

Lisataotluse seletuskiri

Ühistranspordi rahastamisega seotud muresid arutati 2025. aasta 27. veebruari valitsuskabineti nõupidamisel ning otsustati mh, et uue perioodi planeerimine vaadatakse üle riigieelarvestrateegia (RES) 2026–2029 protsessis. Veebruaris väljapakutud rahastamismudeli ettepaneku järgi kaetakse kehtivate lepingute täitmiseks vajalikud kulud, mille muutumise üle ei ole REMil kontrolli (nt riigiettevõtete taristutasude, maksude ja määrade tõus ning tarbijahinnaindeksi ja kütusehinna muutus) riigieelarvest nii baasrahastuse kui sihtotstarbelise reservi kaudu analoogselt nagu seda tehakse nt AS Eesti Raudtee kahjumi katmise puhul. Samas võtab REM kohustuse tagada kulude kasvamisest omatulude/kogukulude proportsioon vastavalt Vabariigi Valitsuses väljapakutud osakaalule, tehes seda peaaesjalikult kas piletihinna tõusu või liinivõrgu optimeerimise kaudu. Väljapakutud rahastamisemudel nägi ette ühistranspordi rahastamist nelja samba kaudu.

I sammas – riigieelarveline toetus, mille aluseks on eelmise aasta ühistranspordi tegelikud kulud, mida korrigeeritakse järgnevatel eelarveaastatel.

II sammas – omatulu, mis katab kehtivate lepingute kulud vastavalt valitsusse tasandil kokkulepitud osakaalule.

III sammas – Vabariigi Valitsuse sihtotstarbeline reserv, millest kaetakse RES protsessis ettenägematud ja riigi otsustest sõltuvad möödapääsmatud kulud.

IV sammas – RES ühekordsed otsused, mis lepitakse igal aastal kokku RES protsessi käigus teenuse kättesaadavuse ja kvaliteedi parandamiseks.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (REM) esitab ühistranspordi rahastamiseks lisataotluse. **Lisataotluse eesmärk on kavandada ühistranspordi toimimiseks vajalike kulude (dotatsiooni), mille muutumise üle ei ole REM-il kontrolli, katmine riigieelarvest baasrahastuse kaudu.** Tegemist on peaaesjalikult kulude korrektse kajastamisega riigieelarves, mida on soovinud Riigikogu rahanduskomisjon REM eelarve tutvustamise ajal ja millele on viidanud ka Riigikontroll.

Ühistranspordi dotatsioonist rahastatakse siseriiklikku bussitransporti, raudteetransporti ja lennu- ning parvlaevaühendusi. Ühistransporti kasutab aastas 33 miljonit reisijat.

Alates 2021. aastast on riigieelarves ettenähtud ühistranspordi dotatsioon püsinud külmutatuna (v.a raudteetranspordi osas) või on läinud kärpimisele (nt 2024. aasta lisaeelarves (-1 mln eurot) ja 2025–2028 RESis 10 protsenti (2025. a kokku 6,3 mln eurot), mistõttu on igal aastal taotletud VV reservfondist lisavahendeid teenuse tagamiseks. Seega on ühistransport riigieelarve menetlemisel olnud viimased viis aastat teadlikult alarahastatud. Tarbimisharjumuste muutmiseks ja ühistranspordi kasutajate arvu suurendamiseks on oluline kindlustunne ühenduste olemasolu ja graafikute suhtes. Ühistranspordi teenuse rahastamine VV reservi kaudu ei ole jätkusuutlik, kuna vedajatega lepingute sõlmimisel puudub kindlus, et riik suudab võetud kohustusi täita, mis omakorda ei suuna elanikke tarbimisharjumusi muutma.

Dotatsiooni mõjutavad REM-i jaoks möödapääsmatud kulud, sh:

- TTJA kehtestatav raudtee jooksva aasta taristutasude tõus;
- AS Saarte Liinide kehtestatav sadamatasude tõus jooksvaks eelarveaastaks;
- AS Tallinna Lennujaama kehtestatav regionaalsete lennujaamade kasutustasude tõus jooksvaks eelarveaastaks;
- muudatused maksudes ja määrades (nt käibemaksu ja aktsiiside tõus);
- ühistranspordiseaduse alusel kehtivate lepingute indekseeritavate kulude kasv tulenevalt inflatsioonist.

