



KONKURENTSIAMET

Ärakiri
Ärisaladused välja jäetud

Väinamere Liinid OÜ
Saaremaa Laevakompanii AS

28.06.2016 nr 5.1-5/16-029

Saadetud elektrooniliselt e-posti aadressidele: slk@laevakompanii.ee

Teade AS-i Kihnu Veeteed taotluse alusel alustatud menetluse lõpetamisest

1. Menetluse alustamine

AS Kihnu Veeteed (edaspidi KVT) esitas 22.05.2015 Konkurentsiametile taotluse Väinamere Liinid OÜ (edaspidi VML) tegevuse konkurentsiseadusele vastavuse kontrollimiseks seoses VML-i osalemisega Lääne Maavalitsuse lihtsustatud korras tellitava teenuse riigihanke „Operaatori leidmine Sviby-Rohuküla-Sviby reisiravlaevaliinile“ hankemenetluses ja avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise menetluses.

Konkurentsiamet alustas KVT avalduse alusel 19.06.2015 järelevalvemenetluse nr 15-0210, millest teavitas VML-i oma 18.08.2015 kirjaga nr 5.1-1/15-0210-007.

2. Faktiliste asjaolude kirjeldus

2.1 Lääne Maavalitsuse hankemenetlused ning AS-i Kihnu Veeteed esitatud teave

17.07.2014 kuulutati Lääne Maavanema korraldusega nr 1-1/2014/113 välja lihtsustatud korras tellitavate teenuste riigihange „Operaatori leidmine Sviby-Rohuküla-Sviby reisiravlaevaliinile“ (edaspidi 1. hange). Pakkumused esitasid KVT summas 488 eurot/reis ja VML summas 238 eurot/reis. 28.11.2014 Lääne Maavanema korraldusega nr 1-1/2014/174 kvalifitseeriti mõlemad pakkumuse esitajad, tunnistati mõlemad pakkumused vastavaks ning tunnistati edukaks VML-i pakkumus.

08.12.2014 esitas KVT riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi VAKO) vaidlustuse, milles palus tunnistada Lääne Maavanema 28.11.2014 korraldus nr 1-1/2014/174 kehtetuks osas, millega tunnistati vastavaks ja edukaks VML-i pakkumus.

09.01.2015. a otsusega rahuldab VAKO KVT vaidlustuse ning tunnistas kehtetuks Lääne Maavanema 28.11.2014 korralduse nr 1-1/2014/174 VML-i pakkumuse vastavaks (korralduse p 2.2) ja edukaks tunnistamise osas (korralduse p 2.3)

19.01.2015 esitasid Lääne Maavalitsus ja VML Tallinna Halduskohtule kaebuse VAKO 09.01.2015 otsuse tühistamiseks. 06.03.2015 otsusega haldusasjas nr 3-15-127 jättis Tallinna Halduskohus Lääne Maavalitsuse ja VML-i kaebused rahuldamata. Ka 22.04.2015 otsusega haldusasjas nr 3-15-127 jättis Tallinna Ringkonnakohus VML-i ja Lääne Maavalitsuse apellatsioonkaebused rahuldamata ning Tallinna Halduskohtu 06.03.2015 otsuse haldusasjas nr 3-15-127 muutmata.

30.04.2015 Lääne Maavalitsuse korraldusega nr 1-1/15/70 tunnistati 1. hanke menetlus kehtetuks. Korralduse kohaselt on tekkinud vajadus hanke tingimuste muutmiseks, sest hankes esitatud tingimustel ei ole võimalik hankelepingut sõlmida, lisaks on tulenevalt kohtuvaidlusest muutunud võimatuks sõlmida see hanketingimustes nimetatud tähtjaks, samuti on kohtuvaidlustes selgunud, et hanketingimustes nõutud kütusekulu ei ole esitatud tingimuste alusel võimalik objektiivselt hinnata. 04.05.2015 Lääne Maavalitsuse kirjaga nr 3-2/15/625-1 teavitati KVT-d Lääne Maavalitsuse otsusest sõlmida parvlaevaliiniil Sviby-Rohuküla-Sviby sõitjateveoteenuse osutamiseks avaliku teenindamise otseleping (edaspidi otseleping) ning küsiti KVT-lt hinnapakumine.

