



## KÄSKKIRI

02.11.2021 nr 1-7/21-059-TI

### **Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine 12. detsembril 2021. a algavaks liiklusgraafikuperioodiks**

Tulenevalt Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a pöördumisest nr EDI-2021-V-67 ja raudteeseaduse § 106 lõike 1 ning majandus- ja taristuministri 28. oktoobri 2020 määruse nr 64 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvutamise meetoodika“ § 12 lõike 1 alusel:

#### **määran**

käesoleva otsuse seletuskirjas (Lisa 1) toodud põhjendustel Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu 12. detsembrist 2021. a järgmiselt:

1. Raudteeinfrastruktuuri juurdepääsu tagava põhiteenuste kasutustasu ehk minimaalse juurdepääsupaketi tasu:

0,00712	eurot brutotonn/km kohta.
---------	---------------------------
  
2. Juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasud:
  - 2.1. Lisatasu avaliku teenindamise lepinguga osutatavale reisijateveoteenusele:

6,79	eurot rong/km kohta;
0,00	eurot brutotonn/km kohta.
  
  - 2.2. Lisatasu rahvusvahelisele reisijateveoteenusele:

0,00	eurot rong/km kohta;
0,00	eurot brutotonn/km kohta.
  
  - 2.3. Lisatasu siseriiklikule kaubaveoteenusele:

0,00	eurot rong/km kohta;
0,00	eurot brutotonn/km kohta.

Kui raudtee-ettevõtja leiab, et teda on Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramisel koheldud diskrimineerivalt või muul viisil ebaõiglaselt, on tal õigus pöörduda raudteeseaduse § 109 lõike 1 punkti 3 alusel kaebusega Konkurentsiameti (Tatari 39, 10134 Tallinn, e-post [info@konkurentsiamet.ee](mailto:info@konkurentsiamet.ee)) poole. Samuti on käesolevat otsust võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul selle teatavastegemisest Tallinna Halduskohtus (Tallinna

Kohtumaja, Pärnu mnt 7, 15082 Tallinn, e-post [tlhktallinn.menetlus@kohus.ee](mailto:tlhktallinn.menetlus@kohus.ee))  
halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaur Kajak  
peadirektor

Jaak Simon

Lisa 1  
KINNITANUD  
peadirektor  
02.11.2021  
käskkirjaga nr 1-7/21-059-TI

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektori otsuse  
„Edelaraudtee AS-i raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine  
12. detsembril 2021. a algavaks liiklusgraafikuperioodiks“ seletuskiri

Koostanud:  
**Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet**

**TALLINN**  
**2021**

## Sisukord

Sisukord.....	2
1. Kasutustasu määramise menetlus .....	3
1.1 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik .....	4
2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukulude arvestus .....	5
2.1 Põhiteenuse tegevuskulu arvestus .....	5
2.2 Põhiteenuse üldkulu arvestus .....	6
2.3 Põhiteenuse kapitalikulu arvestus.....	7
2.4 Põhiteenuse WACC-i ja mõistliku ärikasumi arvutamine.....	9
Kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC-i) arvutamine.....	9
Võõrkapitali hind ( $r^d$ ) .....	11
Turu riskipremia ( $r^m$ ): .....	12
Beetakordaja ( $\beta$ ): .....	13
2.5 Ärikasumi arvutamine .....	13
2.6 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 reisivedu.....	21
5.3 Rahvusvaheline reisivedu .....	21
5.4 Kaubavedu .....	22

## 1. Kasutustasu määramise menetlus

Kasutustasu määrab TTJA majandus- ja taristuministri 28.10.2020 määruses nr 64 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvutamise meetoodika“ (edaspidi *Meetoodika*) sätestatud korras raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja raamatupidamisandmete põhjal (RdTS § 106 lõige 1). Menetluse läbiviimisel juhindub TTJA muu hulgas haldusmenetluse seaduses (HMS) sätestatud menetlusnormidest.

TTJA kui kasutustasu määraja hindab enne kasutustasu määramist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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).

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale 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 raudteeseaduse (edaspidi *RdtS*) § 88 lõikele 1 algab liiklusgraafikuperiood detsembrikuu teisel pühapäeval.

### **1.1 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramise menetluse käik**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja Edelaraudtee AS (edaspidi **EDR**) esitas 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu määramiseks Metoodika § 11 lõikes 1 nimetatud andmed 30. juuni 2021. a kirjaga nr EDI-2021-V-67. Viidatud pöördumises taotleb EDR 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks üksnes põhiteenuse kasutustasu määramist. Lisa- ja abiteenuseid EDR 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil ei paku. Seega TTJA EDR raudteeinfrastruktuuril juurdepääsu tagavate lisa- ja abiteenuste eest 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks kasutustasu ei määra.

