

Lisa 1
KINNITANUD
peadirektor
ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS
Märge tehtud: 03.10.2023
Kehtib kuni: 03.10.2028
Alus: AvTS § 35 lg 1 p 17
Teabevaldaja: Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektori otsuse
„Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine
10. detsembril 2023. a algavaks liiklusgraafikuperioodiks“ seletuskiri

Koostanud:
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

TALLINN
2023

Sisukord

Sisukord	2
1. Kasutustasu määramise menetlus	3
1.1 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik	4
2. Raudteeinfrastruktuuri tegevõtja kogukulude arvestus.....	5
2.1 Põhiteenuse tegevuskulu arvestus	5
2.2 Põhiteenuse kapitalikulu arvestus	7
2.3 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik	9
Kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC-i) arvutamine	9
Võõrkapitali hind (r_d):	11
Riskivaba tulumäär (r_f):	12
Turu riskipremia (r_m):	12
Beetakordaja (β):.....	13
2.4 Ärikasumi arvutamine	13
2.5 Põhiteenuse kogukulu	15
3. Põhiteenuse otsekulu eraldamine EK rakendusmääruse 2015/909 alusel	16
3.1 EDR põhiteenuse otsekulu ja mitte-otsekulu arvestamine.....	17
4. Raudteeinfrastruktuuri turusegmentide määramine	19
5. Maksevõime hindamine ja lisatasude määramine	20
5.1 Lisatasude arvestamise põhimõtted	20
5.2 Avalike teenindamise lepinguga seonduv reisivõidu	20
5.3 Rahvusvaheline reisivõidu.....	21
5.4 Kaubavõidu.....	21

1. Kasutustasu määramise menetlus

Kasutustasu määrab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) majandus- ja taristuministri 28. oktoobri 2020. a määruses nr 64 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvutamise meetoodika“ (edaspidi *Meetoodika*) sätestatud korras raudteeinfrastruktuuriettevõtja raamatupidamisandmete põhjal [raudteeseaduse (RdtS) § 106 lõige 1]. Menetluse läbiviimisel juhindub TTJA muu hulgas haldusmenetluse seaduses (HMS) sätestatud menetlusnormidest.

TTJA kui kasutustasu määraja hindab enne kasutustasu määramist raudteeinfrastruktuuriettevõtja kulude põhjendatust igaks liiklusgraafikuperioodiks eraldi tema liiklusgraafikuperioodi eelse majandusaasta andmete alusel ning täpsustab kasutustasu aluseks olevaid kuluandmeid Statistikaameti avaldatud hinnaindeksitega, mis määratlevad inflatsioonitaset järgmiseks majandusaastaks (Meetoodika § 2 lõige 3).

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja kulude põhjendatuse kontrollimiseks ja kasutustasu määramiseks esitab raudteeinfrastruktuuri ettevõtja Meetoodika § 11 lõike 1 alusel TTJA-le hiljemalt kuus kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust:

- 1) Meetoodika §-s 7 toodud valemite alusel arvestatud raudteeinfrastruktuuriettevõtja kapitali kaalutud keskmise hinna koos arvestuskäigu ja seletuskirjaga ning arvestuse aluseks olnud andmed;
- 2) Meetoodika lisades 1–7 toodud andmed viimase auditeeritud majandusaasta ja arvestuse hetkel käimasoleva majandusaasta kohta koos arvestuskäigu ja seletuskirjaga;
- 3) Prognoositava ühikukulu leidmise aluseks olevad andmed;
- 4) Prognoositava kasutustasu liiklusgraafikuperioodil osutatavate põhi- ning lisateenuste, juurdepääsu abiteenuste ja teenindusrajatise eest ning prognoositava põhiteenuste lisatasu koos arvestuskäigu ja seletuskirjaga ning arvestuse aluseks olnud andmed.

TTJA-l kui kasutustasu määrajal on Meetoodika § 11 lõike 2 alusel õigus korrigeerida raudteeinfrastruktuuriettevõtja esitatud andmeid või nõuda temalt nende korrigeerimist, kui esitatud andmed ei vasta õigusaktides sätestatud nõuetele. Lisaks eeltoodule on TTJA-l tulenevalt HMS § 38 lõikest 1 õigus nõuda menetluse käigus menetlusosalistelt ning muudelt isikutelt nende käsutuses olevate tõendite ja andmete esitamist, mille alusel TTJA teeb kindlaks kasutustasu määramiseks olulised asjaolud. TTJA tagab talle menetluse käigus teatavaks saanud ärisaladuse kaitse (Meetoodika § 12 lõige 3).

TTJA ja raudteeinfrastruktuuriettevõtja tagavad, et Meetoodika kohaldamine toob kaasa võrdsed ja mittediskrimineerivad kasutustasud eri raudteeveo-ettevõtjatele, kes osutavad samalaadses turuosas samaväärseid teenuseid, ning et kohaldatavad kasutustasud on kooskõlas võrgustiku teadaandes kirjeldatud põhimõtetega (Meetoodika § 12 lõige 2).

Enne kasutustasude kehtestamist annab TTJA raudteeinfrastruktuuriettevõtjale ja raudteeveo-ettevõtjatele, kelle õigusi või kohustusi see võib puudutada, võimaluse esitada kasutustasu kehtestava haldusakti kokkuvõtte suhtes oma arvamus ja vastuväited (HMS § 40 lõige 1).

Meetoodika § 12 lõike 1 punkti 1 kohaselt kehtestab TTJA kasutustasu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest ning põhiteenuste lisatasu hiljemalt kaks kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust. Vastavalt RdtS § 88 lõikele 1 algab liiklusgraafikuperiood detsembrikuu teisel pühapäeval.

1.1 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja Edelaraudtee AS (edaspidi EDR) esitas 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramiseks Metoodika § 11 lõikes 1 nimetatud andmed 20. juuni 2023. a kirjaga nr EDI-2023-V-57. TTJA määrab 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks üksnes põhiteenuse kasutustasu. Lisa- ja abiteenuseid EDR 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil ei paku. Seega TTJA EDR raudteeinfrastruktuuril juurdepääsu tagavate lisa- ja abiteenuste eest 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks kasutustasu ei määra.

TTJA hindas esitatud andmete vastavust Metoodikas ja RdtS-s sätestatule. Nimetatud tegevuse käigus analüüsis TTJA raudteeinfrastruktuuriettevõtja esitatud andmeid kirjete kaupa ning võrdles andmete dünaamikat 2023/2024 liiklusgraafikuperioodide vastavate andmetega. Kirjeldatud toimingute tulemusena selgitati välja suurimad muutusi läbiteinud kulugrupid, mida arvestati muuhulgas edaspidises menetluses kogukulukomponentide kontrollimisel.

Hindamiseks raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt kasutustasu määramiseks esitatud andmete seotust vastava teenuse kogukuludega, küsis TTJA menetluse käigus EDR-ilt lisaandmeid ja selgitusi. EDR esitas järgmised täiendavad andmed:

1. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2022. aasta raamatupidamise kuludokumendid (ostuarved);
2. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja põhivarade nimekiri seisuga 31. detsember 2022. a;
3. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja töötajate nimekiri seisuga 31. detsember 2022. a koos vastavate ametinimetustega;
4. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja sõidukite nimekiri seisuga 31. detsembri 2022. a;
5. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja intressi kandvate kohustuste nimekiri, mis on võetud krediidasutustelt.

