

Ülevaade avaliku raudtee rahastamisest ja arendamisest

*Kuidas on avalikku raudteed viimasel 10 aastal
rahastatud ja milliseid investeeringuid
kavandatakse raudtee arendamiseks lähiaastatel?*

Ülevaade avaliku raudtee rahastamisest ja arendamisest

Kuidas on avalikku raudteed viimasel 10 aastal rahastatud ja milliseid investeeringuid kavandatakse raudtee arendamiseks lähiaastatel?

Kokkuvõte

Mida me vaatasime?

Riigikontroll koostas ülevaate Eesti riigi raudteesektori arendamise eesmärkidest ning sellest, kuidas on neid eesmärke viimasel kümnel aastal (2010–2019) ellu viidud ning kuidas on neid plaanis tulevikus ellu viia. Ülevaate koostamise käigus uuris Riigikontroll, kuidas projekte ja raudtee-ettevõtjaid rahastatakse ning kui suur osa raudtee ülalpidamiseks ja arendamiseks vajaminevast rahast tuleb riigieelarvest. Lisaks uuriti milliseid raudteeprojekte ja millises mahus on viimasel 10 aastal rahastatud ning milliseid projekte on plaanis tulevikus rahastada.

Miks on see maksumaksjatele oluline?

Riik rahastab raudteesektorit avaliku reisijateveo dotatsioonide, taristu investeeringute sihtfinantseerimise, ASi Eesti Raudtee kulude ja tulude tasakaalustamise, reisijateveo veeremi rendimaksete finantseerimise ning arendusprojektide elluviimiseks antava Euroopa Liidu toetuse kaudu. Viimasel kümnel aastal on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium selleks raudteesektori ettevõtjatele eraldanud riigieelarvest kokku vähemalt 522,8 miljonit eurot. Sellest 310,2 miljonit on eraldanud riik raudteesektori rahastamiseks oma vahenditest ning 212,6 miljoni euro ulatuses on riik rahastanud investeeringuid Euroopa Liidu toetustest.

Riigikontroll koostas ülevaate eesmärgiga koondada infot avaliku raudtee majandamise ja arendamise kohta.

Mida me ülevaate koostamise tulemusel tähele panime?

Riigil puudub terviklik plaan raudtee arendamise kohta: eri strateegiadokumentides on toodud mitmeid eesmärke, mida raudteesektoris saavutada soovitakse, kuid nende elluviimiseks puudub ühtne plaan. Raudteed oleks mõistlik arendada kooskõlas ja -töös teiste transpordiliikidega, et korraldada paremini nii kaupade kui ka reisijate liikumist.

Raudtee arendamine sõltub investeeringutest, mida saab teha riigieelarve ja Euroopa Liidu rahast, sest riigi omanduses olevad raudtee-ettevõtjad AS Eesti Raudtee ja AS Eesti Liniirongid (Elron) teenivad tulu vähem, kui on nende kulud, mistõttu ei jätku neil investeerimiseks raha.

Kuni aastani 2030 on kavas raudtesse investeerida üle 2,6 miljardi euro: umbes 41,5 miljonit eurot on plaanis aastatel 2020–2023 eraldada riigieelarvest praeguse avaliku raudtee arendamiseks ja 344 miljonit Rail Balticu ehitamiseks. Kuna riigieelarvet kavandatakse

neljaks aastaks, ei ole teada, kui palju raha edaspidi raudteeprojektidele eraldatakse.

- **On palju dokumente, kus on seatud raudteesektori arendamisele eesmärgid, kuid puudub ühtne terviklik plaan, millest oleks võimalik aru saada, milliste tegevuste kaudu ja mis ajaks eesmärgid täidetakse ning kui palju nende elluviimine maksab.** See tähendab, et arengudokumentidest tulenevate eesmärkide ja avaliku raudtee-infrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava investeeringute vahel ei ole loodud seoseid ning pole selgust, kui palju on eesmärkide täitmiseks juba raha kulunud ning kui palju veel lisaks on vaja.

Peamised eesmärgid nii riiklikul kui ka Euroopa Liidu tasemel on reisijate ja kauba suunamine maanteelt raudteele, transpordisektori kasvuhoonegaaside vähendamine, raudteeühenduse loomine Euroopaga ning reisirongide kiiruste suurendamine.

- **Riik on seadnud eesmärgiks raudtee eelisarendamise ning kaupade ja reisijate suunamise senisest rohkem raudteele. Tegelikult on viimastel aastatel rohkem tähelepanu pööratud maanteede arendamisele.** Osa maanteede suunatud meetmeid on olnud vastupidised raudtee arendamise eesmärkidele. See tähendab, et maanteede kasutamine transpordiks on endiselt soodsam kui raudtee kasutamine. Üheks näiteks eesmärkide vastuolu kohta on ka tasuta maakondliku bussitranspordi kehtestamine, samas kui rongisõidu eest tuleb maksta. See motiveerib reisijaid kasutama alternatiivide olemasolu korral bussitransporti.

