

**KOMMENTAAR**

## Häbi on, aga sõidame edasi

**Autoturg kasvab ja tehinguid tehakse palju. Tõenäoliselt jääb see nii kogu alanud kümnendiks, seda juhul, kui poliitiliselt ei otsustata erasõidukite tarbimist lõplikult surnuks maksustada.**

Ilmselt seda siiski niipea ei juhtu, kuna tegemist on ühiskonnas ülitundliku teemaga ja ainuüksi üle 450 000 kohustusliku liikluskindlustuse ostja häälega ükski poliitika suuri riske võtma ei hakka. Praegused kütuseaktsiisid ning näiteks Tallinna parkimistasud on autostumist pärssivate majanduspoliitiliste meetmetena juba täiesti ammendavad. Oleme eeldatavasti üsna lähedal piirile, kus iga täiendav autotokasutajale rakendatav repressiivmäär hakkaks tooma riigi- või omavalitsuse kassasse kumulatiivselt vähem eurosid.

See, et autode arv Eestis kasvab, on kindel. Liikluskindlustuse fondi andmetel omas 2015. aasta alguses kehtivat liikluskindlustust 631 173 sõidukit, kuid kõigest neli aastat ja üheksa kuud hiljem oli see arv kerkinud juba 777 425 sõidukini ehk vähem kui viie aastaga 23% tõus. Lihtsa arvutuse tulemusel võib öelda, et keskmiselt lisandub igal kalendripäeval meie teedele (neto) 84 täiendavat autot.

Pikemas perspektiivis hakkavad üledemoniseeritud sisepelemismootoritega autosid välja vahetama elektrisõidukid, kuid see protsess saab puhtalt majanduslikel põhjustel väga aeglane olema. Hetkel on Eestis pooled sõiduaudod odavamad kui 5800 eurot (auto24s müügiks pakutavate sõiduaudode mediaanhind, jaanuar 2020). Vaatamata sellele, et ökoloogiline jalajalg surub raskelt südametunnistusele, jääb aeg, mil keskmine elektriauto suudab selle hinnatasemega konkureerida hakata, kahjuks väga paljude aastate kaugusele.

Auto on endiselt hädavajalik tarbees. Populaarsed sõidujagamisplatvormid, toidu ja muud e-kaubanduse kullerteenused kasvavad autode arvu. Sõidujagamisteenuste hälli San Francisco näitel kasvas aastatel 2010–2016 liikluseriikide arv 62%, millest 40% seostatakse otseselt Uberi ja Lyftiga. Kentucky Ülikooli ja San Francisco maakonna transpordiameti tehtud uurimistööd toodi veel välja, et 70% juhtidest tuleb piirkonda väljastpoolt.

Eesti või Tallinna kohta sellist statistikat leida pole, kuid tõenäoliselt saaks siin mingeid paralleele tõmmata. Samuti avaneb üldise majandus- ja sissetulekute kasvu najal paljudele peredele võimalus soetada teine auto, et oma transpordimureid mugavamalt lahendada. Suurema laste arvuga ja kesklinnast väljaspool asuvatele peredele on see kindlasti väga oluline. Häbi natuke on, aga esialgu sõidame edasi.

MARGUS TOMBERG  
auto24 tegevjuht



**Populaarsed sõidujagamisplatvormid, toidu ja muud e-kaubanduse kullerteenused kasvavad autode arvu.**

**Äripäev**

Peatoimetaja: Meelis Mandel  
Väljaandja: AS Äripäev  
Vana-Lõuna 39/1, 19094 Tallinn  
telefon:  
(372) 667 0195,  
(372) 667 0222

Toimetuse:  
e-post: aripaev@aripaev.ee  
tel: (372) 667 0111

Reklaamiosakond:  
e-post: reklaam@aripaev.ee  
tel: (372) 667 0105

Tellimine ja levi:  
e-post: register@aripaev.ee  
tel: (372) 667 0099

Tellimine internetis:  
www.aripaev.ee/tellimine

Äripäev veebis: [www.aripaev.ee](http://www.aripaev.ee)  
Äripäeva tooted ja teenused:  
[pood.aripaev.ee](http://pood.aripaev.ee)  
Äripäeva raadio: [raadio.aripaev.ee](http://raadio.aripaev.ee)

Trükk AS Kroonpress

Toimetust võtab endale õiguse kirju ja kaastöid vajaduse korral lühendada. Toimetust kaastöid ei tagasta. Kõik ajalehes Äripäev ja tema lisades avaldatud artiklid, fotod, teabegraafika (sh päevakajalised, majanduslikud, poliitilised või religioosel teemal) on autoriõigusega kaitstud teosed ning nende reprodutseerimine, levitamine ning edastamine mis tahes kujul on ilma ASi Äripäev kirjaliku nõusolekuta keelatud. Kaebuste korral ajalehe sisu kohta võtte pöörduda Pressinõukogusse. pn@eal.ee või tel (372) 646 3363.