Lisaks eeltoodule mõjutab ühistranspordi kulusid tarbijahinnaindeks (THI), üldine palgakasv ning kütusehinna indeksid. Indekseerimist on kasutatud põhjusel, et pikaajaliste veolepingute puhul on indekseerimisel riigi kogukulud eelduslikult väiksemad. Indekseerimisega tagatakse pakkujatele võrdse konkurentsi tingimused esialgse pakkumuse tegemisel. Indekseerimisega välditakse riski, et ettevõtjad lisavad möödapääsmatute kulude kasvule omapoolse äririski marginaali. Indekseerimisel kasutatakse erinevaid komponente erinevates osakaaludes, ehk THIga korrutatakse läbi üks osa hinnast, kütusehinna indeksiga teine osa ning palgakasvuga kolmas osa.

Aastatel 2021–2024, kui ühistranspordi dotatsioon on riigieelarves olnud külmutatud, on THI kasvanud 41%, kütusehinnad 27% ning riigiettevõtete taristutasud ligikaudu 30% (8 mln eurot). Järgmisteks aastateks prognoosime indeksite kasvu järgmiselt:

Indeksite prognoos, (%)	2024	2025	2026	2027	2028	2029
THI (Eesti Pank)	3,5	4,3	3,6	2,7	2,5	2
Kütus		4,5	4,0	4,0	4,0	4,0
Jooksva aasta tõusu prognoos		4,0	4,2	3,8	3,4	3,3

Samal perioodil on püsivalt kasvanud taristutasud, eriti raudteetaristu tasu:

Taristutasud, €	2021	2022	2023	2024	2025
Sadamatasu	3 961 230	4 096 950	4 713 654	5 125 418	5 304 807
Lennujaamatasu	1 381 538	1 387 826	2 017 050	2 017 050	2 247 050
Raudteetaristu tasu	21 378 500	22 560 700	24 609 779	27 570 000	29 506 771
KOKKU	26 721 268	28 045 476	31 340 484	34 712 468	37 058 628
Muutus, eurot		1 324 208	3 295 009	3 371 984	2 346 161
Muutus, %		5,0%	11,7%	10,8%	6,8%

2026+ perioodi ühistranspordi toetuse eelarve vajadus

2026. aastal valmib Tallinn–Tartu elektrifitseeritud raudtee ning 2025. aasta lõpuks on kohal 16 uut rongi, st Elroni rongipark suureneb 42% võrra. Uute rongide kasutusele võtmisel ning rongiühenduste tihendamisel kasvavad kulud 7 mln eurot. Sellele lisandub 2 mln eurot Tartu–Riia ühenduse kuludeks. See lisakulu kajastus juba 2025. aasta eelarves. Kokku suurenevad rongiühendustega seotud kulud 2026. aastal 9 mln eurot.

2026. aasta taristutasude tõus ja indekseerimise mõju prognoos on 6,7 mln eurot.

Dotatsiooni vajaduse vähendamiseks on REM rakendanud järgmisi kokkuhoiumeetmeid:

- tõstnud rongipiletite (kuni 35%) ja lennupiletite hindu (kuni 37%);
- vähendanud parvlaevaliinide veomahtu ca 1% ja vähendanud lisalaev Regula tellimust;
- kehtestanud maakonna bussiliikluses tööealistele sõitjatele piletihinna, mis tõi aastas täiendavat piletitulu 2,4 mln eurot;
- valmistanud ette maakonna liinide bussipiletite soodustuste ühtlustamist, mis toob kaasa piletitulu suurenemise;
- sõlminud Tallinna linnaga koostöölepe, mille järgi rakendatakse ühtne piletitoode Harjumaa tsoonis, mille juurutamise positiivne mõju seisneb potentsiaalses reisijate arvu kasvus.

Omatulude teenimiseks suurendatakse piletitulu, vähendatakse kulusid ning suurendatakse ühistranspordi atraktiivsust ning kasvatakse reisijate arvu.

REM-i 2026. aasta tekkepõhise kulu prognoos kokku on 174 miljonit eurot, mis jaguneb transpordiliinide vahel järgmiselt:

2026. aasta riigitoetuse vajadus							
Kulu, €	Buss	Laev	Lennuk	Rong	Rong kap	ÜTS §34	KOKKU
	79 600 000	33 200 000	7 700 000	46 600 000	4 253 831	400 000	168 753 831
Riia rong				2 000 000			2 000 000
KOKKU	79 600 000	33 200 000	7 700 000	48 600 000	4 253 831	400 000	173 753 831

