŽD ja

---

<sup>1</sup>Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeerium loodi Eesti Vabariigi Transpordiministeeriumi reorganiseerimise teel 16.04.1991 vastuvõetud seadusega (RT 1991, 14, 190, vt <https://www.riigiteataja.ee/akt/24097>).

Teede- ja Sideministeerium loodi 20.10.1992 vastuvõetud Vabariigi Valitsuse seadusega, milles seati tähtjaks 01.03.1993, mil valitsuse struktuur peab olema viidud vastavusse eelnimetatud seadusega (RT 1992, 45, 574, vt <https://www.riigiteataja.ee/akt/28382>).

aktsiaseltsi Eesti Raudtee vastavate teenistuste osavõtul. ER viitas samuti RŽD ja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) vahel 05.06.2009 sõlmitud kokkuleppele nr 380 „Vedurite ja veduribrigaadide kasutamise kohta rongide ühisel teenindamisel ning vastastikuse arveldamise kohta avatud aktsiaseltsi Venemaa Raudteed ja AS Eesti Raudteed vahel“ (vene keeles: „Договор по 380 об эксплуатации локомотивов и локомотивных бригад при совместном обслуживании поездов и взаимных расчетах между открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" и АО "Эстонская железная дорога", edaspidi Kokkulepe nr 380), mille lisa 1 kohaselt toimub raudteekaubaveo veduri ja vedurimeeskonna vahetus Narva või Petseri piirijaamades. Kokkuleppe nr 380 lisa 2 kohaselt toimub rongide koosteenindamine piirijaamade vahel pariteetsel alustel. Pariteetsus tagatakse selle kaudu, et RŽD filiaali Oktoobriraudtee vedurite vahetus toimub Eesti territooriumil ER-ile kuuluvas Narva piirijaamas ning ER-i vedurite vahetus toimub Venemaa territooriumil RŽD-le kuuluvas Petseri piirijaamas. ER-i selgituste kohaselt on Kokkuleppes nr 77 sätestatud, et kauba veokohustuse ja vagunite eest vastutuse üleandmist-vastuvõttu teostatakse eelpool nimetatud piirijaamades ning vajalikud tehnilised ja liikluskorralduslikud tingimused kooskõlastatakse poolte vahel. Kokkuleppe kohaselt toimub rongide vastuvõtmine ja üleandmine piiril muu hulgas vedurite vahetamisega kokkulepitud piirijaamades ja seda nii RŽD-lt ER-ile kui ka vastupidi.

Samas 11.11.2013 vastuses viitas ER 12.03.1993 sõlmitud „SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi kaubavagunite ning konteinerite ühiskasutuse kokkuleppele“. ER avaldas samuti, et Majandus- ja kommunikatsiooniminister volitas 30.11.2012 käskkirjaga nr 12-0377 „Volituse andmine raudteeadministratsioonina tegutsemiseks“ RdtS §-i 71 lõike 1 punkti 6 alusel ER-i täitma Eestis raudteeadministratsiooni ülesandeid.

### 3.2.2 Rahvusvaheline raudtee kaubaveo kokkulepe

ER on viidanud oma 27.01.2012 ning 11.11.2013 edastatud teabes ja enne seda aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) oma 26.10.2011 vastustes rahvusvahelisele raudtee kaubaveokokkuleppele (SMGS).

26.10.2011 aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) poolt antud selgituste kohaselt ei võimalda nimetatud kokkulepe vedajana käsitada muud kui ühtset (riiklikku) raudtee-ettevõtjat, kelleks on riigiettevõtte Eesti Raudtee õigusjärglane. Esitatud selgitustest nähtub, et aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) hinnangul on SMGS-i eelpool nimetatud sõnastus takistuseks selles, et piiriülesel raudteelõigul saaks tegutsemisõiguse aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE kontserni või riigile mittekuuluv raudteeveo-ettevõtja. 26.10.2011 vastuses märkis aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) täiendavalt, et välislepingutest tulenevad kohustused peavad jääma aktsiaseltsile EESTI RAUDTEE (kustutatud) seniks, kui riikide vahel kokku lepatakse muu lahendus.

27.01.2012 edastatud vastuses täiendas aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) ülal viidatud seisukohti märkides, et aktsiaselts EESTI RAUDTEE vastab SMGS-i artikli 3 §-is 1 olevale „raudtee“ mõistele ning ta on sellisena tunnustatud RŽD poolt.

11.11.2013 edastatud vastuses selgitas ER, et SMGS annab ER-ile õigusliku aluse piiril tegutsemiseks, reguleerides mitmeid kaubaga seotud operatsioone. ER-i sõnul on oluline muuhulgas selle kokkuleppe osa V „Raudtee vastutus“, sealhulgas artikli 22 § 2, millest tulenevalt võtab ER endale vastutuse vastuvõetud kaupade ja vagunite suhtes. Vastavalt SMGS-ile on seatud sisse rahvusvaheline raudtee otseühendus lepingus osalejate riikide

raudteedega, mille korraldajaks Eesti Vabariigis on ER. ER rõhutas oma vastuses, et Eesti Vabariigi esindajana on SMGS-iga ühinemise otsustanud ja teostanud endine Teede- ja Sideministeerium. ER-i kirja kohaselt (asjakohane Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi 15.01.1993 määruse nr 1 preambul) ning vastavad volitused ja vastutus on antud edasi ER-ile, st algul selle õiguseellasele riigiettevõttele Eesti Raudtee.

### 3.2.3 RŽD filiaali Oktoobriraudtee juhataja esimese asetäitja 22.07.2013 kiri

Kolmas peamine asjaolu, mida ER käsitles 11.11.2013 vastuses Konkurentsiameti teabe saamise taotlusele, seondub RŽD filiaali Oktoobriraudtee suhtumisega teise Eesti raudteeveo-ettevõtja tegutsemisse Petseri piirijaamas.

15.07.2013 edastas ER Oktoobriraudtee juhile taotluse, milles palus võimaldada täiendava Eesti raudteeoperaatori, st ERS-i tegutsemine Petseri piirijaamas. Kirjas põhjendas ER, et Kokkuleppe nr 380 kohaselt teenindavad kaubaliiklust lõigul Sala-Narva Oktoobriraudtee vedurid ja veduribrigaadid, lõigul Koidula-Petseri aga ER-i vedurid ja veduribrigaadid. ER selgitas, et käesoleval ajal tegutsevad Venemaa Föderatsiooni territooriumil ER-i esindajana EVR Cargo vedurid, mis veavad nii enda kui ERS-i rongid Koidula piirijaamani.

Kirjas väljendas ER nägemust, mille kohaselt võiks Koidula-Petseri raudteelõigul olukord vedurite ja veduribrigaadide osas olla sarnane (Ivangorodi ja Narva vahelise) Sala-Narva raudteelõigu Oktoobriraudtee vedurite ja veduribrigaadide olukorraga. Eelnimetatud raudteelõigul töötavad Oktoobriraudtee vedurid ja [...] vedurid. Kirja kohaselt vastab [...] Kokkuleppes nr 380 nimetatud kõrvalisele organisatsioonile.

Kirjas leidis Oktoobriraudtee juhataja asetäitja, et kehtiv kord, mis näeb Petseri jaamas ette töötamise ER-i ühise veduripargiga, on optimaalne, kuna ER-i poolt pakutud skeemi elluviimine mõjutaks negatiivselt rongide liikumist läbi Koidula-Petseri piiriala ja tooks ekspluatatsiooni käigus mõlemale poolele kahjusid.

11.11.2013 edastatud vastuses Konkurentsiameti teabe saamise taotlusele leidis ER, et Oktoobriraudtee pidas kahe raudteeveo-ettevõtja vedurite tegutsemist vaidlusalusel raudteepiirilõigul ja piirijaamas võimatuks. ER märkis täiendavalt oma vastuses, et füüsiliselt ei mahu mitu raudteeveo-ettevõtjat Petseri piirijaama ja lühikesele Koidula-Petseri raudteelõigule.

### 3.2.4 EVR Cargo selgitused

Konkurentsiamet pöördus 22.10.2013 teabe taotlusega EVR Cargo poole, paludes EVR Cargo seisukohta mitme raudtee-veoettevõtja opereerimise võimalikkuse osas Koidula-Petseri-Koidula piiriülesel raudteelõigul. Samuti küsis Konkurentsiamet, seonduvalt sellega, et ER oli 04.09.2013 kuulutanud välja riigihanke veduriteenuse kontsessiooni andmiseks, mille sisuks on veduriteenuse osutamine Koidula-Petseri-Koidula raudteelõigul, kas EVR Cargo peab vajalikuks ja otstarbekaks korraldada raudteevedu Koidula-Petseri-Koidula selliselt, et nimetatud lõigul hakkab veduriteenust pakkuma üks riigihanke teel leitud ettevõtja.