TTJA hindas esitatud andmete vastavust Metoodikas ja RdtS-s sätestatule. Nimetatud tegevuse käigus analüüsis TTJA raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esitatud andmeid kirjade kaupa ning võrdles andmete dünaamikat 2020/2021 liiklusgraafikuperioodide vastavate andmetega. Kirjeldatud toimingute tulemusena selgitati välja suurimad muutusi läbiteinud kulugrupid, mida arvestati muuhulgas edaspidises menetluses kogukulukomponentide kontrollimisel.

EDR-i poolt kasutustasu määramise menetlusse esitatud andmete Metoodikale vastavuse hindamiseks viis perioodil 12. juuli 2021 kuni 27. september 2021 TTJA ettevõtte raamatupidamises läbi kontrolltoimingu liiklusgraafikuperioodile eelneva ehk 2020 majandusaasta raamatupidamise algdokumentide (kuluarvete) tasemel. Kontroll hõlmas 100% aasta 2020 kuluarvetest. Kuluarvete kontrolltoimingute eesmärgiks oli veenduda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukuludes ei ole lülitatud Metoodika kohaselt mittelubatavaid kulusid ning et ühe teenuse kulud ei sisalduks teise teenuse kuludes ja vastupidi.

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

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 2020. aasta raamatupidamise kuludokumendid (ostuarved);
2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhivarade nimekiri seisuga 31. detsember 2020. a;
3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja remonditööde kapitaliseerimise andmed seisuga 31. detsember 2020. a.;
4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötajate nimekiri seisuga 31. detsember 2020. a koos vastavate ametinimetustega;
5. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõidukite nimekiri seisuga 31. detsembri 2020. a.

Alljärgnevalt selgitab TTJA raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja EDR esitatud ja TTJA kontrollitud andmete põhjal arvestatud põhiteenuste kasutustasu kujunemist 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks.

## 2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukulude arvestus

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eristab põhi-, lisa- ja abiteenuste osutamisega ning talle kuuluvate teenindusrajatiste kasutada andmisega seotud kulud parimate praktiliste teadmiste ja rahvusvahelise tava kohaselt (Metoodika § 2 lõige 2).

Tulenevalt varasemast praktikast ja kuluarvestussüsteemi järjepidevast kohaldamisest ei arvestata raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei anna kasutustasu kehtivuse ajal kasutusse raudteeinfrastruktuuriteenuste 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 30. juuni 2021. a kirjaga nr EDI-2021-V-67 esitatud kirja andmetes on teenuste osutamisega seotud kulud eristatud varasemalt kasutusel olnud praktika kohaselt, kus Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukulud koosnevad teenuste otsekuludest, üldkuludest, kapitalikulust ja mõistlikust ärikasumist. Oluline on arvestada, et EDR kirjas nimetatud teenuse otsekulude puhul ei ole tegemist Metoodika § 3 lg 1 kohase otsekulude ehk minimaalse juurdepääsupaketi kulude jaotusega. Segaduse vältimiseks nimetame EDR kirja punktis 1 märgitud otsekulusid edaspidi tegevuskuludeks. Vastavalt EDR taotlusele määrata kasutustasu põhiteenusele on alljärgnevalt välja toodud 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi põhiteenuse kogukulude kujunemine.

### 2.1 Põhiteenuse tegevuskulu arvestus

EDR esitas oma 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisas 5 andmed raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiteenuse kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitavate kulude kohta alljärgnevalt:

- 1) Põhiteenus
  - Kahjum põhivara mahakandmisest **370 eurot**;
  - Edasimüüdud elektrienergia **93 579 eurot**.

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

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

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

TTJA otsustas kasutada Statistikaameti poolt 07. septembril 2021 avaldatud<sup>1</sup> tarbijahinnaindeksit, mis kajastab perioodi august 2020 kuni august 2021, kuivõrd tegemist on menetluse läbiviimise hetkel viimati avaldatud andmetega.

Menetlustoimingute käigus ei tuvastanud TTJA kulusid, mida ei tohi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tegevuskuludesse lülitada.