Tuleb arvestada, et avaliku raudteetaristu ülalpidamine sõltub järjest enam riigi toetusest ning sektor vajab täiendavaid suuri investeeringuid. Et tekiks kooskõla teiste transpordiliikide arendamisega, tuleks raudteed arendada ühe osana laiemast transpordisektorist.

- **Võrreldes viimaste aastate rahastamise otsuseid raudteesektori majandamiseks ja investeeringute tegemiseks kavandatavate investeeringuplaanidega, ei pruugi raha saamine olla kõikideks tegevusteks realistlik.** 2019. aastal võttis Vabariigi Valitsus vastu avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava perioodiks 2019–2024. Tegevuskavas on kinnitatud ligikaudu 431 miljoni euro ulatuses raudteetaristu säilitamiseks ja parendamiseks vajalikke projekte ning umbes 560,7 miljoni euro ulatuses n-ö muid võimalikke arendusprojekte, mis ootavad elluviimise otsust ja/või raha.

Olemasoleva raudtee rekonstrueerimiseks, kiiruste suurendamiseks ja uuteks arendusteks on 2020. aastal eraldatud 23,7 miljonit ning 2021. aastaks planeeritud 17,8 miljonit eurot. Sellele lisandub osa Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalale eraldatud CO₂-kvoodimüügi rahast, mille eest finantseeritakse muu hulgas ka raudteeprojekte. Näiteks on 2020. aastal see summa 24 miljonit eurot. Samas ei ole riigieelarves täpsustatud, kui palju sellest rahast suunatakse raudteeprojektidele.

Tegevuskava projektidele lisanduvad Rail Balticu ehitamine, mille Eesti osa kogumaksumus on 1,59 miljardit eurot, ning investeeringud

veeremisse. 2020. aasta riigieelarve seaduse seletuskirja kohaselt on uuele raudteele ehk Rail Balticule riigieelarves 2020. aastaks eraldatud 41 miljonit ning aastateks 2020–2023 kokku 344 miljonit eurot.

Arvestades senist raudtee rahastamise praktikat ning järgnevateks aastateks riigieelarvesse raudtee arendamiseks planeeritud raha, ei pruugi kõikideks planeeritud tegevusteks raha saamine olla realistlik. Samas selguvad investeringute tegemise võimalused järgmiste riigi eelarvestrateegiate ja riigieelarvete koostamise käigus ning Euroopa Liidu uue finantsperioodi võimaluste selgumisel. See tähendab, et tuleb otsustada, kas kõik raudtee arendusplaanid on vajalikud, või leida nende elluviimiseks raha.

- **Raudtee arendusprojektide elluviimine sõltub sellest, kui palju riik annab raudtee arendamiseks raha. Riigil on kasutada riigi enda, Euroopa Liidu ja/või CO₂-kvoodimüügi raha. See aga tähendab, et Euroopa Liit ja kvoodimüügist tulenevad kokkulepped mõjutavad raudtee arendusprojektide valikut.**

Viimastel aastatel on ellu viidud projektid peamiselt raudtee kvaliteedi säilitamiseks ja ohutuse tagamiseks, sealhulgas on olnud arendusprojekte kiiruste suurendamiseks ja/või säilitamiseks.

Arendusprojekte on enamasti ellu viidud siis, kui nendele on saadud raha Euroopa Liidust. Ka Vabariigi Valitsuse tegevuskavast tulenevad projektid on saanud kiiremad rahastusotsused, näiteks Turba raudtee ehitamine. Lähituleviku suurimaid projekte – Rail Balticu ehitamist, suurema osa raudtee elektrifitseerimist ning reisijate veoks uue veeremi soetamist – on kavas rahastada Euroopa Liidu toetusest ja/või CO₂-kvoodimüügi tulust.

- **Riigieelarvest ei saa täpset ülevaadet, kui palju riik raudtee-sektorile raha annab.** Raudteesektori ettevõtjatest on sissetulekud olnud suuremad kui kulud vaid nendel, kellele riik on maksnud toetusi riigieelarvest, sealhulgas Euroopa Liidu rahast. AS Eesti Raudtee majandab ennast ära vaid tänu riigi toetusele. Samas ei selgu riigi eelarvestrateegiast ega riigieelarvest ning selle seletuskirjast, kui suurt toetust AS Eesti Raudtee vajab, kuigi toetamise vajadus on riigieelarve koostamise ajal teada. Toetust ASile Eesti Raudtee on eraldatud aasta keskel eelarvete muutmise käigus.
- **Raudtee kasutajate makstavate kasutustasude eesmärk vajab selgust.** Viimasel kümnel aastal on 64% taristu haldajate – ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee – sissetulekute moodustanud taristu kasutamise tasud, mida maksavad reisijate- ja kaubaveoettevõtjad. 2019. aastal maksid ettevõtted kasutustasusid 21,4 miljonit kaubaveo ja 19,9 miljonit eurot reisijateveo eest.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) arvutab kokkulepitud metoodika järgi kasutustasusid ning hindab kaubavedajate ja Elroni võimekust seda tasu maksta. Kui TTJA hindab maksevõime madalaks, laekub kasutustasusid taristu haldajatele raudtee ülalpidamiseks vähem ning riigil tuleb oma eelarvest laekumata osa kinni maksta. Kui TTJA hindab sektori maksevõime kõrgeks, on risk, et kaubatransport raudteel väheneb veelgi ja kasutustasud kaubaveost jäävad ikkagi saamata. Seega

tuleks kokku leppida, millist eesmärki kasutustasud peavad täitma ja kui palju neid on optimaalne ettevõtjatelt koguda.