EVR Cargo vastas taotlusele 31.10.2013 kirjaga ja esitas seisukoha, milles selgitas, et õiguslikult on kujunenud keerukas olukord, kus ühelt poolt peaks piiril (tinglikult, kuna piirileping Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni vahel on veel sõlmimata) toimuma puhtalt eraõiguslik veoettevõtjate vaheline toiming (veolepingu täitmise lõpetamine ühe vedaja poolt ning jätkamine teise vedaja poolt), teiselt poolt on eelnimetatud piir kujunenud

aga erinevate õigusruumide kokkupuutekohaks. EVR Cargo selgituste kohaselt on Venemaa poolel nn piiripartneriks vertikaalselt integreeritud ja väga keeruka sisestruktuuriga RŽD (täpsemalt selle funktsionaalse struktuuriüksuse piirkondlik allüksus), mis ühendab endas nii raudteeinfrastruktuuri majandaja, liikluskorraldaja kui veoettevõtja funktsionaalsused. Eesti poolelt on piiripartneriks aga ER, mis on ainult raudteeinfrastruktuuri majandaja. Samas on piiriprotseduuride käigus vajalik nii liiklust korraldada kui ronge vedada, teostada toiminguid, mis on vajalikud või seonduvad veduri vahetamisega (nt piduriproov), samuti toiminguid, mis on vajalikud, et vahetada välja isik, kes vastutab kauba ja veeremi (vagunite) säilimise ja kohaletoimetamise eest. Lisaks tulevad veel mitmesugused tolli- ja muu piirikontrolliga seotud toimingud, mida teostatakse koostöös vastavate asutuste ametnikega. Lisaks piirilepingutele on ka mitmesuguseid muid rahvusvahelise sisuga kokkuleppeid ja seda nii riigi (ministeeriumide tasemel) kui raudteeadministratsioonide vahel.

EVR Cargo leidis, et vastavalt käesolevaks ajaks kujunenud praktikale, sõlmitud piirilepingutele ning kehtivale õigusele, on piiriülese veduriteenuse teostamine ja korraldamine jäetud ER-i kui raudteeadministratsiooni ülesannete täitja lahendamiseks. Seetõttu ei oska EVR Cargo ega pea ka põhjendatuks kommenteerida, kas veduriteenuse sisseostmine Koidula-Petseri-Koidula raudteelõigul on vajalik ja otstarbekas või mitte. Fakt on see, et olles ise raudteeinfrastruktuuri majandaja ei saa ER veduriteenust ise teostada, kuna ta ei saa olla samaaegselt nii liikluskorraldaja kui veoettevõtja funktsionaalsused.

EVR Cargo juhtis tähelepanu, et seda, millised vedurid võivad Petseri jaama ehk Venemaa raudteeinfrastruktuurile sisse sõita, ei määra ei ükski Eesti Vabariigi isik ega asutus, vaid ainuüksi RŽD koostöös Venemaa Föderatsiooni pädevate ametiasutustega (või vastupidi, EVR Cargol puuduvad spetsiifilised teadmised Venemaa Föderatsiooni haldusorganite ja riigi äriühingute vahelistest alluvussuhetest ja käsuliinidest). Seega peab arvestama, et konkurentsiolekorra reguleerimine Eesti poolelt ei ole võimalik vähemalt mitte sellises mahus, et mistahes veoettevõtja võiks mistahes veduritega seda vedu teostada. ER-i poolt korraldatud riigihange on sisuliselt kompromiss, mis võimaldab Eesti Vabariigi raudteetranspordi majandussektoril (mis tervikuna püsib raudteekaubavedudest saadaval sissetulekul) üldse jätkuda kehtival raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise ja maksamise ning muudel tingimustel.

EVR Cargo leidis, et kujunenud olukorras on ER teinud parima, mis võimalik.

EVR Cargo selgituste kohaselt ei ole hetkel mitmel raudteeveo ettevõtjal võimalik opereerida piiriülesest vastavate õiguslike (lepinguliste) eelduste puudumise tõttu. Tulenevalt piirikokkulepetest ja muudest piiriülest raudteevedu reguleerivatest kokkulepetest, sh iseäranis kahe eri tasemega organisatsiooni (SRÜ ja Balti riikide raudteetranspordi nõukogu ja OSJD) kaudu väljatöötatavatest regulatsioonidest, võib piiril veokohustust ja veeremit vastu võtta ja üle anda Eesti poolelt ainult ER, kes ei ole kahjuks enam veduriteenuse osutaja. Kõik ülejäänud ettevõtjad saavad oma tegevust vedajana sooritada alles alates Eesti Vabariigi territooriumil asuvast esimesest piirijaamast (siseneva kauba puhul), väljuva kauba puhul aga seal lõpetada. Selle iseloomustamiseks võib vaadata kasvõi läbilaskevõime jaotamisel kasutatavaid raudteelõike, mis kõik piirnevad Eesti Vabariigi territooriumil asuvate raudteejaamadega.

### 3.3 Muu asjakohane teave

#### 3.3.1 Venemaa raudteeveo-ettevõtjate tegutsemine Eesti-Venemaa piirijaamades

21.10.2013 esitatud kirjalikes seisukohtades osundas ERS asjaolule, et kuigi SMGS-i ning Kokkuleppe nr 77 alusel on ER-il Koidula-Petseri raudteelõigul raudteevedude korraldamise

ainuõigus, ei sea ükski rahvusvaheline kokkulepe ning leping ER-i poolt volitatud isikute arvule piirangut. Seejuures oli ERS-i arvates oluline, et Venemaa poolelt on nimetatud dokumentide kohaselt Koidula-Petseri raudteelõigul raudteevedude korraldamise õigus antud kõigile SRÜ raudteeadministratsioonidele (st mitmele isikule). ERS-ile teadaolevalt ei ole ka Venemaa Föderatsioonil ja RŽD-l mitme volitatud isiku suhtes vastuväiteid, kui tegevus toimuks ER-i egiidi all. Seega ei ole ER-il mingit õiguslikku kohustust valida välja vaid üks käsundisaaja ning ER võiks samasisulise käsundi anda mitmele raudteeveo-ettevõtjale. ERS-i selgituste kohaselt muuhulgas viitab sellisele õigusele reaalne olukord Venemaa poolel, kus on aktsepteeritud vähemalt kahte Vene raudteeveo-ettevõtjat nii Narva piiril (Venemaa poolel tegutsevad RŽD ja [...]) kui ka Petseri piiril (Venemaa poolel tegutsevad RŽD ja [...]). Ivangorod-Narva-Ivangorod raudteelõigul, mis on ERS-i hinnangul olemuslikult Koidula-Petseri raudteelõigu „peegelpilt“ (kui Koidula-Petseri lõigul toimuvad piiriformaalsused Petseri jaamas, st Venemaa Föderatsiooni territooriumil, siis Ivangorod-Narva-Ivangorod lõigul toimuvad need Narva jaamas, st Eesti Vabariigi territooriumil), tegutseb vedajana nii [...] (RŽD egiidi all) kui ka RŽD ise. RŽD võib anda vastava õiguse ka muudele vedajatele. Nii [...] kui RŽD rongid läbivad Ivangorod-Narva lõigu sama veduriga, st neil ei ole kohustust kellelki nimetatud lõigul vahepealset veduriteenust tellida, ning kaubaveod toimuvad oluliselt sujuvamalt. Seega leidis ERS, et eelkirjeldatud tegevus on välislepingutega kooskõlas ning täpselt samamoodi võiks olukord olla lahendatud ER-i kui Eesti raudteeadministratsiooni poolt Koidula-Petseri raudteelõigul. RŽD-l ei saaks sellise lahenduse vastu midagi olla, sest samasugust korraldust kasutab ta ka ise. Samuti toetab sellist seisukohta asjaolu, et Venemaa Föderatsioon ei olnud vastu SMGS-i muudatuste pakatile, mis kaotaksid ER-i ainuõiguse ja oleks andnud kõigile raudteeveo-ettevõtjatele piiriülesteks vedudeks võrdsed võimalused.

11.11.2013 esitatud vastuses Konkurentsiametile selgitas ER, et ERS-i esitatud Narva piirijaama „peegelpildi“ kuvand on eksitav. Tegelikuses käitab ERS-i poolt nimetatud veeremi operaator [...] [...]. [...] vedurid ja kaup liiguvad Narvast kuni sihtkohani Maardus, Narva piirijaamas toimub ainult vedurimeeskonna vahetus. Nimetatud asjaolu, st et [...] on sisuliselt võimalik tegutseda läbivalt Venemaa ja Eesti territooriumil, samal ajal kui teistel raudteeveo-ettevõtjatel on võimalik tegutseda kuni piirijaamani, põhjendas ER spetsiifilise kauba transpordikäitluse tehnoloogilise eripäraga.

