

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 10.10.2025 otsuse nr 1-7/25-008-TI (1-7/22-008-TI) „AS Eesti Raudtee raudteefrastruktuuri kasutustasu määramine 14. detsembril 2025. a algavaks liiklusgraafikuperioodiks“ muutmise seletuskiri

Operail OÜ (edaspidi Operail) esitas 04.12.2025 kirjaga nr 231 ning 05.12.2025 kirjaga nr 233 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA) taotluse rakendada segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ vähendatud minimaalse juurdepääsupaketi määr ilma lisatasudeta (0,51 EUR/rong/km ja 0,00159 EUR/brutotonn/km) sojaubade, teravilja ja seemnete veoks, kui kaup liigub Muugalt või mõnest teisest sadama juures asuvast Eesti jaamast kas Koidula või Narva piirijaamade kaudu üle riigipiiri kolmandasse riiki või vastupidisel suunal Eestisse, ning kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan.

Operail selgitab oma taotluses, et 2025. aasta novembris toimunud presidendi riigivisiit Kasahstani lõi tugeva poliitilise ja majandusliku eelduse Kesk-Aasia ja Euroopa vaheliste transpordi- ja logistikakoridoride arendamiseks. Visiidi käigus väljendasid Kasahstani partnerid huvi suunata mahukaupu Eesti kaudu. Operail märgib, et sojaubade vedu Usbekistani on uus logistika teenus, millega hetkel Baltikumis keegi teine veel ei tegele. Prognoositav aastane kaubamaht on ligikaudu 2 miljonit tonni sojaube väljuval suunal ning ligikaudu 0,5 miljonit tonni nisu siseneval suunal. Uue transiidikoridori käivitamiseks on vajalik arvestada transiitmarsruutide konkurentsiga Läti, Leedu ja Soome suunal. Operaili kinnitusele on Eesti ettevõtte (Operail, AS Tallinna Sadam ja MGT Muuga Grain Terminal) valmis rakendada omapoolseid soodustusi, kuid terviklik ja rahvusvahelises konkurentsivõimelis toimiv lahendus on võimalik üksnes juhul, kui ka raudteefrastruktuuri kasutustasude tase on konkurentsivõimeline.

AS Eesti Raudtee (edaspidi EVR) esitas 29.12.2025 kirjaga nr 23-3/5398 ka omapoolse taotluse. EVR tõdeb, et igasugune kolmandate riikide mahukaup oleks tänases kontekstis uus transiitkaup, mida raudteed mööda Eesti kaudu pole suuremas mahus kas kunagi veetud või on need veod jäänud mitmete aastate tagusesse aega. Siiski ei ole EVR veendunud vajaduses langetada hind Operaili soovitud vähendatud minimaalse juurdepääsupaketi määrani, mille eesmärk on olnud toetada kohalikke vedusid. EVR leiab, et kolmandate riikide transiidi puhul on keeruline põhjendada, miks hinnatase peaks olema samaväärne (või madalam), kui kohalike kaupade veol. Siiski vähendaks EVR-i hinnangul ka ainult lisatasudest loobumine kasutustasusid ligikaudu 45%, mis võiks kõikide osapoolte panuse koostamisel saavutada transiidikoridori konkurentsivõime.

Seetõttu soovib EVR vedajale osaliselt vastu tulla ning veoprojekti toetada. EVR toetab soodustuse kehtestamist, mille kohaselt rakendatakse 2025/2026 liiklusgraafikuperioodil segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ minimaalse juurdepääsupaketi hind ilma segmendipõhiste lisatasudeta Valga/Koidula–Muuga/Vaivara ja Narva–Muuga lõikudel, juhul kui kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan.

TTJA hinnangul on presidendi 2025. aasta novembris toimunud Kasahstani riigivisiidiga saavutatud arvestatav alus transiidikoridori arendamiseks ning olukorras, kus Eesti kaubaveo mahud on ajalooliselt madalaimad, on igasuguse uue transiitvoo tekkimise toetamine vajalik. Kavandatavad veod kujutavad endast uusi transiitvooge, mida Eesti kaudu pole seni suures mahus veetud, pakkudes võimalust suurendada kaubamahtusid.

TTJA palus Operaililt lisainfot, et analüüsida, milline raudteefrastruktuuri kasutustasu tagaks konkurentsivõimelisuse, oleks põhjendatud ja proportsionaalne. Operail esitas oma seisukohad ja arvutused 12.01.2026 kirjaga nr 241, tuues võrdlusena välja EVR-i infrastruktuuritasud ning Läti

raudtee infrastruktuuritasud. Analüüsi aluseks võeti tüüpilise teraviljarongi koosseis (50 vagunit, kauba netokaal ligikaudu 3 400 tonni, rongi brutokaal ligikaudu 4 688 tonni) ning ligikaudu 275 km pikkune Koidula–Muuga raudteelõik.

