

Ülevaade Hiiumaa ja Saaremaa parvlaevaühendusest

*Kuidas on muutunud parvlaevaliiklusega seotud
kulud ja veoteenuse mahud?*

Saateks

Eesti mandriosa ja suurimate saarte vahel sõitvad parvlaevad püstitasid 2018. aastal rekordeid: üle veeti 2,3 miljonit reisijat ja ligi 1 miljon sõidukit. Parvlaev on suur ja kallis, hästi nähtav ja käegakatsutav transpordivahend. Nii on igal kliendil parvlaevateenuse kohta oma arvamus, olgu ta suvel nädalalõpu praamisabas aega veetmas või talvel palgikoorma väljavedu kavandamas.

Parvlaevaliikluse eesmärk on ühistranspordiseaduse kohaselt esmajärjekorras rahuldada saareelanike liikumisvajadust, teisalt on ta tähtis ka turismi ja teiste majandussektorite toimimiseks. Kõigile on vajalik, et ühendus toimiks püsivalt ja tõrgeteta. Lisaks eeldatakse tänapäeval parvlaevateenuselt ka teatud kvaliteedi ja mugavuse taset. Möödas on ajad, mil talvel oli parvlaevaga kaasas tuuker, kes jää tõttu kerosse tekkinud vigastusi remontis ning sõit Virtsu-Kuivastu vahel võis kesta lausa 10 tundi. Praegu käsitatakse parvlaevauhendust nii maantee pikenduse kui ka puhkepausina teekonnal, reisijad soovivad jõuda teisele kaldale kiiresti, igal ajahetkel ja seejuures teatud lisahüvedega.

Maksumaksjat huvitab aga lisaks, kui palju see meile kõigile maksma läheb. Kas vedaja, kes tegutseb nüüd täiesti uute laevadega, on pakkunud alates 2016. aasta lõpust seda kulutõhusust ja kvaliteedi kasvu, mida minister ja valitsus algul eesmärgiks seadis?

Esiteks jõuti seisukohale, et laevade soetamine riigi poolt oleks maksumaksjale märgatavalt odavam kui senise asjakorralduse jätkamine. [...] Prahitasud oleks aastast kolme laeva korral ca 6 miljonit eurot ja kui võrrelda seda summat nelja laeva prahitasuga praegustel tingimustel, siis saame maksumaksjate säästuks 8 miljonit eurot aastas.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts 2014. aasta 13. jaanuaril Riigikogus

Riigikontroll koondas lühiülevaatesse parvlaevaliikluse kulud, üle veetud reisijate ja sõidukite mahu ning vaatas sisse teenuse osutamise eesmärkidesse ja lepingutesse. Lisaks tegime nende andmete pinnalt arvutusi, et võrrelda konkureerivaid pakkumusi ja ühenduse praegust maksumust ning vaadata tulevikku.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et aasta-aastalt on parvlaevauhendus läinud aina kallimaks. See on mõistetav, kuna kasvanud on nii tööjõu- kui ka kütusekulu – kallinemine ei alanud uute parvlaevade ja uue vedajaga. Suurte saarte ja mandri vahel sõidavad uued parvlaevad, millega osutatava teenuse maksumusega kaasnesid kõrgemad kapitalikulud. Samal ajal, aastatel 2016–2018 on kasvanud reisijate ja sõidukite arv vastavalt 10% ja 14% ning seeläbi ka piletitulu.

Arutelud saartega ühenduse pidamise ning parvlaevaliikluse korraldamise üle peavad juba varsti jätkuma, iseäranis kui on tõsine soov kõiki alternatiive kaaluda, olgu selleks kas või silla ehitus. Hiljemalt 2022. aasta 30. septembril ehk 4 aastat enne praeguse veoteenuslepingu lõppu tuleb otsustada, kuidas edasi ja kas riik soovib kasutada parvlaevade väljaostu võimalust. Riigi eelarvestrateegiasse tuleks selleks raha kavandada hiljemalt kevadel 2022. Uue konkursi korraldamiseks ja lepingu sõlmimiseks tuleb samuti aega varuda. Kuigi pole täitunud reiside maht, mida riik 2014. aastal praegust lepinguperioodi planeerides ette nägi, siis üle veetavate sõidukite arv on jällegi viimase paari aastaga 15% kasvanud ning see on toonud riigile kaasa lisakulu suviste lisareiside ja ajutise lisalaevana. Selle trendiga tuleb parvlaevateenuse planeerimisel arvestada.

Ülevaade Hiiumaa ja Saaremaa parvlaevaihendusest

Kuidas on muutunud parvlaevaliiklusega seotud kulud ja veeteenuse mahud?

Kokkuvõte analüüsi tulemustest

Mis oli ülevaate koostamise ajend?

Töö eesmärk on anda ülevaade mandri ja suursaarte ehk Saaremaa ja Hiiumaa parvlaevaihenduse korraldusest – sellest, kuidas on muutunud teenuse hind ja maht.

Selleks otsisid Riigikontrolli audiitorid vastuseid järgmistele peamistele küsimustele:

- Kuidas on muutunud ühistransporditoetuse summad alates 2006. aastast?
- Mille poolest erinevad kahe lepingu, s.o 2006. aastal ja 2014. aastal sõlmitud lepingu tingimused?
- Kuidas on muutunud reise, reisijate ja sõidukite arv alates 2006. aastast?

Samuti oli oluline aru saada, kuidas jõuti parvlaevaihenduste osutamise praeguse korralduseni. Selleks uuriti, mis kaalutlustest riigi vaatest lähtuti ja mis eesmärgid seati.

Miks on see maksumaksjatele oluline?

Ülevaade annab parema ettekujutuse parvlaevaihenduse teenuse maksumuse ja toetuse kujunemisest ning panustab tulevikuaruteludesse järgmise lepinguperioodi üle. Selliste oluliste rahalise ja sotsiaal-majandusliku mõjuga otsuste selgitamisel tuleb riigil olla põhjalik ja arusaadav.

2018. aasta lõpus tundis Riigikontrolli tööplaani tutvustamisel ka Riigikogu riigieelarve kontrolli erikomisjon huvi, kas riik on käitunud parvlaevatranspordi korraldamisel heaperemehelikult.

Mida me ülevaadet tehes leidsime?

Analüüsi tulemusel tegi Riigikontroll järgmised tähelepanekud:

- **Parvlaevaihenduse kulu riigile jääb kasvama, sest teenuse maksumus sõltub üldisest hinnatõusust.** 2007. aastal maksis riik iga sõiduki üleveo kohta ligi 11,4 ja 2018. aastal 18,3 eurot (kui ainult reisijaid arvestada, siis oli kasv iga reisija kohta 4 eurot 8 euron).¹ Seega on eelmise vedajaga sõlmitud lepingu algusest tinglikult kulu reisija kohta kasvanud kaks korda ning sõiduki kohta poole võrra. Üle veetavate sõidukite arv on samal ajal kasvanud

¹ Toetus sõiduki kohta = toetussumma aastast / veetud sõidukite arv aastast;
toetus reisija kohta = toetussumma aastast / veetud reisijate arv. Arvutus on tinglik, kuna toetust ei eristata eraldi sõidukite või reisijate järgi.

ca 60%. Palk on veonduses alates 2006. aastast tõusnud ligi 2 korda ning tarbijahinnad ja diislikütuse hind ligi poole võrra. Toetussumma suurenemist saab eeldada kuni kehtiva lepingu lõppemiseni 2026. aastal, sest teenuse hinda mõjutavad palk veonduse ja laonduse sektoris, tarbijahinnaindeks ning kütuse hind.