### **Põhiteenuse tegevuskulud olid:**

**3 655 229 eurot \* 1,05 = 3 837 990 eurot**

kus,

3 655 229 eurot – EDR 2020. a tegevuskulud<sup>2</sup>;

1,05 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 5,0% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2020 august – 2021 august.

### **2.2 Põhiteenuse üldkulu arvestus**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja liiklusgraafikuperioodi eelse majandusaasta kohta.

EDR esitas oma 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 5 andmed raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukuludesse mittelülitatavate üldkulude kohta alljärgnevalt:

- Sponsorlus, kingitused ja annetused **4 225 eurot**.

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

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tegevuskulude prognoosile lisatakse Statistikaameti avaldatud hinnaindeks (edaspidi ka THI), mis määratleb inflatsioonitaset järgmiseks majandusaastaks (Metoodika § 2 lg 3).

TTJA otsustas kasutada Statistikaameti poolt 07. septembril 2021 avaldatud<sup>3</sup> tarbijahinnaindeksit, mis kajastab perioodi august 2020 kuni august 2021, kuivõrd tegemist on menetluse läbiviimise hetkel viimati avaldatud andmetega.

<sup>1</sup> <https://www.stat.ee/et/uudised/tarbijahinnaindeks-august-2021>

<sup>2</sup> Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 2020. a kasumiaruanne, põhiteenused, rida- tegevuskulud)

<sup>3</sup> <https://www.stat.ee/et/uudised/tarbijahinnaindeks-august-2021>



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

Põhjendatud üldkulud jaotatakse raudtee-ettevõtja osutatava teenuste vahel proportsionaalselt kõikide teenuste otsekulude summale. Põhiteenuse otsekulude osatähtsus infrastruktuuri-ettevõtja teenuste kogukulusse on 97,90%<sup>4</sup>.

### **Põhiteenuse üldkulude arvestus on järgmine:**

$690\,939 * 97,90\% * 1,05 = 710\,248$  eurot

kus,

690 939 eurot – EDR 2020. a üldkulud<sup>5</sup>;

97,90%– põhiteenuse tegevuskulude osatähtsus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogukuludest; 1,05 – tarbijahinnaindeksi võrra korrigeerimine, seejuures 5,0% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2020 august – 2021 august.

### **2.3 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 menetlusse esitada põhivara nimekiri seisuga 31. detsember 2020. 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 30. juuni 2021. a kirjaga nr EDI-2021-V-67 korrigeerinud kapitalikulu arvestamist varasematest liiklusgraafikuperioodist 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

<sup>4</sup> Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 2020. a kasumiaruanne).

<sup>5</sup>Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 1 (raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 2020. a kasumiaruanne, veerg – raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üldkulud, rida- tegevuskulud)

965<sup>6</sup> EEK). Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole nimetatud investeeringute kulusid ümber hinnanud ja on 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi prognoositava kasutustasu menetlusse 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 eurot/20 = **22 916 eurot**

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 (319 360,15<sup>7</sup> EEK). Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole nimetatud investeeringute kulusid ümber hinnanud ja on 2021/2022 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 eurot/20 = **1 020 eurot**

kus,

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

3. Põhivarad, milliseid ei anta kasutada summas **17 882 eurot**, vastavalt TJA 2016/2017 liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses tuvastatud põhivara objektid, milliseid ei anta põhiteenuse raames kasutada. TTJA korrigeeris nimetatud summat vastvalt 12. juuli 2021 e-kirja lisas „Varade nimekiri 2020“ kajastatud kulumiga, millest lähtuvalt prognoosib TTJA järgmiseks liiklusgraafikuperioodiks põhiteenuse kapitalikulu madalama **17 882 euro** võrra (Lisa 2).

4. 2014/2015 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA põhivara objekte (Lisa 3), milliste kapitalikulunorm polnud määratud nii, et see kajastaks põhivara kasulikkude 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).

<sup>6</sup>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.

<sup>7</sup> Andmed TJA peadirektori 30.04.2010. a käskkiri nr 1-11/10-051 „Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu“ määramine.