11.05.2015 esitas KVT reisisu hinnapakumise summas 237 eurot (ilma käibemaksuta) ühe põhireisi kohta. 15.05.2015 Lääne Maavanema korraldusega nr 1-1/15/81 otsustas Lääne Maavalitsus sõlmida parvlaevaliiniil Sviby-Rohuküla-Sviby reisijate-, sõidukite- ja kaubaveo teenuse osutamise avaliku teenindamise otselepingu VML-ga, kelle hinnaettepanekus oli esitatud ühe reisisu maksumus on 138 eurot (ilma käibemaksuta). Leping sõlmiti perioodiks alates 01.06.2015 kuni Lääne Maavalitsuse korraldatud riigihanke tulemusel sõlmitava avaliku teenindamise lepingu alusel uue vedaja liinile tulekuni, seejuures kuni 01.11.2015 ning mitte kauemaks kui 31.05.2016.

KVT on 22.05.2015 taotluses seisukohal, et hinnapakumiste tegemisel 1. hanke hankemenetlustes ja otselepingute sõlmimisel on VML rikkunud KonkS §-s 16 sisalduvat turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keeldu. VML on kuritarvitanud oma turgu valitsevat seisundit, esitades hankemenetlustes põhjendamatult ja ebarealistlikult madalad pakkumused (s.o tehes alapakkumisi). KVT selgituste kohaselt on VML-i poolt ebaõiglaselt madalate hindadega konkureerimine suunatud konkurentide kahjustamisele ja oma turuosa suurendamisele ning see on võimalik tänu VML-i turgu valitsevale seisundile kõnealusel turul ja avalike liinide tõenäolisele omavahelisele ristsubsideerimisele. VML-i poolt kasutatavat nn röövelliku hinnakujunduse ärimudelit konkurentide väljatõrjumiseks iseloomustavad ka ettevõtte senised majandustulemused, sealhulgas fakt, et viimastel aastatel on VML olnud püsivas, üle 3 miljoni euro suuruses kahjumis. VML-i tegevuse tulemusena kahjustub konkurentsiolekord turul, mille tulemusena võivad kannatada sellest nii konkurendid kui ka tarbijad, kuna konkurentide turult väljatõrjumine võimaldab VML-il pikas perspektiivis hindu konkurentsi puudumisel ühepoolselt dikteerida.

KVT hinnangul on kaubaturuks Eesti-sisestel liinidel reisiparvlaeva opereerimise teenuse kaubaturg. Eesti turusituatsioon on selgelt välja kujunenud ning konkurentsitingimused eristuvad siinsel turul selgelt mis tahes naaberregioonidest. Rahvusvahelisi reisiliine teenindavad reisiparvlaevade operaatorid (nt Lääne Maavalitsuse pakkumuse saanud AS Tallink Grupp, OÜ Viking Line Eesti ja AS Lindaliin) ei tegele siseriiklike saartevaheliste või saarte- ja mandrivaheliste parvlaevaliinide opereerimisega. Samuti ei tegele ka siseriiklike parvalaeva opereerimise teenuseid pakuvad ettevõtjad (VML, KVT ja väga vähesel määral ka OÜ Randfeld ja OÜ Sailing Point) rahvusvaheliste reisiparvlaevavedudega. Sellest tulenevalt tuleks konkreetset kaubaturgu piiritleda Eesti-sisestel (või isegi Väinamere-sisestel) liinidel reisiparvlaevade opereerimise teenusega.

KVT selgitas, et kuigi konkreetsetel lihtsustatud korras korraldatud riigihankel edastati hankedokumendid 9 ettevõtjale, tegutsevad Eesti-sisestel liinidel reisiparvlaeva opereerimise teenuse kaubaturul neist vaid kolm: VML, KVT ja vähesel määral ka OÜ Randfeld. AS Tallink Grupp, OÜ Viking Line Eesti ja AS Lindaliin tegutsevad ainult ja üksnes rahvusvahelistel liinidel ning nad ei opereeri ühtegi siseriiklikku liini. AS Tallinna Sadam tegutseb sadamateenuste turul ning ei opereeri

senini ühtegi liini. OÜ Sailing Point ja OÜ Randfeld on küll varasemalt osalenud mõnedel väiksematel riigihangetel ning neid võib lugeda väga väikese turujõuga osalisteks.