- **Väinamere Liinid OÜ pakkumuse järgi oleks iga-aastane toetussumma kujunenud suuremaks.** 2014. aasta parvlaeva-transpordi liiniveo hankel olid edukad madalaima hinnaga pakkumuse teinud ühispakkujad TS Laevad OÜ ja TS Shipping OÜ. Arvutused kummagi pakkumuse ning teenuse maksumust mõjutanud hinnaindeksite tegeliku muutuse ja reise arvuga näitavad, et Väinamere Liinidega sõlmitud leping oleks osutunud riigile kallimaks.
- **Parvlaevad sõidavad mandri ning Saaremaa ja Hiiumaa vahel aastas peaaegu sama arvu reise nagu eelmise vedaja ajal, aga üle veetakse rohkem reisijaid ja sõidukeid ning piletitulu on kasvanud.** Valitsus võttis 2011. aastal eesmärgiks eelkõige konkurentsi tekitamise parvlaevaveo korraldamisel, kokkuhoiu ja parema kvaliteedi saavutamise. Konkurents tekkis, sest liiniveo konkursil osales kaks pakkujat. Võrreldes eelmise lepinguga (perioodiks 2006–2016) ei ole teenuse pakkumine tervikuna odavamaks läinud, kuid liinidel on kolme asemel neli uut suurt laeva ning aastatel 2016–2018 on kasvanud üle veetavate reisijate ja sõidukite arv vastavalt 10 ja 15%, sh on kasvanud ka keskmine reisijate arv reisi kohta.
- **Nõudluse kiire kasv on toonud kaasa suuremad kulud riigile ka uue vedaja ajal.** 2017. aastal oli toetussumma uuele vedajale ligikaudu sama mis 2015. aastal ehk Väinamere Liinidele viimasel täisaastal – vastavalt 15,8 ja 15,4 miljonit eurot. Hoolimata senisest üleveetud sõidukite kasvutrendist ei osanud riik aga ette näha suvist nõudluse kasvu, mille tulemusel telliti vedajalt 2018. aastal Virtsu-Kuivastu liinil lisareisid kolmanda laevaga. Parvlaeva Regula lisareiside eest maksis riik kokku 1,71 miljonit ning aastane kulu riigile kerkis kokku 18,3 miljoni euroni. Lisareisid on tellitud ka 2019. aastal.
- **Järgneva kolme aasta jooksul on vaja otsustada, milline on suurte saartega transpordiühenduse pidamise tulevik ja parvlaevaliikluse korraldus lepingu lõppemisel 2026. aastal.** Kui riik soovib kasutada võimalust parvlaevad lepingu lõppedes välja osta, tuleb sellest teavitada vedajat hiljemalt 30. septembril 2022 ning väljaostuks vajaminev raha tuleb planeerida riigi eelarvestrateegias (RES) ning selle põhjal ka kõige hilisemalt 2026. aasta riigieelarves. Kuna 106,4 miljonit eurot on ilmselt liiga suur summa, et seda otse riigieelarve kuludesse planeerida, tuleb välja töötada ka vastav finantseerimisskeem. Samuti tuleb parvlaevaliiklust planeerides arvestada, et kuigi hankes kirjeldatud reise arv 21 100 reisi, mis suureneb 2% võrra aastas, pole veel täitunud, siis reisijate ja sõidukite arvu kiire kasv on tinginud juba praegu lisavedude ja lisalaeva tellimise suveperioodiks.

Sisukord

Saateks	1
Parvlaevaliikluse kulud on kasvanud ning suurem nõudlus tõstab kulusid ka edaspidi	5
Parvlaevaliikluse toetussumma on 13 aastaga pea kolmekordistunud	5
Parvlaevateenuse kulud riigile on aastaks 2018 kerkinud 18,3 miljoni euroni	6
Väinamere Liinide pakkumuse alusel oleks toetus kujunenud veel suuremaks	7
2018. aasta suuremad kulud tulenesid nõudluse kasvust, mida ei osatud ette näha	8
Juba praegu on vaja otsust parvlaevaliikluse korralduse tuleviku kohta	10
Lisa 1. Parvlaevaliikluse korraldamise lähiajaloost	12
Lisa 2. 2014. ja 2006. aasta veolepingute võrdlus	15
Ülevaate iseloomustus	18

Parvlaevaliikluse kulud on kasvanud ning suurem nõudlus tõstab kulusid ka edaspidi

Parvlaevaliikluse toetussumma on 13 aastaga pea kolmekordistunud

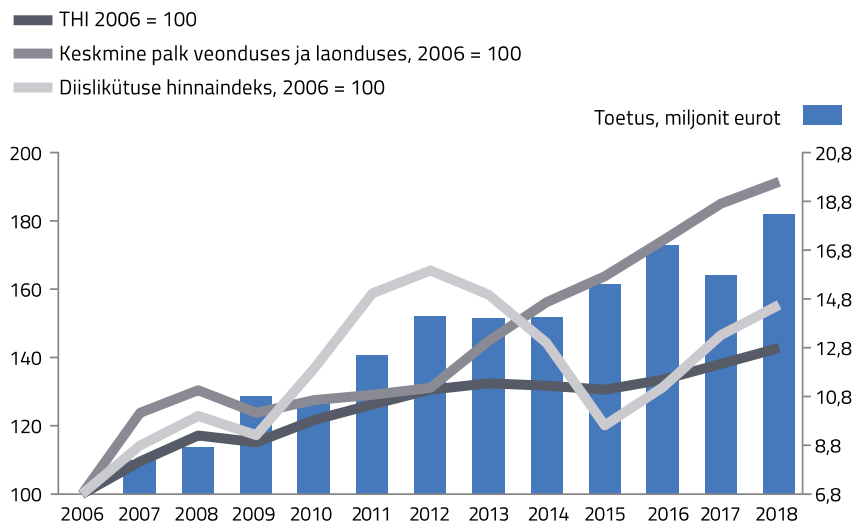
Teadmiseks, et

2006. aastal korraldatud veeteenuse konkursi tulemusel sõitis aastatel 2006–2016 suursaarte vahel Väinamere Liinide OÜ.

2014. aastal korraldatud riigihanke tulemusel osutavad perioodil 01.10.2016–30.09.2026 veeteenust Tallinna Sadama ASi tütarfirmad TS Laevad ja TS Shipping.

1. Parvlaevaihenduse pidamiseks mandri-Eesti ning Saaremaa ja Hiiumaa vahel korraldab riik iga 10 aasta tagant vedaja leidmiseks riigihanke, lepib igal aastal vedajaga kokku veomahu ja reisirahastiku ning toetab sõidukite ja reisijate ülevõetust riigieelarvest.

Joonis 1. Suursaarte parvlaevaliikluse toetus, sektori keskmine palk, tarbijahinnaindeks (THI) ja diislikütuse hinnaindeks 2006–2018



Allikas: Statistikaamet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013. aasta septembris valitsusele esitatud materjalid

2. 2006. aastal Väinamere Liinidega sõlmitud lepingu tingimustest tulenevalt vaadati kord aastas üle sõidugraafik ning korrigeeriti teenuse maksumust tulenevalt tarbijahinnaindeksi ja palgataseme muutustest, kord kvartalis arvestati kütusehindade muutusi.

3. Ajavahemikul 2006–2015 (2015. a oli Väinamere Liinide n-ö viimane täisaasta) kasvas riigi toetus 6,8 miljonilt 15,4 miljoni euroni. Samas kasvasid sel perioodil nii tarbijahinnaindeks kui ka keskmine palk veonduse ja laonduse sektoris² vastavalt 30% ja 63% ning diislikütuse hinnaindeks 20% (vt joonis 1). Reise tehti ca 40% ehk ligi 6000 võrra rohkem ja veetud sõidukite arv kasvas aastatel 2006–2015 ca 300 000 võrra ehk üle 50%.

4. Kui välja arvata majanduslanguse aastad 2009–2010, on nii Rohuküla-Heltermaa kui ka Virtsu-Kuivastu liinil veetud reisijate ja sõidukite arv kasvanud enam-vähem ühtlases tempos (vt joonis 2). Samal ajal on palk veonduse ja laonduse sektoris kasvanud ligi 2 korda, tarbijahinnad ning kütuse hind poole võrra.

Reis – parvlaeva liikumine ühest sadamast teise.

² Lepingu kohaselt jälgiti palgataseme muutust veonduse ja laonduse sektoris, mis kuuluvad Eesti majanduse tegevusalade klassifikaatoris (EMTAK) ühte valdkonda.