Petseri piirijaama osas märkis ER, et raudteeveo-ettevõtja [...] ei teosta piiriülest kaubavedu, st Petseri piirijaamast Eesti territooriumini. [...] teostab kaubavedu oma rongidega kuni Petseri piirijaamani, Petseris toimub veduri ja vedurimeeskonna vahetus vastavalt Kokkuleppes nr 77 ja Kokkuleppes nr 380 sätestatud korrale

### 3.3.2 ERS-i seisukoht Petseri piirijaamas veduritega tegutsemise tehniliste piirangute osas

ERS esitas oma seisukoha seoses mitme raudteeveo-ettevõtja tegutsemise võimalikkuse kohta piirijaamas. Vastupidiselt Oktoobriraudteele, kes 22.07.2013 kirjutas ER-ile märkis, et teise Eesti poolse raudteeveo-ettevõtja toomisega vaidlusalusele raudteelõigule ja Petseri piirijaama kaasneks mitmeid tehnilisi ja liikluskorralduslikke probleeme, samuti erinevalt ER-i 11.11.2013 kirjutas sisalduvast seisukohast mitme raudteeveo-ettevõtja tegutsemise füüsilise võimatuse kohta Petseri piirijaamas Koidula-Petseri raudteelõigul, leidis ERS, et eelnimetatud raudteelõigul võiks raudteeveoga tegeleda mitmed raudtee-ettevõtjad. ERS-i hinnangul on Koidula ja Petseri raudteejaamad ning Koidula-Petseri raudteeliin tehnilises mõttes (nii

tehniliste tingimuste kui läbilaskevõime osas) samasugused, kui mis tahes muud Eesti raudteejaamad ja raudteeliinid.

ERS selgitas, et mitme vedaja veduriga Eesti (Koidula jaama) poolt Petserisse sisse- ja väljavedu ei sõltu otseselt Petseri jaama tehnilisest võimekusest või läbilaskevõimest. Kõik ettevalmistav osa teostatakse Eesti territooriumil: vedurid ja vedurimeeskonnad asuvad Koidula jaamas, rongiinfo põhjal Eesti poolt vedude planeerimisega tegelevad dispetšerid asuvad samuti Eesti territooriumil [...]. Petseri jaama sisenev vedur läheb sinna vastavalt poolte vahelisele plaanile, sh Venemaalt tulevale infole. Konkreetse rongikoosseisu seisuaeg sõltub otseselt kommunikatsiooni ja seeläbi planeerimise kvaliteedist. Kuivõrd ERS-il on enda kauba vedamiseks piisav võimekus, siis on ERS-i hinnangul mitme vedaja vedurite võimaldamisel garanteeritud reeglitepärane sisse- ja väljavedu. Sellise ühise võimekuse mõjud oleksid esmalt tunda näiteks Koidula jaamas, kus kaoks vajadus vahetada koosseisu ees erinevate vedajate vedureid.

ERS-i selgituste kohaselt on rongide seisuaega võimalik optimeerida ühelt poolt piisaval hulgal vedurite ja veduribrigaadide kättesaadavuse tagamise ning teiselt poolt dispetšerite töö kvaliteedi tõstmisega. Dispetšerite töö osas kehtib siinkohal reegel: mida efektiivsem on infovahetus jaamade ja veoteenuse osutajate vahel, seda väiksem on tõenäosus, et Petserisse saadetud vedur peaks jääma rongi ootama, vähendades seeläbi mh raudteelõigu ja Petseri jaama läbilaskevõimet. Kui kommunikatsioon toimib ja veoprotsessiosalised saavad seeläbi efektiivselt oma vedusid planeerida ning vastavalt veovõimekust rakendada, on RŽD eelarvamused võimalikest rongide seisuaegast tingitud kahjust alusetud. ERS on seni taganud ja tagab ka edaspidi õigeaegse veduri etteandmise.

Lisaks dispetšerite tööle mõjutab rongikoosseisu seisuaega ka kohustuslike üleandmise-vastuvõtmise protseduuride läbimine ja seejärel ka koosseisule veduri külge haakimine. Sõltuvalt rongikoosseisu iseärasustest võib vaja minna ka täiendavaid manöövrivõtteid, et komplekteerida Petseri jaama saabunud vagunitest saatedokumentidele ja kaubaomaniku (kaubasaatja või -saaja) teistele tingimustele vastavad vagunikoosseisud. Seoses täiendavaid manöövrivõtteid puudutavate RŽD etteheitega märgib ERS, et manöövrivõtte puhul ei sõltu nende vajalikkus mitte ühe või mitme vedaja vedurite saabumisest, vaid konkreetselt Petseri jaama saabunud vagunikoosseisu iseärasustest.

[...] Kuigi üleandmise-vastuvõtmise protseduuride käigus avastatud puudustega vagun praagitakse koosseisust välja, siis ei sõltu see vajadus taas koosseisule järgi tulnud (mitme) vedaja vedurist, vaid on tavapärase jaamatöö osa. Seega ei sõltu komplekteerimise vajadus mitte vedaja veduri(te)st, vaid vagunikoosseisuga seotud asjaoludest, nt kaubaomaniku poolt kaasa antud juhistest või vaguni seisundist. Seetõttu ei ole ERS-i hinnangul kohane tuua mitme vedaja lahendusele vastuväiteks täiendavate manöövrivõtte tegemise vajadust, sest selline komplekteerimise vajadus tuleneb saadetud rongikoosseisust ja mitte sellel veduriteenuse osutajast.

ERS selgitas, et Koidula-Petseri-Koidula vahel on üherajaline raudteelõik ja lõigul saab korraga sõita üks rongikoosseis, mis tähendab, et kaubale saab korraga järgi minna vaid üks vedur. Mitme saabunud ja vedurit ootava vagunikoosseisu korral võib Petserisse saata ka mitu vedurit. Mitme veduri saatmine lähtub loogikast, et ajal, mil vedurile A haagitakse vastavate ülevaatuste järel esimest vagunikoosseisu külge, saabub vedur B teise vagunikoosseisu jaoks ja vedurile B vagunikoosseisu külge haakimise ajal saab aga esimene rongikoosseis (vedur A ja esimene vagunikoosseis) juba Koidulasse liikuda. ERS toonitas, et kauba sisse- ja väljaveol



ei oma tähtsust, kellele kuulub see konkreetne vedur, vaid oluline on, et kõik koosseisud liiguksid plaanipäraselt ehk vastavalt poolte vahelisele kommunikatsioonile. ERS-i hinnangul, mida suurem on Koidula jaamast Petserisse kaubale järgi sõitvate vedajate võimekus (veduripargi suurus), seda efektiivsemalt kasutatakse jaamade läbilaskevõimet. Petseri jaamast sisse- ja väljavedu on liikluskorralduslik küsimus ja lahendatav sarnaselt Sala-Narva tehnoloogiale.

### 3.3.3 Venemaa Föderaalse Monopolidevastase Ameti selgitused

14.01.2014 pöördus Konkurentsiamet seoses Koidula-Petseri raudteelõigu kaubaveo korraldamise küsimusega Venemaa Föderaalse Monopolidevastase Ameti (*Федеральная антимонопольная служба - ФАС России*, edaspidi FAS) poole. Konkurentsiamet palus FAS-il välja selgitada RŽD seisukoht küsimuses, samuti uurida, kas RŽD-l on vastuväiteid, kui ERS asuks ER-i egiidi all opereerima oma kaubaronge ise Koidula-Petseri raudteelõigul arvestades, et sellisel juhul tegutseksid nimetatud raudteelõigul kaks raudteeveo-ettevõtjat.

FAS edastas Konkurentsiametile 19.02.2014 vastuse. Vastuses leiti, et Eesti ja Venemaa vaheline piiriülene raudteevedu on reguleeritud vastavalt Kokkuleppele nr 77. Selleks, et tagada Sõltumatute Riikide Ühenduse ja Balti riikide vaheline tõhus koostöö raudteetranspordi valdkonnas ning raudteede säästev ekspluatatsioon, tundub üsna mõistlik töötada ülemineku perioodil ühe, riigi raudteeadministratsiooni esindava raudteeveo-ettevõtjaga.

### 3.3.4 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi seisukoht

21.03.2012 kirjaskirjas selgitas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium järelevalvemenetluses tähtsust omavaid raudteevaldkonda puudutavaid küsimusi. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kirja kohaselt tuleneb Eesti ja Venemaa piirilt vastuvõtmine ja üleandmisega seotud vastutus nii Ajutisest piirikokkuleppes kui ka SMGS-ist.