Operaili kalkulatsioonide kohaselt kujuneb kehtiva minimaalse juurdepääsupaketi täismäär ja kolmandatest riikidest saabuvatele rongidele rakendatava brutotonn-kilomeetri lisatasu koostisel infrastruktuuritasu edasi-tagasi rongiringi kohta ligikaudu 2,7 eurot kaubatonni kohta. Võrdluseks on Läti infrastruktuuritasu sarnase veomudeli puhul ligikaudu 2,2 eurot kaubatonni kohta. Seega on EVR-i infrastruktuuritasu kehtiva hinnastruktuuri alusel ligikaudu 0,5 eurot tonni kohta kõrgem kui Lätis.

TTJA analüüsis, et kui kolmandatest riikidest saabuvatele rongidele kehtiv brutotonn-kilomeetri lisatasu (0,00257 eurot btn/km kohta) kaotada ning rakendada üksnes tavalist minimaalse juurdepääsupaketi tasu (0,74 eurot rong/km kohta ja 0,00299 eurot btn/km kohta), kujuneb infrastruktuuritasu samal marsruudil ligikaudu 1,56 eurole kaubatonni kohta. Sellisel juhul oleks EVR-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu juba madalam kui Lätis ning Eesti raudteekoridor oleks infrastruktuuri hinna mõttes konkurentsivõimeline Läti raudteekoridoriga.

Operail selgitab oma kirjas, et ulatuslikum hinnalangus on vajalik kogu tarneahela hinnalise konkurentsivõime saavutamiseks. Arvestades raudtee-, sadama- ja terminaliteenuste kogukuluga, oleks vajalik ligikaudu 4 euro suurune kokkuhoid kaubatonni kohta. Samas näitab TTJA analüüs, et ka vähendatud minimaalse juurdepääsupaketi määr (0,51 eurot rong/km kohta ja 0,00159 eurot btn/km kohta) rakendamisel, mille tulemusel langeks infrastruktuuritasu ligikaudu 0,85 euroni kaubatonni kohta, ei saavutata kogu tarneahela hinnalist konkurentsivõimet.

TTJA hinnangul on põhjendatud segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ kehtestatud lisatasu kaotamine 2025/2026 liiklusgraafikuperioodil Valga/Koidula–Muuga/Vaivara ja Narva–Muuga lõikudel, juhul kui kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan, kuna see muudab EVR-i infrastruktuuritasu konkurentsivõimeliseks teiste korridoridega. Samas ei ole põhjendatud minimaalse juurdepääsupaketi vähendatud määr rakendamine üksnes tarneahela muude osapoolte nagu sadamate, terminalide ja veoteenuse pakkujate kõrgemate kulude kompenseerimiseks. Tarneahela terviklik konkurentsivõime eeldab kõigi osapoolte proportsionaalset panust ning ei saa põhineda üksnes infrastruktuuritasude olulisel alandamisel.

HMS § 44 lõike 1 punkti 2 kohaselt, haldusorgan uuendab menetlusosalise taotlusel haldusmenetluse, kui asjas ilmnevad uued olulised tõendid, mis ei olnud isikule haldusmenetluse ajal teada. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt, haldusorgan vaatab uuendatud menetluses asja läbi, arvestades haldusakti kehtivuse, muutmise ja kehtetuks tunnistamisega seonduvaid sätteid.

HMS § 64 lõigete 1 ja 2 koostoimes, haldusorgan otsustab haldusakti muutmise kaalutlusõiguse kohaselt, kui seadus ei keela haldusakti muuta või ei kohusta haldusakti muutma. Käesoleval juhul on TTJA-l kui haldusorganil kaalutlusõigus seoses Operaili ja EVR-i taotlustega muuta kehtivat ja õiguspärast haldusakti.

TTJA poolt raudteeinfrastruktuuri juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasu määr vähendamine segmendis „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ omab nii soodustavat kui koormavat mõju erinevatele mõjutatud osapooltele. Isiku kasuks ehk soodustav mõju avaldub raudteeveoettevõtjale, kes kasutab raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt osutatavat teenust, kuivõrd lisatasu väheneb. Isiku kahjuks ehk koormav mõju avaldub raudteeinfrastruktuuriettevõtjale, kuivõrd tema poolt osutatud põhiteenuse lisatasu ühikuhind väheneb.

