

SELETUSKIRI

regionaal- ja põllumajandusministri määruse „Regionaalministri 13. detsembri 2023. a määruse nr 88 „Avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava liiniveo sõidukilomeetri kõrgeima tariifi ja kõrgeima piletihinna kehtestamine raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol“ muutmise” eelnõu juurde

1. Sissejuhatus

Regionaal- ja põllumajandusministri määruse „Regionaalministri 13. detsembri 2023. a määruse nr 88 „Avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava liiniveo sõidukilomeetri kõrgeima tariifi ja kõrgeima piletihinna kehtestamine raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol“ muutmise” eelnõu (edaspidi *eelnõu*) on välja töötatud ühistranspordiseaduse § 31 lõike 2 punkti 1 alusel.

Eelnõu koostamise on tinginud vajadus tasakaalustada raudteeveoettevõtjale pandud avaliku teenindamise kohustusega kaasnevate kulude tõusu, mida ei ole riigieelarve kärpeülesande tõttu võimalik kompenseerida avaliku teenindamise toetusest.

Eelnõuga kehtestatakse sõidukilomeetri kõrgeim tariif ja kõrgeim piletihind raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol, mida teostatakse avaliku teenindamise lepingu alusel kindlaksmääratud liinidel.

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna nõunik Jaak Simon (tel 5344 7675; e-post jaak.simon@agri.ee). Eelnõule on juriidilise ekspertiisi teinud Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Romet Viikmäe (tel 625 6176, e-post romet.viikmae@agri.ee). Eelnõu ja seletuskirja toimetab keeleliselt Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Leeni Kohal (tel 5698 3427, e-post leeni.kohal@agri.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Esimeses paragrahvis sätestatakse määruse muudatused ning teises määruse jõustumisnorm.

Eelnõus ei ole võrreldes kehtiva korraga olulisi hinnaarvestuslikke aluspõhimõtteid muudetud, kuid suurendatud on sõidukilomeetri ja esimese tsooni piletihinna maksimumhinda (esimese tsooni sisese sõidu piletihinna suurendati 1,80 eurolt 2,20-le), et tagada avaliku teenindamise lepingu¹ alusel reisijatevedu teostava raudteeveoettevõtjale (edaspidi *raudteeveoettevõtja*) avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks piisavad rahalised vahendid.

Raudteetaristu kasutustasude kasvust (liiklusgraafikuperioodil 2024/2025 arvestuslikult 3 miljonit rohkem kui varem), inflatsioonist ja tööjõukulude tõusust tulenev kogukulude suurenemine toob kaasa vajaduse lisarahastuse järele. 2025. aasta riigieelarve näeb ette kokkuhoiumeetmed muu hulgas ühistranspordi avaliku liiniveo toetuste osas, mistõttu ei ole lisakulusid võimalik täies mahus katta riigieelarve vahenditest. Seetõttu on vajalik kulude katteks tõsta muu hulgas piletihindasid. Kuna praegu kehtivad sõidukilomeetri hinnad ja piletihinnad üldjuhul kattuvad kehtivate piirhindadega, siis puudub raudteeveoettevõtjal võimalus piletihinna iseseisvalt vastavalt majanduslikele muutustele korrigeerida. Sellest tulenevalt on vajalik ajakohastada regionaalministri 13. detsembri 2023. a määrusega nr 88 „Avaliku teenindamise

¹ „Raudtee reisijateveo avaliku teenindamise leping“, sõlmitud 24.11.2021. a Eesti Vabariigi ja AS Eesti Liinirongid vahel.

lepingu alusel teostatava liiniveo sõidukilomeetri kõrgeima tariifi ja kõrgeima piletihinna kehtestamine raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol“ (edaspidi *määrus nr 88*) sätestatud piirhindu. Eelnõus on arvestatud kavatsusega tõsta alates 1. juulist 2025. aastal käibemaksumäära 2 protsendipunkti võrra.

Eelnõu §-ga 1 sätestatakse uus sõidukilomeetri kõrgeim tariif ja kõrgeim piletihind raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol.

Eelnõu §-s 1 kehtestatakse avaliku teenindamise lepingu alusel kindlaksmääratud liinidele uued ajakohastatud kõrgeimad piletihinnad.

Maksimaalsed pilethinnad on suure kasutatavusega piirkondades kehtestatud tsoonihindade põhimõttel. Tsooni all mõistetakse käesolevas määruses kindlaksmääratud peatusest kuni teise kindlaksmääratud peatuseni jäävat raudteeliikluse piirkonda. Tsoonide kasutamine lihtsustab teenuse hinnastamist ning suure kasutatavusega liinidel operatiivset piletimüüki. Tsoonivälistel liinidel, kus peatuste vahed on üldjuhul pikemad ja mida kasutab vähem reisijaid, kasutatakse sõidukilomeetri põhist hinnaarvestust.

Eelnõu § 1 punktis 1 kehtestatakse esimese tsooni kõrgeim hind, milleks on kuni 2,20 eurot sõidu eest senise 1,80 euro asemel. Esimene tsoon hõlmab lääne suunal peatusi Tallinn, Lilleküla, Tondi, Järve, Rahumäe, Nõmme, Hiiu, Kivimäe, Pääsküla, Laagri, edela suunal peatusi Tallinn, Tallinn-Väike, Liiva, Valdeku ja ida suunal peatusi Tallinn, Kitseküla, Ülemiste, Vesse.

Eelnõu § 1 punktiga 2 muudetakse määruse nr 88 § 1 lõikeid 2 ja 3.