Ajutise piirikokkuleppe osas märkis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, et kokkuleppes on ette nähtud, et piiril korraldatav vagunite vastuvõtmine ja üleandmine toimub piiriäärsete raudteede (seega Venemaa Raudtee ja aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud)) vahel. Vastavalt kokkuleppe §-le 107 sõlmitakse piiriäärsete raudteede vahel leping, kus nähakse ette teenuste osutamise ning arveldamise kord (rongide vedamine naabriraudtee vedurite ja meeskondadega, manöövri-, taastamis- ja remonditööde teostamine, kohtade broneerimine reisiringides ja muud teenused). Kuni ei ole muudetud Ajutist piirikokkulepet, ei saa piiril korraldada vastuvõtmist ja üleandmist keegi teine peale aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on huvitatud raudteealase piirikokkuleppe muutmisest, kuid seni, kuni puudub üldine riikidevaheline kahe riigi vahelisi piiripunkte määratlev piirileping, ei ole Venemaa Föderatsiooni ametivõimude väljendatud seisukohtade põhjal võimalik muuta ka raudteealast piirilepingut.

Samuti oli Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium seisukohal, et SMGS-is ei eristata raudtee-ettevõtjaid, vaid toimingutes lähtutakse raudtee mõistest, mis SMGS-i tähenduses on kogu riigis olev raudteeinfrastruktuur. Eesti puhul loetakse raudteeks SMGS-i kohaselt ainult aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) raudteeinfrastruktuuri. SMGS-i raames oli kirja koostamise ajal raudteena käsitatav ainult aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud) ja mitte ükski teine Eestis tegutsev raudtee-ettevõtja. SMGS-i artikli 22 kohaselt vastutab veolepingu täitmise eest riigi raudtee. Mõlemal juhul oli vastutajaks aktsiaselts EESTI RAUDTEE (kustutatud).

Samas märkis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, et SMGS-i osapooled on juba välja töötanud uue kokkuleppe teksti, mis eeldatavasti pidi saama riikide poolt kinnitatud 2012. aasta lõpuks. Senise raudteekeskse käsitlemise asemel hakatakse lähtuma tegutsevatest raudtee vedajatest ja raudtee majandajatest.

06.12.2013 avaldas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Konkurentsiametile, et saatis 03.10.2013 Venemaa Föderatsiooni Transpordiministeeriumile kirja ettepanekuga taasalustada läbirääkimisi uue raudteealase piiriülese lepingu sõlmimiseks.

01.12.2014 vastuses Konkurentsiameti 20.11.2014 teabe taotlusele andis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teada, et 14.-17. oktoobril 2014. a toimunud OSJD Komitees SMGS-i Komitees nõupidamise protokoll sisaldab SMGS-i kompleksmuudatustega teksti jõustumisega 01.07.2015.

### 3.3.5 Koidula-Petseri raudteelõigul veduriteenuse osutaja valimine riigihanke korras ja hankeleping

04.09.2013 avaldas ER riiklikus riigihangete registris lihthanketeate „Veduriteenuste kontsessiooni andmine“ (viitenumber 145671, edaspidi *Hange 1*) kohta, mille objektiks oli ER-i poolt veduriteenuse kontsessiooni andmine. Vastavalt hankedokumentidele oli hanke sisuks kontsessioonäri õigus osutada Eesti-Vene piiril Koidula-Petseri piirijaamade vahel veduriteenust ning kohustus osutada järjepidevalt katkematut, õigeaegset ja tõrgeteta veduriteenust Koidula-Petseri-Koidula kõikidele seda soovivatele kolmandatele isikutele neid diskrimineerimata koos õigusega saada sellistelt isikutelt piiril veduriteenuse osutamise eest tasu. Hankes 1 esitasid pakkumused EVR Cargo ja ERS.

30.05.2014 sisestas ER riigihangete registrisse riigihanke aruande, mille osa 0 „Üldandmed“ kohaselt otsustas ER tunnistada Hanke 1 hankemenetluse kehtetuks enne hankelepingu või raamlepingu sõlmimist või dünaamilise hankesüsteemi loomist. Hankemenetluse lõpetamine oli aruande kohaselt vajalik, kuna hankemenetluse ajal on ER-ile saanud teatavaks uued olulised asjaolud. ER tõi uue asjaoluna välja hangitavate teenuste mahu vähenemise hankijast sõltumatutel põhjustel ning läbirääkimiste võimatuse, kuivõrd hanketeate punkti IV.3.1. kohaselt ei olnud hankemenetluses võimalik läbi rääkida miinimumnõuetena kehtestatud tingimuste üle.

09.06.2014 kuulutas ER välja hankemenetluse “Veduriteenuse tellimine lihtsustatud korras” (viitenumber 154013, edaspidi *Hange 2*), mille objektiks oli lihtsustatud korras raudteeveoteenuse tellimine Eesti-Vene piiril Koidula-Petseri piirijaamade vahel koos vedaja õiguse ja kohustusega osutada järjepidevalt katkematut, õigeaegset ja tõrgeteta veduriteenust Koidula-Petseri-Koidula piirilõigul oma rongidele ning kõikidele seda soovivatele kolmandatele isikutele neid diskrimineerimata ning õigusega saada selle eest tasu. Hanke 2 näol oli tegu olemuslikult sama piiriülesel raudteelõigul raudteeveo-ettevõtja valimisega nagu see oli olnud Hanke 1 puhul, kuid kvalifitseerimistingimusi täiendati tingimuse osas, mille kohaselt pidi pakkuja viimase kolme aasta (2010-2012) jooksul olema osutanud Euroopa Liidu liikmesriigi ja Venemaa Föderatsiooni vahel piiriülest raudtee-kaubaveoteenust lepingu(te)maksumusega kokku vähemalt kolm miljonit eurot. Kuivõrd ainult EVR Cargo vastas eelpool mainitud nõudele ja oli ainus pakkuja, sõlmisid ER ja EVR Cargo 03.07.2014 hankelepingu kaheks aastaks [...].

## 4. Konkurentsiameti seisukoht

### 4.1 Hinnang mitme raudteeveo-ettevõtja tegevuse võimalikkusele Koidula-Petseri piiriülesel raudteelõigul ja Petseri raudteejaamas tulenevalt kahepoolsetest kokkulepetest

Konkurentsiamet jagas kolmeks eelkirjeldatud ER-i poolt esitatud põhjused, miks ei ole menetluse ajal piiriülesel Koidula-Petseri raudteelõigul ning Venemaa territooriumil asuvas Petseri raudteejaamas lubatud mitme raudteeveo-ettevõtja tegutsemine.

ER-i väitel seavad esiteks vaidlusalusel raudteelõigul raudtee-ettevõtjate tegutsemisele piirangu kahepoolsed kokkulepped, millest kõige tähtsam on Ajutine piirikokkulepe, mille Eesti Vabariigi poolt sõlmis 1992. aastal tolelaegse Transpordi- ja Sideministeeriumi ülesandel riigiettevõtte Eesti Raudtee peadirektor. Hiljem sõlmisid RŽD-ga ER-i eelkäijad üksikasjalikumalt piirialase raudteeliikluse korraldust puudutavaid kokkuleppeid, millega tagatakse ja korraldatakse koostöö kaubavedudel Eesti ja Vene vahelistel piiriülestel raudteelõikudel ja piirijaamades.

Eelnimetatud kokkulepete alusel nähtub ER-i poolt nimetatud põhilistest argumentidest eeskätt see, et kuigi ER-ile on antud õigus korraldada kaubavedusid *de facto* Venemaa Föderatsiooni territooriumil asuval Koidula-Petseri raudteelõigu osal ning Petseri raudteejaamas, on tegu siiski välisriigi raudtee ja territooriumiga, mistõttu raudteeveo-ettevõtja infrastruktuurile lubamise pädevus kuulub pigem RŽD-le, mitte aga ER-ile.

ER-i seisukohtadega on kooskõlas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium selgitus 21.03.2012 kirjas Konkurentsiametile, et aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) tegevus lähtub Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeeriumi ning Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi vahel Moskvas 25.02.1992 sõlmitud Eesti-Vene raudtee otseühenduse ajutisest raudtee piirikokkuleppest. See kokkulepe näeb ette, et piiril korraldatav vastuvõtmine ja üleandmine toimub piiriäärsete raudteede (seega Venemaa Raudtee ja AS Eesti Raudtee) vahel. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium leidis, et kuni ei ole muudetud Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni raudteealast piirikokkulepet, ei saa piiril korraldada vastuvõtmist ja üleandmist keegi teine peale aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud). Samas kirjas leidis ministeerium, et SMGS-i raames on hetkel raudteena käsitletav ainult aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE (kustutatud) ja mitte ükski teine Eestis tegutsev raudtee-ettevõtja. Samas kirjas osundab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium tähelepanu Ajutise piirikokkuleppe §-le 1 ja SMGS-i preambulale, milles on viidatud Eesti Vabariigi raudteele ja SMGS-i lisades ka lühendile EVR.