EDR-i poolt kasutustasu määramise menetluses esitatud andmete Metoodikale vastavuse hindamiseks viis TTJA perioodil 14. august 2023. a kuni 31. august 2023. a ettevõtte raamatupidamises läbi kontrolltoimingu liiklusgraafikuperioodile eelneva ehk 2022 majandusaasta raamatupidamise algdokumentide (kuluarvete) tasemel. Kontroll hõlmas 100% kuluarvetest, millised jäid perioodidesse märts, juuni, juuli ja detsember 2022. Kuluarvete kontrolltoimingute eesmärgiks oli veenduda, et raudteeinfrastruktuuriettevõtja kogukuludesse ei ole lülitatud Metoodika kohaselt mittelubatavaid kulusid ning et ühe teenuse kulud ei sisalduks teise teenuse kuludes ja vastupidi. Valimil põhineva kuluarvete kontrolli käigus mittepõhjendatud kulusid ei tuvastatud.

4. septembril 2023 edastas TTJA EDR raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramise otsuse kavandi (koos lisadega) turuosalistele (AS Edelaraudtee, AS Eesti Liinirongid, AS GoRail, Kliimaministeerium, Konkurentsiamet) arvamuse avaldamiseks. Kavandile ei laekunud ühtegi arvamust.

Alljärgnevalt selgitab TTJA raudteeinfrastruktuuriettevõtja EDR esitatud ja TTJA kontrollitud andmete põhjal arvestatud põhiteenuste kasutustasu kujunemist 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks.

2. Raudteefrastruktuuriettevõtja kogukulude arvestus

Raudteefrastruktuuriettevõtja eristab põhi-, lisa- ja abiteenuste osutamise ja talle kuuluvate teenindusrajatiste kasutamise andmisega seotud kulud parimate praktiliste teadmiste ja rahvusvahelise tava kohaselt (Metoodika § 2 lõige 2).

Tulenevalt varasemast praktikast ja kuluarvestussüsteemi järjepidevast kohaldamisest ei arvestata raudteefrastruktuuriettevõtja põhiteenuse kogukuludesse:

- 1) tagastamatu abi (näiteks Euroopa Liidu struktuurifondide finantseerimise) raames soetatud põhivara kapitalikulu ja sellelt põhivaralt teenitavat mõistliku ärikasumit;
- 2) ebatõenäoliselt laekuvate nõuete kulu;
- 3) sponsorlust, annetusi;
- 4) varade väärtuste muutust (varude jääkide muutus, käibevara allahindlus, põhivara väärtuse langus, põhivara üleshindlus, kahjum materiaalse ja immateriaalse põhivara müügist ja likvideerimisest jms);
- 5) seaduse alusel määratud trahve ja viiviseid;
- 6) teisi mittepõhjendatud kulusid, mis ei ole seotud avaliku raudtee majandamisega, tulenevad kasutamata ressurssidest (st ressurssidest, mida raudteefrastruktuuriettevõtja ei anna kasutustasu kehtivuse ajal kasutusse raudteefrastruktuuri teenuste osutamiseks või mida ei ole võimalik tulenevalt nende seisundist kasutada) jms;
- 7) kulusid, mis on tekkinud juurdepääsu tagavate põhiteenuste, lisateenuste või juurdepääsu abiteenuste osutamiseks kasutusel olnud põhivara müügist (sealhulgas müügiks ettevalmistamisest) sellises ulatuses, mis on kaetud sellest tegevusest saadud tuluga.

EDR-i 20. juuni 2023. a kirjaga nr EDI-2023-V-57 esitatud andmetes on teenuste osutamisega seotud kulud eristatud varasemalt kasutusel olnud praktika kohaselt, kus raudteefrastruktuuriettevõtja kogukulud koosnevad teenuste otsekuludest, üldkuludest, kapitalikulust ja mõistlikust ärikasumist. Alljärgnevalt on välja toodud 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi põhiteenuse kogukulude kujunemine.

2.1 Põhiteenuse tegevuskulu arvestus

EDR esitas oma 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 5 andmed raudteefrastruktuuriettevõtja põhiteenuse kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitavate kulude kohta alljärgnevalt:

- 1) Põhiteenus
 - Edasimüüdud elektrienergia **115 653 eurot**.

Kõik mittepõhjendatud kulud on infrastruktuuri-ettevõtja poolt esitatud majandusaasta andmetest välja arvatud.

Raudteefrastruktuuriettevõtja poolt osutatava põhiteenuse tegevuskuludesse arvestatakse vastava teenuse osutamiseks tehtavad hooldus-, materjali- ja sisseostetud teenuste kulud ning antud teenuse osutamiseks vajalikud tööjõuga seotud kulud.

Raudteefrastruktuuriettevõtja tegevuskulude prognoosile lisatakse Statistikaameti avaldatud hinnaindeks (edaspidi ka THI), mis määratleb inflatsioonitaset järgmiseks majandusaastaks (Metoodika § 2 lõige 3).

TTJA otsustas kasutada Statistikaameti poolt 2023. juulil avaldatud tarbijahinnaindeksit¹, mis kajastab perioodi 2022 juuni kuni 2023 juuni, kuivõrd tegemist on menetluse läbiviimise hetkel viimati avaldatud andmetega.

Põhiteenuse tegevuskulude arvestus on järgmine:

$3\,989\,823 * (1 + 0,092) = 4\,356\,887$ eurot

kus,

3 989 823 eurot – EDR 2022. a tegevuskulud²;
0,092 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 9,2% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2022 juuni – 2023 juuni.

Põhiteenuse üldkulu arvestus

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja põhjendatud üldkulud jaotatakse Metoodika § 5 kohaselt raudtee-ettevõtja osutatava teenuse vahel proportsionaalselt kõikide teenuste otsekulude summale. Üldkulud prognoositakse igaks kalendriaastaks Metoodika lisades toodud tabelite andmete alusel, mis esitatakse raudteeinfrastruktuuriettevõtja liiklusgraafikuperioodi eelse majandusaasta kohta.

EDR esitas oma 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 5 andmed raudteeinfrastruktuuriettevõtja kogukuludesse mittelülitatavate üldkulude kohta alljärgnevalt:

- Sponsorlus, kingitused ja annetused **3 960 eurot**.
- Muud mittepõhjendatud kulud **28 eurot**.
- Ebatõenäoliselt laekuvad nõuded **6 eurot**.

Kõik mittepõhjendatud kulud on infrastruktuuri-ettevõtja poolt esitatud majandusaasta andmetest välja arvatud.

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja üldkulude prognoosile lisatakse Statistikaameti avaldatud THI, mis määratleb inflatsioonitaset järgmiseks majandusaastaks (Metoodika § 2 lg 3).

TTJA otsustas kasutada Statistikaameti poolt 2023. juulil avaldatud tarbijahinnaindeksit, mis kajastab perioodi 2022 juuni kuni 2023 juuni, kuivõrd tegemist on menetluse läbiviimise hetkel viimati avaldatud andmetega.