Teadmiseks, et

parvlaevade ostuks emiteeris TS Laevade emafirma Tallinna Sadam võlakirju 2015. aasta detsembris 60 miljoni ning 2016. aasta juulis 80 miljoni euro eest.

Periooditasu muutuv osa — lepingus sätestatud tasu, mida makstakse kord kuus sõltumata reise arvust. Seda korrigeeritakse kord aastas tulenevalt palgataseme ja tarbijahinnaindeksi muutusest.

Periooditasu fikseeritud osa — lepingus sätestatud tasu, mida makstakse kord kuus sõltumata reiseid, kuid mida lepingu kestuse jooksul ei korrigeerita.

Reisitasu — tasu, mida makstakse iga toimunud reisi eest ja mida korrigeeritakse kord kvartalis, lähtudes kütusehinna muutustest, ja kord aastas, lähtudes tarbijahinnaindeksi muutustest.

Piletituluga korrigeeritud

toetussumma — veoteenuse tasu, millest on maha arvatud piletitulu.

Teadmiseks, et

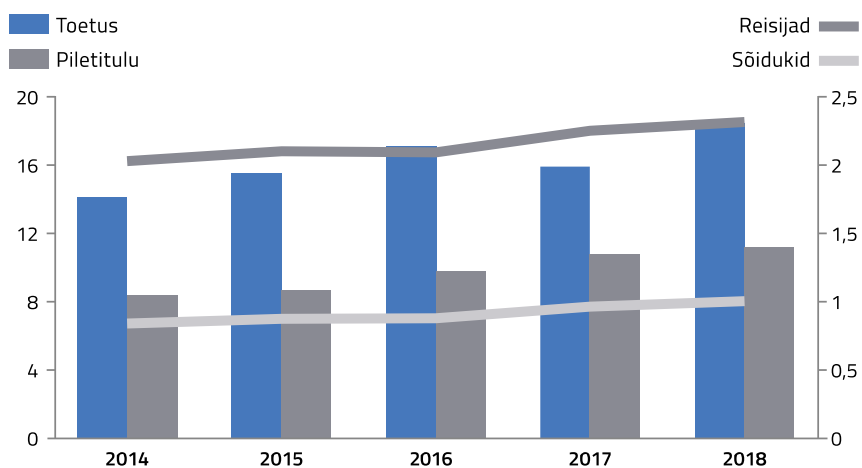
sõitjapileti hinna määrab majandus- ja kommunikatsiooniminister. Pilet Virtsust Kuivastusse maksis 2012. aastal 2,24 eurot ja 2019. aastal 3 eurot ning tavaline sõiduauto pilet nädala sees vastavalt 6,4 ja 8,4 eurot.

Parvlaevateenuse kulud riigile on aastaks 2018 kerkinud 18,3 miljoni euroni

5. Varasemate liiniveokonkursside puhul oli probleemiks konkurentsi puudumine. Samuti soovis valitsus uut hanget ette valmistades parandada parvlaevavedude kvaliteeti ning hoida kokku raha. 2014. aasta riigihankes hinnati lepingu mahuks esimesel aastal 5100 reisi Rohuküla-Heltermaa liinil ja 16 000 reisi Kuivastu-Virtsu liinil, pakkumuste hindamisel arvestati ka 2% reise kasvuga aastas.

6. 2014. aasta riigihankes osalesid lisaks toonasele vedajale Väinamere Liinidele ühispakkujad TS Laevad ja TS Shipping. Pakkumuste hindamise meetodika põhjal kujunes ühispakkujate pakkumise hinnaks nüüdisväärtuses 241,1 miljonit eurot, mis oli ligi 30 miljoni euro võrra väiksem Väinamere Liinide pakkumusest. Erinevus pakkumiste maksumuses kujunes peamiselt **periooditasu muutuva osa** pealt, mis oli ühispakkujatel väiksem kui Väinamere Liinide pakkumuses. **Periooditasu fikseeritud osa** ja **reisitasu** ei erinenud pakkumistes märkimisväärselt.

Joonis 2. Makstud toetus ja piletitulu 2014–2018, miljonit eurot



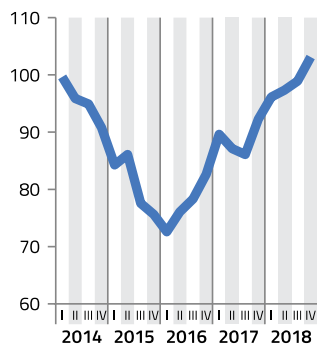
Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmed teenuse osutamise mahu kohta, Riigikontrolli arvutused

7. 2016. oktoobris alustas teenuse osutamist uus vedaja. Sellest alates on kasvanud nii **piletituluga korrigeeritud toetussumma** kui ka piletituluga korrigeerimata teenuse maksumus, samas on kasvanud ka reisijate ja sõidukite arv (vastavalt 2,08 miljonilt 2,3 miljonini ja 873 000-lt 999 000-ni) ning sellest tulenevalt piletitulu (vt joonis 2). Piletihiinad on kehtestanud majandus- ja taristuminister³, viimane suurem hinnatõus leidis aset 2016. aasta veebruaris, kui hinnad kerkisid keskmiselt 12,5%.

8. Piletituludega korrigeerimata teenuse maksumuse suurenemist on mõjutanud mitmed asjaolud.

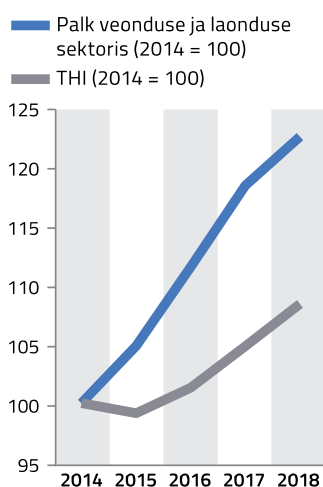
- Esiteks toimub tasustamine teistsugustel tingimustel, kui oli 2006. aastal sõlmitud lepingus kirjas – varem ei eristatud teenuse maksumuses kapitalikulu komponenti (periooditasu fikseeritud komponent, vt ka lisa 2). Kapitalikulud sisaldavad nelja täiesti uue laeva amortisatsiooni, varasemas lepingus arvestati vähemalt ühe uue laevaga (Väinamere Liinid tõi liinile siiski 3 uut laeva: Muhumaa, Saaremaa ja Hiiumaa).

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/108012019002?leiaKehtiv>



Diislikütuse hinnaindeks kvartalite kaupa 2014–2018, 2014 = 100

Allikas: Statistikaamet, Riigikontrolli arvutused



Tarbijahinnaindeks ning veonduse ja laonduse sektori keskmise palga muutused 2014–2018

Allikas: Statistikaamet, Riigikontrolli arvutused

- 2014.–2016. aastal kütusehinnad langesid, kuid alates 2016. aastast hakkasid need jälle tõusma (vt joonis vasakul). Lisaks mindi 2015. aastal erimärgistatud kütuse kasutamisel üle diislikütuse kasutusele, mis tõstis sel aastal erakorraliselt kulusid ca 1,5 miljoni euro võrra. See tähendab, et kuigi reisisasu enda suurus on võrreldes eelmise lepinguga vähenenud, on selle aluseks olevate näitajate väärtus kasvanud. Uuel lepinguperioodil muutus ka toetussumma arvutamise metoodika: varem oli hinna kujunemise valemis kütusehindade osakaal 50%, uue lepingu kohaselt aga 90%.
- 2014.–2018. aastal kasvasid ka periooditasu muutuvkomponendi korrigeerimise indeksi koosseisu kuuluvad näitajad: nii keskmine palk veonduse ja laonduse sektoris kui ka tarbijahinnaindeks (mis mõjutab ka reisisasu). Aastatel 2014–2018 kasvas keskmine palk veonduse ja laonduse sektoris kokku 22%, tarbijahinnaindeks kasvas samal ajal kokku 8,4%, kusjuures peamiselt kasvas see just 2017. ja 2018. aastal, ulatudes 3,4%-ni aastas (vt joonis vasakul).