**KOLUMN**

## Suur raudtee takerdub pisisjasjadesse

**Veel alles mõni aeg tagasi pidid ligi 6 miljardit maksva raudtee projekti puhul isegi 5000 eurosed arved ootama kolme riigi esindajatest koosneva nõukogu heakskiitu.**

Kui kolme riigi riigikontrolliasutused saatsid ühist raudtee-ehitust vedavale Lätis asuvale keskettevõttele kriitilise auditiaruande, vastas RB Rail mõneti etteheival, et "aruanne ei keskendu projekti hetkeseisule, vaid vaatab pigem selle ajalugu". Mingis mõttes on see paradoksaalselt ka õige. Näiteks on ajalooks saanud raudtee Eesti osa maksumuseks kavandatud 1,35 miljardit, mida siiani igal pool avalikkuses kasutatakse.

Rääkides tänapäevast: 2019. aasta oktoobri seisuga arvestati Eesti osa eelarveks 1,662 miljardit eurot ehk Eesti osa oletatav maksumus on praeguseks kallinenud juba 312 miljoni võrra, seega veerandi jagu. Nii selgus Rail Balticu Eesti ettevõtte tehtud esitlusest riigikogu riigieelarve kontrolli erikomisjonis kuu aega tagasi. See aga võib olla alles algus.

**Riskantne ummikseis**

Kui auditiaruanne osutab tõhusama juhtimise vajadusele, on silmas peetud just sump-toimeid, mis võivad kogu ühisraudtee ehitamisele edaspidi pidurdavalt mõjuda. RB Raili juhtkond ju mõistab samuti, et keeruline on ehitada valmis minimaalselt 5,7 miljardit eurot maksuma minevat ja enam kui 870 kilomeetrit raudteed, kui iga 5000 eurot suurem arve tuleb kinnitada nõukogus, mis koguneb korra kuus.

See on mikromäändžment, pisisjasjadesse takerdumine. Jah, õige, sellest korraldusest siiski õnneks loobuti 2018. aasta kevadel. Kuid mikromäändžment elab ka otsustes, kus RB Rail peab lisatööjõu palkamiseks nõukogult luba küsima. Need kaks momenti on äriühingu juhtkond ise välja toonud. Siinjuures on tegu taktikaliste ja operatiivtasandi otsustega, mitte strateegiliste valikutega, mille puhul on nõukogu sekumine hädavajalik.

Projekt on liiga suur, et iga pisisja kõigi osapoolte vahel kooskõlastada. Jätkuvalt venivad aga Rail Balticu han-



JANAR HOLM  
riigikontrolör

**Soovime olla Rail Balticu realiseerumise suhtes optimistid. Kuid veel optimistlikumad saame olla siis, kui kõik asjosalised võimalikke karisid selgelt näevad ja neid vältida oskavad.**

ked selle tõttu, et nõukogu peab igale viimsele detailile heakskiitu andma.

Konkreetselt tulevikust: erimeelsused käivad iga mitme osalejaga projekti juurde, kuid mitte selles pole häda. Probleem on selles, et kui vaidlused ummikusse jõuavad ja ka kompromissivalmidus mingil põhjuse ammendub, siis ongi kõik.

Kui nõukogu ei jõua otsusele, saab otsuse delegerida riikide esindajatest koosnevale juhtkomiteele. Kui ka juhtkomitee üksmeelt ei saavuta, tuleb RB Rail laiali saata ja projekt jääb eestvedajata. Inimlikes asjades tuleb sellise võimalusega arvestada ja tagada otsustusvõime ka juhtimiskriisi korral. See oligi Eesti, Läti ja Leedu riigikontrolli üks peamistest sõnumitest.

Tegemist pole sugugi vaid hüpoteetilise stsenaariumiga. Osaliselt ei suutnud näiteks tükki aega Pärnu kaubaterminali uuringu ja Ülemiste-Vanasadama trammiliini uuringu puhul kokku leppida, kas uuringud peaks hankima RB Rail või Eesti riiklik elluviija. Kemplus käib jätkuvalt selle üle, kuidas rahastada Lätis asuvat keskettevõtet RB Raili.

Ka pole Balti riigid jõudnud kokkuleppele, milline on taristu haldamise parim lahendus siis, kui raudtee kord valmis saab ja toimima hakkab. Euroopa Komisjoni rakendusotsusega määrati taristuhaldusmudeli kinnitamise tähtjaks 2019. aasta juuni, kuid riigid sellest tähtjast kinni ei pidanud. Kokkulepet ei ole.

**Hulk vastamata küsimusi**

Seega on tegemist vägagi olevikuküsimusega, mitte minevikus sobimisega – vastusest küsimusele, kuidas ja kes hakkab taristut haldama, sõltuvad omakorda väga olulised sisulised otsused ja kallid kulutused. Kuidas hakkab toimuma raudteeliikluse korraldamine kogu trassi ulatuses? Kes ja millal sõidab, kuidas korraldatakse raudtee läbilaskvus?