TTJA viis EDR raamatupidamises läbi raudteeinfrastruktuuriettevõtja kulude Metoodikale vastavuse hindamise. Järelevalvetoimingute käigus ei tuvastanud TTJA kulusid, mida Metoodika kohaselt ei tohi raudteeinfrastruktuuriettevõtja üldkuludesse lülitada.

Põhjendatud üldkulud jaotatakse raudtee-ettevõtja osutatavate teenuste vahel proportsionaalselt kõikide teenuste otsekulude summale. Põhiteenuse otsekulude osatähtsus infrastruktuuri-ettevõtja teenuste kogukulusse on 95,80%³.

¹ <https://www.stat.ee/et/tarbijahinnaindeksi-kalkulaator> (andmed võetud kuupäeval 19.07.2023)

² Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2022. a kasumiaruanne, põhiteenused, rida – tegevuskulud)

³ Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2022. a kasumiaruanne, veerg – põhiteenus, rida – tegevuskulud kokku jagatud veerg – kokku, rida – tegevuskulud kokku miinus veerg – raudteeinfrastruktuuriettevõtja üldkulud, rida- tegevuskulud).

Põhiteenuse üldkulude arvestus on järgmine:

$$742\,775 * 95,7981\% * (1 + 0,092) = 777\,028 \text{ eurot}$$

kus,

742 775 eurot – EDR 2022. a üldkulud⁴;

95,7981% – põhiteenuse tegevuskulude osatähtsus raudteeinfrastruktuuriettevõtja kogukuludest;
0,092 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 9,2% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2022 juuni – 2023 juuni.

2.2 Põhiteenuse kapitalikulu arvestus

Metoodika § 6 lõike 1 kohaselt on kapitalikulu kulu, mis on seotud materiaalse põhivara soetamisega. Kapitalikulu eesmärk on põhivara soetamiseks tehtud kulutuste tagasiteenimine teenuste müügi kaudu põhivara kasuliku eluea vältel. Metoodika § 6 käsitleb ainult lisa- ja abiteenuse ning teenindusrajatiste kapitalikulu arvestamise põhimõtteid, kuid põhiteenuse kapitalikulu määramine on reguleerimata. RdtS § 99 lõigetest 2 ja 3 tulenevast vajadusest määrata põhiteenuse kogukulu, on vajalik ka põhiteenuse kapitalikulu komponent arvestada. Kuivõrd varasemalt on põhiteenuse kapitalikulu määratud Metoodika §-iga 6 samadel printsiipidel, siis otsustas TTJA rakendada antud arvestuse aluseid ka edaspidi põhiteenuse kapitalikulu määramisel, tuginedes parimate praktiliste teadmiste ja kuluarvestuse järjepideva kohaldatavuse printsiibile.

Reeglina toimub kapitalikulu arvestus ettevõtte raamatupidamises kasutatava põhivara amortisatsiooni (kulumi) arvestuse alusel. Juhul kui raudteeinfrastruktuuriettevõtja põhivarad ei ole raamatupidamises kajastatud soetusmaksumuse meetodil või kui kasutatavad põhivara amortisatsiooninormid ei vasta põhivara kasulikule elueale, siis rakendatakse põhiteenuse kapitalikulu arvestamisel lisa- ja abiteenuse ning teenindusrajatise põhivara ja kapitalikulu arvestamise Metoodika § 6 lõigetes 5-13 kirjeldatud kapitalikulu arvestamise metoodikat.

TTJA palus EDR-il menetluse esitada põhivara nimekiri seisuga 31. detsember 2022. a. TTJA kontrollis järgnevalt, kas EDR-i raamatupidamises on põhivara kajastatud soetusmaksumuse meetodil ning valdavas osas on amortisatsioonid vastavuses põhivara kasuliku elueaga. EDR on oma 20. juuni 2023. a kirjaga nr EDI-2023-V-57 korrigeerinud kapitalikulu arvestamist varasematest liiklusgraafikuperioodidest tulenevate mahaarvamistega ning mittekasutatava vara osas järgnevalt:

1. Mittepõhjendatud investeeringud summas **22 916 eurot**. 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA mittepõhjendatud investeeringuid summas 458 308,19 eurot (7 170 965⁵ EEK). Raudteeinfrastruktuuriettevõtja ei ole nimetatud investeeringute kulusid ümber hinnanud ja on 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi prognoositava kasutustasu menetluse esitanud andmed, millistes sisalduvad endiselt nimetatud mittepõhjendatud kulud. Samas 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi haldusaktis võeti kapitalikulu määramise aluseks olevatest investeeringutest välja eelpool nimetatud summa. Vastavad arvutused on järgmised:

$$458\,308,19 \text{ eurot}/20 = 22\,916 \text{ eurot}$$

⁴ Edelaraudtee 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2022. a kasumiaruanne, veerg – raudteeinfrastruktuuriettevõtja üldkulud, rida- tegevuskulud)

⁵ Andmed TJA peadirektori 19.11.2008. a käskkirja nr 3.1-6/08-1403-0051 „Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu“ muutmine.

kus,

20 – aastate arv, mille TJA määras hinnanguliselt raudteeülesõidukohtade remontimiseks tehtud investeeringutele keskmiseks kasulikuks elueaks.

2. Mittepõhjendatud investeeringud summas **1 020 eurot**. 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA mittepõhjendatud investeeringuid summas 20 410,82 eurot (319 360,15⁶ EEK). Raudteeinfrastruktuuriettevõtja ei ole nimetatud investeeringute kulusid ümber hinnanud ja on 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi prognoositava kasutustasu menetlusse esitanud andmed, millistes sisalduvad endiselt nimetatud mittepõhjendatud kulud. Samas 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi haldusaktis võeti kapitalikulu määramise aluseks olevatest investeeringutest välja eelpool nimetatud summa. Vastavad arvutused on järgmised:

$$20\,410,82 \text{ eurot} / 20 = \mathbf{1\,020 \text{ eurot}}$$

kus,

20 – aastate arv, mille TJA määras hinnanguliselt raudteeülesõidukohtade remontimiseks tehtud investeeringutele keskmiseks kasulikuks elueaks.

3. Põhivarad, milliseid ei anta põhiteenuse raames kasutada summas **16 615 eurot**, on tuvastatud TJA 2016/2017 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses. TTJA korrigeeris nimetatud summat vastvalt 27. juuli 2023. a e-kirja lisa „Varade nimekiri 2022“ kajastatud kulumiga, millest lähtuvalt prognoosib TTJA järgmiseks liiklusgraafikuperioodiks põhiteenuse kapitalikulu madalama **16 615 euro** võrra (Lisa 2).

4. 2014/2015 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA põhivara objekte (Lisa 3), milliste kapitalikulunorm polnud määratud nii, et see kajastaks põhivara kasulikku eluiga, mille alusel toimub kasutustasusse lülitatava kapitalikulu arvestus. Sellest tulenevalt lisanduvad põhiteenuse kapitalikulule põhivara soetamiseks tehtud kulutused summas **62 126 eurot**.

Lähtuvalt eelnevast suurendatakse kumulatiivse amortisatsioonide arvestuse erinevuse võrra põhiteenuse vara jääkväärtust (vt ka punktis 3.5 toodud põhiteenuse ärikasumi arvestuse aluseks kasutatava põhivara väärtust).