Juhul, kui haldusakti muutmine toimub ühe isiku kasuks ja teise isiku kahjuks, tuleb HMS § 64 lõigete 1 ja 4 kohaselt lähtuda sätetest, mis reguleerivad haldusakti muutmist isiku kahjuks. Seega tuleb käesoleval juhul lähtuda HMS §-st 66. Haldusakti, mis andmise ajal oli õiguspärane, võib edasiulatavalt isiku kahjuks muuta juhul, kui selleks on jäetud võimalus haldusaktis (HMS § 66 lg 2 p 1). Võttes arvesse RdtS § 98 lõikeid 1 ja 7, Rdts §-i 99 ning HMS §-i 66, on lubatav 10.10.2025 õiguspärase otsuse nr 1-7/25-008-TI (1-7/22-008-TI) edasiulatav muutmine alates käesoleva otsuse muudatuse jõustumisest.

19. jaanuaril 2026 edastas TTJA 10.10.2025 otsuse nr 1-7/25-008-TI (1-7/22-008-TI) muutmise eelnõu seotud osapooltele (EVR, Operail, Kliimaministeerium, AS GoRail, Konkurentsiamet, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Enefit Industry OÜ, Leonhard Weiss OÜ, AS Sillamäe Sadam (edaspidi Sillamäe Sadam), AS Skinest Rail, "Horizon" Tselluloosi ja Paberi AS, Maardu Raudtee AS, LDZ Cargo) arvamuse avaldamiseks. Eelnõule laekusid arvamused EVR-lt¹ ja Sillamäe Sadamalt². EVR kooskõlastas otsuse muutmise eelnõu.

Järgnevalt on välja toodud Sillamäe Sadama ettepanekud ning TTJA selgitused:

- a) Lisada soodustatud liinilõikude nimistusse ka liinilõigud Narva-Vaivara ning Valga/Koidula – Vaivara või mitte kohaldada kavandatavat soodustust ühegi liinilõigu ja/või veo lähte-/sihtriigi osas.

TTJA juhib tähelepanu, et Vaivara jääb trassile Narva-Vaivara-Tapa-Maardu-Muuga, mistõttu kehtib liinilõigu Narva–Muuga soodustus ka Narva-Vaivara lõigule. Valga/Koidula–Muuga/Vaivara lõigud on samuti juba soodustatud lõikude nimistus.

Juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasude kujunemine 2025/2026 liiklusgraafikuperioodiks sisaldub 10.10.2025 otsuse Lisas 1 ehk seletuskirjas. Eeltoodust lähtudes tuleb Lisas 1 teha järgnevad muudatused:

1. Punktis 4.3 tuleb segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ lisada soodustus järgnevalt:

„Segmendi „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ lisatasude vähendamine:

Operail esitas 04.12.2025 kirjaga nr 231 ning 05.12.2025 kirjaga nr 233 TTJA-le taotluse rakendada segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ vähendatud minimaalse juurdepääsupaketi määr ilma lisatasudeta (0,51 EUR/rong/km ja 0,00159 EUR/brutotonn/km) sojaubade, teravilja ja seemnete veoks, kui kaup liigub Muugalt või mõnest teisest sadama juures asuvast Eesti jaamast kas Koidula või Narva piirijaamade kaudu üle riigipiiri kolmandasse riiki või vastupidisel suunal Eestisse, ning kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan. Operail märgib, et sojaubade vedu Usbekistani on uus logistika teenus, millega hetkel Baltikumis keegi teine veel ei tegele, seega on uue transiidikoridori käivitamiseks vajalik arvestada transiitmarsruutide konkurentsiga Läti, Leedu ja Soome suunal.

EVR esitas 29.12.2025 kirjaga nr 23-3/5398 ka omapoolse taotluse. EVR tõdeb, et igasugune kolmandate riikide mahukaup oleks tänases kontekstis uus transiitkaup, mida raudteed mööda Eesti kaudu pole suuremas mahus kas kunagi veetud või on need veod jäänud mitmete aastate tagusesse aega. Siiski ei ole EVR veendunud vajaduses langetada hind Operaili soovitud vähendatud minimaalse juurdepääsupaketi määrani, mille eesmärk on olnud toetada kohalikke vedusid. Seetõttu soovib EVR vedajale osaliselt vastu tulla ning toetab soodustuse kehtestamist,

¹ AS Eesti Raudtee 19.01.2026 kiri registreeritud TTJA dok.haldussüsteemis nr 6-4/2026/0074

² AS Sillamäe Sadama 23.01.2026 kiri nr 1-1/1 (registreeritud TTJA dok.haldussüsteemis nr 6-4/2026/0094)

mille kohaselt rakendatakse 2025/2026 liiklusgraafikuperioodil segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ minimaalse juurdepääsupaketi hind ilma segmendipõhiste lisatasudeta Valga/Koidula–Muuga/Vaivara ja Narva–Muuga lõikudel, juhul kui kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan.