Milles tuleks kokku leppida?

Ülevaate tulemusel leidis Riigikontroll, et olukorras, kus kaubavedu raudteel on vähenenud ning reisijateveo osakaal raudteel on kasvutrendiga, tuleks otsustada, kuidas optimaalselt transpordisektori ühe osana raudteesektorit ülal pidada, arendada ning rahastada. Sealjuures tuleb Riigikontrolli arvates leida vastused järgmistele küsimustele:

- Millised on esmatähtsad raudtee arendamise vajadused? Milliseid tegevusi ja millisel ajaperioodil tuleks esmajärjekorras ellu viia?
- Millised on raudtee arendamise realistlikud plaanid, arvestades, et raudtee taristuettevõtjate ja Elroni äritegevusest saadavad tulud on väiksemad kui kulud ja kõikideks investeeringuteks raha ei ole?
- Millist eesmärki soovib riik raudtee kasutustasude põhiteenuse lisatasudega saavutada – kas raudtee kaubaveole konkurentsieelise loomist, kaubavedajatelt võimalikult suure tulu saamist või midagi muud?
- Kas ja kuidas tuleks raudteetaristu haldamine kulude kokkuhoiu ning transpordi ühtse planeerimise tagamiseks lõimida loodavasse transpordi valdkonna ühendametisse?

Riigikontroll jälgib ka edaspidi avaliku raudtee infrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava aastateks 2019–2024 uuendamist, riigieelarve ja riigi eelarvestrateegia koostamist, Rail Balticu raudtee arendamist ning transpordivaldkonna ühendameti moodustamist.

Sisukord

Raudtee iseloomustus ja olukord	6
Raudteetaristul on kasutamata läbilaskevõimet	9
Raudtee arendamise eesmärgid on seatud eri dokumentides, kuid ühtne terviklik tegevusplaan puudub	11
Maantee kasutamine on soodsam kui raudtee kasutamine	13
Raudtee arendusprojektide elluviimine sõltub suuresti rahastuse kättesaadavusest	16
Raudtee-ettevõtjad ja riik soovivad investeerida raudtee arendamisse vähemalt 2,6 miljardit eurot	20
Tegevuskava näeb ette raudteeinvesteeringuid 431 miljoni euro ulatuses	20
Peale tegevuskava projektide tuleb investeeringud teha ka uue veeremi ostmiseks ja Rail Balticu ehitamiseks	23
Osa uute arenduste puhul pole raudteetaristu ja veeremi hooldusele ning ülalpidamisele tehtavaid iga-aastaseid kulusi prognoositud	24
Riik peab arvestama, et raudtee majandamise ja arendamise sõltuvus riigi rahastamisest on kasvanud	26
Riigi äriühingute ASi Eesti Raudtee ja ASi Eesti Liinirongid sissetulekutest suure osa moodustab riigi toetus	26
Riigieelarvest ei selgu ASile Eesti Raudtee makstav toetussumma	28
Raudtee kasutajate makstavate kasutustasude eesmärk vajab selgust	29
Riigi osakaal raudteetaristu rahastamises on avaliku reisijateveo dotatsiooni varal kasvanud	31
Põhiteenuse lisatasude määramise põhimõtted vajavad ülevaatamist	32
ASi Eesti Raudtee vastus	35
Ülevaate iseloomustus	37
Riigikontrolli varasemaid auditeid raudtee ja investeeringute valdkonnas	40
Lisa A. Raudtee arendamise visiooni kronoloogia	41
Lisa B. Raudteetaristu investeeringuprojektid raudteefrastruktuuri arendamise tegevuskava järgi	43
Lisa C. Raudtee-ettevõtjate poolleiolevad ja kavandatavad investeeringuprojektid	45