5. 2022/2023 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TTJA 2021. aastal tehtud mittepõhjendatud investeeringu summas 3926 eurot. Sellest tulenevalt korrigeerib TTJA kapitalikulude summat antud põhivaraobjekti 2022. aasta kulumisumma ulatuses⁷, millest lähtuvalt prognoosib TTJA järgmiseks liiklusgraafikuperioodiks põhiteenuse kapitalikulu madalama **785 euro** võrra.

Põhiteenuse kapitalikulu kujuneb järgnevalt:

$$2\,857\,055 - (22\,916 + 1020 + 16\,615 + 785) + 62\,126 = \mathbf{2\,877\,845 \text{ eurot}}$$

kus,

⁶ Andmed TJA peadirektori 30.04.2010. a käskkiri nr 1-11/10-051 „Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu“ määramine.

⁷ 27. juuli 2023 e-kirja lisa „Varade nimekiri 2022“, tööleht „Põhiteenus 2022“, põhivara koodiga EI1200997 – aasta amort.

2 857 055⁸ –EDR 2022. a põhivara amortisatsioon;
 22 916 – mittepõhjendatud investeeringud 2008/2009, millised tuvastati liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses
 1020 – mittepõhjendatud investeeringud 2010/2011, millised tuvastati liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses
 16 615 – põhivarade amortisatsioon, mida ei anta kasutada (lisa 2)
 785 – mittepõhjendatud investeering, mis tuvastati 2022/2023 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses
 62 126 – põhivarade korrigeeritud amortisatsiooninorm 2022. aastal (lisa 3)

2.3 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik

Metoodika § 7 käsitleb ainult lisa- ja abiteenuse ning teenindusrajatiste kasutustasu mõistliku ärikasumi komponendi arvestamise põhimõtteid, kuid põhiteenuse mõistliku ärikasumi määramine on reguleerimata. RdtS § 99 lõigetest 2 ja 3 ning Metoodika § 9 lõigetest 2 ja 8 tulenevast vajadusest määrata põhiteenuse mõistlik ärikasum, on vajalik ka mõistliku ärikasumi komponent arvestada. Kuivõrd varasemalt on põhiteenuse mõistlik ärikasum määratud Metoodika §-iga 7 samadel printsiipidel, siis otsustas TTJA rakendada antud arvestuse aluseid ka edaspidi põhiteenuse kapitalikulu määramisel, tuginedes parimate praktiliste teadmiste ja kuluarvestuse järjepideval kohaldatavuse printsiibile.

Kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC-i) arvutamine

Metoodika § 7 lõike 1 kohaselt ei tohi raudteeinfrastruktuuriettevõtja mõistliku ärikasumi norm (%) ületada kapitali kaalutud keskmist kapitali hinda (edaspidi WACC), mis leitakse järgmise valemiga:

$$WACC = r_e \times \frac{E}{D + E} + r_d \times \frac{D}{D + E},$$

kus:

r_e - on omakapitali kaalutud keskmine hind (%);

r_d - on võõrkapitali (intressi kandvate kohustuste) kaalutud keskmine hind (%);

E - on omakapitali rahaline maht;

D - on võõrkapitali (intressi kandvate kohustuste) rahaline maht.

Omakapitali kaalutud keskmine hind (r_e) leitakse järgmise mudeli (CAPM) abil:

$$r_e = r_f + \beta \times r_m,$$

kus,

r_f - on riskivaba tulumäär;

β - on beetakordaja, mis näitab ettevõtte aktsia süstemaatilist riski;

r_m - on turu riskipremia.

⁸ Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 (raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2022. a kasumiaruanne, veerg – põhiteenus, rida – kulum)

Metoodika § 7 lõike 5 kohaselt tuleb raudteeinfrastruktuuriettevõtja WACC-i arvutamisel kasutada võõrkapitali osakaaluna 50% kogukapitalist (kaasaarvatud olukorras, kus raudteeinfrastruktuuriettevõtja kapitalistruktuuris puudub võõrkapital). Juhul, kui vastava raudtee-ettevõtja raamatupidamislikus kapitalistruktuuris võõrkapitali osakaal moodustab üle 50% kogukapitalist, kasutatakse WACC-i arvutamisel raudtee-ettevõtja raamatupidamislikku kapitalistruktuuri. Metoodika rakendamisel tuvastas TTJA, et EDR poolt haldusmenetlusse esitatud raamatupidamisandmete alusel arvatud võõrkapitali osakaal kogukapitali jääb alla 50%. Vastavad arvutused on järgmised:

$E/(D+E)$ omakapitali suhe kogukapitali

$$74\,863\,623 / (34\,130\,119 + 74\,863\,623) = 68,69\%$$

$D/(D+E)$ võõrkapitali suhe kogukapitali

$$34\,130\,119 / (34\,130\,119 + 74\,863\,623) = 31,31\%$$

kus,

- 1) Omakapitali rahaline maht (E) 74 863 623⁹ eurot
- 2) Võõrkapitali rahaline maht (D) 34 130 119¹⁰ eurot

Kuna võõrkapitali suhe kogukapitali jääb alla 50%, kasutab TTJA WACC-i arvutustes võõrkapitali osakaaluna Metoodikas nõutud 50%.

EDR mõistliku ärikasumi arvestamise aluseks oleva kapitali kaalutud keskmise hinna arvestus on toodud Tabel 1.

⁹Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 4 (Raudteeinfrastruktuuri finantsseisundi aruanne (bilanss), rida – omakapital, veerg Raudteeinfrastruktuuriettevõtja kokku).

¹⁰Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 lisa 4 (Raudteeinfrastruktuuri finantsseisundi aruanne (bilanss), rida – Kohustused kokku, veerg Raudteeinfrastruktuuriettevõtja kokku).

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja mõistliku ärikasumi arvestus

Tabel 1

Omakapitali hinna arvestus	
$r_e = r_f + \beta * r_m$	
r_f - riskivaba tulumäär	0,13
β - ettevõtte aktsia süstemaatiline risk (beetakordaja)	1,262
r_m - turu riskipreemia	7,17
WACC-i arvestus	
$WACC = r_e * E / (D + E) + r_d * D / (D + E)$	
r_e - omakapitali kaalutud keskmine hind %	9,18
r_d - võõrkapitali hind %	4,36

$$WACC = 9,18\% * 0,5 + 4,36\% * 0,5 = 6,77\%$$

Metoodika § 7 lõike 6 kohaselt kasutatakse raudteeinfrastruktuuriettevõtja mõistliku ärikasumi maksimummäärana üldjuhul WACC-i. Seejuures on raudteeinfrastruktuuriettevõtjal mõistliku ärikasumi määramisel õigus taotleda WACC-ist madalamat ärikasumi normi. Kuna raudteeinfrastruktuuriettevõtja ei ole taotlenud WACC-ist madalamat ärikasumi normi, siis kohaldab TTJA käesolevas haldusmenetluses ärikasumi normina WACC-i.