Teiseks osundab ER omapoolsetes selgitustes lisaks Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni ning Eesti Raudtee ja Venemaa Raudtee vahelistele kokkulepetele SMGS-ile. ER-i selgitustest võib teha järelduse, et riikidevahelisi raudteesuhteid reguleeriv kaubaveoalane kokkulepe SMGS on paremini kooskõlas ühe nõ „riikliku raudtee“ tegutsemisega osalejariikide vahelistel raudteepiiridel. Konkreetselt leiab ER oma 11.11.2013 kirjas, et just tema on isik, kes peab võtma endale vastutuse teise riigi raudteelt vastuvõetud kaupade ja vagunite suhtes. Sellise vastutuse paneb ER-ile muu hulgas SMGS-i artikli 22 § 2, mille kohaselt CIM/SMGS saatekirja alusel kauba veoks vastu võtnud raudtee vastutab veolepingu täitmise eest kauba veoks vastuvõtmisest kuni ümbersaatmise jaama kalendertempli jäljendi panemiseni, tagasisuunas aga ümbersaatmise kohal jaama kalendertempli jäljendi panemisest kuni kauba väljastamiseni sihtjaamas. SMGS-is osalemise

ja selle täitmise vastutus lasub ER-il, kuna vastavad volitused andis talle endine Teede- ja Sideministeerium.

Kolmandaks leidis ER, et teise Eesti-poolse raudteeveo-ettevõtja lubamist vaidlusalusele raudteelõigule ja Petseri piirijaama ei pea võimalikuks RŽD filiaal Oktoobriraudtee. Põhjused, miks ei ole mitme Eesti-poolse raudteeveo-ettevõtja tegutsemine piirülesel raudteelõigul ja piirijaamas võimalik, on Oktoobriraudtee nimetanud 2013. a saadetud kirjas.

Seoses eelnimetatud ER-i väidetega peab Konkurentsiamet otstarbekaks hinnangu andmisel arvesse võtta järgnevat.

30.01.2015 andis Euroopa Komisjoni peasekretariaat Eesti Vabariigi Alalisele Esindusele Euroopa Liidu juures Euroopa Liidu Toimimise Lepingu artikli 297 kohase teate Euroopa Komisjoni rakendusotsuse C(2015) 351 kohta (edaspidi *Rakendusotsus*). Rakendusotsuse preambuli punktist 1 nähtuvalt on otsus esile kutsutud lähtuvalt Euroopa Nõukogu ja Parlamendi 21. novembri 2012. a direktiivist 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, mille eesmärgiks on tagada, et liikmesriigid ei diskrimineeri raudteeveo-ettevõtjaid ega piiraks nende vabadust osutada piiriüleseid raudteeveoteenuseid.

Antud järelevalvemenetluses võib asjakohaseks lugeda Rakendusotsuse punkti 2, mis on pealkirjastatud „Kokkulepped, mida hinnatakse direktiivi 2012/34/EL artikli 14 lõike 2 alusel“. Rakendusotsuse alapunkti 29 kohaselt määratakse Ajutise piirikokkuleppe §-s 1 kindlaks Venemaa Föderatsiooni ja Eesti Vabariigi raudteede läbilaskepunktid. Nõukogude Liidu ja Eesti vahelise raudteeliiklusega seotud toiminguid tuleks teha nendes jaamades Nõukogude Liidu Raudtee ja Eesti Raudtee vastastikuste ja üksikute teenustena. Rakendusotsuses leiti, et kuna Ajutise piirikokkuleppe § 1 kehtib üksnes Eesti Raudtee ja Nõukogude Liidu Raudtee suhtes, kaasneb sellega raudteeveo-ettevõtjate diskrimineerimine seoses juurdepääsuga piiriülesele raudteeinfrastruktuurile. Rakendusotsuses leiti samuti, et Ajutise piirikokkuleppe §-ga 6 antakse naaberriikide raudteedele õigus töötada välja ja leppida kokku piiriülese rongiliikluse jaoks sõiduplaanid, mille kiidavad heaks Venemaa Föderatsiooni Teedeministeerium ja Eesti Raudtee. Kuna §-s 6 ei tehta vahet raudteeveo-ettevõtjatel ja raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatel, siis ei ole otsuse kohaselt tagatud, et raudteeveoettevõtjate diskrimineerimise vältimiseks teevad selliseid küsimusi puudutavaid otsuseid sõltumatud asutused.

Rakendusotsuses viitab Euroopa Komisjon samadele Ajutise piirikokkuleppe sätetele, millele on oma kirjades eelnevalt viidanud ER, põhjendades Koidula-Petseri raudteelõigul mitme raudteeveo-ettevõtja opereerimise võimatust. 11.11.2013 vastuse punktis 1.3 b) nimetab ER Ajutise piirikokkuleppe §-i 1 „Üleandmisjaamad“ ning §-i 6 „Rongiliikluse tingimused“, kuid ka teisi kokkuleppe sätteid, millest nähtuvad raudteeveo-ettevõtja vastutused kaupade ja rongide eest. Seevastu Euroopa Komisjon leiab, et nimetatud sätted on Euroopa Liidu õiguse mõistes diskrimineerivad.

11.11.2013 vastuses Konkurentsiametile põhjendas ER raudteeveo-ettevõtja(te)le juurdepääsu andmisest keeldumist piiriülesele Koidula-Petseri raudteelõigule Ajutise piirikokkuleppe sätetega, mis hõlmavad näiteks kauba üleandmist, konteinerite üleandmist, kaubavagunite üleandmist, vagunite kasutamistingimusi, vagunite arvestust ja nende kasutamise eest arveldamist ning poolte vastutust. Kuigi Rakendusotsuses ei tooda nimeliselt välja konkreetselt Ajutise piirikokkuleppe eelpool osundatud sätteid kui raudteeveo-ettevõtjaid

diskrimineerivaid, nähtub Ajutise piirikokkuleppe sõnastusest ja ER-i poolt konkreetsetele sätetele antavast tõlgendusest, et ka nimetatud sätetel võib olla diskrimineeriv iseloom.

Samas märgib Konkurentsiamet, et eelpool kirjeldatud Rakendusotsus ei ole ametile siduv ja Konkurentsiamet arvestab Rakendusotsusega üksnes kui kolmanda isiku arvamusega. Kuigi vastavad kokkulepped võivad oma sisult olla vastuolus Euroopa Liidu õigusega selles osas, et need loovad eelised kokkuleppes nimetatud ettevõtjatele, on tegemist käesoleval ajal kehtivate lepingutega. Samuti nähtub ER-i vastusest, et ER oli ise veendunud, et eelnimetatud ja mõned teised Eesti ja Venemaa vahelist raudtee kaubaliiklust reguleerivad kokkulepped seavad piiranguid raudteeveo-ettevõtjate tegutsemisele piiriülestel raudteelõikudel. ER põhjendab nimetatud piirangutest kinnipidamist sellega, et need on kokku lepitud ajalooliselt, Eesti riigi esindajate ja ER-i eelkäijate osalusel, mistõttu ER on sunnitud neid täitma. Konkurentsiamet leiab, et ER-le ei saa neist lepingutest lähtumist iseenesest ette heita.

Vastates Konkurentsiameti küsimusele selle kohta, millised Eesti suhtes kehtivad piiriülesed kokkulepped on Euroopa Liidu õigusega vastuolus ning kuidas neid tuleks muuta, arvestades Eesti kohustust võtta 2015. aastaks üle asjakohane, Euroopa ühtset raudteepiirkonda loov Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 21. novembri 2012. a direktiiv 2012/34/EL, avaldas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, et 2013. aastal tehti Venemaa Föderatsiooni Transpordiministeeriumile ettepanek taasalustada läbirääkimisi uue raudteelase piiriülese lepingu sõlmimiseks. Käesolevaks ajaks ei ole Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanek uue lepingu sõlmimiseni viinud.

Vaatamata eelnimetatud kahepoolsetes kokkulepetes sätestatule näitab Venemaa poolse raudteeveo-ettevõtjatena [...] ja RŽD tegutsemine kokkulepetega määratud piirijaamade vahel, et Venemaa ja Eesti vahel saab raudtee kaubaveo piiriliikluses osaleda enam kui üks raudteeveo-ettevõtja. Seega osutab veduriteenuseid Venemaa poolt vastaval raudteelõigul kaks ([...] ja RŽD). Enamgi veel, Venemaal raudteeveo-ettevõtjana tegutseva [...] vedur teostab vedusid piirijaamast edasi, sõites Eesti territooriumil kuni sihtjaamani välja. Konkurentsiamet leiab siinkohal, et ehkki ER on juhtinud tähelepanu [...] tegevuse teatud eripärale, ei muuda see olematuks tõsiasi, et Sala-Narva lõigul faktiliselt tegutseb kaks ettevõtjat.