Väinamere Liinide pakkumuse alusel oleks toetus kujunenud veel suuremaks

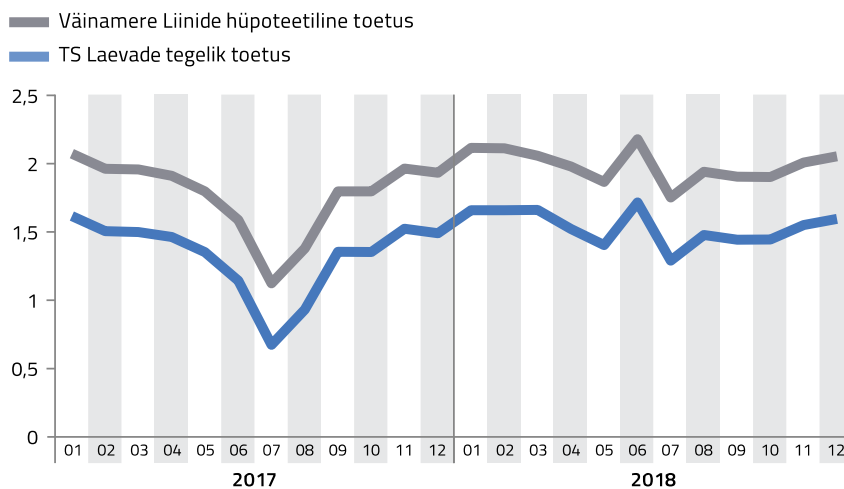
9. Joonisel 3 on esitatud tegelike teenuse osutamise andmete (sinine joon) võrdlus hüpoteetilise stsenaariumiga (hall joon), mis kirjeldab juhtumit, kui avaliku teenindamise leping (hankeleping) oleks sõlmitud Väinamere Liinidega tema pakkumuses esitatud tasumäärade alusel.

10. Hüpoteetilise stsenaariumi arvutuste tegemisel eeldati, et osutatud teenuste maht on sama mis TS Laevade puhul, kogutakse sama summa piletitulu ning oleks sõlmitud ka samad kokkulepped veomahu ja teiste komponentide suhtes, mis TS Laevade puhul. Aluseks võeti pakkumuses esitatud reisisasud (eraldi Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu liinil), mida korrigeeriti igas kvartalis samade indeksitega, mida kasutati TS Laevade reisisasude korrigeerimiseks. Saadud reisisasud korrutati vastavas kuus toimunud reiside arvuga sellel liinil.

11. Periooditasu fikseeritud osa kuise summa saamiseks jagati pakkumises esitatud summa 12-ga, samamoodi leiti ka periooditasu muutuva osa kuine summa. Periooditasu muutuva osa summat korrigeeriti samade indeksitega, mida kasutati ka TS Laevade periooditasu muutuva osa korrigeerimiseks, ning saadud summa jagati 12-ga.

12. Hüpoteetilise stsenaariumi puhul liideti toetussumma saamiseks erinevate tasuliikide kuumäärad ning lahutati saadud summast tegelikult kogutud piletitulu. Samuti eeldati hüpoteetilise stsenaariumi puhul, et ka Väinamere Liinidega oleks 2018. aastal sõlmitud kokkulepe täiendavateks reisideks.

Joonis 3. Tegelik toetussumma võrdlus hüpoteetilise toetusega ajavahemikul 2016. aasta detsembrist kuni 2018. aasta novembrini



Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmed teenuse osutamise mahu kohta, Riigikontrolli arvutused

13. Jooniselt on näha, et TS Laevadele makstud summa on läbivalt väiksem, kui oleks olnud hüpoteetiline toetus juhul, kui leping oleks sõlmitud Väinamere Liinidega pakumuses näidatud tasudega (keskmiselt ligikaudu 5,4 miljonit eurot aastas).

2018. aasta suuremad kulud tulenesid nõudluse kasvust, mida ei osatud ette näha

14. 2015. aastal, kui terve aasta oli vedaja veel Väinamere Liinid, ning 2017. aastal, mis oli esimene n-ö täisaasta TS Laevadele, oli toetuse suurus enam-vähem sama, vastavalt 15,4 ja 15,8 miljonit eurot. Sõidukeid vedas sealjuures TS Laevad 2017. aastal 90 000 võrra rohkem kui Väinamere Liinid 2015. aastal, kuid riigi toetatud reise tegi ca 400 võrra vähem.

15. Seevastu 2018. aastal kasvas toetus hüppeliselt ning reiside arv jõudis 2016. aasta tasemele, põhjuseks peamiselt Virtsu-Kuivastu liinile tellitud lisareisid. TS Laevade ning Maanteeameti⁴ kokkuleppe kohaselt pandi kolmel suvekuul Virtsu-Kuivastu liinile lisaks käiku parvlaev Regula. 536 lisareisi eest maksis riik juurde reisisasu 350 eurot reisi kohta ning periooditasu 1 525 000 eurot, kokku 1 712 600 eurot.

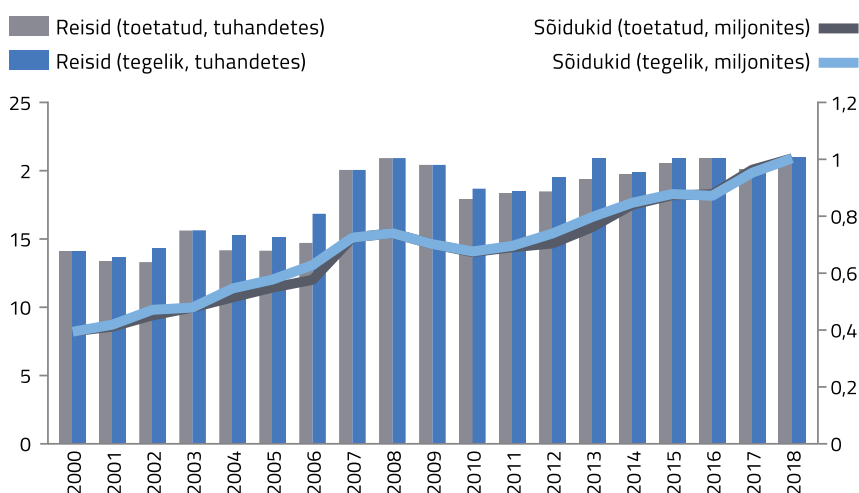
16. Lisareiside tellimist põhjendas Maanteeamet sellega, et ei saanud näha ette nõudlust, mis 2017. aasta suvekuudel oli 11,7% suurem kui 2014. aasta suvel. Seega oli lisareise vaja tellida ettenägematu suvise tippkoormuse leevendamiseks. Samas oli hankele eelnenud kolmeaastaselt perioodil 2010–2013 sõidukite arvu kasv kokku ligi 18% ehk 5,6% aastas, sealhulgas nende aastate suvekuudel ehk juunist augustini 16%. Pikemal perioodil, aastatel 2000–2018 on veetud sõidukite arv aastas kasvanud keskmiselt 5,5%.

⁴ Ühistranspordiseadusest tulenevalt on Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinide avaliku teenindamise lepinguga seotud ülesanded 2018. aastast läinud Maanteeameti pädevusse.

17. Samas ilmnes parvlaeva reise, reisijate ja sõidukite statistikat võrreldes, et tegelik reise (ja ka sõidukite-reisijate) arv võib sõltuvalt aastast olla oluliselt erinev riigi toetatud reise arvust (vt joonis 4).

18. Väinamere Liinid on varasemal lepinguperioodil eelkõige suvistel tippaegadel teinud lisareise, mille eest riik toetust ei maksnud, kuna pidas neid vähese täituvuse tõttu põhjendamatuks. Näiteks tegi 2015. aastal Väinamere Liinid 340, 2014. aastal 100 ning 2013. aastal koguni 1500 sellist reisi.