Võõrkapitali hind (r_d):

Vastavalt metoodika § 7 lõikele 3 võetakse raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt WACC-i valemis kasutatava võõrkapitali (intressi kandvate kohustuste) hinna määramisel aluseks raudteeinfrastruktuuriettevõtja intressi kandvate kohustuste kaalutud keskmine intressimäär liiklusgraafikuperioodi eelsel majandusaastal. Juhul, kui raudteeinfrastruktuuriettevõtjal puuduvad pikaajalised intressi kandvad kohustused, siis lähtutakse sarnaste raudteeinfrastruktuuriettevõtjate vastavast kaalutud keskmisest intressimäärast.

Raudteeinfrastruktuuriettevõtja intressi kandvate kohustuste kaalutud keskmine intressimäär arvestatakse üldjuhul sellistelt kohustustelt, millised on võetud krediidasutuselt. Olukorras, kus raudteeinfrastruktuuriettevõtjal puuduvad krediidasutustelt võetud intressi kandvad kohustused või tal on lisaks krediidasutustelt võetud intressi kandvatele kohustustele teistelt juriidilistelt isikutelt võetud intressi kandvaid kohustusi, hindab raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määraja enne kasutustasu määramist teistelt juriidilistelt isikutelt võetud intressi kandvaid kohustusi, arvestades seejuures finantsturul toimuvaga.

TTJA hindas EDR-i 02. august 2023. a kirjas nr 6-4/2023/0747 esitatud intressi kandvaid kohustusi ning tuvastas, et raudteeinfrastruktuuriettevõtjal on olemas pikaajalised kohustused ning menetlusse on esitatud intressi kandvatest kohustustest pikaajalised kohustused ja lühiajalistest kohustustest pikaajaliste laenukohustuste tagasimaksed eelmisel perioodil (2022).

EDR esitas oma 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 punktis 1 võõrkapitali hinna arvutuse aluseks võetud võõrkapitali intressimäära. Aasta keskmine laenujääk oli 18 786 157 € ning aasta intressikulu 819 539 €. Keskmine intressimäär on seega aastal 2022 olnud 4,36%. TTJA veendus, et EDR poolt raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramise menetlusse esitatud intressikandvate

kohustuste arvestuse aluseks olev laenuleping on sõlmitud krediidasutusega ning tegemist on pikaajaliste intressikandvate kohustustega.

Riskivaba tulumäär (r_f):

Vastavalt Metoodika § 7 lõikele 2 leitakse riskivaba tulumäär Saksamaa 10-aastase võlakirja viimase viie aasta keskmist intressimäära kasutades (**Riskivaba tulumäär** Tabel 2).

Aasta	Saksa 10-aastane riigivõlakiri
2018	0,47 ¹¹
2019	-0,21 ¹²
2020	-0,48 ¹³
2021	-0,31 ¹⁴
2022	1,19 ¹⁵
Keskmine 5a	0,13

EDR-i riskivaba tulumäär on **0,13%**.

Turu riskipremia (r_m):

Vastavalt Metoodika § 7 leitakse turu riskipremia Euroopa ja USA pikaajalise turu riskipremiate aritmeetilise keskmise alusel.

Võimalikult pikaajalise keskmise riskipremia arvestamine on põhjendatud asjaoluga, et sel juhul on elimineeritud majandustsüklite mõju tururiski premiale. Ajaloolised riskipremiad, mis on leitud oluliselt lühema ajaperioodi baasil, võivad ajas oluliselt varieeruda ning teatud juhtudel osutada negatiivseks. Viimane ei tähenda aga seda, et tegelik investori tururiski premia oleks negatiivne.

2023/2024 prognoositava liiklusgraafikuperioodi turu riskipremia arvestusperioodiks on võetud ajavahemiku 2003-2022 keskmine turu riskipremia.

2003-2022. a	Liiklusgraafikuperiood 2023/2024	
	Saksa	Saksa
Aktsiaturu tootlus	10,05 ¹⁶	9,11 ¹⁷
Riskivaba määr	1,92 ¹⁸	2,90 ¹⁹
EMRP	8,13	6,21
aktsiaturu riskipremia keskmine:		7,17

¹¹ Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹² Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹³ Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹⁴ Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹⁵ Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹⁶ Andmed: [Yahoo Finance](#) (01.08.2023)

¹⁷ Andmed: [Yahoo Finance](#) (01.08.2023)

¹⁸ Andmed: [Deutsche Bundesbank](#) (19.07.2023)

¹⁹ Andmed: [Yahoo Finance](#) (01.08.2023)

Eeltoodu tulemusel on turu riskipreemiaks **7,17%**.

Beetakordaja (β):

Metoodika § 7 lõike 2 kohaselt lähtutakse beetakordaja hindamisel börsil noteeritud maailma raudtee-ettevõtjate viimase viie aasta aritmeetilisest keskmisest beetakordajast ning seejuures arvestatakse konkreetse raudteeinfrastruktuuriettevõtjaga seotud riske.

TTJA järgib käesolevas menetluses eelnevat halduspraktikat ning leiab iseseisvalt EDR-i beetakordaja. Bloomberg andmebaasi kohaselt on maailmas tegutsevate raudtee-ettevõtjate viimase viie aasta aritmeetiline keskmine beetakordaja 0,631²⁰, millele Metoodika kohaselt lisandub konkreetse raudteeinfrastruktuuriettevõtjaga seotud riskid. Kuna Metoodika ei sea täpsemaid kriteeriume raudteeinfrastruktuuriettevõtjaga seotud riskide hindamiseks, siis määrab TTJA vastavad riskitasemed iseseisvalt arvestades sealjuures ettevõtjaga seotud majanduslike ja seadusandlike muutuste mõju tervikuna.

Maailmas tegutsevate raudtee-ettevõtjate keskmine beeta on 0,631 ning üksikute riskantsete raudtee-ettevõtjate beetakordajad on hinnanguliselt ca 2 korda riskantsemad kui kõigi raudtee-ettevõtjate keskmine²¹. Raudteeinfrastruktuuriettevõtja risk võrreldes raudteeveo-ettevõtjatega on kõrgem, sest raudteeveo-ettevõtjatel on turutingimuste muutudes võimalik kergesti ettevõtet ümber kujundada või turult lahkuda – seda kinnitab täielikult raudtee kaubaveoturu praktika Eestis viimastel aastatel. Samas raudteeinfrastruktuuriettevõtjal puudub igasugune praktiline võimalus turuolukorra olulise halvenemise korral turult mõistlikel tingimustel väljuda (raudteeinfrastruktuur ei ole võrgustikuna teisaldatav, tegemist on äärmiselt ebalikviidse varaga, mille võõrandamisele kehtivad täiendavad regulatiivsed piirangud). Eeltoodust tulenevalt on TTJA seisukohal, et raudteeinfrastruktuuriettevõtja kannab põhimõtteliselt oluliselt kõrgemat spetsiifilist äririski kui raudteeveo-ettevõtjad, seega kohaldab TTJA EDR äririski määrana börsil noteeritud raudtee-ettevõtjate kahekordset keskmist beetakordajat.