Seega märkis KVT kokkuvõtvalt, et sisuliselt tegutsevad Eesti-siseste avalike liinide reisiparvlaevade opereerimise teenuse turul käesoleval ajal tõsiseltvõetavalt ja reaalselt üksnes KVT ja VML. KVT hinnangul omab VML nimetatud kaubaturul turgu valitsevat seisundit, seda juba üksnes KonkS § 13 lg-s 1 sisalduva 40 protsendi käibe selge omamise tõttu kaubaturul. Tegelikult on VML-i turujõud tunduvalt suurem, kuna ta omab kõiki suuremaid ja olulisemaid hankelepinguid, nt kõiki hetkel kehtivaid lepinguid mandri ja Eesti suurimate saarte vahel.

Lisaks olemasolevale ülekaalukale turuosale mõjutavad ja toetavad KVT arvates VML-i turgu valitsevat seisundit ka muud märkimisväärsed turule sisenemise tõkked, nt teenuse suur kapitalimahukus, turu väiksus ning samuti pikaajaliselt sõlmitud hankelepingud.

VML-i 2013. a müügitulu kokku 23 663 128 eurot ning aruande kohaselt moodustab ettevõtte müügitulust koguni 99,1% üleveoteenuse osutamine. KVT 2013. a majandusaasta aruande kohaselt oli tema müügituluks aga üksnes 642 000 eurot. See teeb VML-le kuuluvaks ligikaudseks kaubaturu käibeks rohkem kui 97,4% ja KVT-le vastavalt 2,6%.

2.2 Väinamere Liinid OÜ esitatud teave

VML esitas selgitused (27.10.2015 kiri nr 105-4 koos lisadega, 03.12.2015 kiri nr 105-8 koos lisadega, 05.02.2016 kiri nr 1-7/2015/92-13) 1. hanke pakkumises sisalduvate ning sama liini opereerimiseks otselepingus sisalduvate kulude ja tulude arvestuste osas.

VML selgitas, et [...]. [...]. [...]. VML selgitas, et [...]. [...]. VML põhjendas samuti piletimüügist saadava tulu arvestuse aluseid ja sadamateenuse kasutamise seotud kulude arvestust, mida ostetakse AS-ilt Saare Liinid, ning selgitas täiendavalt piletimüügi ja kaldapersonali töökorraldusega seonduvat. VML kirjeldas ka klassi- ja dokiremondi, administratsiooni- ning kaldapersonaliga seotud kulusid.

VML selgitas Lääne Maavalitsuse poolt 16.09.2015 välja kuulutatud uue Sviby–Rohuküla–Sviby reisiparvlaevaliini avaliku liiniveo teenuse hanke (hanke viitenumber 167094, edaspidi 2. hange) osas, et ei esitanud kõnealuses hankes pakkumust. Pakkumuse esitas Tuule Liinid OÜ, [...].

2.3 AS Saaremaa Laevakompanii esitatud teave

SLK esitas selgitused (26.11.2015 kiri nr 1-7/92-4 koos lisadega, 01.12.2015 kiri nr 1-7/92-5 koos lisadega, 22.12.2015 kiri nr 1-7/92-11 koos lisadega, 11.01.2016 kiri nr 92-11 koos lisadega ja 03.05.2016 kiri nr 92-15/2015 koos lisadega) ja arvutused tööjõukulude kohta nii 1. hanke pakkumise kui ka otselepingu sõlmimise osas. SLK esitas loetelu parvlaeva Ormsö laevapere liikmete kohta ja koopiad nendega sõlmitud töölepingutest, millest nähtuvad laevapere liikmetele makstav töötasu ja nende töökohustused, samuti raamatupidamise andmed arvestatud töötasude kohta ja koopiad Maksu- ja Tolliametile esitatavatest vormidest TSD lisa 1 2015. aasta juuni- detsember ja 2016. aasta jaanuar-märtsi kohta. Samuti selgitas SLK, kuidas ja millistest teguritest sõltuvalt kujunevad tegelikud laevapere liikmete töötasud. SLK märkis, et [...](26.11.2015 kiri nr 1-7/92-4)].

SKL esitas arvutused [...] kulude osas, mis on [...], selgitused ning koopiad dokumentidest kindlustuse kohta ja tegelikult teostatud 2015. aasta juuni, juuli, augusti ja septembri kindlustusmaksete kohta.