Joonis 4. Parvlaevavedude statistika: vedaja poolt MKMile toetuse saamiseks esitatud reise ja sõidukite arv Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa liinil ning sadamast väljunud ja läbi käinud reise ja sõidukite koguarv 2006–2018



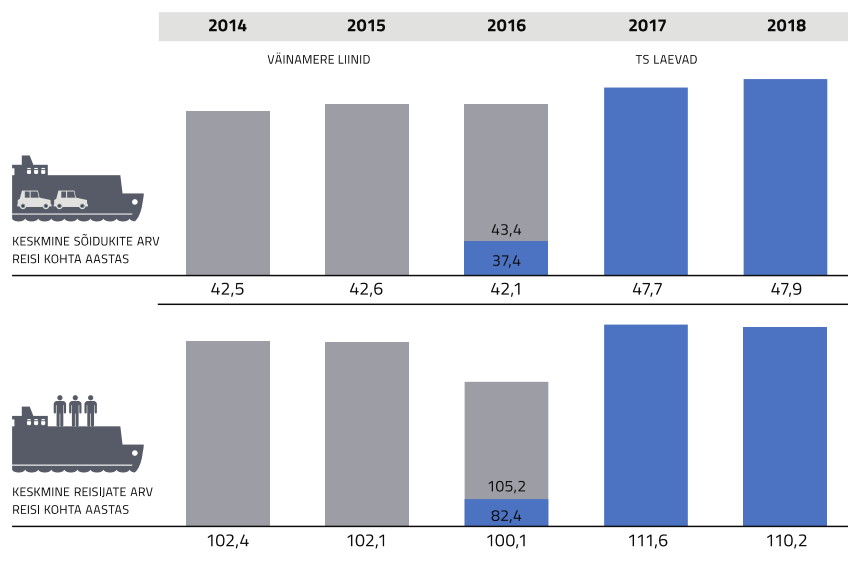
Allikas: AS Saarte Liinid, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) andmed teenuse osutamise mahu kohta

19. Kui võrrelda viimase hanke eelsetel aastatel 2010–2013 mõlemal liinil veetud sõidukite absoluutarve, siis riigile toetuse saamiseks esitatud andmete järgi oli kasv 4 aastaga 88 000, tegelik üle veetud sõidukite arv aga kasvas 121 000 võrra. Ainult toetuse saamiseks esitatud andmed võivad seega erineda tegelikust reise arvust, iseäranis suvisel tippajal.

20. 2017. aastal tegi TS Laevad kahest eelnevast aastast vähem reise, kuid kasvas veetud sõidukite hulk. See suurendas ühelt poolt keskmist üle veetavate sõidukite hulka reisi kohta (vt joonis 5), teisalt aga pikendas järjekordi. Järjekordade leevendamiseks telliski riik 2018. aasta suveks, mil parvlaevadega sõitis rekordarv sõidukeid ja reisijaid, TS Laevadelt lisareiseid. Eelmine vedaja Väinamere Liinid tegi suviti ka lisareise, mida riik ei tellinud ja mille eest riik toetust ei maksnud.

21. Näiteks tehti 2015. aastal selliseid reise juunis, juulis ja augustis ning need moodustasid ligi 5% suvekuude reisidest. Reisijad maksid nende ülesõitude eest hinnakirja alusel, millest vedaja tasus oma jooksvad kulud. Samas oli riik periooditasu makstes vedaja püsikulud juba kinni maksnud. Selliste reisidega lühenesid küll järjekorrad, kuid vähenes ka reisijate ja sõidukite arv ning koos sellega piletitulu riigi enda tellitud reisidel.

Joonis 5. Sõidukite ja reisijate keskmine arv



Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmed teenuse osutamise mahu kohta, Riigikontrolli arvutused

22. Üle veetavate sõidukite arv on 2018. aastaks kasvanud 2007. aastaga võrreldes ligi 40% ja 2016. aastaga võrreldes 15%. Reisijate arv on kasvanud vastavalt 40% ja 10%. Kui jagada riigi makstud ühistranspordi-toetus aastas veetud sõidukite või reisijate arvuga, siis on toetus iga sõiduki ülevendamise kohta riigi jaoks kasvanud 2007.–2018. aastal 11,4 eurolt 18,3 eurole ning kahe viimase aastaga 17,6 eurolt 18,3 eurole. Toetus reisija kohta on kasvanud 2007.–2018. aastal 4,2 eurolt 8 eurole ning 2016.–2018. aastal vähenenud 8,2 eurolt 8 eurole (vt tabel 1).⁵ Ühelt poolt on toetussumma kasv tingitud lepingus sätestatud tingimustest ja üldisest kulude kasvust ning teiselt poolt täiendavalt sõlmitud kokkulepetest riigi ja vedaja vahel, et rahuldada kasvanud sõidunõudlust.

Tabel 1. Parvlaevaliikluse toetus, sõidukite arv ning tinglikult arvutatud toetus iga veetud sõiduki kohta

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Toetussumma, miljonites	8,2	8,7	10,8	10,6	12,5	14,1	14,1	14,1	15,4	17,0	15,8	18,3
Sõidukid, tuhandetes	722	737	699	671	688	702	759	837	870	873	959	999
Toetus sõiduki kohta	11,4	11,8	15,5	15,8	18,2	20,1	18,6	16,8	17,7	19,5	16,5	18,3

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi algandmed, Riigikontrolli arvutused (inflatsiooniga arvestamata)

Juba praegu on vaja otsust parvlaevaliikluse korralduse tuleviku kohta

23. Lepingutingimustest (vt tabel 3 lisas 2) tulenevalt on toetuse kasvu oodata ka tulevikus. Tabelis 2 on esitatud prognoos lepingu perioodi lõpuni, arvestades Rahandusministeeriumi 2019. aasta kevadprognoosis antud hinnanguid tarbijahinnaindeksi ja palgatõusu kohta ning seal eeldatud konstantseid kütusehindu.

24. Toetussumma lepingu lõpuni on leitud, arvestades, et teenust osutatakse 2018. aasta mahus (ca 20 900 reisi, mis jääb hanke tingimustes

⁵ Toetus reisija või sõiduki kohta on tinglik. Selle leidmiseks on toetussumma jagatud veetud sõidukite või reisijate arvuga.

eeldatud mahu sisse) ning kogutakse ka senises mahus piletitulu. Arvutamisel on lähtutud lepingus kokku lepitud reisisasudest, periooditasudest ja fikseeritud tasudest, samuti on arvesse võetud 2018. aastal tehtud kokkulepped lisareiside ja nende rahastamise kohta suvekuudel.

Tabel 2. Parvlaevaliikluse toetuse prognoos 2026. aastani, miljonit eurot

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
18,3	19	19,4	19,7	20	20,4	20,7	21	21,4

Allikas: Riigikontrolli arvutused Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi algandmete ning Rahandusministeeriumi 2019. a kevadprognoosi põhjal

25. Juba õige pea on vaja otsustada, milline on parvlaevaliikluse korraldus lepingu lõppemisel 2026. aastal. Sõlmitud lepingu järgi on riigil võimalus (aga mitte kohustus) osta 1–4 parvlaeva lepingu lõppedes välja 26,6 miljoni euro eest ühe laeva kohta. Juhul kui riik soovib seda opsiiooni kasutada, on sellest lepingu kohaselt vaja teada anda neli aastat enne lepingu lõppemist, s.o hiljemalt 30. septembril 2022.

26. Laevade väljaostuks vajaminev raha tuleb planeerida riigi eelarvestrateegias (RES) ning kõige hiljem ka 2026. aasta eelarves. Kuna 106,4 miljonit eurot on ilmselt liiga suur summa, et seda otse riigieelarve kuludesse planeerida, tuleb välja töötada ka vastav finantseerimisskeem. Arvestades valdkonna spetsiifikat ja turuolukorda, tuleb avaliku liiniveo järgmise lepinguperioodi ettevalmistusteks ja konkurentsi tagamise eesmärgi täitmiseks piisavalt aega planeerida.

