

Lisa 1
KINNITANUD
Peadirektor
ASUTUSESISESEKS
KASUTAMISEKS

Märge tehtud:
16.01.2025
Kehtib kuni:
16.01.2030
Alus: AvTS §
35 lg 1 p 17
Teabevaldaja: Tarbijakaitse ja
Tehnilise Järelevalve Amet

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 08.10.2024 otsuse nr 1-7/24-043-TI „AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine 8. detsembril 2024. a algavaks liiklusgraafikuperioodiks“ muutmise seletuskiri

Segmendi „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ vähendatud lisatasu määr

AS Eesti Raudtee (edaspidi EVR) esitas 19.12.2024 kirjaga nr 23-3/5228-1 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA) taotluse rakendada segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ vähendatud lisatasu määr. EVR-i taotluse aluseks on raudteeveoettevõtja AS-i GoRail (edaspidi GoRail) esitatud pöördumine. GoRail taotleb 30% veotariifi soodustust Kasahstani ja Usbekistani päritolu mahukaupade veoks Eesti kaudu, sh teraviljad, naftasaadused, kivisüsi ja metallid. Põhjuseks toodi välja konkurents erinevate transpordikoridoride vahel, mille kaudu on võimalik Kasahstani ja Usbekistani mahukaupu vedada - Venemaa, Läti ja Leedu sadamad.

Kasahstan on geopoliitiliste ja majanduslike piirangute tõttu rakendamas finantsmeetmeid ekspordikanalite arendamiseks, mis toetavad transiitvoogude suunamist läbi Eesti. Muuga sadama kaasaegne infrastruktuur, sealhulgas Baltikumi suurim viljaterminal, tagab logistilise võimekuse mahukaupade käitlemiseks. Kavandatavad veod kujutavad endast uusi transiitvooge, mida Eesti kaudu pole seni suures mahus veetud, pakkudes võimalust avada täiendavaid ekspordikanaleid ja suurendada kaubamahtusid.

EVR analüüsis GoRaili taotlust ning leiab, et 30% soodustus terviktariifist pole realistlik, sest hind kujuneks madalamaks, kui minimaalse juurdepääsupaketi tasu (edaspidi MJP). Siiski mõjutaks lisatasudest loobumine kasutustasu tervikuna ca 28%. Vedaja, terminali, sadama ja EVR-i soodushindade koosmõjul on Eestit läbiva veokoridori hind Lätit läbivaga võrreldav. Seetõttu soovib EVR vedajale vastu tulla ning veoprojekti toetada. Soodustust soovitakse pakkuda Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele kahes astmes, sõltuvalt veomahust. Kuni 200 000 tonni täitumiseni -50% ja alates 200 000 tonnist -100% tagantjärele maksena tingimusel, et projekti veomahuks liiklusgraafikuperioodil täitub 500 000 tonni (Joonis 1). Kauba siht- või lähteriik peab olema Kasahstan või Usbekistan. Võrdse kohtlemise printsiibist lähtuvalt, rakenduks soodustus kõigile vedajatele ja mahuarvestus käib vedajate üleselt. EVR taotleb muudatuse rakendamist alates 08. detsembrist 2024 kehtivusega 2024/2025 liiklusgraafikuperioodi lõpuni.

Segmendi „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ kaheastmeline soodustus

Joonis 1

	1	2	3
	Hinnakiri	Soodustus 50%	Soodustus 100%
	Eurot brutotonn/km kohta	Eurot brutotonn/km kohta	Eurot brutotonn/km kohta
Segmendi lisatasu	0,00158	0,00079	0,00
Veomahu tingimus	-	0 – 200 000 tonni	alates 200 000 tonni, aga tingimusel, et täitub summaarselt vähemalt 500 000 tonni liiklusgraafikuperioodi lõpuks.
Muud tingimused	Siht- ja lähteriik KZ/UZ; kohaldub raudteelõikudel Piirijaamad – Muuga/Vaivara välja arvatud Narva-Vaivara lõik.		