Raudtee iseloomustus ja olukord

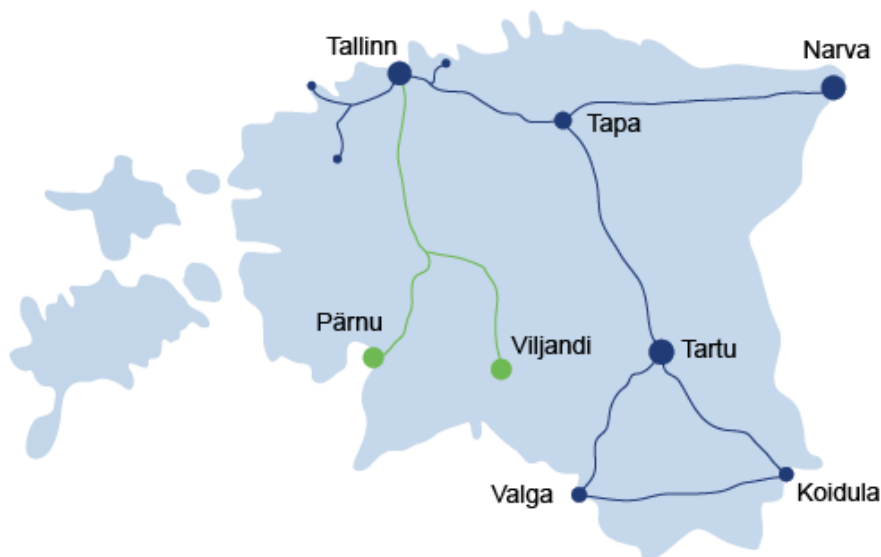
Milline on Eesti raudtee?

Avalik raudtee – raudtee-ettevõtja raudteeinfrastruktuur, mille kasutamine peab juurdepääsu tagavate põhi- ja lisateenuste ning tasu, aja ja muude kasutamistingimuste osas olema diskrimineerimata tagatud kõigile raudtee-ettevõtjatele raudteeveoks raudteeseaduses sätestatud alustel ja korras.

Allikas: raudteeseadus

1. Eestis on 2019. aasta seisuga 1514 kilomeetrit **avalikku raudteed**, mida haldavad riigi äriühing AS Eesti Raudtee (taristu tähistatud joonisel 1 sinisega) ning eraettevõtja AS Edelaraudtee (taristu joonisel 1 rohelisega). Avalikul raudteel tegutseb kaks peamist veoteenuse osutajat: AS Eesti Liinirongid (edaspidi ka Elron) korraldab avalikku reisijatevedu ning AS Operail on peamine Eestis tegutsev kaubaveo ettevõtja.

Joonis 1. Eesti raudteetaristu



Allikas: Konkurentsiamet

Kasutustasu – juurdepääsu tagavate põhiteenuste ja teenindusrajatise ühendava infrastruktuuri kasutamise eest taristu ettevõtjale masktav tasu.

Minimaalne juurdepääsupaketi tasu – raudteeinfrastruktuuri kasutustasu, mis koosneb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsestest kuludest. Seda tasuvad võrdselt kõik kauba- ja reisijatevedajad.

Põhiteenuste lisatasu – tasud, mis kehtestatakse, arvestades raudtee turusegmentide võimekust neid tasuda. Kehtestatakse kõikidele turuosalistele ja kaubarühmadele eraldi.

Allikas: raudteeseadus, § 59 lõige 3 ja 3¹

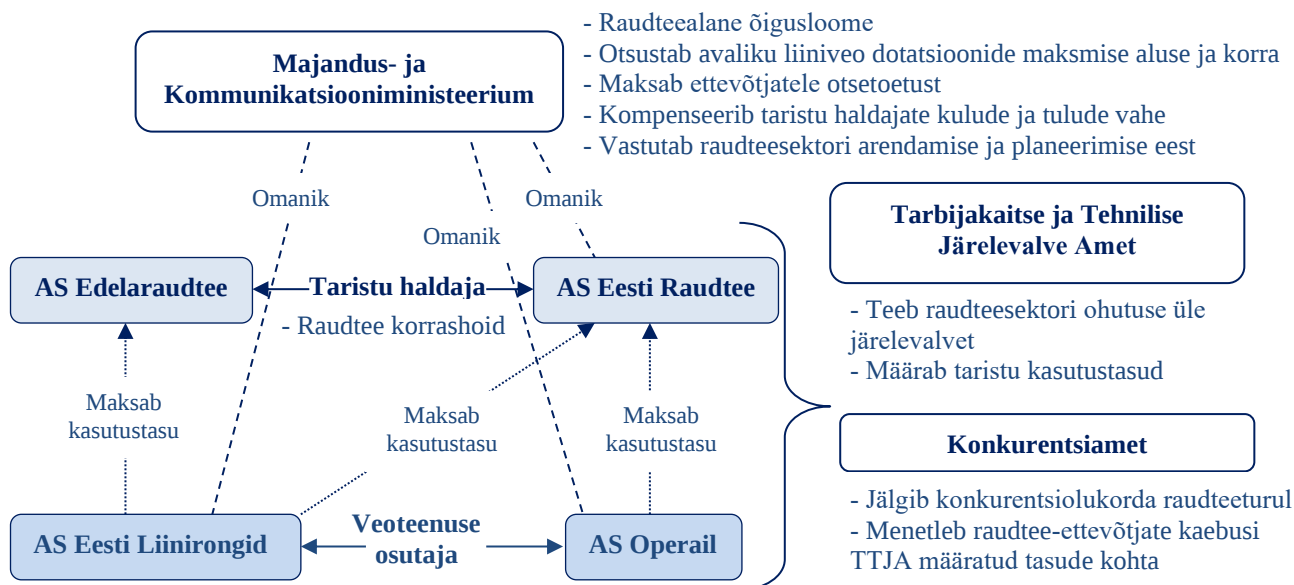
2. Raudteetaristu ülalpidamist ja arendamist rahastatakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) määratud **kasutustasudest**. Kasutustasud koosnevad põhiteenuste kasutustasust ehk **minimaalsest juurdepääsupaketi tasust**, mida peavad maksma kõik vedajad, lähtudes TTJA kehtestatud määrast, ning mis arvutatakse Euroopa Liidu (EL) õigusaktides sätestatud meetodika põhjal¹.
3. Sellele lisanduvad **põhiteenuste lisatasud**, mis TTJA määrab kauba- ja reisijateveole. Põhiteenuste lisatasud moodustavad ligikaudu 70–80% raudteetaristu tasu suuruselt.² Lisatasude määramise meetodika valimisel jätab ELi direktiiv otsustusvabaduse liikmesriigile, sealhulgas selle, kas neid üldse määrata.
4. Lisaks nendele tasudele saavad taristu haldajad määrata tasusid teistele teenustele, näiteks teenindusrajatiste kasutamisele. Edaspidi on kõiki eelmainitud tasusid nimetatud ühiselt taristu kasutamise tasudeks.
5. Nii ASi Eesti Raudtee, ASi Eesti Liinirongid, kui ka ASi Operail omanik on riik ning ainuaktsionäri kohustusi täidab Majandus- ja