27. Sealjuures on viimase 2–3 aastaga toimunud sõidukite arvu kasvu kõrval reiside arv jäänud ca 20 900 juurde, mis on enam-vähem 2016. või 2015. aasta tase, mil sõidukeid oli veel 15% vähem. Kuigi 21 100 reisi esimesel aastal ja edaspidine 2% kasv aastas oli 2014. aasta veeteenuse hankes kirjeldatud ja arvestatud maht, mis pole veel täitunud, on sõidukite ja reisijate arvu kiire kasv juba praegu tinginud vajaduse suvehooajal ajutise lisalaeva ning lisareiside järele. See on asjaolu, mida tuleks samuti parvlaevaliikluse korraldamisel juba lähiaastatel silmas pidada.

/allkirjastatud digitaalselt/

Märt Loite
analüüsiosakonna peakontrolör

Lisa 1. Parvlaevaliikluse korraldamise lähiajaloost

VIIRE



REISIAKOHTI 469
AUTOKOHTI 140

OFELIA



REISIAKOHTI 800
AUTOKOHTI 110

ST. OLA



REISIAKOHTI 480
AUTOKOHTI 110

REGULA



REISIAKOHTI 400
AUTOKOHTI 105

SCANIA



REISIAKOHTI 600
AUTOKOHTI 76

KOGUVA



REISIAKOHTI 204
AUTOKOHTI 41

Allikas: Mereviki

Selles lisas on taustteabena esitatud ülevaade peamistest sündmustest, mis on viinud parvlaevaliikluse praeguse korralduseni Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu liinidel. Allikadena on kasutatud avalikult kättesaadavaid materjale.

Parvlaevaliiklus Saaremaa ja Hiiumaaga tagati pärast iseseisvuse taastamist esmalt riikliku aktsiaseltsi (RAS) Saarte Liinid abil, kellele anti 1994. aastal Vabariigi Valitsuse korraldusega üle Tallinna Sadamale kuulunud kaheksa parvlaeva ja kohustus viia läbi konkurss laevaliikluse korraldamiseks. Konkursi võitis AS Saaremaa Laevakompanii (SLK), kes asus liine haldama ja võttis rendile ka need kaheksa parvlaeva.

1997. aastal kuulutas RAS Saarte Liinid välja kõigi kaheksa parvlaeva müügi enampakkumise korras ning laevad müüdi ainsale pakkujale, kelleks oli SLK. Kuna 1994. sõlmitud liiniveo leping pidi lõppema 2004. aastal, korraldas riik uue konkursi, kuid kaks vastavat katset aastatel 2002–2004 luhtusid. Seetõttu sõlmiti 2004. aastal SLKga ajutine kaheaastane leping. 2006. aastal korraldati uus konkurss, mille võitis SLK tütarfirma Väinamere Liinid, kellega majandus- ja kommunikatsiooniminister sõlmis riigi esindajana 10 aastaks uue lepingu.

2006. aastal sõlmitud lepingu kohaselt tagas vedaja oma laevadega parvlaevaühenduse Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu liinil ning sai selle eest iga kuu toetust. Teenuse maksumuse summat muudeti tulenevalt tarbijahinnaindeksi, veonduse, laonduse ja sidesektori palga ning kütusehindade muutustest. Reaside graafik lepitati kindlateks perioodideks eraldi kokku.

Esialgu tegutses Väinamere Liinid olemasolevate vanade laevadega (vt joonis vasakul), kuid lepingus oli sätestatud, et vedaja toob liinile ka ühe uue laeva. Vajaduse tekkimisel nähti ette veel ühe laeva ehitamine, mis pidi toimuma täiendava kokkuleppe alusel, millega oleks sätestatud nii laeva finantseerimise kui ka teenuse eest tasumise tingimused. Väinamere Liinid otsustas soetada korraga kolm uut laeva.

Alates 2010. aastast sõitiski mõlemal liinil lisaks vanematele laevadele ka kolm uut parvlaeva: Saaremaa, Hiiumaa ja Muhumaa. Neist igaühe maksumuseks hinnati 2013. aasta veebruaris 26–32 miljonit eurot (hindamised telliti kolmelt hindajalt). Laevad kuulusid eraldi *off-shore*-ettevõtetele, kellelt Väinamere Liinid mitme vaheettevõtte kaudu laevu rentis. Uute laevade saabumise järel müüdi Scania ja Ofelia, Koguva lammutati vanarauaks.

2011. aastal võttis Vabariigi Valitsus oma 5. märtsil kinnitatud tegevusprogrammiga⁶ eesmärgi suurendada konkurentsi parvlaevaliinidel. Selleks planeeriti soetada parvlaevaühenduste tagamiseks vajalikud laevad riigile ning korraldada konkursse nende haldamiseks. See skeem võeti kasutusele ühenduste tagamiseks väikesaartega, samuti Sõru-Triigi liinil ning seda loodeti kasutada ka mandri ning Hiiumaa ja Saaremaa vahel ühenduse tagamiseks.

⁶ Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm
https://www.riigiteataja.ee/akti/3100/5201/1001/VV_k_209_lisa1.pdf

Teadmiseks, et

riigi omanduses olevate laevade puhul oleks laevade soetuseks vajaliku kapitali hankimine riigi ülesanne ja kulu.

Teenuse maksumuse hüvitamiseks minev summa sisaldaks nii viisi ainult teenuse osutamise kulusid ja operaatori kasumit.

Septembris 2013 võttis Vabariigi Valitsus seisukoha, et parvlaevaliiklust korraldatakse riigi äriühingu kaudu ehk soetatakse laevad (kas vähekasutatud või uued) ning korraldatakse konkurss nende haldamiseks. Peamist kasu nähti selles, et nii on võimalik suurendada konkurentsi – kuna vedajal endal ei pea laevu olema, saab konkursil osaleda rohkem pakkujaid ning see tooks kokkuvõttes kaasa soodsama hinna. Konkurentsi puudumise tõttu oli seni iga konkurss kaasa toonud märkimisväärse hinnatõusu.

Samuti loodeti, et kui laevad on riigi omanduses, paraneb teenuse pakkumise järjepidevus, väheneb teenuse pakkumise katkemise risk ja suureneb teenuse maksumuse läbipaistvus. Valitsusele 2013. aastal esitatud materjalide kohaselt hinnati võimalikuks säästuks 6,3 miljonit, kui opereerimist jätkatakse 3 uue laevaga, ning 8,4 miljonit, kui opereeritakse 4 laevaga, ehk vähemalt 63 miljonit eurot 10 aasta kohta. Tekkinud säästu oleks saanud kasutada neljanda laeva ostuks.

2014. aastal loobus valitsus seisukohast soetada laevad riigi äriühingule ja juuni lõpus avaldati riigihangete registri e-keskkonnas hanketeade koos hankedokumentidega, millega Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium (MKM) kuulutas välja liiniveo konkursi, kus veoteenuse osutamine toimub ikkagi vedaja laevadega. Lisaks leidis valitsus, et konkurentsi tagamiseks peab konkursil osalema ka Tallinna Sadam.⁷

Avatud hankele laekus ainult üks pakkumus tolleaegselt vedajalt – Väinamere Liinidelt. Pakkujat aga ei kvalifitseeritud ning hankemenetlus lõpetati. Väinamere Liinid vaidlustas tulemused, kuid riigihangete vaidlustuskomisjon jättis kaebuse rahuldamata, leides, et alused kvalifitseerimata jätmiseks olid olemas. Ka kõik kolm kohtuastet leidsid, et MKMi tegevus pakkuja kvalifitseerimata jätmisel oli õiguspärane.

2014. aasta septembris viis MKM läbi uue riigihanke (väljakuulutamiseta läbirääkimistega hankemenetlus), mille tulemusena sõlmiti 11.12.2014. a sõitjateveo avaliku teenindamise leping. Hankes osales kaks pakkuja: Väinamere Liinid ning ühispakkujad TS Laevad ja TS Shipping. Mõlemad pakkujad kvalifitseeriti, läbirääkimisi peeti eelkõige hinna üle, läbirääkimiste tulemusena korregeerisid mõlemad pakkujad oma esialgset hinda soodsamaks. Lõpptulemusena osutus ühispakkujate, s.o TS Laevade ja TS Shippingu pakkumus soodsamaks.