TTJA hinnangul on kaheastmeline soodussüsteem põhjendatud, kuna vedaja ei ole kõrge poliitilise riski tõttu veomahu osas garantiid pakkunud. Samuti on TTJA seisukohal, et tänases olukorras, kus Eesti kaubaveo mahud on ajalooliselt madalaimad, on igasuguse uue transiitvoo tekkimise toetamine vajalik.

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 kaalutusõiguse kohaselt, kui seadus ei keela haldusakti muuta või ei kohusta haldusakti muutma. Käesoleval juhul on TTJA-l kui haldusorganil kaalutusõigus seoses EVR-i taotlusega muuta kehtivat ja õiguspärast haldusakti.

TTJA poolt raudteeinfrastruktuuri juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasu määra 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 tagasiulatuvalt isiku kahjuks muuta juhul, kui selleks on jätetud 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

08.10.2024 õiguspärase otsuse nr 1-7/24-043-TI tagasiulatuva muutmine vastavalt EVR-i taotluses esitatule alates 08.12.2024, mil algas 2024/2025 liiklusgraafikuperiood.

Õiguspärase otsuse muutmine toimub EVR-i taotluse alusel ning EVR kui raudteefrastruktuuri ettevõtja on ainus osapool, kellele muudatus koormavat mõju avaldab. Raudteeveo ettevõtjatele, kes kasutavad EVR-i poolt osutatavat teenust, kaasneb soodustav mõju, mida võimaldatakse igale infrastruktuuri kasutajale mittediskrimineerivatel alustel. Tuginedes ülaltoodud faktilistele asjaoludele ja hinnates otsuse muutmisega kaasnevat mõju, ei pea TTJA põhjendatuks enne otsuse muutmist saata otsuse muutmise eelnõud seotud osapooltele arvamuse avaldamiseks.

Juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasude kujunemine 2024/2025 liiklusgraafikuperioodiks sisaldub 08.10.2024 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 kaheastmeline soodussüsteem järgnevalt:

„Segmendi „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ lisatasud kujunevad järgmiselt:

0,00556 – 0,00398 = 0,00158 eurot btn/km

kus,

0,00556 eurot btn/km kohta – liiklusgraafikuperioodi 2023/2024 btn/km summaarne ühikuhind;
0,00398 eurot btn/km kohta – liiklusgraafikuperioodi 2024/2025 btn/km MJP.

19.12.2024 esitas EVR TTJA-le taotluse nr 23-3/5228-1, milles palus segmendile „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ rakendada vähendatud lisatasu määr. Soodustust soovitakse pakkuda Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele kahes astmes, sõltuvalt veomahust. Kuni 200 000 tonni täitumiseni -50% ja alates 200 000 tonnist -100% tagantjärele maksena tingimusel, et projekti veomahuks liiklusgraafikuperioodil täitub 500 000 tonni. Kauba siht- või lähteriik peab olema Kasahstan või Usbekistan. Võrdse kohtlemise printsiibist lähtuvalt, rakenduks soodustus kõigile vedajatele ja mahuarvestus käib vedajate üleselt.

TTJA hinnangul on kaheastmeline soodussüsteem põhjendatud, kuna vedaja ei ole kõrge poliitilise riski tõttu veomahu osas garantiid pakkunud. Samuti on TTJA seisukohal, et tänases olukorras, kus Eesti kaubaveo mahud on ajalooliselt madalaimad, on igasuguse uue transiitvoo tekkimise toetamine vajalik. Selle tulemusena kehtestab TTJA segmendis „Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid“ järgmised ühikuhinnad kuni 2024/2025 liiklusgraafikuperioodi lõpuni:

0,00158 eurot btn/km;

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

0,00079 eurot btn/km tingimusel, et veomaht on 0 – 200 000 tonni;

0,00 eurot btn/km tingimusel, et veomaht on suurem kui 200 000 tonni ning täitub summaarselt vähemalt 500 000 tonni liiklusgraafikuperioodi lõpuks (soodustus rakendatakse tagantjärele, tingimuse täitumisel).