16.12.2015 andis Konkurentsiametis seletusi parvlaeva meeskonna töökorraldusega ning tööjõukulude arvestamisega seotud asjaolude kohta VML-i ja SLK juhatuse liige T. Rihvk. Juhatuse liige tõdes, et [...]. T. Rihvk põhjendas seda asjaoluga, et [...]. Ta märkis, et [...]. T. Rihvk väljendas arvamust, et [...].

2.4 Lääne Maavalitsuse esitatud teave

Lääne Maavalitsuse esitas selgitused (06.08.2015 e-kiri koos lisadega, 02.12.2015 kiri nr 6-1/15/1486-2 koos lisadega ja 02.05.2016 kiri nr 3-2/16/559-1 koos lisadega) ja asjakohased dokumendid 1. hanke kohta, sh KVT ja VML tehtud pakkumised ja pakkujate poolt esitatud selgitused. Lisaks edastati VML-i poolt esitatud vedaja aruanded 2015. aasta juuni–detsembri ja 2016. aasta jaanuari–märtsi kohta (sõlmitud otselepingu nr 3-3/15/145 punkti 25.19 alusel) ning Lääne Maavalitsuse poolt vedaja kuluaruannete alusel koostatud aruanded 2015. aasta ja 2016. aasta I kvartali kohta avaliku liiniveo riigieelarvest eraldatava toetuse kasutamise kohta laeväuhenduse Rohuküla-Sviby liinil.

Lääne maavanem tunnistas 17.08.2015 väljakuulutatud 2. hankes edukaks KVT esitatud pakkumuse, kellega maavanem sõlmis 29.04.2016 hankelepingu avaliku liiniveo teostamiseks viieks aastaks. Lääne Maavalitsus edastas Konkurentsiametile hankes osalenud KVT ja Tuule Liinid OÜ tehtud pakkumised (liiniveo kulude ja tulude eelarve) ja Lääne maavanema 29.04.2016 korralduse nr 1-1/16/71 pakkujate kvalifitseerimise, pakkumuste vastavaks tunnistamise ja pakkumuse edukaks tunnistamise kohta.

3. Konkurentsiameti hinnang

3.1 Kaubaturg ja Väinamere Liinid OÜ seisund

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

Konkurentsiameti hinnangul võib riikliku toetuse abil veoteenuse osutamiseks Eesti-siseste parvlaevaliinide opereerimine moodustada eraldiseisva teenuse, mida on seni Eestis pakkunud selleks spetsialiseerunud ettevõtjad, eelkõige KVT ja VML ning tulevikus on sellega alustamas AS-i Tallinna Sadam kontsern. Kõnealusele teenusele lähim võrreldav teenus on veoteenuse osutamiseks riikidevaheliste parvlaevaliinide opereerimine ilma riikliku toetuseta (näiteks Tallinn-Helsingi, Tallinn-Stockholm jne). Eelnimetatud teenust osutavad teised ettevõtjad (nt AS Tallink Grupp, Viking Line Abp kontsern) ning puuduvad näited selle kohta, et mõni neist ettevõtjatest oleks edukalt opereerinud mõnda Eesti-sisest riikliku toetusega liini. Lisaks on ka laevad, mida kasutatakse riikidevaheliste parvlaevaliinide opereerimisel, üldjuhul oluliselt suuremad Eesti-siseste liinide opereerimisel kasutatavatest laevadest. Eeltoodu põhjal on võimalik järeldada, et riikliku toetuse abil veoteenuse osutamiseks Eesti-siseste parvlaevaliinide opereerimine (edaspidi ka teenus) moodustab konkurentsiolekorra seisukohalt oma tingimustelt pigem eraldiseisva teenuse.

Kõnealuse teenuse ostjateks on riigihankeid korraldavad valitsusasutused (maavalitsus, ministeerium) ning kaubaturul pakkujatena osalevate ettevõtjate turujõudu saab ühe võimalusena hinnata selliselt, et vaadelda kõiki riikliku toetusega opereeritavaid liine koos (kõik Eesti-sisesed

opereeritavad parvlaevaliinid) ja mitte üksikute liinide kaupa. Konkurentsiameti andmetel ei ole näiteid selle kohta, et mõne muu riigi päritoluga ettevõtja oleks suutnud edukalt pakkuda asjaomast teenust. Eeltoodust võib järeldada, et teenust osutavad kohalikud ettevõtjad eelkõige Eesti-sisest.