Hankemenetluse jooksul (oktoobris 2014) sõlmisid TS Laevad ja TS Shipping kokkulepped sobivate laevade ehituseks.

TS Laevad tellis laevad kahelt laevaehitajalt: kaks laeva Sefine Shipyardilt (Türgi) ja kaks laeva Remontowa Shipbuilding S.A-lt (Poola).

Uus vedaja kaalus seni kasutuses olnud piletisüsteemi kasutamist, kuid läbirääkimiste käigus ei saavutatud tingimustes kokkulepet. Seetõttu kuulutas TS Laevad septembris 2015 välja piletisüsteemi arendamise konkursi, mille tulemusena telliti see töö Hansab ASilt ja Nortal ASilt. Arendamise kulu moodustas ligikaudu 1 miljon eurot, mille tasus TS Laevad.

⁷ Vabariigi Valitsuse 12.06.2014. aasta otsus.

Teadmiseks, et

suurtel laevadel ei ole n-ö letihinda, täpne hind kujuneb enamasti läbirääkimiste käigus, kuna iga tellimus on suuremal või vähemal määral unikaalne. Hind sõltub sellest, milline on tehase koormus lepinguperioodil, kui kiiresti laeva vajatakse, milline on konjunktuur maailmaturul jm.

2016. aasta juulis ostis TS Laevad Saaremaa Laevakompanii ASilt 4 miljoni euro eest Regula, sest ettevõttel oli vaja varulaeva, et täita lepingus sätestatud asenduslaeva tagamise kohustus.

2016. aasta 1. oktoobril alustas TS Laevad teenuse osutamist Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinil. Kõigi Poola ja Türgi tehastest tellitud parvlaevade kasutuselevõtt hilines: Leiger alustas liinivedu detsembris 2016, Tõll 2017. aasta jaanuari lõpus, Piret ja Tiiu aprillis 2017. Vahepealsel ajal renditi ühenduse tagamiseks laevu Saaremaa Laevakompanii ASilt.

Lisa 2. 2014. ja 2006. aasta veolepingute võrdlus

Riigikontroll võrdles ülevaate koostamise käigus Väinamere Liinidega 2006. aastal sõlmitud lepingut⁸ ning TS Shippingu ja TS Laevadega 2014. aastal sõlmitud lepingut⁹. Peamiste lepingutingimuste võrdlus on toodud tabelis 3.

Tabel 3. 2006. ja 2014. aasta lepingute peamiste tingimuste võrdlus

	Väinamere Liinide 2006. a leping	TS Shippingu / TS Laevade 2014. a leping
Tasustamise tingimused	Reisitasu: 10 996 krooni (703 eurot) reisi kohta Rohuküla-Heltermaa liinil ja 4918 krooni (314 eurot) reisi kohta Virtsu-Kuivastu liinil, IV kvartal 2006 hindades. Lepingu kohaselt on ette nähtud korrigeerimine kord kvartalis* kütusehindade muutuse osas (osakaaluga 50%) ja kord aastas tarbijahinna muutuse osas (osakaaluga 50%).	Reisitasu: 634 eurot reisi kohta Rohuküla-Heltermaa liinil ja 208 eurot reisi kohta Virtsu-Kuivastu liinil, III kvartal 2014 hindades. Lepingu kohaselt on ette nähtud korrigeerimine kord kvartalis kütusehindade muutuse osas (osakaaluga 90%) ja kord aastas tarbijahinna muutuse osas (osakaaluga 10%).
	Periooditasu: 111 670 000 krooni (7 137 014 eurot) aastas, 2007. aasta hindades. Periooditasu korrigeeritakse kord aastas tulenevalt palgamuutustest veonduse, laonduse ja side sektoris (osakaaluga 30%) ja tarbijahinnaindeksi muutustest (osakaaluga 70%)	Periooditasu muutuv osa: Rohuküla-Heltermaa liinil 3 677 000 eurot ja Virtsu-Kuivastu liinil 4 260 000 eurot aastas (kokku 7 937 000 eurot aastas), 2015. aasta hindades. Periooditasu korrigeeritakse kord aastas tulenevalt palgamuutustest veonduse, laonduse ja side sektoris (osakaaluga 35%) ja tarbijahinnaindeksi muutustest (osakaaluga 65%).
	Periooditasu fikseeritud osa: 12 497 600 eurot aastas (kummagi liini kohta 6 248 800 eurot). Periooditasu fikseeritud osa igal aastal ei korrigeerita.	
	Eraldi kompenseerimisele kuuluvad suurenenud kulud seoses sadamatasude muutusega.	Eraldi kompenseerimisele kuuluvad suurenenud kulud seoses sadamatasude ja riiklike maksude muutusega juhul, kui muud kompenseerimismehhanismid ei taga tasude muutuste katmist.
	Ühistransporditoetusena makstakse vedajale veoteenuse tasu ja laekunud piletitulu vahe, s.o vastava kuu toetussumma saamiseks lahutatakse tasu summast saadud piletitulu sellel kuul.	Ühistransporditoetusena makstakse vedajale veoteenuse tasu ja laekunud piletitulu vahe, s.o vastava kuu toetussumma saamiseks lahutatakse tasu summast saadud piletitulu sellel kuul.
Nõuded laevadele	Mahutavus vähemalt 80 sõidukit (400 liinimeetrit***).	Mahutavus vähemalt 150 sõiduauto (laiusega 1,85 m ja pikkusega 4,65 m).
	Talvisel ajal mõlemal liinil vähemalt kaks jääklassi laeva.	Kõik laevad jääklassiga.
	Vedaja kohustub tooma liinile ühe uue laeva. Vajaduse korral võib sellele lisanduda veel üks laev, mille kulude jagamine otsustatakse eraldi.	Spetsiaalselt lepingu tarbeks ehitatud uued laevad.
Sõidugraafik ja veomaht	Lepitakse kokku igal aastal.	Esmane maht lepitud kokku lepingus, korrigeeritakse igal aastal.
	Lepingu kohaselt on kohustus teha lisareisi juhul, kui järjekord ületab 100 liinimeetrit, järgmise reisini on üle 2 tunni ja on olemas vaba laev.	Lepingu kohaselt tellib ministeerium lisareisi juhul, kui järjekord ületab 100 liinimeetrit, järgmise reisini on üle 2 tunni ja on olemas vaba laev.

* Reisitasude korrigeerimine – eelmise perioodi reisitasu korrutatakse läbi indeksiga, mis koosneb etteantud osakaalus kütusehinna muutusest ja tarbijahinnaindeksi muutusest (iga aasta alguses) või ainult kütusehinna muutusest (aastasiseselt kord kvartalis).

** Periooditasu korrigeerimine – eelmise perioodi tasu korrutatakse läbi indeksiga, mis koosneb etteantud osakaalus palgataseme muutusest ja tarbijahinnaindeksi muutusest.

*** Liinimeeter – vastavalt lepingutele maa-ala pikkusega üks meeter ja laiusega kaks meetrit.

Allikas: riigi sõlmitud avaliku teenindamise lepingud Väinamere Liinidega (2006) ning TS Shippingu ja TS Laevadega (2014)

⁸ Sõitjateveo avaliku teenindamise leping Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinil, 24.03.2006, nr 1.8-7/30,