Ülaltoodut arvestades on EDR-i beetakordaja 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil alljärgnev:

$$0,631 * 2 = 1,262$$

2.4 Ärikasumi arvutamine

Põhiteenuste mõistlik ärikasum arvutatakse põhiteenuse osutamiseks kasutatava põhivara baasil vastavalt valemile:

ärikasum = ärikasumi norm \times põhiteenuste osutamiseks kasutatava põhivara reguleeritud väärtus

Mõistliku ärikasumi arvutamisel loetakse põhiteenuse osutamiseks kasutatava põhivara reguleeritud väärtuseks selle soetusmaksumus eelneva majandusaasta lõpu seisuga, millest on maha arvatud akumulieeritud kulum ja allahindlused.

TTJA on põhiteenuse mõistliku ärikasumi arvutamisel jätnud kasutatava põhivara hulka lülitamata varasemate kasutustasu menetlustega korrigeeritud maha- ja juurdearvestamised ning mittekasutatava vara jääkväärtuse järgnevalt:

²⁰ Andmed: Rahandusministeeriumi 04.08.2023.a e-kirja nr 6-4/2023/0752 (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

²¹ Andmed: Rahandusministeeriumi 04.08.2023.a e-kirja nr 6-4/2023/0752 (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

1. Mittepõhjendatud investeeringud summas **114 568 eurot**. 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA mittepõhjendatud investeeringuid summas 458 308,19 eurot (7 170 965²² EEK). Vastavad arvutused on järgmised:

$$(458\,308 \text{ eurot} - (15 \cdot 22\,916 \text{ eurot})) = \mathbf{114\,568 \text{ eurot}}$$

kus,

22 915 eurot - 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 ja 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi menetlustes mittepõhjendatud investeeringutelt maha arvatud kulumi suurus.

2. Mittepõhjendatud investeeringud summas **7 151 eurot**. 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi menetluses TJA poolt tuvastatud mittepõhjendatud investeeringud summas 20 410,82 eurot (319 360²³ EEK). Vastavad arvutused on järgmised:

$$(20\,411 \text{ eurot} - (13 \cdot 1\,020 \text{ eurot})) = \mathbf{7\,151 \text{ eurot}}$$

kus,

1 020 eurot - 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 ja 2023/2024 liiklusgraafikuperioodi menetlustes mittepõhjendatud investeeringutelt maha arvatud kulumi suurus.

3. Põhivara, mida ei anta kasutada summas **38 474 eurot**, vastavalt TTJA 2016/2017 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses tuvastatud põhivara objektid, milliseid ei anta põhiteenuse raames kasutada. Nimetatud andmetest lähtuvalt prognoosib TTJA järgmiseks liiklusgraafikuperioodiks põhiteenuse osutamiseks kasutatava põhivara väärtuse madalama eelpool nimetatud summa võrra (vt Lisa 2).

4. TTJA tuvastas 2022/2023 liiklusgraafikuperioodi menetluses põhiteenuse raames 2021. aastal tehtud mittepõhjendatud investeeringu summas 3926 eurot. Sellest tulenevalt korrigeerib TTJA põhivara jääkväärtuse summat antud põhivaraobjekti 2022. aasta lõpu jääkväärtuse summa ulatuses²⁴, millest lähtuvalt prognoosib TTJA järgmiseks liiklusgraafikuperioodiks põhiteenuse põhivara jääkväärtuse madalama **2 487 euro** võrra.

TTJA suurendab EDR-i põhiteenuse arvestuse aluseks oleva põhivara jääkmaksumust järgmise komponendi võrra:

1. Põhivara soetamiseks tehtud kulutused summas **56 949 eurot**. 2014/2015 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses tuvastas TJA põhivara objekte (Lisa 3), milliste kapitalikulunorm pole määratud nii, et see kajastaks põhivara kasulikku eluiga, mille alusel toimub kasutustasusse lülitatava kapitalikulu arvestus. Kuna TTJA on vähendanud infrastruktuuri-ettevõtja amortisatsioonikulu aastatel 2013-2022, siis tuleb ka sama kumulatiivse erinevuse võrra

²² Andmed TJA peadirektori 19.11.2008. a käskkiri nr 3.1-6/08-1403-0051 „Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu“ muutmise

²³ Andmed TJA peadirektori 30.04.2010. a käskkiri nr 1-11/10-051 Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu määramine

²⁴ 27. juuli 2023 e-kirja lisa „Varade nimekiri 2022“, tööleht „Põhiteenus 2022“, põhivara koodiga EI1200997 – jääkväärtus.

suurendada põhiteenuse varade jääkväärtust (vt ka peatükis 3.3 toodud mahaarvamist raudteefrastruktuuri ettevõtja kapitalikuludes).

Seoses eelnevaga on põhiteenuse äri kasumi arvestuse aluseks kasutatava põhivara väärtus järgmine:

$$37\,234\,120^{25} - (114\,568 + 7\,151 + 38\,474 + 2\,487) + 56\,949 = \mathbf{37\,128\,390\, eurot}$$

EDR põhiteenuse mõistlik äri kasum kujuneb järgmiselt:

$$6,77\% * 37\,128\,390\, eurot = \mathbf{2\,513\,321\, eurot}$$

kus,

6,77% – Kapitali kaalutud keskmine (WACC), vt ka Tabel 1;

37 128 390 eurot – põhiteenuse osutamiseks kasutatava põhivara jääkväärtus.

2.5 Põhiteenuse kogukulu

EDR raudteefrastruktuuri põhiteenuse kasutada andmisega seotud kogukulude prognoos 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil on esitatud **Põhiteenuse kogukulude prognoos 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil (EUR)** Tabel 4.

Põhiteenuse kogukulude prognoos 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil (EUR) Tabel 4

Tegevuskulu	4 356 887
Üldkulu	777 028
Kapitalikulu	2 877 845
Mõistlik äri kasum	2 513 321
Kokku:	10 525 081

²⁵EDR 27. juuli 2023. a e-kirja lisa „Varade nimekiri 2022“ – Põhiteenuse varad 2022, jääkväärtus

3. Põhiteenuse otsekulu eraldamine EK rakendusmääruse 2015/909 alusel

Metoodika § 3 lõike 1 kohaselt koosnevad raudteeinfrastruktuuri põhiteenuste kasutada andmise põhjendatud kulud kuludest, mis on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega ning millele võib kehtestada Metoodika § 9 kohaselt lisatasusid. Raudteeinfrastruktuuri põhiteenuste kasutada andmise otsesed kulud arvutatakse Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/909, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid (edaspidi **rakendusmäärus**), kohaselt.

