

**Taristuministri määruse „Majandus- ja taristuministri 28.10.2020. a määruse nr 64  
„Raudteeinfrastruktuuri  
kasutustasu arvutamise metoodika“ muutmise“ eelnõu seletuskiri**

## **1. Sissejuhatus**

Määrus kehtestatakse raudteeseaduse § 98 lõike 7 alusel.

Määrusega antakse õigus määrata raudteeinfrastruktuuri kasutustasu ka pikemaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks ning muudetakse raudteeinfrastruktuuri ettevõtja kohustuse tähtaega esitada kasutustasu määrajale tasu määramiseks vajalikud andmed ning kasutustasu määraja ja teenindusrajatise omaniku kohustuse tähtaega määrata kasutustasu juurdepääsu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest, juurdepääsu põhiteenuste lisatasu ning teenindusrajatise kasutustasu.

Eelnõu peamine sihtrühm on raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad, raudteeveo ettevõtjad ning raudteel veetava kauba omanikud.

### **1.1. Sisukokkuvõte**

Eelnõu koostamise vajadus on tingitud praeguse regulatsiooni vähesest paindlikkusest, mistõttu raudteeinfrastruktuuri kasutustasu juurdepääsu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest, juurdepääsu põhiteenuste lisatasu ning teenindusrajatise kasutustasu tuleb määrata igal aastal.

Eelnõu eesmärk on anda Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile õigus määrata kasutustasu ka pikemaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks ning kohustus teha seda võrreldes praeguse korraga kaks kuud varem, mis võimaldab tagada raudtee kaubaveosektorile kindlustunde, et tasude ühikumäärad kuni kolmeaastase perioodi jooksul ei muutu, ning anda raudteesektorile rohkem aega raudtee-kaubaveolepingute sõlmimiseks ja reisijate avalikuks liiniveoks vajaliku eelarve planeerimiseks. See omakorda suurendab eeldatavasti kaubaveomahtusid raudteel ning annab raudtee-ettevõtjatele täpsema teabe eelarve planeerimiseks.

Eelnõuga tehtavad muudatused ei suurenda ettevõtjate ega kodanike halduskoormust.

### **1.2. Eelnõu ettevalmistaja**

Eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteesosakonna raudtee valdkonnajuht Indrek Laineveer (639 7636, [indrek.laineveer@kliimaministeerium.ee](mailto:indrek.laineveer@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Kristel Soodla (605 2124, [kristel.soodla@kliimaministeerium.ee](mailto:kristel.soodla@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu keeleteoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õiguspoliitika osakonna õigusloome korralduse talituse toimetaja Inge Mehide ([inge.mehide@justdigi.ee](mailto:inge.mehide@justdigi.ee)).

### **1.3. Märkused**

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõukohase määrusega muudetakse majandus- ja taristuministri 28. oktoobri 2020. a määruse nr 64 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvutamise metoodika“ redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 30.10.2020, 37.

## **2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Määruse eelnõu koosneb neljast punktist.

**Määruse § 2 lõikest 3** jäetakse välja kasutustasu määraja kohustus hinnata raudteefrastruktuuriettevõtja kulude põhjendatust igaks liiklusgraafikuperioodiks eraldi. See võimaldab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametil kasutustasu määrajana määrata tasu ka pikemaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet saab enne otsuse tegemist hinnata, kas tasu määramine on põhjendatud üheks, kaheks või kolmeks liiklusgraafikuperioodiks. Eri raudteefrastruktuuriettevõtjate puhul on võimalik määrata tasu erineva tähtajaga. Rohkem kui üheks liiklusgraafikuperioodiks määratud tasu muutmine on kasutustasu määraja kaalutletud otsus ning on põhjendatud juhul, kui ühikukulude määramisel aluseks olnud prognoositud ühikute hulk oluliselt muutub. Oluline muutumine eeldab vähemalt 20% ühikute muutumist võrreldes ühikukulude määramisel aluseks olnud prognoositud ühikute hulgaga.

Määruse paragrahvis 3 on sätestatud, et raudteefrastruktuuri juurdepääsu põhiteenuste kasutada andmise põhjendatud kulud koosnevad kuludest, mis on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega ning millele võib kehtestada lisatasusid. Raudteefrastruktuuri juurdepääsu põhiteenuste kasutada andmise otsesed kulud arvutatakse Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) [2015/909](#), milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid (ELT L 148, 13.06.2015, lk 17–22) (edaspidi *rakendusmäärus*), kohaselt. Seega puudub seadusandluses võimalus lisaks reguleerida raudteefrastruktuuri juurdepääsu põhiteenuste kasutustasu arvutamise aluseid. Küll näeb aga rakendusmääruse art 5 lõige 1 ette, et otseste ühikukulude arvutamisel võib prognoosiperiood hõlmata mitut aastat. Kui tasu määratakse pikemaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks, tuleb ühikukulude arvutamiseks prognoosida vastava perioodi ühikute hulk rongikilomeetri, sõidukilomeetri, brutotonnikilomeetri või nende kombinatsiooni kohta, mille alusel kulusid jaotatakse. Samuti on tähtis, et kasutustasu määraja ajakohastab korrapäraselt otseste kulude arvutamiseks kasutatavat meetodit, võttes muu hulgas arvesse parimaid rahvusvahelisi tavasid.

Lisaks jäetakse määrusest välja kasutustasu määraja kohustus täpsustada kasutustasu aluseks olevaid kuluandmeid Statistikaameti avaldatud hinnaindeksitega, mis määravad inflatsioonitaseme järgmiseks majandusaastaks, kuna hinnaindekseid ei ole võimalik rakendada pikemaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks määratava kasutustasu puhul.