Põhiteenuse kapitalikulu kujuneb järgnevalt:

$$2\,412\,182 - (17\,882 + 22\,916 + 1020) + 62\,126 = \mathbf{2\,432\,490 \text{ eurot}}$$

kus,

2 412 182<sup>8</sup> –EDR 2020. a põhivara amortisatsioon;

17 882 – põhivarade amortisatsioon, mida ei anta kasutada (lisa 2)

62 126 – põhivarade korrigeeritud amortisatsiooninorm 2020. aastal (lisa 3)

22 916 – mittepõhjustatud investeeringud 2008/2009, millised tuvastati liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses

1020 - mittepõhjustatud investeeringud 2010/2011, millised tuvastati liiklusgraafikuperioodi kasutustasu menetluses

## 2.4 Põhiteenuse WACC-i ja mõistliku ärikasumi arvutamine

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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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:

$$r_e = r_f + \beta \cdot r_m$$

kus,

$r_f$  - on riskivaba tulumäär;

$\beta$  - on beetakordaja, mis näitab ettevõtte aktsia süstemaatilist riski;

$r_m$  - on turu riskipreemia.

/Metoodika § 7/

<sup>8</sup> Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 (p.4 Kapitalikulu arvutamine; Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasumiaruanne)

Metoodika § 7 lõike 5 kohaselt tuleb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja WACC-i arvutamisel kasutada võõrkapitali osakaaluna 50% kogukapitalist (kaasaarvatud olukorras, kus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 arvutatud võõrkapitali osakaal kogukapitali jääb alla 50%. Vastavad arvutused on järgmised:

E/(D+E) omakapitali suhe kogukapitali

$$69\,299\,165 / (19\,316\,157 + 69\,299\,165) = 78,20\%$$

D/(D+E) võõrkapitali suhe kogukapitali

$$19\,316\,157 / (19\,316\,157 + 69\,299\,165) = 21,80\%$$

kus,

- 1) Omakapitali rahaline maht (E) 69 299 165<sup>9</sup> eurot
- 2) Võõrkapitali rahaline maht (D) 19 316 157<sup>10</sup> 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 Tabelis 1.

---

<sup>9</sup>Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 4 „ Raudteeinfrastruktuuri finantsseisundi aruanne (bilanss) “ (rida- omakapital, veerg Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kokku).

<sup>10</sup>Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 lisa 4 „ Raudteeinfrastruktuuri finantsseisundi aruanne (bilanss) “ (rida- Kohustused kokku, veerg Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kokku).

**Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja mõistliku ärikasumi arvestus** *Tabel 1*

Omakapitali hinna arvestus	
$r_e = r_f + \beta * r_m$	5,84
$r_f$ - riskivaba tulumäär	0,06
$\beta$ - ettevõtte aktsia süstemaatiline risk (beetakordaja)	1,428
$r_m$ - turu riskipremia	4,05
WACC-i arvestus	
$r_e$ - omakapitali kaalutud keskmine hind %	5,84
$r_d$ - võõrkapitali hind %	4,10
$WACC = r_e * E / (D+E) + r_d * D / (D+E)$	4,97

$$WACC = 5,84\% * 0,5 + 4,10\% * 0,5 = 4,97\%$$

Metoodika § 7 lõike 6 kohaselt kasutatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja mõistliku ärikasumi maksimummäärana üldjuhul WACC-i. Seejuures on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal mõistliku ärikasumi määramisel õigus taotleda WACC-ist madalamat ärikasumi normi. Kuna raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt WACC-i valemis kasutatava võõrkapitali (intressi kandvate kohustuste) hinna määramisel aluseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja intressi kandvate kohustuste kaalutud keskmine intressimäär liiklusgraafikuperioodi eelsel majandusaastal. Juhul, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal puuduvad pikaajalised intressi kandvad kohustused, siis lähtutakse sarnaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vastavast kaalutud keskmisest intressimäärast.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja intressi kandvate kohustuste kaalutud keskmine intressimäär arvestatakse üldjuhul sellistelt kohustustelt, millised on võetud krediidasutuselt. Olukorras, kus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal 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 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 kirja punktis 1 esitatud intressi kandvaid kohustusi ning tuvastas, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on olemas pikaajalised kohustused ning menetlusse on esitatud intressi kandvatest kohustustest pikaajalised kohustused ja lühiajalistest kohustustest pikaajaliste laenukohustuste tagasimaksed järgmisel perioodil.

EDR esitas oma 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 punktis 1 võõrkapitali hinna arvutuse aluseks võetud võõrkapitali intressimäära. Perioodil 01.01.-27.01.2019. a oli intressimäär 4,1%, perioodidel 01.01.2020-27.01.2020, 28.01.-27.08.2019. a ning 28.08.-31.12.2020. a oli intressimäär 4,1% (kaalutud keskmine intressimäär **4,1%**). 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 (tabel 2).