Seega, ER-i poolt viidatud kahepoolsetest lepingutest tulenevad piirangud ei ole takistanud Venemaa poolel kokkulepete täitmise eest vastutaval isikul võimaldada kaubaveol oma veduritega tegutseda rohkem kui ühel raudteeveo-ettevõtjal või isikul, kes ei ole kokkulepetes nimetatud „Eesti Raudtee“ või „Venemaa Raudtee“.

ER tõdes Oktoobriraudteele 15.07.2013 saadetud kirjas, mida võib oma sisult käsitada taotlusena avada Koidula-Petseri piirilõik ja Petseri raudteejaam mitmele Eesti poolsele raudteeveo-ettevõtjale, et tema ja „Venemaa Raudteede“ vahel sõlmitud Kokkuleppe nr 380 kohaselt peavad kaubaliiklust Sala-Narva lõigul teostama Oktoobriraudtee vedurid ja veduribrigaadid, lõigul Koidula-Petseri aga ER-i vedurid ja veduribrigaadid. Tegelikult teostavad aga kaubaliiklust, sisenedes selleks Venemaa Föderatsiooni territooriumile, ER-i esindajana, EVR Cargo vedurid. Sala-Narva (Ivangorod-Narva) raudteelõigul teostavad kaubaliiklust aga Oktoobriraudtee vedurid ja [...] vedurid. Viimast loetakse kokkuleppe kohaselt kõrvaliseks organisatsiooniks. Kirjas küsis ja taotles ER, kas eeltoodust lähtuvalt saaksid Petseri raudteejaama sõita mõlema Eesti poolse raudteeveo-ettevõtja, st EVR Cargo ja ERS-i vedurid. Seega nähtub kirjast, et ER pakkus Oktoobriraudteele välja lahenduse selleks, et võimaldada teisel Eesti poolsel raudteeveo-ettevõtjal sõita piirijaama.

Vastuses ER-i kirjale jätab Oktoobriraudtee ER-i poolt nimetatud kokkuleppe tõlgendamisega seonduvad küsimused tähelepanuta. Vastuses ei nimetata kokkulepet ega kokkuleppe sätteid, mis oleksid asjakohased raudteekaubaveo korraldusel Eesti ja Venemaa vahel. Selle asemel keskendub vastus Petseri jaama raudteetehnilistele küsimustele, st kokkuvõtlikult sellele, kas Petseri raudteejaama mahub tegutsema väidetavaid täiendavaid vedureid. Konkreetselt nimetatakse vastuses vedurite võimalikku mittetootlikku seisuaega, ooteaega, täiendavat manööverdamist, raudteejaama läbilaskevõimet ning võimalikke täiendavaid RŽD poolseid kulutusi. Oktoobriraudtee leidis, et olemasolev kord, mis näeb ette Petseri jaamas ette töötamise aktsiaseltsi Eesti Raudtee ühise veduripargiga, on optimaalne. ER-i poolt pakutud skeemi elluviimine, st ERS-i vedurite juurde toomine mõjutaks negatiivselt rongide liikumist läbi Koidula-Petseri piiriala ja tooks ekspluatatsiooni käigus mõlemale poolele kahjusid. Kuigi Oktoobriraudtee ei keeldunud selgesõnaliselt sellest, et Eesti pool kaasaks täiendava raudteeveo-ettevõtja, tuleb käesoleval juhul arvestada, et kirjas hoiatati sellise otsuse tagajärgede eest, mis Oktoobriraudtee arvates väljenduksid häiretes kaubarongide liikumises ning kahjudes raudtee-ettevõtjatele, st infrastruktuurivaldajatele. Konkurentsiamet leiab, et kirjeldatud olukorras võis ER-i Oktoobriraudtee vastusest aru saada, et Oktoobriraudtee ei nõustunud lubamast piirilõigule ja piirijaamale täiendavat Eesti poolset raudteeveo-ettevõtjat. Eelnimetatud seisukohta kinnitab Konkurentsiameti poolt saadud vastus Venemaa FAS-ilt, mille kohaselt üleminekuperioodil on mõistlik töötada ühe riigi raudteeadministratsiooni esindava raudteeveo-ettevõtjaga. Konkurentsiamet mõistab antud juhul, et silmas peetud üleminekuperiood peaks lõppema 01.07.2015 SMGS-i uue teksti jõustumisega.

Konkurentsiamet leiab, et vaatamata asjaolule, et kehtivad Eesti ja Venemaa raudtee kaubaliiklust reguleerivad raudteealased kokkulepped ei arvesta tänapäeval kehtiva Eesti ja Euroopa Liidu raudteealase õiguse põhimõtteid, ei ole nad iseenesest takistuseks täiendava(te) raudteeveo-ettevõtjate lubamiseks piiril asuvale raudteefrastruktuurile, kui selleks on olemas raudteefrastruktuuri majandavate raudtee-ettevõtjate tahe. Kuigi ER on teinud pingutusi selleks, et uurida võimalusi mitme raudteeveo-ettevõtja tegutsemiseks piiriüleisel raudteelõigul, saab menetluses kogutud andmete põhjal järeldada, et ER ei ole suheldes Vene raudtee-ettevõtjatega tingimuste kehtestaja rollis ega oma vastavas küsimuses üksi otsustavat õigust selle lahendamiseks.

#### 4.2 Hinnang mitme raudteeveo-ettevõtja tegevuse võimalikkusele Koidula-Petseri piiriüleisel raudteelõigul ja Petseri raudteejaamas tulenevalt SMGS-ist

ER on Konkurentsiametile väitnud, et SMGS annab talle õigusliku aluse piiril tegutsemiseks, reguleerides mitmeid kaubaga seotud operatsioone. Vastavalt SMGS-ile on seatud sisse rahvusvaheline raudtee otseühendus lepingus osalejate riikide raudteedega, mille korraldajaks Eesti Vabariigis on ER.

2007. a Euroopa Komisjoni Energeetika ja Transpordi Peadirektoraadi internetilehel avaldatud uurimustöös „*Study of compliance regarding EU-railway law and OSJD-railway law*“<sup>2</sup> analüüsitakse OSJD reeglite, nende hulgas SMGS-i vastavust Euroopa Liidu raudteealasele õigusele. Uurimistöö tulemusena leitakse, et OSJD ei ole loonud reegleid selle kohta, kas sõltumatutel raudteeveo-ettevõtjatel on õigus pääseda raudteevõrgule. Uurimustöö kohaselt kuulub eelnimetatud küsimus rahvusliku õiguse reguleerimisalasse ning selle küsimuse praktiline lahendus võib erineda sõltuvalt riigist.

---

<sup>2</sup>2015 märtsikuu seisuga kättesaadav aadressil  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf)

Konkurentsiameti hinnangul tulenevalt asjaolust, et SMGS on sõlmitud mitukümmend aastat tagasi ning sel ajal oli raudteevaldkonnas konkurentsiolekord teistsugune, võrreldes käesoleval ajal kehtivate nõuetega, ei ole antud järelevalvemenetluses olulised juurdepääsuküsimused SMGS-is reguleeritud selliselt, et neist oleks võimalik teha selgeid järeldusi. Samas isegi juhul, kui kehtiv SMGS ei arvesta Euroopa Liidu ja Eesti raudteetranspordi alase õiguse põhimõtetega raudteeveo-ettevõtjate raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu osas, ei tulene nimetatud kokkuleppes otseselt ja üheselt mõistetavat takistust täiendava(te) raudteeveo-ettevõtjate lubamiseks piiriülesele raudteeinfrastruktuurile, kui selleks on olemas mõlema riigi raudteeinfrastruktuuri majandavate raudtee-ettevõtjate tahe.

26.08.2014 võeti vastu ning 01.07.2015 jõustub SMGS-i muudetud tekst, mille sisse on viidud mitmed täiendused, mis on vajalikud lepingu reguleerimise kaasajastamiseks seoses raudteevaldkonnas toimunud arengutega võrreldes lepingu sõlmimise ajaga.

SMGS-i uue redaktsiooni muudatuste hulka kuulub artiklis 2 loodud „Lepingulise vedaja“ mõiste. Lepinguliseks vedajaks on definitsiooni kohaselt isik, kes sõlmis veolepingu kaubasaatjaga. Samas artiklis on defineeritud raudtee mõiste, mis on ühe riigi territooriumil asuv raudteeinfrastruktuur. Raudteeinfrastruktuuril on nimetatud artikli kohaselt olemas valitseja, kes osutab vedajatele infrastruktuuri kasutamise teenuseid. SMGS-i uue redaktsiooni, artiklis 2 defineeritud mõiste kohaselt eksisteerivad lisaks lepingulistele vedajatele veel „Järgnevad vedajad“. Artiklist nähtub, et järgnev vedaja on selline vedaja, kes lepingusse astudes võtab kauba vastu lepinguliselt vedajalt või teiselt järgnevalt vedajalt, eesmärgiga seda edasi vedada. SMGS-ile on lisatud artikkel 4, mille kohaselt SMGS-iga reguleerimata juhtudel rakendatakse rahvuslikku õigust.