Määruse nr 88 § 1 lõiget 2 muudetakse, kehtestades kõrgeim sõidukilomeetri hind ülejäänud peatuste puhul, mis jäävad tsoonidest väljapoole. Sellisel juhul rakendatakse kõrgeima sõidukilomeetri tariifiga reguleeritud piirhindu, milleks on kuni 0,170 eurot sõidukilomeetri kohta või piletihind 2,20 eurot.

Määruse nr 88 § 1 lõike 3 sõnastust muudetakse selliselt, et see võimaldaks kõrgeima piletihinna kehtestada ka uute elektrirongide äriklassis.

Eelnõu §-ga 2 sätestatakse määruse jõustumise ajaks 1. veebruar 2025. a. Jõustumise kuupäeva kehtestamisel on lähtutud määruse tegeliku rakendamise vajadusest, kuna sellest kuupäevast alates on arvestatud piletimüügist saadava tulu kasvuga, mis peaks katma raudteeveoettevõtja lisakulud.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. a määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1—13). Nimetatud määruse artikli 3 lõige 2 sätestab, et avaliku teenindamise kohustusi, mille eesmärgiks on maksimumtariifide kehtestamine kõikidele reisijatele või teatavatele reisijate gruppidele, võib määratleda ka üldeeskirjadega.

4. Määruse mõjud

4.1. Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju

Pileti piirhinna tõus mõjutab eeldatavasti hinnatundlikku reisijat, kuid mõju elanikkonnale tervikuna ei ole suur, sest hinnatõus on kavandatud ühe tsooni piires toimuvatel reisidel ligikaudu

20%. Kuna rongitranspordile on olemas ka alternatiivsed ühistranspordi võimalused, sealhulgas tasuta või osaliselt tasuta maakondlik bussiliiklus, siis ei tohiks piletihinna tõus ka hinnatundliku reisija sõiduvõimalusi kokkuvõttes oluliselt mõjutada. Piletihinda rohkem tõsta ei ole praegu otstarbekas, sest see võib viia soovitud vastupidise tulemuseni ehk reisijanumbrite vähenemiseni. Praegusel juhul võib eeldada, et hinnatõusul on väiksem mõju, sest kulud on kasvanud ka peamiste alternatiivsete transpordivõimaluste puhul, see tähendab isiklikul transpordil ja maakonnasisestel bussiliinidel. Eelnõu ei kohusta raudteeveoettevõtjat kohe piletihindade maksimummäärasid rakendama, vaid annab ettevõtjale teenuse hinnastamisel praegusest suurema paindlikkuse. Seega on hinnatõus lühematel reisidel ligikaudu 20% ulatuses eesmärgi saavutamiseks optimaalne.

4.2 Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Määrusel ei ole mõju riigi julgeolekule ega välissuhetele.

4.3. Mõju majandusele

Määruse rakendamine ei too kaasa olulist mõju majandusele, küll aga võimaldab määrus reisijateveoettevõtjal kulude suurenemisele ja turu tingimustele paindlikumalt reageerida. Suurenenud kulude katmiseks võib olla vajalik tõsta piletihinda, et seeläbi suurendada piletimüügist saadavat tulu. Selleks antakse raudteeveoettevõtjale määrusega võimalus tõsta piletihinda lühematel reisidel ligikaudu 20%.

4.4. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Määrusel ei ole otsest mõju elu- ja looduskeskkonnale.

4.5. Mõju regionaalarengule

Määruse muudatustel ei ole olulist mõju regionaalarengule.

4.6. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Määrusel ei ole otsest mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

4.7. Muu otsene või kaudne mõju

Määrusel puudub muu otsene või kaudne mõju. Määruse rakendamine ei too kaasa lisakulusid riigieelarve vahenditest, samuti ei ole määruse rakendamisega ette näha riigieelarve tulude suurenemist, sest piletihinna muutustest tulenev täiendav rahavoog suunatakse raudteeveoettevõtja majanduskulude katmiseks. Samuti ei ole ette näha halduskoormuse tavapärasest suuremat tõusu.

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

Määruse rakendamisega kaasnevad tegevused on eelkõige seotud uute hindade väljatöötamisega, sõitjate teavitamisega ja asjakohaste muudatuste tegemisega piletimüügisüsteemi ja muudesse süsteemidesse. Lisaks on oluline teavitada muudatustest üleriigilises ajalehes, avalikustada hinnainfo ooteplatvormidel ja rongides, heliteavitused. Hindade muutmiseiga kaasnevad kulud kaetakse raudteeveoettevõtja eelarvest.

Kehtiva määruse muutmise vajadus tuleneb sellest, et kulud suurenevad eelkõige sisendhindade kasvu tõttu ning seega on suurenenud nii raudteetaristu kasutamise kulud kui ka tööjõukulud.

Piletihindade muutmisel arvestatakse iga liini ning sõitude alg- ja sihtpunkte eraldi, lähtudes konkreetsest olukorrast.

Eelnõuga tehtavad muudatused võimaldavad katta kulude suurenemisest tulenevat tulude puudujääki ja tasakaalustada ASi Eesti Liinirongid finantsseisundit. Praeguste piletihindade kehtima jäämise korral tuleks ASile Eesti Liinirongid leida lisarahastus riigieelarvest või vähendada olulisel määral kulusid, sealhulgas veomahtusid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 1. veebruaril 2025. a.

7. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ja Kliimaministeeriumile.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks ASile Eesti Liinirongid.

(allkirjastatud digitaalselt)

Marko Gorban

Kantsler