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, 21. november 2012, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/909, 12. juuni 2015, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid.

² Riigikontrolli intervjuu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

Kommunikatsiooniministeerium (MKM). Vaata raudteesektori osapoolte rollide ja vastutuse kohta ka joonist 2.

Joonis 2. Rollid ja vastutus³



Allikas: Riigikontroll

Kuidas riik raudteesektorit rahastab?

- Lisaks raudtee kasutajate makstvatele kasutustasudele rahastatakse raudteed ka riigieelarvest dotatsioonide, projektide sihtfinantseeringu, haldajate tulude ja kulude katmise, välisraha ja kapitali sissemaksete kaudu. Kuigi nii AS Eesti Raudtee kui ka AS Eesti Liinirongid on äriühingud, ei oota riik, et ettevõtjad kasumit teeniks (vt ka punktid 111, 112).
- MKM toetab Elroni dotatsioonidega avaliku reisijateveo teenuse osutamiseks ning Elroni veeremi investeeringuid, mis on vajalikud avaliku teenuse osutamiseks.
- MKM sihtfinantseerib ASi Eesti Raudtee investeeringuid, lähtudes ministeeriumi ja Eesti Raudtee sõlmitud finantseerimislepingust ning selle muudatustest. See tähendab, et MKM eraldab kindlate projektide elluviimiseks Eesti Raudteele riigieelarvest raha.
- Raudteeseaduse kohaselt on riigil kohustus viieaastase perioodi vältel tagada taristu haldajatele ka tulude ja kulude tasakaal, mis tähendab, et MKM hüvitab Eesti Raudteele raudteetaristu majandamisest katmata jäänud kulud. Taristu haldamise kulud ületavad sissetulekuid, kuna raudteetaristu kasutustasud ei kata kõiki taristu haldamise kulusid. Nõue katta tulude ja kulude vahe tuleneb Euroopa Liidu direktiivist.⁴
- ASi Edelaraudtee kui taristu haldajat ei ole riik 2020. aasta juuli seisuga doteerinud, kuna Edelaraudteele kasutustasusid määrates arvestab TTJA sisse mõistliku ärikasumi, mille arvestamise põhimõtted on toodud

³ Joonisel 2 on toodud peamised turuosalised, lisaks ASidele Eesti Liinirongid ja Operail on turul teisigi veeteenuse osutajaid, nt AS GoRail, kelle turuosa on aga marginaalne.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, 21.11.2012, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, 3. jagu, artikkel 8.

TTJA iga liiklusgraafikuperioodi⁵ otsuste seletuskirjades. Samuti puudub peaaegu ASi Edelaraudtee taristul kaubavedu. See tähendab, et kasutustasud laekuvad peamiselt Elronilt, keda doteerib MKM, ning seeläbi makstakse ASile Edelaraudtee nii taristu haldamise kulud kui ka mõistlik ärikasum.

11. Küll aga doteerib MKM ASi Edelaraudtee⁶ kuni aastani 2014, kui ettevõtja osutas avaliku liiniveo teenust sarnaselt Elroniga (vt ka tabel 1).

12. Raudtee kaubavedajatele ei maksa riik toetusi. Samuti ei ole AS Operail saanud Euroopa Liidu toetusi investeeringute tegemiseks.