**Määruse § 9 täiendatakse lõikega 1<sup>1</sup>**, millega võimaldatakse kasutustasu määrajal kehtestada lisatasu kuni kolmeks liiklusgraafikuperioodiks. See võimaldab vajadusel tagada eelkõige raudtee kaubaveosektorile kindlustunde, et tasude ühikumäärad kuni kolmeaastase perioodi jooksul ei muutu, ja sõlmida kauba omanikega pikemaajalisi veolepinguid, mis omakorda suurendab eeldatavasti kaubaveomahtusid raudteel. Kuni kolmeaastase perioodi lõppedes kehtestab kasutustasu määraja uued lisatasud, võttes aluseks raudteefrastruktuuriettevõtja kasutustasu määramise eelse liiklusgraafikuperioodi majandusaasta andmed.

**Määruse § 11 lõikes 1** muudetakse raudteefrastruktuuriettevõtja kohustuse tähtaega esitada kasutustasu määraja tasu määramiseks vajalikud andmed. Uus tähtaeg on kuue kuu asemel kaheksa kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust. See muudatus võimaldab kasutustasu määrajal omakorda määrata tasu kaks kuud varem, mis on raudteesektorile oluline raudtee-kaubaveolepingute sõlmimiseks ja reisijate avalikuks liiniveoks vajaliku eelarve planeerimiseks.

**Määruse § 12 lõikes 1** muudetakse kasutustasu määraja ja teenindusrajatise omaniku kohustuse tähtaega määrata kasutustasu juurdepääsu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest, juurdepääsu põhiteenuste lisatasu ning teenindusrajatise kasutustasu. Uue regulatsiooni kohaselt tuleb tasu määrata neli kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust. See tasust teadasaamise lisaaeg on raudteesektorile oluline raudtee-kaubaveolepingute sõlmimiseks ja reisijate avalikuks liiniveoks vajaliku eelarve planeerimiseks.

Ühtlasi antakse kasutustasu määrajale võimalus kehtestada tasu kuni kolmeks liiklusgraafikuperioodiks.

### **3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõul on kaudne puutumus Euroopa Liidu õigusega. Määruse valdkonda reguleerivad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32–77), muudetud direktiiviga (EL) 2016/2370 (ELT L 352, 23.12.2016, lk 1–17) ja komisjoni delegeeritud otsusega (EL) 2017/2075 (ELT L 295, 14.11.2017, lk 69–73), ning Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/909, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid (ELT L 148, 13.06.2015, lk 17–22). Euroopa Liidu õigus ei sätesta otseselt, kui pikaks ajaks võib määrata kasutustasu juurdepääsu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest, juurdepääsu põhiteenuste lisatasu ning teenindusrajatise kasutustasu, kuid igal juhul tuleb arvestada kohustusega ajakohastada otseste kulude arvutamiseks kasutatavat meetodit ning vaadata lisatasu määramisel üle turusegmentide loetelu vähemalt iga viie aasta järel.

### **4. Määruse mõjud**

#### **4.1. Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju**

Määrusega ei kaasne sotsiaalseid ega demograafilisi mõjusid.

#### **4.2. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Määrusega ei kaasne mõjusid riigi julgeolekule ja välissuhetele.

#### **4.3. Majanduslik mõju**

Kuna määrusest jäetakse välja kasutustasu määraja kohustus täpsustada kasutustasu aluseks olevaid kuluandmeid Statistikaameti avaldatud hinnaindeksitega, võib kõrge inflatsiooni perioodil esineda olukordi, kus raudteeinfrastruktuuriettevõtja saab praegusest väiksema tulu madalamate ühikuhindade tõttu, kuid selle kompenseerib eeldatavasti suurem kaubaveomaht, mille annab pikemaajaliste veolepingute ja fikseeritud ühikuhindade võimalus. Lisaks on RdtSi § 73 lõike 5 kohaselt riigil kohustus tagada, et tavapäraustes äritingimustes on avalikku raudteed majandava raudteeinfrastruktuuriettevõtja tulud, mille moodustavad raudteeinfrastruktuuri kasutustasud, muust majandustegevusest saadud kasum ja riigi või muude isikute eraldatud vahendid, ning raudteeinfrastruktuurikulud viieaastase perioodi arvestuses tasakaalus.

#### **4.4. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele**

Määrusega kaasneb riigiasutuste korraldusele väheoluline positiivne mõju. Kuna määrusega antakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile õigus määrata kasutustasu ka pikemaks ajaks kui üheks liiklusgraafikuperioodiks, väheneb selle rakendamisel ameti töökoormus kasutustasu määrajana.

## **5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Määruse rakendamisega ei teki riigile eeldatavasti lisatulu ega -kulu. Küll aga võib aastati erineda vajadus tagada avalikku raudteed majandava raudteefrastruktuuri ettevõtja tulude ja kulude tasakaal.

## **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras. Kuna kasutustasu määra kehtestab järgmised tasud 2026. aasta detsembris algavaks liiklusgraafikuperioodiks, siis ei ole sätete rakendamiseks vajalik täiendav üleminekutähtaeg.

## **7. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Määruse eelnõu esitatakse koostöölastamiseks Rahandusministeeriumile ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Edelaraudtee ASile, ASile Eesti Raudtee, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, ASile Eesti Liinirongid, Logistika ja Sadamate Liidule, SIA „LDZ Cargo“ Eesti filiaalile, ASile Sillamäe Sadam, ASile Skinest Rail, Enefit Power OÜ-le, ASile GoRail, Maardu Raudtee ASile ning OÜ-le Operail eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu. Avalikul konsultatsioonil esitatud arvamusi ja nendega arvestamist kajastatakse pärast koostöölastusringi määruse eelnõu seletuskirja lisas.