**Riskivaba tulumäär** *Tabel 2*

Aasta	Saksa 10-aastane riigivõlakiri
2016	0,14 <sup>11</sup>
2017	0,37 <sup>12</sup>
2018	0,46 <sup>13</sup>
2019	-0,21 <sup>14</sup>
2020	-0,47 <sup>15</sup>
Keskmine 5a	0,06

EDR-i riskivaba tulumäär on **0,06%**.

### 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.

2021/2022 prognoositava liiklusgraafikuperioodi turu riskipremia arvestusperioodiks on võetud ajavahemik 2001-2020 keskmine turu riskipremia.

**Turu riskipremia arvutus<sup>16</sup>** *Tabel 3*

2001-2020. a	Liiklusgraafikuperiood 2021/2022	
	Saksa	USA
Aktsiaturu tootlus	6,69	6,92
Riskivaba määr	2,34	3,17
<b>EMRP</b>	<b>4,35</b>	<b>3,75</b>
aktsiaturu riskipremia keskmine:		<b>4,05</b>

Eeltoodu tulemusel on turu riskipremiaaks **4,05%**.

<sup>11</sup>Andmed: Eesti Panga 18.09.2017. a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

<sup>12</sup> Andmed: Eesti Panga 15.08.2018. a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

<sup>13</sup> Andmed: Eesti Panga 19.08.2019. a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

<sup>14</sup> Andmed: Eesti Panga 31.08.2020. a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

<sup>15</sup> Andmed: Eesti Panga 10.08.2021.a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

<sup>16</sup>Andmed: Eesti Panga 10.08.2021.a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel).

**Beetakordaja ( $\beta$ ):**

Metoodika § 7 lõike 2 kohaselt lähtutakse beetakordaja hindamisel börsil noteeritud maailma raudtee-ettevõtjate viimase viie aasta aritmeetilisest keskmisest beetakordajast ning seejuures arvestatakse konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga 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 0,812, millele Metoodika kohaselt lisandub konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga seotud riskid. Kuna Metoodika ei sea täpsemaid kriteeriume raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga 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 0,714 ning üksikute riskantsete raudtee-ettevõtjate beetakordajad on hinnanguliselt ca 2 korda riskantsemad kui kõigi raudtee-ettevõtjate keskmine. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil alljärgnev:

$$0,714^{17} * 2 = \mathbf{1,428}$$

**2.5 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 EDR 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 punktis 4 toodud varasemate kasutustasu menetlustega korrigeeritud maha- ja juurdearvestamised ning mittekasutatava vara jääkväärtuse järgnevalt:

<sup>17</sup>Andmed: Rahandusministeeriumi 06.09.2021. a e-kiri (Bloomberg'i andmebaasi alusel)

1. Mittepõhjendatud investeeringud summas **160 400 eurot**. 2008/2009 liiklusgraafikuperioodi menetluses tuvastas TJA mittepõhjendatud investeeringuid summas 458 308,19 eurot (7 170 965<sup>18</sup> EEK). Vastavad arvutused on järgmised:

$$(458\,308 \text{ eurot} - (13 \cdot 22\,916 \text{ eurot})) = \mathbf{160\,400 \text{ eurot}}$$

kus,

22 916 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 ja 2021/2022 liiklusgraafikuperioodi menetlustes mittepõhjendatud investeeringutelt maha arvatud kulumi suurus.

2. Mittepõhjendatud investeeringud summas **9 191 eurot**. 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi menetluses TJA poolt tuvastatud mittepõhjendatud investeeringud summas 20 410,82 eurot (319 360<sup>19</sup> EEK). Vastavad arvutused on järgmised:

$$(20\,411 \text{ eurot} - (11 \cdot 1\,020 \text{ eurot})) = \mathbf{9\,191 \text{ eurot}}$$

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 ja 2021/2022 liiklusgraafikuperioodid menetlustes mittepõhjendatud investeeringutelt maha arvatud kulumi suurus.

3. Põhivara, mida ei anta kasutada summas **72 970 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).

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

5. Põhivara soetamiseks tehtud kulutused summas **181 201 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 2013-2019, siis tuleb ka sama kumulatiivse erinevuse võrra suurendada põhiteenuse varade jääkväärtust (vt ka peatükis 3.3 toodud mahaarvamist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kapitalikuludes).