13. Kokku on riigieelarvest raudteesektori ettevõtjaid aastatel 2010–2019 toetatud 310,2 miljoni euroga (vt ka tabel 1). Sellele lisanduvad toetused välisrahast. Euroopa Liidu raha on ettevõtjatele samal perioodil eraldatud 212,6 miljonit eurot. Seega on viimasel kümnel aastal MKM raudteesektori ettevõtjatele eraldanud riigieelarvest 522,8 miljonit eurot.

Tabel 1. Riigi toetus raudtee-ettevõtjatele laekumise aastate kaupa perioodil 2010–2019 (miljonit eurot)

Toetus	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kokku
Avaliku liiniveo dotatsioon Elronile	4,0	4,6	5,0	5,1	13,7	15,2	15,6	15,5	22,1	21,2	122
Avaliku liiniveo dotatsioon Edelaraudtee ASile ⁶	0,7	13,0	13,5	15,4	0,7						43,3
Eesti Raudtee kulude ja tulude tasakaalu katmine						5	7,5	16	16	7,1	51,6
Elroni veeremi kapitalirendi osamaksed								2,8	8,5	11,0	22,3
Elroni veeremi investeeringud	0,6	0,6			7,7	10	10	7,2	7,0	6,4	49,5
Eesti Raudtee projektide sihtfinantseering									21,5		21,5
KOKKU	5,3	18,2	18,5	20,5	22,1	30,1	30,7	41,5	75,1	45,7	310,2

Allikas: Riigikontrolli esitatud andmete põhjal

14. MKM plaanib 2020. aastal suurendada äriühingute aktsiakapitali 31,9 miljoni euro ulatuses: ASi Eesti Raudtee aktsiakapitali 10 miljonit, et tagada investeeringute laenulepingu täitmiseks vajalik omafinantseering⁷; ja ASi Operail aktsiakapitali 21,9 miljonit, et sellega toetada ettevõtte kasvu.⁸

⁵ Liiklusgraafik kehtestatakse üks kord aastas ja see algab detsembrikuu teisel pühapäeval.

⁶ Praegune AS Edelaraudtee (endise nimega Edelaraudtee Infrastruktuuri AS) on raudteeinfrastruktuuri haldaja. AS Edelaraudtee osutas reisijateveoteenust aastani 2014, aga tegemist on erinevate ettevõtjatega. Alates 2020. aasta aprillist muudeti Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi nimi ASiks Edelaraudtee.

⁷ Vabariigi Valitsuse 14.05.2020. a istungi materjalid.

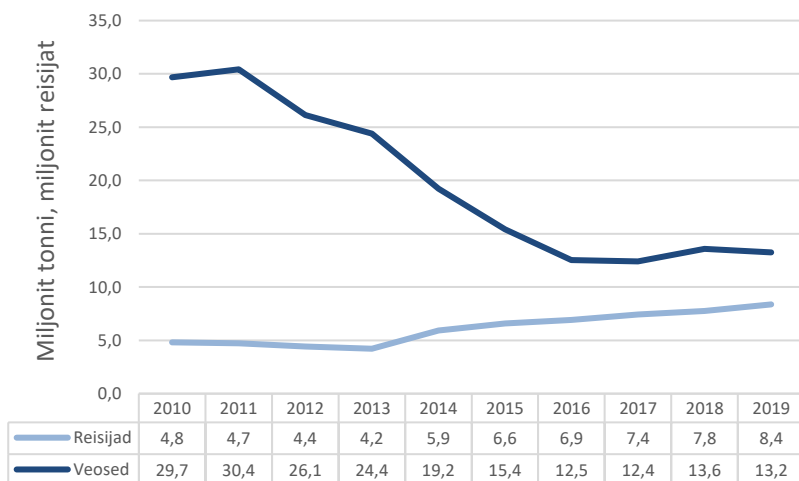
⁸ Vabariigi Valitsuse korralduse „Volituse andmine aktsiaseltsile Operail aktsiakapitali suurendamiseks“ eelnõu seletuskiri, 27.04.2020.

Milline on olukord Eesti raudteel?

Raudteetaristul on kasutamata läbilaskevõimet

15. Eesti raudteetaristul on osal lõikudel kasutamata läbilaskevõimet, mis tähendab, et mingitel lõikudel võiks liikuda palju rohkem ronge.⁹ Selle peamiseks põhjuseks on asjaolu, et Eesti raudteesektorit tabas eelmise kümnendi alguses avalikul raudteel kaubavedude oluline kahanemine: varasemalt 40 miljonilt tonnilt 30-le aastal 2010 ning seejärel 13 miljoni tonnini aastal 2019 (vt joonis 3, ka joonis 4 ja 8).

Joonis 3. Kaubavedu (miljonit tonni) ja reisijatevedu (miljonit reisijat) Eesti avalikul raudteel aastatel 2010–2019



Allikas: Statistikaamet

16. Samas on reisijate arv raudteel viimasel kümnel aastal muu hulgas seoses tänapäevaste rongide kasutuselevõttuga¹⁰ pea kahekordistunud: kui 2010. aastal sõitis raudteel 4,8 miljonit inimest, siis 2019. aastal oli reisijaid 8,4 miljonit (vt joonis 3, ka joonis 8).