Segmendi „Siseriiklik/EL sisene - kivisöe ja põlevkivi saadused, nafta- ja keemiatooted“ lisatasud kujunevad järgmiselt:

0,00649 – 0,00398 = **0,00251** eurot btn/km

kus,

0,00649 eurot btn/km kohta – liiklusgraafikuperioodi 2023/2024 btn/km summaarne ühikuhind;

0,00398 eurot btn/km kohta – liiklusgraafikuperioodi 2024/2025 btn/km MJP.

Lisatasude ühikuhinnad kõikidele määratletud turusegmentidele on toodud Tabel 1.

Põhiteenuse lisatasude ühikuhinnad alates 08.12.2024:

Tabel 1

	Segment	eurot / brutotonn km	eurot / rong-km
1	Siseriiklik reisijatevedu	0,00511	1,40
2	Rahvusvaheline reisijatevedu	-	-
3	Vedurite reservsõidud	-	-
4	Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad rongid	0,00158	-
4.1	Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele, siht- või lähteriigiga Kasahstan või Usbekistan. Veomaht 0 – 200 000 tonni.	0,00079	
4.2	Valga/Koidula – Muuga/Vaivara ja Narva – Muuga lõikudele, siht- või lähteriigiga Kasahstan või Usbekistan. Veomaht 200 000+ tonni ning täitub summaarselt vähemalt 500 000 tonni liiklusgraafikuperioodi lõpuks (soodustus rakendatakse tagantjärele, tingimuse täitumisel).	0,00	
5	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu	-	-
6	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu (kivisöe ja põlevkivi saadused, nafta- ja keemiatooted)	0,00251	-

”

Lisateenus „Ühtne piiriülene veduriteenus“

EVR esitas 20.12.2024 kirjaga nr 1-4/5711 TTJA-le taotluse ümber kalkuleerida lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ tasud seoses märkimisväärse muutusega otsekulude suuruses. 2022. aastal sõlmitud veduriteenuse leping EVR-i ja GoRaili vahel rongide üleveoks Koidula-Petseri piirilõigul lõppes 2024. aastal ning lepingu pikendamise asemel otsustas EVR sõlmida kontsessioonilepingud kvalifitseeruvate veoettevõtjatega. Olulise tingimusena ei maksa EVR kontsessioonäärilede teenuse osutamisel tasu. Seetõttu kaob 2025. aastal ära varasem GoRail lepingust tulenev teenuse kulu. Ühtse piiriülese veduriteenuse kontekstis säilib kulu Narva – Ivangorod piirijaamas, kus Venemaa Raudtee seda teenust vastavalt rahvusvahelistele lepingutele jätkuvalt osutab.

TTJA hinnangul on eeltoodust tulenevalt põhjendatud lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ tasude ümberkalkuleerimine kuna otsekulude suurus omab kasutustasudele väga suurt mõju. Juhul, kui kõnealune muudatus oleks olnud teada kasutustasu kehtestamise hetkel, oleks TTJA pidanud samuti sellega arvestama.

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 kaalutusõiguse kohaselt, kui seadus ei keela haldusakti muuta või ei kohusta haldusakti muutma. Käesoleval juhul on TTJA-l kui haldusorganil kaalutusõigus seoses EVR-i taotlusega muuta kehtivat ja õiguspärast haldusakti.

TTJA poolt lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ tasude ümberkalkuleerimine omab nii soodustavat kui koormavat mõju erinevatele mõjutatud osapooltele. Isiku kasuks ehk soodustav mõju avaldub raudteeveoettevõtjale, kes kasutab raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt osutatavat teenust, kuivõrd kasutustasu väheneb. Isiku kahjuks ehk koormav mõju avaldub raudteeinfrastruktuuriettevõtjale, kuivõrd tema poolt osutatud lisateenuse 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 tagasiulatuvalt isiku kahjuks muuta juhul, kui selleks on jätud võimalus haldusaktis (HMS § 66 lg 2 p 1). Võttes arvesse RdtS § 98 lõikeid 1 ja 7 ning HMS §-i 66, on lubatav 08.10.2024 õiguspärase otsuse nr 1-7/24-043-TI tagasiulatuv muutmine vastavalt EVR-i taotluses esitatule alates 08.12.2024, mil algas 2024/2025 liiklusgraafikuperiood.