<sup>18</sup>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“ muutmine

<sup>19</sup>Andmed TJA peadirektori 30.04.2010. a käskkiri nr 1-11/10-051 Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteeinfrastruktuuri 2010/2011 liiklusgraafikuperioodi prognoositud kasutustasu määramine



Seoses eelnevaga on põhiteenuse ärikasumi arvestuse aluseks kasutatava põhivara väärtus järgmine:

$$32\,780\,468^{20} - (160\,400 + 9\,191 + 72\,970) + 181\,201 = \mathbf{32\,719\,108\ \text{eurot}}$$

EDR põhiteenuse mõistlik ärikasum kujuneb järgmiselt:

$$4,97\% * 32\,719\,108\ \text{eurot} = \mathbf{1\,626\,140\ \text{eurot}}$$

kus,

4,97% - Kapitali kaalutud keskmine (WACC), vt ka tabelit 1;  
32 719 108 eurot – põhiteenuse osutamiseks kasutatava põhivara jääkväärtus.

## 2.6 Põhiteenuse kogukulu

EDR raudteeinfrastruktuuri põhiteenuse kasutada andmisega seotud kogukulude prognoos 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil on esitatud Tabelis 4.

### Põhiteenuse kogukulude prognoos 2020/2021 liiklusgraafikuperioodil (EUR) Tabel 4

<b>Tegevuskulu</b>	<b>3 837 990</b>
<b>Üldkulu</b>	<b>710 248</b>
<b>Kapitalikulu</b>	<b>2 432 490</b>
<b>Mõistlik ärikasum</b>	<b>1 626 140</b>
<b>Kokku:</b>	<b>8 606 868</b>

<sup>20</sup>EDR 12. juuli 2021. a e-kirja lisa „Varade nimekiri 2020“ – Põhiteenuse varad 2020, 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) veoelektri 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 uuendamise seotud kuludest, mis ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega

Rakendusmääruse kohase otsekulu eraldamiseks välistatakse tabelis 5 toodud kogukuludest rakendusmääruse kohased toetuskõlbmatud kulud. Eristatud otsekulude ehk minimaalse juurdepääsu paketi arvestuse esitas EDR oma 30. juuni 2021. a kirjas nr EDI-2021-V-67.

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.

Tabelis 6 on esitatud EDR otsekulude ehk minimaalse juurdepääsupaketi kogukulust eristamise tulemus.

**Põhiteenuse otse ja mitte-otsekulu eristamine 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil (EUR)**  
*Tabel 6*

	<b>Kogukulu</b>	<b>sh otsekulu</b>	<b>Sh mitte-otsekulu</b>
<b>Tegevuskulu</b>	3 837 990	1 151 397	2 686 593
<b>Üldkulu</b>	710 248		710 248
<b>Kapitalikulu</b>	2 432 490		2 432 490
<b>Mõistlik ärikasum</b>	1 626 140		1 626 140
<b>Kokku</b>	<b>8 606 868</b>	<b>1 151 397</b>	<b>7 455 471</b>

### 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 teenindusrajatisi 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 turusegmendi maksevõimet.

EDR infrastruktuuri otsekulu kasutustasu kujuneb lähtuvalt rakendusmääruse artikkel 5 punktile 1 kulubaasi jagamisel prognoositud veomahtudega ning teisendatuna brutotonn-kilomeetri ühikuhinnale<sup>21</sup>. Põhiteenuse mitte-otsekulu ühikuna kasutatakse EDR-i kirjas märgitud rong-kilomeetri ühikut, mis jaotatakse konkreetse turusegmendi maksevõime jagamisel prognoositud veomahtudega.

Tabelis 6 olevate kulukomponentide jagamisel tabelis 7 esitatud veomahtudega kujuneb raudteeinfrastruktuuri põhiteenuse kasutamise ühikuhind.

### 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks rong-km ja brutotonn-km prognoos

*Tabel 7<sup>22</sup>*

<b>Rong-km kokku</b>	<b>1 098 513</b>
<b>Brutotonn-km kokku</b>	<b>161 701 126</b>

<sup>21</sup> EDR 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 punkti "Teenuse tariifide arvutamine" alusel.

<sup>22</sup> Edelaraudtee AS-i 30. juuni 2021. a kirja nr EDI-2021-V-67 punkt 3.

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

$P_1 = \text{otsekulud} / \text{raudteeveo-ettevõtjate poolt tellitud brutotonn-kilomeetrid kokku}$

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):

$P_1 = 1\,151\,397 / 161\,701\,126 = \mathbf{0,00712 \text{ eurot brutotonn/km}}$

kus,

1 151 397 eurot – otsekulud (tabel 6);

161 701 126 brutotonn-kilomeetrit – 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks rong/km ja brutotonn/km prognoos (tabel 7).