Konkurentsiameti andmetel pakuvad käesoleval ajal riikliku toetuse abil veoteenuse osutamiseks Eesti-siseste parvlaevaliinide opereerimise teenust eelkõige kaks ettevõtjat: KVT ja VML.

VML on SLK tütaretevõtja. Tuule Liinid OÜ (uus äriühing, kes esitas pakkumise 2. hankes) kuulub mitme ühingu kaudu sama füüsilise isiku valitseva mõju alla nagu ka SLK. Seega lõppastmes omab eelnimetatud kolme äriühingu üle otseselt või kaudselt valitsevat mõju sama füüsiline isik. Konkurentsiseaduse § 3 lg 3 kohaselt võib konkurentsiseaduse tähenduses lugeda SLK, VML ja Tuule Liinid OÜ-d üheks ettevõtjaks, kuna nad on üksteisega valitseva mõju kaudu seotud äriühingud.

Andmed VML-i ja KVT müügitulu kohta majandusaasta aruannete¹ alusel on toodud järgnevas tabelis.

Ettevõtja	Aasta	Merevedu ²	Sihtfinantseerimine
VML	2012	6 824 243	15 574 682
	2013	7 985 625	15 460 849
	2014	8 637 721	15 350 032
KVT	2012	590 073	1 413 685
	2013	597 003	1 474 722
	2014	720 547	1 565 452

Tabelist nähtub, et VML müügitulu mereveost on aastatel 2012-2014 olnud üle 10 korra suurem, kui KVT-l. Umbes samas suurusjärgus on olnud ka sihtfinantseerimise mahu suhe (riikliku toetusega liinid). Mõnevõrra väiksem oli see 2014. aastal, nimelt 9,8 korda suurem kui KVT-l. VML opereerib käesoleval ajal muuhulgas ka kõige suuremaid Eesti-siseseid parvlaevaliine.

Vastavalt KonkS § 13 lõikele 1 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 tegutsevatele ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40 protsenti käibest.

Eeltoodust ilmneb, et VML (ja temaga valitseva mõju kaudu seotud ettevõtjad) on käesoleval ajal ülekaalukalt suurim riikliku toetuse abil veoteenuse osutamiseks Eesti-siseste parvlaevaliinide opereerimise teenuse pakkuja. Samas, seoses AS-i Tallinna Sadam kontserni turule sisenemisega võib VML-i turujõud kiiresti ja oluliselt muutuda. Arvestades eelnimetatud asjaolu ning VML-i tegevusele punktis 3.2 antud hinnangut, jätab Konkurentsiamet kaubaturu ning VML-i (ja temaga valitseva mõju kaudu seotud ettevõtjate) seisundi määramisega seotud küsimused lahtiseks, sest antud menetluses puudub vajadus nende üle lõplikuks otsustamiseks.

3.2 Hinnang Väinamere Liinid OÜ tegevusele

KonkS § 16 punkti 1 kohaselt on keelatud ühe või mitme ettevõtja poolt turgu valitseva seisundi otsene või kaudne kuritarvitamine kaubaturul, sealhulgas ei ole lubatud otsene või kaudne

¹ Vt VML majandusaruannete lisa 15 ja KVT majandusaruannete lisa 15 ja 16.

² Kuna ettevõtjad kasutavad aruandluses nii terminit *merevedu* (VML) kui ka *meretransport* (KVT) siis lihtsuse mõttes kasutatakse käesolevas teates terminit *merevedu*. Need mahud sisaldavad muuhulgas ka müügitulu riikliku toetuse abil veoteenuse osutamiseks Eesti-siseste parvlaevaliinide opereerimise teenuse eest.

ebaõiglaste ostu- või müügihindade või muude ebaõiglaste äritingimuste kehtestamine või rakendamine (punkt 1). Käesoleva menetluse eesmärgiks on olnud selgitada, kas VML on rikkunud konkurentsiseaduse § 16 punkti 1 rakendades 1. hanke ja otselepingu pakkumise tegemisel ebaõiglaselt madalaid hindu.