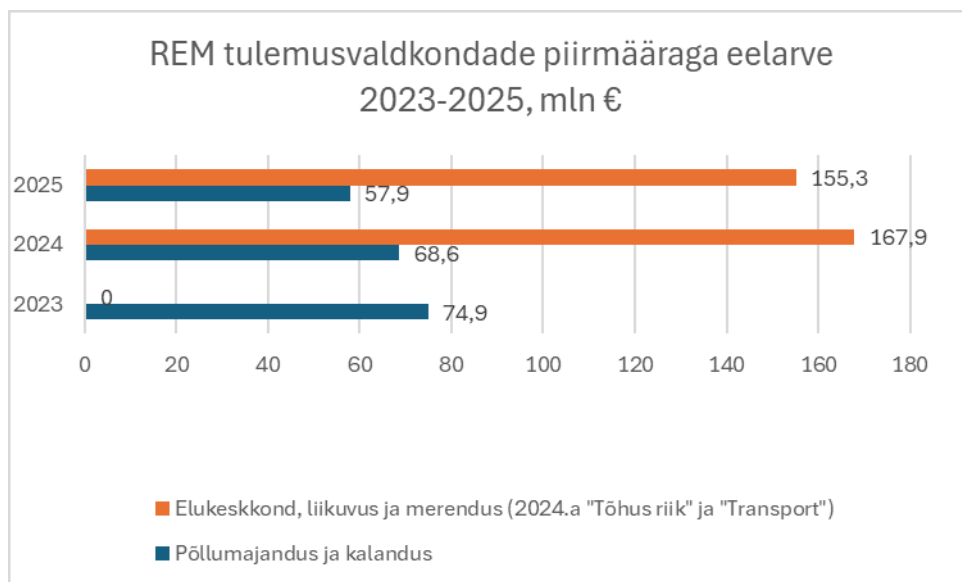
2026+ RESis on planeeritud ühistranspordi dotatsiooniks **2026. aastal 119 686 800 eurot, lisavajadus 54,1 miljon eurot**. Aastateks 2027–2029 on RES-i planeeritud 118 933 600 eurot aastas. Arvestades eespool nimetatud sisendite kasvu prognoosime **ühistranspordi dotatsiooni vajaduseks 2027. aastal 184,5 mln eurot (+65,6 mln eurot), 2028. aastal 189,5 mln eurot (+70,6 mln eurot) ja 2029. aastal 196,1 mln eurot (+77,2 mln eurot)**.

Taust, ühistransport REMi eelarves

Ühistransport tuli REM valitsemisalasse 2023. aastal ministeeriumide ümberkorralduste tulemusel. 2023. aasta esialgses riigieelarves oli MKM-i eelarves transpordi tulemusvaldkonna **kulude** eelarve 621,9 miljon eurot, sh piirmääraga vahendid **254,5** miljon eurot. Lisaks tegevuskuludele oli 2023. aasta riigieelarves MKMil riigimaanteede investeeringuteks 97,0 miljon eurot.

REM valitsemisala 2024. aasta baaseelarvesse anti ühistranspordi kulude jaoks piirmääraga vahendeid **122,2** miljon eurot aasta kohta (2024–2027). Lisaks on 2024. a riigieelarve seadusest näha, et KLIMi valitsemisalasse tekkis transpordi kulude eelarve summas **108,5** miljon eurot, st osa transpordi tulemusvaldkonna eelarvest jäi endiselt MKM-i. Transpordivaldkonna eelarve jaotamisega kolme ministeeriumi valitsemisala vahel kadus 2024. aastast ära seni MKM-s olnud paindlikkus teha vajadusel sisemisi muudatusi ühistranspordi liikide ja/või kulude ja investeeringute vahel.

REM valitsemisala eelarvesse lisandus seni ainsale tulemusvaldkonnale „Põllumajandus ja kalandus“ tulemusvaldkonnad „Tõhus riik“ ja „Transport“, viimased kaks tulemusvaldkonda ühendati 2025. aasta riigieelarves üheks tulemusvaldkonnaks „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“. Võrreldes senise põllumajandusvaldkonnaga on lisandunud tulemusvaldkonnad oma mahult väga suured. 2024. aasta eelarves oli Põllumajandus ja kalanduse osakaal piirmääraga eelarve kogumahust 29%, 2025. aastal vaid 27%, vt joonis 1.



Joonis 1. REM tulemusvaldkondade piirmääraga eelarve 2023-2025

Tulemusvaldkonnas „Elukeskkond, liikuvus ja merendus“ sisalduvat ühistranspordi programmi (2025. a eelarves piirmääraga vahendite kogumaht 122,7 miljon eurot) alarahastust ei ole võimalik katta samas tulemusvaldkonnas kajastuva **regionaalarengu programmi eelarve** (2025. a eelarves piirmääraga vahendite kogumaht 30,3 miljon eurot) **ega tulemusvaldkonna „Põllumajandus ja kalandus“ eelarve** (2025. a eelarves piirmääraga vahendite kogumaht 57,9 miljon eurot) arvelt.