Tulenevalt Metoodika § 3 lõikest 3 ei tohi raudteeinfrastruktuuri kasutada andmise põhiteenuste otsesed kulud sisaldada rakendusmääruse artikli 4 punktides 1 ja 2 nimetatud järgnevaid kulusid:

- 1) Raudteevõrgulõigu kasutusvalmis hoidmisega seotud püsikulud, mida taristuettevõtja peab kandma ka siis, kui rongid asjaomasel lõigul ei liikle;
- 2) Kulud, mis ei ole taristuettevõtja tehtud maksetega seotud. Kulud või kuluüksused, mis ei ole otseselt seotud juurdepääsu tagamisega minimaalsele juurdepääsupaketile või teenindusrajatise ühendavale taristule;
- 3) Maa või muu põhivara soetamise, müügi, demonteerimise, saastest puhastamise, rekultiveerimise või rentimisega seotud kulud;
- 4) Kogu võrgu üldkulud, sealhulgas üldine palga-ja -pensionikulu;
- 5) Rahastamiskulud;
- 6) Tehnika arengu või vananemisega seotud kulud;
- 7) Immateriaalse varaga seotud kulud;
- 8) Raudteeäärsete andurite, raudteeäärsete sidevahendite ja signaalimisseadmetega seotud kulud, kui need ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega;
- 9) Teabe, mujal kui raudtee ääres asuvate sidevahendite ja telekommunikatsioonivahenditega seotud kulud;
- 10) Vääramatust jõust tulenevate konkreetsete intsidentide, õnnetusjuhtumite ja teenuse katkemisega seotud kulud, ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 35 sätete kohaldamist;
- 11) Voelektri toiteseadmetega seotud kulud, kui need ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega. Rongiliikluse korraldamisega seotud otsesed kulud, mille puhul toiteseadet ei kasutata, ei sisalda toiteseadme kasutamise kulusid;
- 12) Direktiivi 2012/34/EL II lisa punkti 1 alapunktis f nimetatud teabe edastamisega seotud kulud, välja arvatud juhul, kui need on tehtud rongiliikluse korraldamise käigus;
- 13) Direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikes 5 ja artikli 32 lõikes 4 osutatud astmestatud kulusüsteemidega seotud halduskulud;
- 14) Amortisatsioon, mis ei ole kindlaks määratud taristu tegeliku kulumise põhjal rongiliikluse korraldamise käigus;
- 15) Osa tsiviiltaristu haldamise ja uuendamisega seotud kuludest, mis ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega.

Rakendusmääruse kohase otsekulu eraldamiseks välistatakse Põhiteenuse kogukulude **prognoos 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil (EUR)** Tabel 4 toodud kogukuludest rakendusmääruse kohased toetuskõlbmatud kulud. Eristatud otsekulude ehk minimaalse juurdepääsu paketi arvestuse esitas EDR oma 20. juuni 2023. a kirjas nr EDI-2023-V-57.

EDR esitas eristatud otsekulude ehk **minimaalse juurdepääsu paketi arvestuse**, mille kohaselt on põhiteenuse otsekuludeks hinnatud 30% kogukulust (millest on välja arvatud üldkulud, kapitalikulu ja ärikasum).

TTJA hindas EDR poolt esitatud otsekulude suuruse (30% kogukuludest, mis ei sisalda eelpool nimetatud kulukomponente) rakendusmääruse (EL) 2015/909 artikli 7 alusel nõuetekohaseks.

Tabel 5 on esitatud EDR otsekulude ehk minimaalse juurdepääsupaketi kogukulust eristamise tulemus.

Põhiteenuse otse ja mitte-otsekulu eristamine 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil (EUR)

Tabel 5

	Kogukulu	sh otsekulu	Sh mitte-otsekulu
Tegevuskulu	4 356 887	1 307 066	3 049 821
Üldkulu	777 028		777 028
Kapitalikulu	2 877 845		2 877 845
Mõistlik ärikasum	2 513 321		2 513 321
Kokku	10 525 081	1 307 066	9 218 015

3.1 EDR põhiteenuse otsekulu ja mitte-otsekulu arvestamine

Raudteeveo-ettevõtjate poolt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele makstav raudteeinfrastruktuuri kasutustasu põhiteenuste eest koosneb järgmistest komponentidest:

1. Otsekulude osa, mis tagab kõikidele raudtee-ettevõtjatele juurdepääsu minimaalsele teenuspaketile ning teenindusrajatise ühendatavale infrastruktuurile lähtuvalt kuludest, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad. Otsekulude ühikuhind määratakse kõikide turuosaliste jaoks võrdsetel alustel.
2. Mitte-otsekulude osa ehk lisatasud, mis määratakse kehtestatud turusegmentidele tõhusate, läbipaistvate ja mitte-diskrimineerivate põhimõtete alusel, võttes arvesse turusegmenti maksevõimet.

EDR infrastruktuuri otsekulu kasutustasu kujuneb lähtuvalt rakendusmääruse artikkel 5 punktile 1 kulubaasi jagamisel prognoositud veomahtudega ning teisendatuna brutotonn-kilomeetri ühikuhinnale²⁶. Põhiteenuse mitte-otsekulu ühikuna kasutatakse EDR-i kirjas märgitud rong-kilomeetri ühikut, mis jaotatakse konkreetse turusegmenti maksevõime jagamisel prognoositud veomahtudega.

Tabel 5 olevate kulukomponentide jagamisel Tabel 6 esitatud veomahtudega kujuneb raudteeinfrastruktuuri põhiteenuse kasutamise ühikuhind.

2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks rong-km ja brutotonn-km prognoos²⁷

Tabel 6

Rong-km kokku	1 100 469
Brutotonn-km kokku	161 989 062

²⁶ Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 punkti "Teenuse tariifide arvutamine" alusel.

²⁷ Edelaraudtee AS-i 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 punkt 3.

Tulenevalt eeltoodust arvestab TTJA raudteeinfrastruktuuri kasutustasu põhiteenuste otsekulu eest alljärgneva valemi alusel:

$P_1 = \text{otsekulud} / \text{infrastruktuuriettevõtja poolt prognoositud brutotonn-kilomeetrid kokku}$

Raudteeinfrastruktuuri kasutavad raudtee-ettevõtjad peavad tasuma brutotonn-kilomeetri alusel kasutustasu vastavalt nende poolt faktiliselt kasutatud veomahtudele.

Eelpooltoodud valemite järgi on TTJA poolt arvutatud EDR põhiteenuse otsekulu eest võetava kasutustasu ühikuhind:

Otsekulu (eurot brutotonn/km kohta):

$$P_1 = 1\,307\,066 / 161\,989\,062 = \mathbf{0,00807 \text{ eurot brutotonn/km}}$$

kus,

1 307 066 eurot – otsekulud (Tabel 5);

161 989 062 brutotonn-kilomeetrit – 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks rong/km ja brutotonn/km prognoos (Tabel 6).

4. Raudteinfrastruktuuri turusegmentide määramine

Tulenevalt Metoodika § 9 lõigetest 3 ja 4 peab TTJA enne lisatasude kehtestamist hindama raudteinfrastruktuuril tegutsevaid turusegmente ning seejärel kehtestama lisatasu määra vähemalt järgnevale kolmele segmendile:

- Kaubavedu
- Avaliku teenindamise lepinguga seonduv reisivedu
- Ülejäänud reisivedu

Sarnaselt eelnevale halduspraktikale otsustas TTJA kehtestada raudtee-infrastruktuuril järgnevad segmendid, millele võib vastavalt RdtS § 99 lõikele 1 kehtestada põhiteenuste lisatasu, arvestades raudtee turusegmentides tegutsevate isikute võimekust neid tasuda ning tagades seejuures raudtee turusegmentide optimaalse konkurentsivõime:

- 1) Avaliku teenindamise lepinguga seonduv reisivedu;
- 2) Rahvusvaheline reisivedu;
- 3) Kaubavedu;

TTJA võib kaaluda täiendavate turusegmentide kehtestamist vastavalt raudtee-ettevõtjate põhjendatud taotlustele.