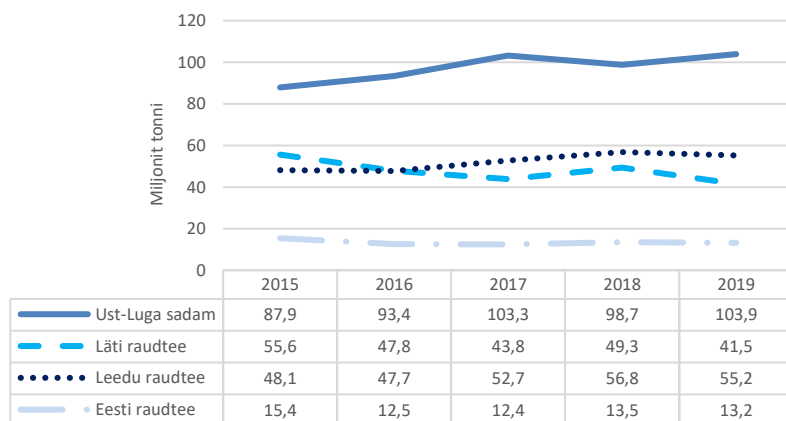
17. Kaubavedude vähenemise peamiseks põhjuseks on raudteesektori osapoolte hinnangul¹¹ Venemaa ja peamiste transiidipartnerite majanduslikud otsused. Venemaa ettevõtjad veavad oma kaupa riigisisel raudteel enda Ust-Luga sadama kaudu, mis avati 2001. aastal (vt ka joonis 4), konteinerterminal valmis 2011. aastal. Seetõttu on Eesti ja Läti sadamate olulisus Venemaa kaupade transiidil viimasel aastakümnel vähenenud.

18. Selle transiidi osa peale, mida Venemaa ettevõtjad ei teosta oma sadamate kaudu, käib Balti riikide vahel tihe konkurents (vt ka joonis 4) ning otsustavaks saavad kaubaveo hind ja riikide poliitilised suhted. Näiteks vähenes kaubavedu Eesti raudteel pärast 2007. aasta pronksiöö rahutusi.

⁹ Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024 ja Eesti Raudtee aastaaruanne 2019. Kättesaadav: <https://www.evr.ee/files/Eesti-Raudtee-Aastaaruanne-2019-online.pdf>.

¹⁰ Stadleri rongid võeti kasutusele aastatel 2013–2014.

¹¹ Riigikontrolli intervjuud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga (30.01.2020), MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020), Konkurentsiametiga (13.03.2020).

Joonis 4. Kaubaveomahud Ust-Luga sadama ja Baltikumi kaudu (miljonit tonni)

Allikas: ASi Operail 2019. aasta majandusaasta aruanne

19. Eestis on kaubaveo-ettevõtjate kasutustasud kõrgemad kui lähiriikides Lätis ja Soomes. Seda näitas Riigikontrolli võrdlus¹² ja tehtud intervjuud ning selle on välja toonud ka PwC oma 2018. aasta analüüsis¹³. Võrreldes raudtee kasutamise kulukust ühe tonni vedellasti kohta teekonnal sadamast riigi piirini, on raudtee kasutamise kulu kõige kõrgem Eestis, järgneb Läti ning kõige madalam on see kulu Soomes. Ka Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsioon (OECD) on oma uuringus märkinud, et Eestis on keskmised raudteekasutustasud ühed kõrgemad Euroopas ja et tasud moodustavad suurema osa veoettevõtjate (nii kaubavedajate kui ka reisijateveo) kuludest kui teistes Euroopa Liidu riikides.¹⁴

20. Raudtee kasutustasud ei ole riigiti üks ühele võrreldavad, sest Euroopa Liidu direktiivis on ette nähtud küll minimaalse juurdepääsu-paketi tasu kehtestamine, kuid põhiteenuse lisatasude määramine ja selle meetodika ning soodustuste andmine on suuresti iga liikmesriigi enda otsustada.

21. Peamine erinevus naaberriikide kasutustasudes tuleneb sellest, et Soome riik on teinud otsuse piirduda valdavalt põhiteenuse otsekuludega ehk minimaalse juurdepääsu paketiga ning rakendab põhiteenuse lisatasusid vaid piiratud teenustele. Läti kasutustasude ühikhinnad on madalamad ning riiki läbib rohkem transiiti.¹⁵ Lisaks ei ole tasud võrreldavad, kuna Läti ja Soome on rakendanud Euroopa Liidu direktiivide kohast kasutustasude meetodikat 2019. aasta keskpaigast, Eesti detsembrist 2017. Tuleb märkida, et Eestis on osale kaupadele kehtestatud madalamad tasud, et soodustada riigisisest kaubavedu.

Mida Riigikontroll analüüsis?

22. Järgnevalt on antud ülevaade raudteesektori arendamisest ja rahastamisest. Riigikontroll keskendus ülevaate koostamisel avaliku

¹² Riigikontroll küsis Läti ja Soome riigikontrollilt andmed ja dokumendid nende raudteefrastruktuuri kasutustasude kohta.