Õiguspärase otsuse muutmine toimub EVR-i taotluse alusel ning EVR kui raudteeinfrastruktuuriettevõtja on ainus osapool, kellele muudatus koormavat mõju avaldab. Raudteeveoettevõtjatele, kes kasutavad EVR-i poolt osutatavat teenust, kaasneb soodustav mõju, mida võimaldatakse igale infrastruktuuri kasutajale mittediskrimineerivatel alustel. Tuginedes ülaltoodud faktilistele asjaoludele ja hinnates otsuse muutmiseiga kaasnevat mõju, ei pea TTJA põhjendatuks enne otsuse muutmist saata otsuse muutmise eelnõud seotud osapooltele arvamuse avaldamiseks.

Lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ tasude kujunemine 2024/2025 liiklusgraafikuperioodiks sisaldub 08.10.2024 otsuse Lisas 1 ehk seletuskirjas. Eeltoodust lähtudes tuleb Lisas 1 teha järgnevad muudatused:

1. Punktis 2.1 ära muuta lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ tegevuskulud järgnevalt:

„Lisateenuse ühtne piiriülene veduriteenus tegevuskulude arvestus on järgmine:

$$220\,576 * (1+0,025) = 226\,090 \text{ eurot}$$

kus,

220 576 eurot – EVR 2023. a lisateenuse ühtne piiriülene veduriteenus tegevuskulud¹;
0,025 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 2,5% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2023 juuni – 2024 juuni.“

2. Punktis 2.2 alates tabelist 1 ära muuta lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ üldkulud järgnevalt:

„Tegevuskulude osakaal kõigi teenuste tegevuskulude koondsummast teenuste lõikes (enne THiga korrigeerimist)

Tabel 2

Teenus	Tegevuskulude summa (EUR)	Osakaal tegevuskuludest kokku (ümardatult)
Põhiteenus	29 413 381	92,04%
Lisateenus reisirongide eelsoojendus	0	0,00%
Lisateenus ühtne piiriülene veduriteenus	940 404	2,94%
Millest Eesti Raudtee maksed Vanamaa Raudteele Narvas	220 576	0,69%
Abiteenus raudteeveeremi tehnöülevaatus	266 170	0,83%
Teenindusrajatised	573 177	1,79%
Muude teenuste põhjendatud tegevuskulud	762 731	2,39%
Kokku	31 955 863	100%

Põhiteenuse üldkulude arvestus on järgmine:

$$(7\,336\,600 - 381\,705) * \sim 0,9204 * (1+0,025) = 6\,561\,317 \text{ eurot}$$

kus,

7 336 600 eurot – EVR 2023. a üldkulud²;
381 705 eurot – kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitatavad kulud³;
~0,9204 – põhiteenuse tegevuskulude osatähtsus raudteefrastruuriettevõtja kõigi teenuste tegevuskulude koondsummast ümardatult (arvutuses on kasutatud ümardamata protsentmäära);
0,025 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 2,5% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2023 juuni – 2024 juuni.

¹ AS Eesti Raudtee 20. detsember 2024 kiri nr 1-4/5711 Lisa 1

² AS Eesti Raudtee 23. juuli 2024 korrigeeritud andmestiku lisa 1 (raudteefrastruuriettevõtja 2023 kasumiaruanne, veerg – raudteefrastruuriettevõtja üldkulud, rida- tegevuskulud)

³ AS Eesti Raudtee 23. juuli 2024 korrigeeritud andmestiku lisa 4 (Kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitatavad kulud, üldkulud kokku)

Lisateenuse reisirongide eelsoojendus üldkulude summa on 0 eurot, lähtudes sellest, et lisateenuse tegevuskulude osatähtsus raudteeinfrastruktuuriettevõtja kõigi teenuste tegevuskulude summast on 0%.