RdtS § 84 lõike 9 kohaselt avaldab raudteinfrastruktuuriettevõtja raudteevõrgustiku teadaandes ja vaatab vähemalt iga viie aasta tagant üle loetelu turusegmentidest, milles tegutsevatele isikutele kehtestatakse RdtS § 99 lõike 1 kohane lisatasu.

5. Maksevõime hindamine ja lisatasude määramine

5.1 Lisatasude arvestamise põhimõtted

RdtS § 99 lõike 1 kohaselt võib lisaks kasutustasule juurdepääsu tagavate põhiteenuste eest kehtestada tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid. Lisatasude kehtestamisel tuleb arvestada raudtee turusegmentides tegutsevate isikute võimekust neid tasuda. Lisatasude määramisel peab arvesse võtma raudteeveo-ettevõtja tootlikkuse kasvu. Lisatasud koos otseste kuludega ei või ületada juurdepääsu tagavate põhiteenuste osutamisega seotud kulusid koos mõistliku ärikasumiga.

RdtS § 99 lõike 3 kohaselt võib kolmandatesse riikidesse suunduvale või sealt saabuvale kaubaveole kehtestada EDR-i kulude täieliku tagasisaamise tagamiseks kõrgemad kasutustasud, mis koos otseste kuludega ei või ületada juurdepääsu tagavate põhiteenuste osutamisega seotud kulusid koos mõistliku ärikasumiga. Seega erinevalt teistest turusegmentidest ei sea RdtS kolmandate riikide kaubaveo turusegmenti suhtes lisatasu kehtestamise eeltingimuseks kaubavedajate maksevõime hindamist.

RdtS § 98 lõike 7 kohaselt tuleb lisatasu määramise põhimõtted kehtestada Metoodikas. Lisatasu arvestamise põhimõtted on sätestatud Metoodika §-s 9. Võrreldes Metoodikas kirjeldatud lisatasu arvestamise põhimõtteid RdtS § 99 lõigetes 1 ja 3 sätestatuga nähtub, et Metoodika ei kehtesta täiendavaid sisulisi lisatasu arvestamise põhimõtteid, vaid valdavalt kordab RdtS § 99 lõigetes 1 ja 3 sätestatut. Täiendava põhimõtetena sätestab Metoodika § 9 lõige 1 vajaduse tagada raudtee turusegmentide optimaalne konkurentsivõime. Lisaks sätestab Metoodika § 9 lõige 4, et lisatasu määr tuleb määrata vähemalt kaubaveo, avaliku teenindamise lepinguga osutatava reisijateveoteenuse ja ülejäänud reisijateveo (rahvusvaheline reisijatevedu) turusegmentide suhtes. Seega nimetatud kolme turusegmenti osas TTJA-l lisatasu kehtestamise kaalutusõigus puudub ja TTJA on kohustatud nimetatud segmentide suhtes lisatasu kehtestama.

Metoodika § 2 ja § 11 kohaselt peab TTJA kasutustasu ja lisatasud määrama infrastruktuuriettevõtja poolt esitatud andmete alusel. TTJA-l puudub detailne andmestik ja kontrollitav ülevaade raudteeveo-ettevõtjate tegevusest ja majandustulemustest (sh otseselt veotegevusega seotud tulud-kulud) iga ettevõtja lõikes. Seetõttu saab maksevõime hindamine turusegmentides, kus tegutseb palju erinevaid vedajaid, paratamatult toimuda üksnes teatava üldistustaseme juures ja mitte iga turuosalise suhtes eraldi. Iga konkreetse vedaja suhtes maksevõime eraldi hindamise kohustust pole TTJA-le sätestatud ka RdtS-s ega Metoodikas.

TTJA on otsustanud hinnata turusegmentide võimekust tasuda 2023/2024 liiklusgraafikuperioodil lisatasusid kokkuvõtlikult järgmiselt:

- Avaliku teenindamise lepinguga seonduv reisivedu – lähtudes riigi poolt EDR raudteeinfrastruktuuri kasutustasu maksmiseks turusegmentile eraldatud toetusest;
- Kaubavedu – lähtudes turusegmenti senisest maksevõimest;
- Rahvusvaheline reisivedu – lähtudes turusegmenti senisest maksevõimest.

5.2 Avalike teenindamise lepinguga seonduv reisivedu

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium annab raudteeinfrastruktuuri kasutustasu kulukomponenti osas toetust indikaatiivselt eelneva liiklusgraafikuperioodi infrastruktuuri

kasutamise kuludega sarnases suurusjärgus lähtuvalt avaliku teenindamise lepinguga tellitud mahus ning kokkulepitud tingimustel.

Kogu prognoositud maht raudteeinfrastruktuuril on avaliku teenindamisega seonduva reisiveo maht²⁸, mistõttu võib seda pidada peamiseks ja ainukeseks raudteeinfrastruktuuri kasutavaks turusegmendiks.

Tulenevalt eelnevast otsustas TTJA määrata segmendi lisatasu põhiteenuse kogukulumi, mis arvestatakse mitte-otsekulu ja prognoositud veomahu alusel, vastavalt infrastruktuuri-ettevõtja poolt taotletud ühikuhinnale (rong-km).

Segmendi veomahu prognoos 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks²⁹

Tabel 7

Rong-km kokku	1 100 469
Brutotonn-km kokku	161 989 062

Avaliku teenindamise lepinguga seonduva reisiveo lisatasude ühikuhinnad:

Ühikuhind = mitte-otsekulu / segmendi veomahu prognoos (rong-km)

$$9\,218\,015 / 1\,100\,469 = \mathbf{8,38 \text{ eurot/rong-km}}$$

kus,

9 218 015 – raudteeinfrastruktuuri mitte-otsekulu (Tabel 5)

1 100 469 – avaliku teenindamise lepinguga seonduva reisiveo rong-kilomeetrite prognoos (Tabel 7)

5.3 Rahvusvaheline reisivedu

Tuginedes Edelaraudtee AS 11. jaanuari 2023. a käskkirjale nr EDI-2023-KK-3 ei ole 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuril läbilaskevõimet eraldatud rahvusvahelise reisiveo segmenti kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele.

Arvestades eelnevat, puudub vajadus täiendavalt analüüsida kõnealuse turusegmendi maksevõimet ning määrata lisatasu.

5.4 Kaubavedu

Edelaraudtee AS poolt koostatud liiklusgraafiku kavandist 2023/2024 liiklusgraafikuperioodiks³⁰ nähtub, et kaubarongide võimaliku liikumisega võrgustikul ei ole algaval liiklusgraafikuperioodil arvestatud.

Kuna segmendi osas puudub prognoositav veomaht ning puudub ka kindlus, kas ja millises mahus võib kaubavedu saabuval liiklusgraafikuperioodil toimuda, ei ole vajadust täiendavalt analüüsida turusegmendi maksevõimet ega määrata segmendile Metoodika § 9 alusel lisatasusid.

²⁸ EDR 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 (seletuskiri).

²⁹ EDR 20. juuni 2023. a kirja nr EDI-2023-V-57 (seletuskiri).

³⁰ <https://edel.ee/wp-content/uploads/2023/01/2022-2023-LG-alates-23.01.2023.pdf>