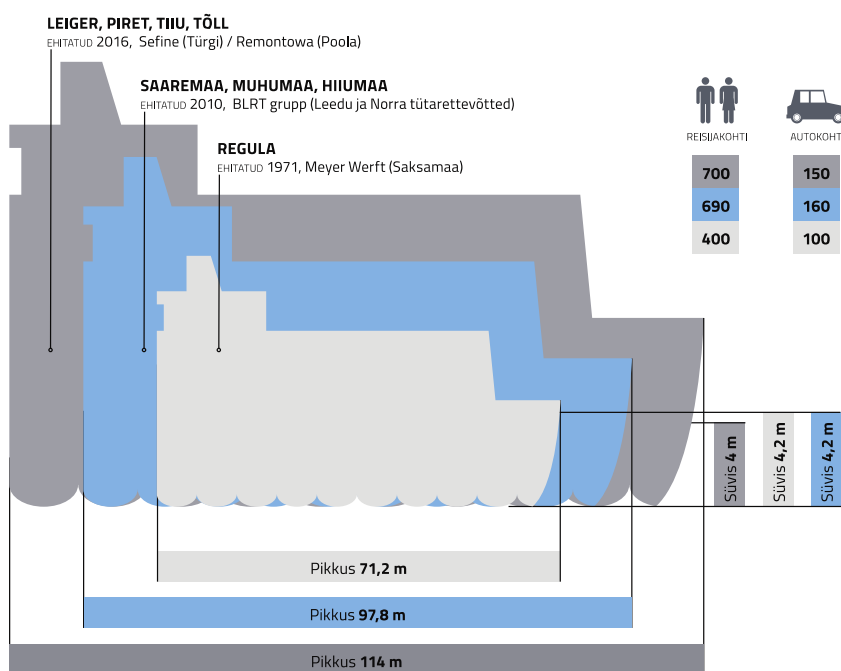
https://www.mkm.ee/sites/default/files/vainamere_suur.pdf

⁹ Eesti Vabariigi ja TS Laevade ning TS Shippingu vahel sõlmitud sõitjateveo avaliku teenindamise leping Rohuküla-Heltermaa ja Virtsu-Kuivastu parvlaevaliinil, 11.12.2014, nr 14-009, <https://www.riigiteataja.ee/akt/112122014007>

Uue, 2014. aasta hanke järel pidid veoteenuse osutamiseks kasutatavad parvlaevad olema spetsiaalselt nende liinide jaoks ehitatud uued parvlaevad või kuni 86 kuud kasutuses olnud reisiparvlaevad (võrdle laevu joonisel 6). Lepingusse on lisatud ka eraldi fikseeritud periooditasu komponent, mis korrigeerimisele ei kuulu ja mis on ette nähtud laevade soetamise kapitalikulude katmiseks.

Muudetud on ka reisisu korrigeerimise valemit: kui lepinguperioodil 2006–2016 oli korrigeerimise aluseks indeks, mis arvestas võrdses osas kütusehindade muutust ja tarbijahinnaindeksi muutust, siis uue lepingu kohaselt on kütusehindade komponendi osakaal indeksis 90%. Periooditasu korrigeerimise valemit on samuti muudetud, kuid kuna muudatused on väikesed, on ka selle muudatuse mõju ebaoluline.

Joonis 6. Väinamere Liinide ja TS Laevade laevade võrdlus



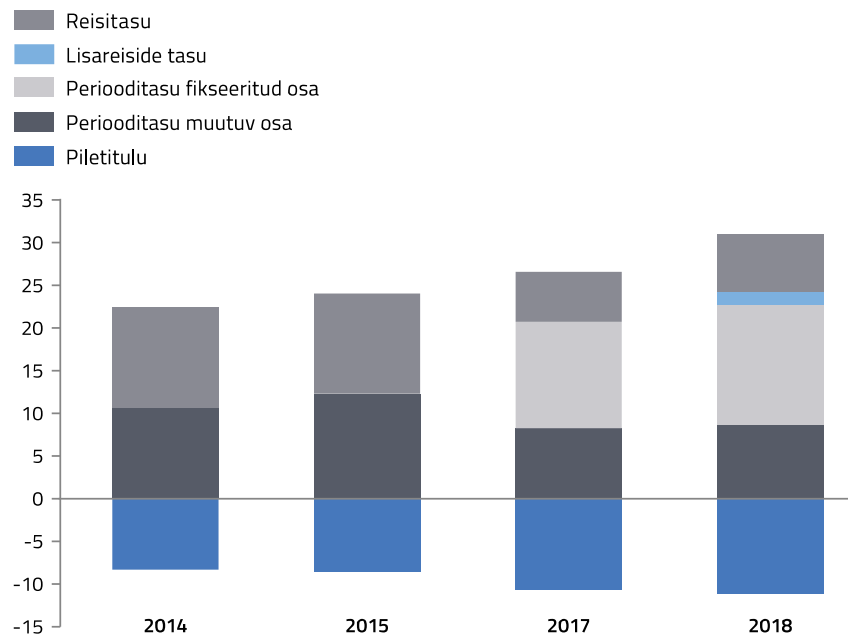
Allikas: TS Laevade ja Väinamere Liinide veebilehed

Reisi- ja periooditasude võrdlemiseks ei piisa lepingutes fikseeritud summadest, vaid tuleb vaadata, kuidas on perioodilised korrigeerimised neid mõjutanud pikema perioodi vältel. Samuti peab arvestama, et kogutasu koosneb mõlema lepingu puhul erinevatest komponentidest. Näiteks sisaldasid kapitalikulud varem nii reisisu kui ka periooditasu, mistõttu need olid arvestatavalt suuremad kui uue lepingu puhul. Uue lepingu alusel on kapitalikulud eraldatud omaette fikseeritud komponendiks, mis annab vedajale nende kulude katmiseks suurema kindluse.

Joonisel 7 on esitatud makstud toetuse komponendid, arvestades nendel aastatel kehtinud reisi- ja periooditasude suurust ja teenuse osutamise mahtu. Varasemaga võrreldes on teenuse maksumuses vähenenud reisisu osakaal ning ligi poole moodustab periooditasu fikseeritud osa. Teenuse maksumuse kogumaht on küll kasvanud, kuid kasvanud on ka piletitulu. Seetõttu oli piletituluga korrigeeritud toetus 2015. aastal ja 2017. aastal sarnane (vastavalt 15,4 ja 15,8 miljonit eurot).

2018. suurenes oluliselt teenuse osutamise maht ja sellest tulenevalt ka toetussumma, kuna Virtsu-Kuivastu liinile pandi kasvanud sõidunõudluse rahuldamiseks suveperioodil käiku ka kolmas laev, mille eest tasuti täiendavalt periooditasu ning iga täiendava reisi eest ka reisisasu.

Joonis 7. Parvlaevaliikluse toetuse kujunemise komponendid 2014–2018, mln eurot



Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Maanteeameti andmed teenuse osutamise mahu ja tasude suuruse kohta, Riigikontrolli arvutused

Ülevaate iseloomustus

Ülevaate eesmärk

Ülevaate fookuses on Saaremaa ja Hiiumaa parvlaevaihenduse korraldus: kuidas on muutunud teenuse hind ja maht ning millised on olnud riigi eesmärgid parvlaevaihenduse korraldamisel.

Ülevaate ulatus ja käsitusviis

Ülevaade katab ajaperioodi 2006–2018 ehk veoteenuse pakkuja Väinamere Liinide viimase 10-aastase lepinguperioodi algusest kuni 2018. aasta lõpuni, mil liine oli üle kahe aasta teenindanud juba TS Laevad. Ülevaates on käsitletud parvlaevaihendusi Eesti suursaartega ehk Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa liine.

Ülevaates kasutatud andmed puudutavad parvlaevaliikluse mahtu (sõidukid, reisijad ja reisid), riigi makstud toetust ning toetust mõjutavaid näitajaid (kütusehinnad, tarbijahinna indeks, palgatase). Võrreldud on kehtiva ja eelmise veoteenuse lepingu tingimusi.

Ülevaate lõpetamise aeg

Ülevaade on kirjutatud ajavahemikul 2019. aasta jaanuarist maini.

Ülevaate meeskond

Peakontrolör Märt Loite, vanemaudiitor Gert Schultz, audiitor Lauri Matsulevitš.

Kontaktandmed

Ülevaate kohta saab lisainfot Riigikontrolli kommunikatsiooniüksusest tel +372 640 0704 või +372 640 0777, e-post riigikontroll@riigikontroll.ee

Ülevaatearuande elektrooniline koopia (pdf) on saadaval koduleheküljel www.riigikontroll.ee.

Ülevaatearuande kokkuvõte on saadaval ka inglise keeles.

Ülevaatearuande number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 2-1/80043/4.

Riigikontrolli postiaadress on:

Kiriku 2/4
15013 TALLINN
Tel +372 640 0700
Faks +372 661 6012
riigikontroll@riigikontroll.ee