Lisateenuse ühtne piiriülene veduriteenus üldkulude arvestus on järgmine:

$$(7\,336\,600 - 381\,705) * \sim 0,0069 * (1 + 0,025) = 49\,188 \text{ eurot}$$

kus,

7 336 600 eurot – EVR 2023. a üldkulud⁴;

381 705 eurot – kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitatavad kulud⁵;

$\sim 0,0069$ – lisateenuse tegevuskulude osatähtsus raudteeinfrastruktuuriettevõtja kõigi teenuste tegevuskulude koondsummast ümardatult (Eesti Raudtee maksed Vanamaa Raudteele Narvas);

0,025 – tarbijahinnaindeksiga korrigeerimine, seejuures 2,5% - Statistikaameti poolt avaldatud tarbijahinnaindeks perioodil 2023 juuni – 2024 juuni.“

3. Punktis 2.3 ära muuta lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ kapitalikulud järgnevalt:

„Lisateenuse ühtne piiriülene veduriteenus kapitalikulu on 3 583 eurot⁶. „

4. Punktis 2.5 ära muuta lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ mõistlik ärikasum järgnevalt:

„Lisateenuse ühtne piiriülene veduriteenus mõistlik ärikasum kujuneb järgmiselt:

$$5,48\% * 20\,440 \text{ eurot} = 1\,120 \text{ eurot}$$

kus,

5,48% – Kapitali kaalutud keskmine (WACC), vt ka **Error! Reference source not found.**;

20 440 eurot – lisateenuse osutamiseks kasutatava põhivara jääkväärtus⁷.“

5. Punktis 2.8 ära muuta lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ kogukulu järgnevalt:

EVR raudteeinfrastruktuuri lisateenusega ühtne piiriülene veduriteenus seotud kogukulude prognoos 2024/2025 liiklusgraafikuperioodil on esitatud Tabel 3.

Lisateenuse „Ühtne piiriülene veduriteenus“ kogukulude prognoos 2024/2025 liiklusgraafikuperioodil (EUR)

Tabel 3

Tegevuskulu	226 090
Üldkulu	49 188
Kapitalikulu	3 583
Mõistlik ärikasum	1 120

⁴ AS Eesti Raudtee 23. juuli 2024 korrigeeritud andmestiku lisa 1 (raudteeinfrastruktuuriettevõtja 2023 kasumiaruanne, veerg – raudteeinfrastruktuuriettevõtja üldkulud, rida- tegevuskulud)

⁵ AS Eesti Raudtee 23. juuli 2024 korrigeeritud andmestiku lisa 4 (Kasutustasu määramisel kogukuludesse mittelülitatavad kulud, üldkulud kokku)

⁶ AS Eesti Raudtee 20. detsember 2024 kiri nr 1-4/5711 Lisa 1

⁷ AS Eesti Raudtee 20. detsember 2024 kiri nr 1-4/5711 Lisa 1

Kokku:	279 981
---------------	----------------

”

6. Punktis 6 alates „Lisateenuse ühikhind kujuneb järgmiselt:“ arutada ühikuhind järgnevalt:

Lisateenuse ühikuhind kujuneb järgmiselt:

$$279\,981 / 24\,000 = 11,67 \text{ eurot}$$

kus,

279 981 eurot – teenuse kogukulud aastas (Tabel 3);

24 000 – vagunite arv aastas⁸.

Ühtse piiriülese veduriteenuse kasutustasu 2024/2025 liiklusgraafikuperioodil on 11,67 eurot vaguni kohta.

⁸ AS Eesti Raudtee 20. detsember 2024 kiri nr 1-4/5711 Lisa 1

Abiteenus „Raudteeveeremi tehnõlevaatus“

EVR esitas 20.12.2024 kirjaga nr 1-4/5711 TTJA-le taotluse ümber kalkuleerida abiteenuse „Raudteeveeremi tehnõlevaatus“ tasud seoses mahuproгноosi kasvuga. EVR sõlmis 13.12.2024 AS-ga Sillamäe Sadam abiteenuse osutamise lepingu, millega kaasneb teenuse mahu suurenemine, mida varasem prognoos ei arvestanud.