11.11.2013 kirjutas Konkurentsiametile viitas ER kehtiva SMGS artiklile 22, milles käsitletakse „raudteede vastutust“. Artikli 22 §-st 2 tulenevalt võtab ER endale vastutuse vastuvõetud kaupade ja vagunita suhtes. Uues SMGS-i redaktsioonis „raudtee vastutus“ puudub. Samuti on eemaldatud ka käesoleval ajal veel kehtivas SMGS-is raudtee vastutust sätestav artikkel ning seda asendab uues SMGS-is artikkel 37, mis sätestab vedaja vastutuse. Artikli 37 §-i 2 kohaselt kannab vedaja vastutust kahju eest, mis on tekkinud seoses kauba kadumise ja kahjustamisega kauba vastuvõtmise hetkest ja kuni selle väljaandmiseni. Artiklis 38 aga sätestatakse, et kaubaveo lepingu pooled kannavad vastutust ka teiste isikute tegevuse eest, mille teenuseid nad kaubaveolepingu täitmiseks kasutavad. Raudteeinfrastruktuuri valitseja kuulub artikli 38 §-i 2 kohaselt isikute hulka, kelle teenuseid kasutab vedaja kaubaveo lepingu täitmiseks. Seega kannab uue SMGS-i kohaselt vedaja vastutust ka raudteeinfrastruktuuri valitseja süül tekkinud kahju eest.

Seejuures on uue SMGS-i teksti puhul oluline kasutatavate mõistete uuendamine ja muutmine. Uue SMGS-i redaktsiooni artikli 1 kohaselt seab kokkulepe sisse rahvusvahelise raudtee-otseühenduse kaubaveoks osalejariikide ja Eesti Vabariigi raudteedel ja seega mitte enam raudteede vahel nagu see on käesoleval ajal kehtivas venekeelses tekstis<sup>3</sup>. Nimetatud muudatuse tähendus väljendub keeleliselt ja grammatiliselt selles, et kehtivas versioonis on „raudtee“ käsitatav isikuna nagu näiteks „Venemaa Raudtee“ või „Eesti Raudtee“. Uues redaktsioonis on aga „raudtee“ käsitatav objektina nagu näiteks „asfalttee“, „veete“ vms.

---

<sup>3</sup>Eestikeelne ja venekeelne kokkuleppe tekst asub aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/744974> (2003. a). Riigiteataja.ee-s avaldatud SMGS-i artikli 41 kohaselt on kokkulepe koostatud hiina ja vene keeles ning nendes keeltes olevad tekstid on võrdväärsed. Tekstide erineva tõlgenduse korral tehakse täpsustused venekeelse teksti järgi. Konkurentsiamet lähtub käesoleval juhul Riigiteataja.ee-s avaldatud venekeelsest tekstist.

Sellega kooskõlas on uue SMGS-i redaktsioonis loodud definitsioon, mille kohaselt raudtee on infrastruktuur, millel on olemas valitseja.

Samuti on uue SMGS-i redaktsiooni artiklis 1 tehtud muudatus isikute osas, kelle huvides on SMGS sõlmitud. Kehtiva SMGS-i artiklis 1 on öeldud, et „nende raudteede huve esindavad ministeeriumid, kes neid raudteid haldavad ja kes on sõlminud käesoleva kokkuleppe“. SMGS-i uue redaktsiooni kohaselt on sama lause asendatud järgneva: „Nende riikide huve esindavad ministeeriumid, kes haldavad raudteetransporti ja kes on sõlminud käesoleva kokkuleppe“.

Vastavuses eeltooduga on sõna „raudtee“ SMGS-i põhiteksti uuest redaktsioonist läbivalt kõrvaldatud ja asendatud mõne teise, konteksti sobiva sõnaga, milleks kaubaveo teostamist puudutavates küsimustes on eeskätt „vedaja“ („lepinguline“, „järgnev“ jne). Kehtiva SMGS-i venekeelse versiooni artiklis 2 „Kokkuleppe kohaldamine“ on korduvalt öeldud, et kokkuleppes osalevad raudteed. Uue redaktsiooni artiklis 3 „Kokkuleppe kohaldamine“ on „raudtee“ asendatud „kokkuleppe poolega“. Kokkuleppe pool on preambuli kohaselt vastava riigi ministeerium.

Konkurentsiamet järeltab eelpool kirjeldatud mõistete sisu uuendamise pinnal, et võrreldes kehtiva SMGS-i tekstiga, mis jätab reguleerimata, kas piiriülestes raudtee kaubaveosuhetes on või ei ole lubatav sõltumatute raudteeveo-ettevõtjate tegutsemine, ja lähtub infrastruktuuri valdajate (käesoleval juhul ER-i ja RŽD) erihuvidest, uus SMGS-i tekst raudteeinfrastruktuuri valdajatel erihuvisid enam ei näe, võrdsustab neid teiste raudtee kaubaveos osalevate isikutega ning võimaldab selgesõnaliselt piiriülestes raudteesuhetes vedajate, st raudteeveo-ettevõtjate tegutsemise. Samuti vabastab uus SMGS konkreetsete artiklite sisu muutmise kaudu raudteeinfrastruktuuri valdaja ehk ER-i ülesandest olla rahvusvaheliste raudteede otseühenduse korraldajaks ning rahvusvahelise kaubaveoga seonduvast vastutusest.

Järelevamenetluses on asjakohased ka teised 01.07.2015 jõustuva SMGS-i teksti sätted. Nii toimub artikli 7 kohaselt lepingulise vedaja ja järgneva vedaja vahel lepingueelselt veoste kooskõlastamine vedajate vahel kokkulepitud korra kohaselt. Siinkohal on oluline, et rahvusvahelise kaubaveo kokkuleppena reguleerib SMGS esmajärjekorras piiriüleseid raudtee kaubaveolaseid suhteid, mistõttu lepinguliselt vedajalt veose üleandmine järgnevale vedajale toimub eeskätt piiritoimingutega seonduvalt. Järelevamenetluses tähendab see, et Venemaa raudteeveo-ettevõtja saaks asuda läbi rääkima otse Eesti raudteeveo-ettevõtjaga.

SMGS-i artiklis 14, mis käsitleb veolepingut, on nimetatud vedaja ja lepinguline vedaja kui lepingu pool. SMGS-i lisa 3.1 sätestab muu hulgas artikli 14 rakendamise korra. Nimetatud lisa artiklist 10.1 nähtub, et riikidevaheliste veoste üleandmine toimub vedajate vahel raudteejaamades. Seega, SMGS-i alusel saaksid Eestis tegutsevad raudteeveo-ettevõtjad ERS ja EVR Cargo alates 01.07.2015 üle anda või vastu võtta veoseid Venemaal tegutsevatelt raudteeveo-ettevõtjatelt, RŽD-lt ja [...] otse raudteejaamas, juhindudes SMGS-ist, SMGS-i lisadest ja SMGS-i lisadega kinnitatud asjakohastest dokumendivormidest.

SMGS-i kehtiva teksti „raudtee“ asemel suhtleb uue SMGS-i teksti kohaselt kauba saaja, saatja ja vedaja asjakohastel lepingu täitmise teemadel läbivalt „vedajaga“, sealhulgas võtab vedaja tasu ja vastutab veo eest. SMGS-i lisa 1 artiklist 9.3.2 nähtub, et vedaja viib läbi ka lepingu üleandmist teisse õigusliku režiimi selles osas, kui veos oma teekonnal lahkub SMGS-iga kaetud õigusrežiimist ja siseneb teise õigusrežiimi. Sama lisa artiklist 9.4. nähtub, et vedaja vormistab õigusrežiimi muutmisel piirijaamas ümber saatelehe. Sama lisa artiklist



26 nähtub, et vedaja suhtleb riigiorganitega osas, mis puudutab veose kontrolli (nt veose konfiskeerimisel).

Võimaldades raudteeveo-ettevõtjal rahvusvahelises raudteeveos osalemise, ei nõua SMGS-i uus tekst, et sellisel raudteeveo-ettevõtjal oleks eelnev rahvusvahelise kaubaveo kogemus.