TTJA hinnangul on presidendi 2025. aasta novembris toimunud Kasahstani riigivisiidiga saavutatu arvestatav alus transiidikoridori arendamiseks ning olukorras, kus Eesti kaubaveo mahud on ajalooliselt madalaimad, on igasuguse uue transiitvoo tekkimise toetamine vajalik. Kavandatavad veod kujutavad endast uusi transiitvooge, mida Eesti kaudu pole seni suures mahus veetud, pakkudes võimalust avada täiendavaid ekspordikanaleid ja suurendada kaubamahtusid.

TTJA palus Operaililt lisainfot, et analüüsida, milline raudteeinfrastruktuuri kasutustasu tagaks konkurentsivõimelisuse, oleks põhjendatud ja proportsionaalne. Operail esitas oma seisukohad ja arvutused 12.01.2026 kirjaga nr 241, tuues võrdlusena välja EVR-i infrastruktuuritasud ning Läti raudtee infrastruktuuritasud. Analüüsi aluseks võeti tüüpilise teraviljarongi koosseis (50 vagunit, kauba netokaal ligikaudu 3 400 tonni, rongi brutokaal ligikaudu 4 688 tonni) ning ligikaudu 275 km pikkune Koidula–Muuga raudteelõik.

Operaili kalkulatsioonide kohaselt kujuneb kehtiva minimaalse juurdepääsupaketi täismäära ning kolmandatest riikidest saabuvatele rongidele rakendatava brutotonn-kilomeetri lisatasu koosmõjul infrastruktuuritasu ligikaudu 2,7 eurole kaubatonni kohta, samas kui Lätis on see ligikaudu 2,2 eurot tonni kohta. TTJA analüüsi kohaselt langeks infrastruktuuritasu lisatasude kaotamisel ja üksnes tavalise MJP määra (0,74 eurot rong/km kohta ja 0,00299 eurot btn/km kohta) rakendamisel ligikaudu 1,56 eurole kaubatonni kohta, mis muudaks Eesti raudteekoridori konkurentsivõimeliseks Läti koridoriga.

Operail selgitab oma kirjas, et ulatuslikum hinnalangus on vajalik kogu tarneahela hinnalise konkurentsivõime saavutamiseks. Samas ei saavutata ka vähendatud MJP määra (0,51 eurot rong/km kohta ja 0,00159 eurot btn/km kohta) rakendamisel, mille tulemusel langeks infrastruktuuritasu ligikaudu 0,85 euronni tonni kohta, kogu tarneahela hinnalist konkurentsivõimet. TTJA hinnangul on seetõttu põhjendatud segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ kehtestatud lisatasu kaotamine 2025/2026 liiklusgraafikuperioodil Valga/Koidula–Muuga/Vaivara ja Narva–Muuga lõikudel, juhul kui kauba lähte- või sihtriigiks on Kasahstan või Usbekistan, kuid mitte minimaalse juurdepääsupaketi vähendatud määra rakendamine üksnes teiste tarneahela osapoolte kõrgemate kulude kompenseerimiseks, kuna tarneahela terviklik konkurentsivõime eeldab kõigi osapoolte proportsionaalset panust.

Selle tulemusena kehtestab TTJA segmendis „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ järgmised lisatasude ühikuhinnad kuni 2025/2026 liiklusgraafikuperioodi lõpuni:

0,00257 eurot btn/km;

Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele, siht- või lähteriigiga Kasahstan või Usbekistan:

0,00 eurot btn/km

Lisatasude ühikuhinnad kõikidele määratletud turusegmentidele on toodud Tabel 13.

Põhiteenuse lisatasude ühikuhinnad käesoleva otsuse nr 1-7/25-008-TI muudatuse jõustumisest alates:

Tabel 13

	Segment	eurot / brutotonn km	eurot / rong-km
1	Siseriiklik reisijatevedu	0,00555	1,45
2	Rahvusvaheline reisijatevedu	-	-
3	Vedurite reservsõidud	-	-
4	Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid	0,00257	-
4.1	Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele, siht- või lähteriigiga Kasahstan või Usbekistan.	0,00	-
5	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu	-	-
6	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu (kivisöe ja põlevkivi saadused, nafta- ja keemiatooted)	0,00351	-

”

Muutmata osas jääb kehtima Lisa 1 selle 10.10.2025 sõnastuses.