Kuna abiteenuse hinnakujundus sõltub väga suures ulatuses teenuse mahuproгноosidest, siis on TTJA hinnangul põhjendatud abiteenuse „Raudteeveeremi tehnõlevaatus“ tasude ümberkalkuleerimine. Juhul, kui kõnealune muudatus oleks olnud teada kasutustasu kehtestamise hetkel, oleks TTJA pidanud samuti sellega arvestama.

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 kaalutusõiguse kohaselt, kui seadus ei keela haldusakti muuta või ei kohusta haldusakti muutma. Käesoleval juhul on TTJA-l kui haldusorganil kaalutusõigus seoses EVR-i taotlusega muuta kehtivat ja õiguspärast haldusakti.

TTJA poolt abiteenuse „Raudteeveeremi tehnõlevaatus“ tasude ümberkalkuleerimine omab nii soodustavat kui koormavat mõju erinevatele mõjutatud osapooltele. Isiku kasuks ehk soodustav mõju avaldub raudteeveoettevõtjale, kes kasutab raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt osutatavat teenust, kuivõrd kasutustasu väheneb. Isiku kahjuks ehk koormav mõju avaldub raudteeinfrastruktuuriettevõtjale, kuivõrd tema poolt osutatud abiteenuse ühikuhind väheneb.

Juhul, kui haldusakti muutmise 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 tagasiulatuvalt isiku kahjuks muuta juhul, kui selleks on jätud võimalus haldusaktis (HMS § 66 lg 2 p 1). Võttes arvesse RdtS § 98 lõikeid 1 ja 7 ning HMS §-i 66, on lubatav 08.10.2024 õiguspärase otsuse nr 1-7/24-043-TI tagasiulatuvalt muutmise vastavalt EVR-i taotluses esitatule alates 08.12.2024, mil algas 2024/2025 liiklusgraafikuperiood.

Õiguspärase otsuse muutmise toimub EVR-i taotluse alusel ning EVR kui raudteeinfrastruktuuriettevõtja on ainus osapool, kellele muudatus koormavat mõju avaldab. Raudteeveoettevõtjatele, kes kasutavad EVR-i poolt osutatavat teenust, kaasneb soodustav mõju, mida võimaldatakse igale infrastruktuuri kasutajale mittediskrimineerival alustel. Tuginedes ülalloodud faktilistele asjaoludele ja hinnates otsuse muutmise kaasnevat mõju, ei pea TTJA põhjendatuks enne otsuse muutmist saata otsuse muutmise eelnõud seotud osapooltele arvamuse avaldamiseks.

Abiteenuse „Raudteeveeremi tehnõlevaatus“ tasude kujunemine 2024/2025 liiklusgraafikuperioodiks sisaldub 08.10.2024 otsuse Lisas 1 ehk seletuskirjas. Eeltoodust lähtudes tuleb Lisas 1 teha järgnevad muudatused:

- 1. Punktis 7 alates „Abiteenuse ühikuhind kujuneb järgmiselt:“ muuta ära vagunite arvu prognoos aastas järgmiselt:**

Abiteenuse ühikuhind kujuneb järgmiselt:

$$353\,622 / 45\,845 = 7,71 \text{ eurot}$$

kus,

353 622 eurot – teenuse kogukulud aastas (**Error! Reference source not found.**);
45 845 – vagunite arvu prognoos aastas⁹.

Abiteenuse raudteeveeremi tehnoülevaatus kasutustasu 2024/2025 liiklusgraafikuperioodil on 7,71 eurot vaguniühiku kohta.

Muutmata osas jääb kehtima Lisa 1 selle 08.10.2024 sõnastuses.

⁹ AS Eesti Raudtee 20. detsember 2024 kiri nr 1-4/5711 Lisa 2