## 4. Raudteeinfrastruktuuri turusegmentide määramine

Tulenevalt Metoodika § 9 lõigetest 3 ja 4 peab TTJA enne lisatasude kehtestamist hindama raudteeinfrastruktuuril 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, milledele 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 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 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 sätestatud. 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 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil lisatasusid kokkuvõtlikult järgmiselt:

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

Järgnevalt hinnatakse käesoleva seletuskirja peatükis 5 määratud turusegmentide maksevõimet:

## 5.2 Avalike teenindamise lepinguga seonduv reisivedu

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on 05. oktoobri 2021.a e-kirjas nimetanud, et 2022. aastaks on kavandatud raudteeinfrastruktuuri kasutustasu kulukomponendi osas toetust indikatiivselt 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 maht<sup>23</sup>, mistõttu võib seda pidada peamiseks ja ainukeseks raudteeinfrastruktuuri kasutavaks turusegmendiks.

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

Avaliku teenindamise lepinguga seonduva reisiveo lisatasu maksevõime 2021/2022 liiklusgraafikuperioodil EDR infrastruktuuril kujuneb järgnevalt:

Segmendi veomahu prognoos 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks:

*Tabel 8<sup>24</sup>*

<b>Rong-km kokku</b>	<b>1 098 513</b>
<b>Brutotonn-km kokku</b>	<b>161 701 126</b>

Avaliku teenindamise lepinguga seonduva reisiveo lisatasude ühikuhinnad:

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

$$7\,455\,471 / 1\,098\,513 = \mathbf{6,79 \text{ eurot/rong-km}}$$

kus,

7 455 471 eurot – raudteeinfrastruktuuri mitte-otsekulu (tabel 6)

1 098 513 – avaliku teenindamise lepinguga seonduva reisiveo rong-kilomeetrite prognoos (tabel 8)

## 5.3 Rahvusvaheline reisivedu

Tuginedes Edelaraudtee AS 09. aprilli 2021. a käskkirjale nr EDI-2021-KK-42 ei ole 2021/2022 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.

<sup>23</sup> EDR 30. juuni 2021. a kiri nr EDI-2021-V-67 (seletuskiri).

<sup>24</sup> EDR 30. juuni 2021. a kiri nr EDI-2021-V-67 (seletuskiri).

## 5.4 Kaubavedu

Edelaraudtee AS poolt koostatud liiklusgraafiku kavandist 2021/2022 liiklusgraafikuperioodiks<sup>25</sup> nähtub, et kaubarongide võimaliku liikumisega võrgustikul on arvestatud. Samas puudus TTJA-l informatsioon, et saabuvaks liiklusgraafikuperioodiks oleks kaubavedaja(te)le eraldatud ka läbilaskevõimet. Vastuseks TTJA sellesisulisele järelepärimisele on EDR oma 24. septembri 2021. a e-kirjas kinnitanud, et tähtajaliselt ei esitatud kaubavedudeks läbilaskevõime taotlusi liiklusgraafikuperioodiks 2021/2022. Samuti puudub ettevõtjal info selle kohta, et turuosalistel võiks olla reaalne huvi antud perioodil EDR infrastruktuuril kaubavedusid teostada.

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.

---

<sup>25</sup> <https://edel.ee/wp-content/uploads/2021/09/2021-2022-LG-kava-alates-12.12.2021.pdf>