Kuna Lääne Maavalitsuse 1. hange tunnistati kehtetuks ja sellel tehtud pakkumised tegelikult rakendamist ei leidnud, siis keskendus Konkurentsiamet otselepingu sõlmimiseks tehtud pakkumisele ning selles sisalduvate olulise osatähtsusega kululiikide analüüsile.

Konkurentsiamet analüüsis VML-i ja SLK esitatud teavet ja võrdles seda VML-i tehtud pakkumiste jaoks koostatud kulude-tulude eelarvega. VML-i pakkumisest moodustasid tööjõukulud kogu kulude mahust umbes [...]. Muude kulude osatähtsus eraldi võetuna ei ületanud VML-i kogukuludes üldjuhul [...] protsenti või olid need pakkuja pool mitte mõjutatava suurusega (kaitasu/baassadamatasu) või ei omanud pakkumise lõpliku maksumuse seisukohalt kaalu (kütusekulu). Seetõttu oli analüüsi peamiseks eesmärgiks hinnata VML-i pakkumise eelarves esitatud tööjõukulude vastavust tegelikele kuludele.

VML ja SLK poolt esitatud teabest ilmnas, et [...]. Sellega nõustus ka VML-i ja SLK juhatuse liige T. Rihvk, kes seletuste andmisel tõdes, et [...]. Ka oma 22.12.2015 kirjas märkis SLK, et [...].

Eelarvestatud ja tegelikke tööjõukulusid võrreldes jõudis Konkurentsiamet järeldusele, et ka juhul, kui pakkumises märgitud tööjõukulud oleksid olnud esitatud tegelike kuludega samas suurusjärgus, oleksid parvlaevaliini Sviby-Rohuküla-Sviby opereerimise eelarvestatud tulud kokku siiski ületanud kogukulusid. Samas ilmnas Lääne Maavalitsusele VML-i poolt esitatavatest vedaja aruannetest ja maavalitsuse koostatud koondaruannetest, et [...]. [...]. [...], arvestab Konkurentsiamet asjaolu, et otseleping parvlaevaliini opereerimiseks Lääne Maavalitsuse ja VML-i vahel oli lühiajaline (üheaastane) ajutine lahendus enne uue 5-aastase lepingu sõlmimise riigihanke korraldamist. Seetõttu ei olnud VML-i tegevuse mõju konkurentsiolekorradele teenuse osutamisel Eestis märkimisväärne sõltumata sellest, et vastava lepingu sõlmimiseks tehtud pakkumisel ei olnud kõik kulud õigesti arvestatud. Konkurentsiamet leiab, et VML-i tegevus ei kahjustanud antud asjaoludel olulisel määral konkurentsi.

Lääne Maavalitsuse poolt 17.08.2015 väljakuulutatud 2. hankes tunnistas Lääne maavanem edukaks KVT esitatud pakkumuse ning sõlmis 29.04.2016 KVT-ga hankelepingu viieks aastaks. Eeltoodu näitab, et KVT on võimeline edukalt konkureerima VML-i ja temaga valitseva mõju kaudu seostud ettevõtjatega, pakkudes sealjuures teenusele soodsamat hinda. Konkurentsioiguse ebaõiglaselt madala ehk röövelliku hinnakujunduse käsitlus rajaneb arusaamal, et suure turujõuga ettevõtja on võimeline teenust teatud aja jooksul kahjumlikult müües väiksemad konkurendid turult lahkuma sundima, et seejärel ise vähenenud konkurentsi tingimustes hindu tõsta. KVT pakkumise edukaks tunnistamine 2. hankel kinnitab, et selline stsenaarium ei ole realiseerinud ning järelevalvemenetluse jätkamine antud asjaoludel ei ole otstarbekas.

Arvestades eeltoodut ja lähtudes konkurentsiseaduse § 63⁴ lg 1 punktist 2 lõpetab Konkurentsiamet AS-i Kihnu Veeteed 22.05.2015 taotluse alusel alustatud järelevalvemenetluse.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Juhan Põldroos
konkurentsieenistuse järelevalveosakonna juhataja

Anna Mazur
667 2458
anna.mazur@konkurentsiamet.ee

Ärakiri on Konkurentsiameti 28.06.2016 nr 5.1-5/16-029 originaaliga samane. Ärakirjas on ärisaladuseks loetud teabe asemel kasutatud tähist [...].

Anna Mazur, Konkurentsiameti konkurentsieenistuse järelevalveosakonna nõunik