



**OTSUS**

**30.09.2011.a nr 5.1-5/11-023**

## **Koondumisele nr 16/2011 DFDS A/S / AS Baltic Scandinavian Lines osa loa andmine**

### **Koondumine**

14.09.2011.a esitas DFDS A/S (edaspidi tekstis DFDS) volitatud esindaja Konkurentsiametile koondumise teate, mille kohaselt DFDS omandab AS-lt Baltic Scandinavian Lines (edaspidi BSL) ettevõtja osa, mis koosneb Paldiski-Kapellskär laevaliiniga seotud varadest ja lepingutest ning laevaliiniga seotud agenditegevusest. Laevaliiniga seotud agenditegevuse omandab DFDS vastloodud äriühingu DFDS Seaways OÜ kaudu. Paldiski-Kapellskär laevaliini võõrandamine DFDS-le ning liiniga seotud agenditegevuse võõrandamine DFDS Seaways OÜ-le on omavahel seotud tehingud, mis moodustavad koos ettevõtja osa, mis on äritegevuse aluseks ja millele on selgelt omistatav käive kaubaturul (edaspidi võõrandatavad ettevõtted).

Tehingu tulemusena omandab DFDS valitseva mõju BSL ettevõtja osa üle konkurentsiseaduse (edaspidi KonkS) § 2 lg 4 tähenduses, mistõttu antud juhul on tegemist koondumisega KonkS § 19 lg 1 p 2 sätestatud viisil.

Konkurentsiamet avaldas 16.09.2011.a ülalnimetatud koondumise teate saamise kohta teate väljaandes "Ametlikud Teadaanded". Asjast huvitatud isikud nimetatud koondumise kohta arvamusi ja vastuväiteid ei esitanud.

### **Koondumise osalised**

KonkS § 20 punkti 2 järgi on koondumise osalisteks füüsiline isik või ettevõtja, kes omandab valitseva mõju ühe ettevõtja või tema osa või mitme ettevõtja või nende osade üle.

KonkS § 20 punkti 4 järgi on koondumise osaliseks ettevõtja, kelle üle või kelle osa üle valitsev mõju omandatakse.

Seega on koondumise osalisteks DFDS ja BSL.

DFDS on Taanis registreeritud äriühing (registrikood 14194711), mis käitab meretranspordivõrgustikku Põhja-Euroopas. DFDS kontsern omab Põhja-Euroopa sadamaid ühendavat liinide võrgustikku, mis opereerib peamiselt Põhjameres ja Läänemeres. Osana sellest opereerib DFDS kontsern liine, mis ühendavad Taanit Leeduga, Rootsit Leeduga, Saksamaad Leeduga ja Saksamaad Venemaaga. DFDS käive Eestis moodustub põhiliselt

teenustelt Eesti klientidele, mis on saadud Leedu/Saksamaa ja Leedu/Rootsi meretranspordikoridoride kaudu.

BSL (registrikood 11091129) on kaubaveoga tegelev laevandusettevõtja, kelle peamiseks tegevuseks on olnud Paldiski-Kapellskär laevaliini käitamine Läänemerel. Lisaks osutab BSL Paldiski-Kapellskär laevaliinile agenditeenuseid.

## **Õiguslik hinnang**

### **Koondumise kontrolli kohaldamine**

KonkS § 21 lg 1 kohaselt kontrollitakse koondumist, kui koondumise osaliste eelnenud majandusaasta käibed Eestis kokku ületavad 6 391 200 eurot ja vähemalt kahe koondumise osalise käibed Eestis ületavad kummalgi 1 917 350 eurot.

Koondumise osaliste 2010.a käive Eestis oli kokku üle 6 391 200 euro ja vähemalt kahe koondumise osalise käive ületas 1 917 350 eurot, mistõttu kuulub nimetatud koondumine KonkS § 21 lg 1 kohaselt kontrollimisele.

### **Kaubaturud**

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 (edaspidi asendatavate) kaupade käibimise ala, mis hõlmab muu hulgas kogu Eesti territooriumi või selle osa.

Koondumise osalised osutavad kauba- ja sõitjateveo teenust merel (EMTAK koodid 50101 ja 50201).

Kaubaveo osas on Euroopa Komisjon oma otsustes varem märkinud, et regulaarne kaubavedu, mille puhul kaup on ladustatud standardiseeritud viisil (nt juhiga sõidukis, saatjata sõidukites ja konteinerites), võib merel toimuda Ro-Ro või Lo-Lo tüüpi alustel. Lo-Lo aluste puhul transporditakse kaupa tavaliselt konteinerites ning laaditakse peale ja maha kraanaga. Ro-Ro ja Ro-Pax alused transpordivad tavaliselt ratastel kaupa (veokid, treilerid, kaup või konteinerid *mafi* treileritel), millel on kauba peale- ja mahalaadimiseks sisseehitatud kaldteed. Ro-Pax alused transpordivad ka sõitjaid ja seetõttu saavad kaubaveoautojuhid oma veokitega kaasa sõita.<sup>1</sup> Kõnealoleva koondumise osalised osutavad kaubaveo teenust Eesti klientidele vaid Ro-Ro ja Ro-Pax tüüpi alustel.