**Põhiteenuse kasutamata ressursidega seotud põhivara**

Kood	Nimetus	Aasta amort	Jääkväärtus
<b><u>Maa, ehitised, rajatised</u></b>			
EI0200002	Tallinn-Väike jaama madal vahepelne reis	41,88	54,21
EI0200003	Liiva jaama madal vahepealne reisiplatvorm	21,00	28,85
EI0200007	Saku jaama madal külgmine reisiplatvorm	14,28	18,48
EI0200008	Kasemetsa peatuskohta madal külgmine reisiplatvorm	27,36	35,79
EI0200011	Kiisa jaama madal vahepelne reisiplatvorm	721,44	1 367,92
EI0200015	Lohu jaama madal külgmine reisiplatvorm	10,68	13,81
EI0200020	Rapla jaama madal vahepealne reisiplatvorm	12,36	17,38
EI0200021	Rapla jaama madal külgmine reisiplatvorm	30,48	39,99
EI0200026	Lelle jaama madal külgmine reisiplatvorm	10,68	13,81
EI0200028	Lelle jaama madal vahepealne reisiplatvorm	16,80	22,58
EI0200031	Türi jaama madal vahepealne reisiplatvorm	16,44	22,74
EI0200033	Türi jaama madal külgmine reisiplatvorm	14,16	18,11
EI0200046	Eidapere jaama madal vahepealne reisiplatvorm	14,52	19,65
EI0200049	Eidapere jaama madal külgmine reisiplatvorm	14,28	18,48
EI0200051	Viluvere peatuskoha madal külgmine reisiplatvorm	21,36	27,22
EI0200058	Pärnu jaama madal vahepealne reisiplatvorm	122,52	161,69
EI0200059	Pärnu jaama madal külgmine reisiplatvorm	14,40	17,77
EI0200119	Metallsild üle Reiu jõe pikkusega 46,90	136,08	182,28
EI0200200	Raudbetoonsild üle jõe Vaskräamaa (Pärnu)	195,12	261,86
EI0200201	Raudbetoonsild Surju-Kilingi-Nõmme jaama	110,88	146,69
EI0200202	Raudbetoonsild Surju-Kilingi-Nõmme jaama	63,96	86,24
EI0200203	Raudbetoonsild Surju-Kilingi-Nõmme jaama	75,36	100,71
EI0200204	Raudbetoonsild Surju-Kilingi-Nõmme jaama	32,40	44,79
EI0200205	Raudbetoonsild Surju-Kilingi-Nõmme jaama	51,84	68,09
EI0200206	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	113,52	152,19
EI0200207	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	47,64	63,39
EI0200208	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	76,20	102,38
EI0200209	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	51,24	66,93
EI0200210	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	85,20	113,60

EI0200211	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	94,68	127,46
EI0200212	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	87,84	116,28
EI0200213	Raudbetoonsild ühe sildega Mõisaküla-Kilingi-Nõmme	76,68	102,99
EI0200255	Looritsa ülesõit 21,856 km Lelle-Türi teelõik	680,52	1 305,48
EI0200291	Ülesõit Järvevana 5,167 km Tallinn-Lelle teelõik	7913,76	28 634,31
EI0200298	Türi ülesõit 26,326 km	3035,76	20 998,86
EI0200302	Ülesõit Viljandi mnt. 6,585 km Tallinn-Lelle teelõik	3332,88	13 205,29
EI0200318	Suigu ülesõit 120,006 km Tootsi-Pärnu jaamavahe	76,32	303,61
EI0200321	Lavassaare ülesõit 130,204 km Tootsi-Pärnu jaamavahe	76,32	303,61
	<b><i>Kokku maa, ehitised ja rajatised</i></b>	<b>17 538,84</b>	<b>68 385,52</b>
<b><u>Jaamade varad (põhiteenus)</u></b>			
EI0100012	Männiku jaamahoone	58,20	851,68
EI0100033	Hagudi jaama diisलगeneraatori hoone	7,44	109,06
EI0100035	Hagudi jaamahoone	41,64	612,53
EI0100083	Eidapere jaamahoone	55,80	613,56
EI0100093	Pärnu jaama reisipaviljon	66,96	737,25
EI0100106	Kilingi-Nõmme jaamahoone	89,76	1316,56
EI0100108	Mõisaküla jaamahoone	23,04	337,74
EI0100155	Männiku soojendusruum (generaatorihoone)	0,60	6,49
	<b><i>Kokku jaamade varad (põhiteenus)</i></b>	<b>343,44</b>	<b>4 584,87</b>
<b>KOKKU</b>		<b>17 882,28</b>	<b>72 970,39</b>

Lisa 3  
KINNITANUD  
peadirektor  
02.11.2021  
käskkirjaga nr 1-7/21-059-TI

**Korrigeeritud amortisatsiooninormiga põhivara objektid**

Kood	Nimetus	Aeg	Soetushind	Amortisatsiooninorm	2020. aastal arvestatud amortisatsioon amortisatsiooninormiga 20% (põhivara kasulik eluiga 5 aastat)	Amortisatsiooninorm 10% (kasulik eluiga 10 aastat)
EI1200426	Võhma jaama pööranguküte	31.12.2013	42 547,93	20,00	0,00	4 254,78
EI1200427	Kohila jaama pööranguküte	31.12.2013	40 587,74	20,00	0,00	4 058,76
EI1200430	Võhma ETS	31.12.2013	269 636,73	20,00	0,00	26 963,70
EI1200431	Kohila ETS	31.12.2013	268 486,70	20,00	0,00	26 848,68
	<b>Kokku</b>		<b>621 259,10</b>		<b>0,00</b>	<b>62 125,92</b>