Seonduvalt SMGS-i uue teksti vastuvõtmisega andis Venemaa raudteeveoprotsessis osalejatele, sealhulgas operaatoritele, selgitusi Venemaa Föderatsiooni Transpordiministeerium ja RŽD. RŽD veebilehel, samuti Venemaa raudtee alastes infoportaalides ja väljaannetes avaldatud RŽD pressiteate<sup>4</sup> kohaselt selgitas kohtumisel raudteevaldkonna ettevõtjatega RŽD esimene asepresident Vadim Morozov, et SMGS-i uus redaktsioon arvestab olulisi reforme, mis on enamiku OSJD osalejariikide poolt läbi viidud selles osas, mis puudutab riigi ning raudtee-ettevõtjate vastutuse jagamist, samuti vastutuse jagamist infrastruktuurivalitseja ja vedaja vahel. Selgitusi andes tõdeti, et uue SMGS-i vastuvõtmisega on tekkinud võimalus transporditeenuste turgu liberaliseerida ja avada see uutele operaatorettevõtjatele. Sama pressiteate kohaselt märkis Venemaa transpordiministri asetäitja Sergei Aristov, et uut SMGS-i saab edukalt rakendada riikides, kus on edukalt toimunud raudtee-ettevõtjate eraldamine infrastruktuuri- ja veoettevõtjateks. Uue SMGS-i olemus seisneb selles, et veolepingust tulenevate õigussuhete subjektideks saavad raudteede asemel vedajad (lepinguline vedaja, järgnev vedaja), vagunipargi omanikud ja operaatorid ning samuti infrastruktuurivalitseja. Revideeritud dokumendis on reguleerimise eesmärgiks vedajate, kaubasaatjate ja -saajate suhted. Samuti märgiti pressiteates, et vedajate ja infrastruktuurivalitsejate suhteid on viidud väljapoole reguleerimisest. Uus SMGS võimaldab rahvusvahelist vedu ühe riigi piirides mitme vedaja poolt või ühe vedaja poolt mitme riigi infrastruktuuril, tagades sellega piiriülesuse (vene keeles „трансграничность“). Pressiteates leiab RŽD asepresident kommertsalal Salman Babajev, et SMGS-i uus redaktsioon võimaldab kooskõlastada kaubaveomahtusid kõigi EL litsentseeritud veoettevõtjatega, kellel on õigus töötada Venemaa Föderatsiooniga piirnevates riikides ning toob näite, et uus SMGS lihtsustab lepingu sõlmimise Poolas tegutseva raudteeveo-ettevõtja DB Schenker Rail'i ja vastava Vene poole raudteel tegutseva ettevõtja vahel.

Seega leiab Konkurentsiamet, et uue SMGS-i jõustumisega 01.07.2015 kõrvaldatakse mitmeid ebamäärasusi ja puudusi muuhulgas Eesti ja Venemaa vahelistes raudteeveo piiriülestes suhetes ning see loob soodsa õigusliku raamistiku Eesti ja Venemaa poolsete raudteeveo-ettevõtjate piiriüleseks koostööks ilma, et peaks nende ettevõtjate arvu piirama.

Käesoleval ajal teostab Koidula-Petseri raudteelõigul ja Eesti poolel Petseri piirijaamas veduriteenuseid EVR Cargo, kes teeb seda 03.07.2014 sõlmitud hankelepingu alusel. EVR Cargo osutab veduriteenuseid ka ERS-ile. ERS-i näol on tegu vähemalt potentsiaalse EVR Cargo konkurendiga, kes võib viimasega konkureerida nii kauba saamise kui ka juurdepääsu eest vajalikule raudteeinfrastruktuurile. Hankelepinguga seatud kord, mille kohaselt ERS peab ligi 1,3 km pikkuse piiriülese raudteelõigu osas ostma veduriteenust oma konkurendi käest, on ebamõistlik ning ei pruugi olla kooskõlas Euroopa Liidu õigusega, omades negatiivset mõju vedajate võimalusele saada võrdsetel ja mittediskrimineerivatel tingimustel infrastruktuurile juurdepääsu ja piirates vedajate vahelist konkurentsitingimusi. ER saab oma tegevust õigustada vaid erandlike asjaoludega, nagu näiteks Venemaa Föderatsiooni esindajate selge vastasseis ERS-i tegutsemisele Venemaa Föderatsiooni territooriumil. Nähtuvalt

---

<sup>4</sup>27.03.2015 seisuga asub

[http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE\\_ID=2&layer\\_id=5050&refererLayerId=5049&id=286738](http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=286738)

Oktoobriraudtee ja FAS-i poolt menetluse käigus esitatud seisukohtadest ei ole ERS-il võimalik kuni SMGS-i uue teksti jõustumiseni nimetatud piiriülesel raudteelõigul tegutseda. Alates SMGS-i uue teksti jõustumisest ei peaks seega ERS-il olema Venemaa Föderatsiooni poolseid piiranguid vastavale raudteelõigule juurdepääsuks. Küll aga takistab siis veel mõnda aega juurdepääsu riigihanke menetluse kaudu sõlmitud veduriteenuse osutamise hankeleping. Kuna hankemenetluse ajal ja lepingu sõlmimisel ei olnud SMGS-i uue teksti sõnastus lõplik, siis ei ole põhjust ER-ile otseselt ühe teenuse osutajaga (EVR Cargoga) hankelepingu sõlmimist ette heita. ER-il on siiski mõistlik hankelepingust tuleneva piirangu kehtivusaega hoida võimalikult lühikesena, et tagada parimad konkurentsitingimused vedajatele.

## **5. Menetluse lõpetamine**

Eelkirjeldatud põhjendusi ja õiguslikku raamistikku arvesse võttes, ei esine tunnuseid, mille põhjal saaks teha ühese järelduse, et ER-i tegevuses Koidula-Petseri raudteelõigul veduriteenuste osutamise korraldamisel esineksid konkurentsiseaduse rikkumise tunnuseid.

**Lähtudes eeltoodust, lõpetab Konkurentsiamet aktsiaseltsi E.R.S. taotluse alusel alustatud järelevalvemenetluse, juhindudes KonkS § 63<sup>4</sup> lg 1 punktist 1.**

## **6. Soovitus konkurentsiolukorra parandamiseks**

Riigihangete registris avaldatud riigihanke nr 154013 tingimuste ja 03.07.2014 hankelepingu kohaselt sõlmitakse leping kaheks aastaks aktsiaseltsi Eesti Raudtee õigusega pikendada hankelepingut ühe aasta võrra. Kuna SMGS-i uue teksti jõustumisega kaob ära peamine põhjus teistele vedajatele juurdepääsu piiramiseks piiriülelele Koidula-Petseri raudteelõigule, ei ole Konkurentsiameti hinnangul põhjendatud edasiste juurdepääsupiirangute kehtima jäämine. Seetõttu soovitab Konkurentsiamet aktsiaseltsil Eesti Raudtee mitte kasutada lepingu pikendamise õigust ilma mõjuva objektiivse põhjuseta. Peale lepingu lõppemist soovitab Konkurentsiamet võimaldada kõikidel tehnilistele ja muudele objektiivselt põhjendatud nõuetele vastavatel raudteeveo-ettevõtjatel Koidula-Petseri lõigul veoteenust osutada. Juhul, kui erandlikel põhjustel osutub siiski vajalikuks raudteeveo-ettevõtjate arvu piiramine, tuleks valik korraldada mittediskrimineerivatel tingimustel läbi viidavas sobivas menetluses seadmata ettevõtjatele põhjendamatult kitsendavaid nõudeid. Seejuures tuleb tagada, et uus leping hakkaks kehtima hiljemalt 2016. aasta suvel.

**Eelnimetatud põhjusel teeb Konkurentsiamet aktsiaseltsile Eesti Raudtee konkurentsiseaduse § 61 lõike 1 alusel konkurentsiolukorra parandamiseks järgneva soovitus: jätta pikendamata 03.07.2014 sõlmitud hankeleping veduriteenuste osutamiseks 2-aastase tähtaja lõppemisel ja mitte piirata eelnimetatud lepingu lõppemisel põhjendamatult Koidula-Petseri piiriülesel raudteelõigul veoteenust osutavate ettevõtjate arvu.**

Eeltoodust lähtuvalt ja juhindudes konkurentsiseaduse § 61 lõikest 2, palub Konkurentsiamet aktsiaseltsi Eesti Raudtee **1. veebruariks 2016. a** Konkurentsiametit teavitada soovitusel täitmiseks võetud meetmetest.

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Märt Ots  
peadirektor

Ärakiri on samane Konkurentsiameti peadirektori 05.06.2015 teate ja soovitus nr 5.1-5/15-017 originaaliga, st teate ja soovitusena, millega lõpetati järelevalvemenetlus ja anti soovitus aktsiaseltsile Eesti Raudtee konkurentsiolekorra parandamiseks. Märkus: leheküljel 5 on alapunkti 3.2.2 parandatud alapunktiks 3.2.4.

Ärakirjas on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...].

15.09.2015, Raul Nugis, Konkurentsiameti konkurentsitenistuse järelevalveosakonna nõunik.