Ro-Ro või Ro-Pax tüüpi alustel transporditeenuste osas on Konkurentsiamet märkinud oma varasemas praktikas, et kaubaveoteenused peaks täiendavalt jaotama liinivedudeks ja erivedudeks. Liiniveod hõlmavad graafikupõhist ja korrapärast vedu kõigile kaubasaatjatele hoolimata konkreetsest nõudlusest, samas kui erivedude puhul sõlmivad kaubavedajad pikaajalised lepingud ühe või mitme kaubasaatjaga ning sooritavad vastavaid erivedusid regulaarselt, kuid peamiselt tšarter- või teenuslepingu alusel.<sup>2</sup> Käesoleva koondumise osalised

---

<sup>1</sup> Juhtum nr COMP/M.5756 – DFDS/Norfolk, paragrahv 11.

<sup>2</sup> 30.06.2006 otsus nr 31-KO, AS Tallink Grupp / Silja Oy Ab, lk 3.

osutavad liiniveo teenuseid Ro-Ro ja Ro-Pax alustel, mida kasutatakse samaaegselt sõitjateveoks samadel liinidel. Nii Euroopa Komisjon kui ka Konkurentsiamet on märkinud, et sõitjateveod võib olla kohane omakorda jaotada äri- ja turismi veo teenusteks, kusjuures teised transpordiliigid (nt õhu- või raudteetransport) võivad teatud ulatuses sõitjateveo teenust asendada.<sup>3</sup>

Kuna mõlemad koondumise osalised osutavad kauba- ja sõitjateveo teenuseid Ro-Ro ja Ro-Pax tüüpi alustel ning kauba- ja sõitjateveod toimuvad peamiselt samadel alustel, ei eristata antud koondumise puhul kaubaveo ja sõitjateveo kaubaturge.

DFDS kontsern osutab kauba- ja sõitjateveo teenust merel Eesti klientidele peamiselt Leedu ja Saksamaa (Klaipeda-Kiel liin) ning Leedu ja Rootsi (Klaipeda-Karlshamn liin) vahelistel laevaliinidel, mis moodustab ligikaudu [...] kogu kontserni poolt Eesti klientidelt saadud käibest.

Võõrandatavad ettevõtted osutavad kauba- ja sõitjateveo teenust Eesti klientidele Eesti ja Rootsi vahelisel laevaliinil Paldiski-Kapellskär.

Konkurentsiamet on oma varasemas praktikas märkinud, et geograafilise kaubaturu ulatus võib olla määratletav konkreetsete liinide kaupa.<sup>4</sup> Sellise definitsiooni kohaselt, oleksid käesoleva koondumise puhul geograafilised kaubaturud Klaipeda-Kiel liin, Klaipeda-Karlshamn liin ja Paldiski-Kapellskär liin. Samas on Euroopa Komisjon oma varasemates otsustes lähtunud kaubaveoteenuste puhul geograafilise ulatuse määratlemisel geograafilistest koridoridest.<sup>5</sup> Sellise definitsiooni kohaselt võiks antud juhul transpordikoridorid määratleda asjassepuutuvate riikide alusel (Leedu/Saksamaa koridor, Leedu/Rootsi koridor, Eesti/Rootsi koridor).

DFDS kontsern ei osuta koondumise eelselt kauba- ega sõitjateveo teenuseid ühelgi Eesti sadamast väljuval või Eesti sadamasse saabuval laevaliinil, seega ei kattu koondumise osaliste tegevused ühelgi eelmainitud kaubaturgudest ei laiema ega kitsama piiritlemise puhul.

Kuna koondumise osaliste Eesti klientidele osutatavate kauba- ja sõitjateveo teenuste geograafiline ulatus ei kattu, ei ole kaubaturgude täpne piiritlemine antud koondumise puhul vajalik.

## **Hinnang koondumisele**

KonkS § 22 lg 3 kohaselt keelab Konkurentsiamet koondumise, kui see oluliselt kahjustab konkurentsi kaubaturul, eelkõige turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise kaudu.

KonkS § 13 lg 1 järgi 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

---

<sup>3</sup> Juhtum nr COMP/M.5756 – DFDS/Norfolk, paragrahv 16, 21-23; 30.06.2006 otsus nr 31-KO, AS Tallink Grupp / Silja Oy Ab, lk 3.

<sup>4</sup> 30.06.2006 otsus nr 31-KO, AS Tallink Grupp / Silja Oy Ab, lk 3.

<sup>5</sup> Juhtum nr. COMP/M.5756 – DFDS/Norfolk, paragrahv 18.

seisundi olemasolu eeldatakse, kui ettevõtjale või mitmele samal kaubaturul tegutsevale ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40 protsenti käibest.

Käesoleva koondumise puhul ei teki koondumise osaliste tegevuste vahel Eestis horisontaalseid kattuvusi ega vertikaalseid seoseid ning koondumise tulemusena ei muutu oluliselt konkurentsiolukord ega kaubaturgude struktuur. Samuti ei tekita ega tugevda käesolev koondumine ühelgi kaubaturul turgu valitsevat seisundit KonkS § 13 lg 1 tähenduses. Seega ei esine käesoleva koondumise puhul KonkS § 22 lg 3 nimetatud asjaolusid, mis tingiksid koondumise keelamise.

Lähtudes eeltoodust ja juhindudes KonkS § 27 lg 1 p 1

**Otsustan:**

**anda luba DFDS A/S ja AS Baltic Scandinavian Lines osa koondumisele.**

Otsuse peale võib esitada vaide Konkurentsiameti peadirektorile haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul, arvates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

Kristel Rõõmusaar  
Konkurentsiameti juhataja – peadirektori asetäitja

*Konkurentsiameti 30.09.2011.a otsuse nr 5.1-5/11-023 ära kiri  
on samane originaaliga.*

*/Svetlana Ljutova/ 30.09.2011.a*