Ja kaugemas tulevikku ka seoses opereerimisega vaadates – kas iga riigi piiril tuleb hakata rongijuhti vahetama, kui mõni riik otsustab, et näiteks tema territooriumil tohib

rongi juhtida vaid inimene, kes valdab vastava riigi riigikeelt?

Või kui mõni riik hakkab seadusele viidates jonnima, et tema riigis tohib raudteed hallata vaid tema riigi konkreetne ettevõtte? Kas trassi hooldamiseks peab iga riik hakkama ostma masinaid ja eritehnikat? Või on see keske hooldaja käes, kes saab vajadusest lähtudes planeerida kogu trassi toimimist arvesse võttes remonte, kasutada efektiivselt tehnikat just seal, kus vaja? Ja nii edasi.

RB Rail vastas riigikontrollidele veel, et "aruanne pealkiri võib luua ootuse, et aruanne annab laiemale üldsusele ülevaate projekti elluviimise tegevlikust seisust", soovitudes asjatuid lootusi mitte luua. Tegelikult seisu kohta teame, et kogu ettevõtmise on ajagraafikust maas ja eelarvest üle.

**Tuleb olla realist**

Mitte, et selles oleks midagi eriskummalist. Nii suurte projektide puhul on nii viivitused kui ka ülekulud üsna tavallised. Kavandatuga võrreldes on mahajäämus keskeltläbi poolteist aastat, on ka tegevusi, mis ajakavast maas viis aastat. Jah, leidub tegevusi, mis on ajakavast ees. Aga ma arvan, et mitte keegi pole nõus oma pead panti panema, et lepingus fikseeritud 2026. aastal Rail Balticu reaalselt toimima hakkab.

Kahtlemata on kallimaks minek probleem. Sellises seisus on teatav riskitegur, et kaugemad aastad projekti rahastamisel on veel lahtised. Sõltuvalt riigist on kolme- kuni viie-aastased kavad olemas, kuid ehitus kestab kauem ja sealt edasi siduvaid lubadusi pole, et tagada projekti rahastamine valmimiseni. Samuti pole ametlikke stsenaariume juhuks, kui projekt osutub prognoositult kulukamaks ja/või Euroopa Liidu kaasrahastus prognoositult väiksemaks.

Soovime olla Rail Balticu realiseerumise suhtes optimistid. Kuid veel optimistlikumad saame olla siis, kui kõik asjosalised võimalikke karisid selgelt näevad ja neid vältida oskavad. Ja parem on realsust tunnustada kui teha kramplikult kunstlikku nägu, et saame hakkama esialgu kavandatud eelarve ja ajakavaga.

**KOMMENTAAR**

## Millise hinnaga elektrit "tangime"?

**Eesti elektri jaotusvõrk kuulub väga suure osas Elektrilevi-le, mille omanik on riiklik Eesti Energia. Lisaks sellele, et Elektrilevi omandas ELMO laadimisvõrgu, on ka tema omanikfirma avaldanud huvi elektrisõidukite laadimistaristu arendamise vastu.**

Olukorras, kus liitumise võimsustest pole läbipaistvat ülevaadet, on teistel turuosalistel väga keeruline võistelda täielikku infot omava suurkonkurendiga, kellel on hin-

MART RAAMAT  
Eesti Öliühingu tegevjuht



naline siseinfo olemas. Eesti kütusemüüjad, kes praegu tagavad 99,9% Eesti sõidukitele vajalikust energiast, soovivad ka tulevikus pakkuda seda kõigile asukohtades, kus tarbija on harjunud oma sõidukit tankima. Kahjuks näeme nii meie kui ka teised turuosalist, et

vajaliku infota on raske kulu- tõhusalt elektrilaadimistaristut arendada. Seega on võtmetähtsusega, et info elektriliitumiste kohta oleks läbipaistvalt turuosalistele kättesaadav.

Seda suudab tagada ainult regulatsioon, mis kohustab jaotusvõrgu omanikku vastavat infot avalikult jagama ja seejuures ise mitte konkureerima sellel turul – seda nii jaotusvõrguettevõtte kui ka omanikfirma kaudu.

Elektrilaadimisturu aren-

damisel tasub riigil šnitti võtta praegu väga efektiivselt toimivast ning konkurentsitihtedast kütuseturust – mida suurem konkurents on turuosalistel vahel, seda soodsamad on hinnad lõpptarbijatele.

Selmet arendada ühe omaniku käes olevat kogu riiki katvat laadimisvõrku, peaksime looma võrdse turusituatsiooni.

**LOE TÄISPIKKUSES**

[www.aripaev.ee/arvamused](http://www.aripaev.ee/arvamused)