¹³ Uuring „Eesti raudteetransiidi koridori konkurentsivõime“, PwC, 15.06.2018.

¹⁴ The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. OECD International Transport Forum, 21.09.2020. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia>.

¹⁵ Intervjuu Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga.

raudtee, selle haldajate ning suurimate avalikul raudteel tegutsevate veoettevõtete majandusnäitajatele.

23. Esmalt on käsitletud raudteesektori arengukavadest ning planeerimisdokumentidest tulenevaid arenguprioriteete, sealhulgas seda, kuidas plaanide elluviimiseks projekte välja valitakse. Seejärel on kirjeldatud planeeritavaid investeerimisprojekte ning seda, kui suures osas on projektide jaoks raha olemas ning kui suur on riigi rahastuse osakaal avaliku raudtee rahastamises. Viimases peatükis on antud ülevaade raudtee kasutustasude kujunemisest.

24. Ülevaade põhineb vastustel päringutele, mis saadeti raudtee valdkonda koordineerivatele riigiasutustele ja Eestis tegutsevatele raudtee-ettevõtjatele, ning läbiviidud intervjuudel. Päringute vastuste põhjal analüüsis Riigikontroll ettevõtjate tulusid ja kulusid, investeeringuid, maanteede ja raudteede kasutustasusid jm.

Raudtee arendamise eesmärgid on seatud eri dokumentides, kuid ühtne terviklik tegevusplan puudub

Millised prioriteedid on raudteesektori arendamisel?

25. Laiemalt tulenevad raudtee arendamise põhimõtted juba aastast 2005, kui võeti vastu strateegia „Säästev Eesti 21“, mis nägi transpordisektoris ette nihet rööbastranspordile aastaks 2030. Raudteesektori visioon kinnitati planeeringuga „Eesti 2030+“, mis võeti vastu 2012. aastal. 2014. aastal kinnitati transpordi arengukava aastateks 2014–2020. Pärast seda on veel kinnitatud erinevaid dokumente, milles on raudteesektorile eesmäärke seatud või varasemaid muudetud (vt ka punkt 29).

26. Kokkuvõtlikult on peamised arengukavades ja teistes planeerimisdokumentides välja toodud kehtivad raudtee arendamise põhimõtted järgmised (vt täpsemalt ka lisast A):

- suunata nii reisijad kui ka kaup maanteelt raudteele;
- vähendada transpordisektori kasvuhoonegaase, sh eelnimetatud meetmega;
- ühendada Eesti Euroopaga – prioriteet on Rail Baltic, kuid ka Helsingi tunnel on toodud juba dokumendis „Eesti 2030+“ võimalusena välja;
- suurendada reisirongide kiirust;
- eelistada kaubaveos mere- ja raudteetransporti, selleks tagada muu hulgas konkurentsivõimelised tariifid.

27. Paljude eelmainitud raudteesektori arendamise põhimõtete kohta ei ole paika pandud mõõdetavaid eesmäärke ega täpsemat ajaraami, millal peaksid eesmärgid täidetud olema. Ajalise mõõtmena saab siiski käsitleda dokumendi kehtivuse aega.

28. Riigikontrolli arvates ei moodusta raudtee arengu suundi seadvates dokumentides toodud info ühtset lihtsalt hoomatavat tervikut. Riigikontroll soovis saada ülevaade raudtee arengueesmärkidest, nende saavutamiseks vajalikest tegevustest ja ajakavast koos maksumustega,

kuid tervikpildi koostamine osutus keerukaks. Eesmärgid ja tegevused on killustatult toodud erinevates arengu- ja tegevuskavades.

29. Eesmärkide esitamise ebaselgust illustreerib reisirongide liikumiskiiruse suurendamise eesmärgi esitamine erinevates strateegia-dokumentides:

- Reisirongide sõidukiiruse suurendamise eesmärgiks kehtestati 2012. aastal üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ järgi Tallinna-Narva, Tallinna-Tartu, Tartu-Riia lõikudel 160 km/h.
- 2014. aasta transpordi arengukavas oli eesmärk saavutada kõikidel lõikudel kiirus 120 km/h ning analüüsida Tallinna-Tartu lõigul 160 km/h saavutamise võimalust.
- 2019. aastal „Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas aastateks 2019–2024“ seati eesmärk suurendada reisirongide kiirust 120 km/h, osal lõikudel lähtuvalt kvaliteedistsenaariumist 135 km/h¹⁶.
- Veebruaris 2020 vastu võetud transpordiprogrammis on seatud eesmärgiks üldiselt lõikudel 120 km/h ning Tallinna-Tartu ja Tapa-Narva lõikudel 135 km/h.

30. Strateegias „Säästev Eesti 21“ aastast 2005 on üheks läbivaks põhimõtteks olnud kauba ja reisijate toomine maanteelt raudteele. Nimetatud strateegiast ega teistest arengu- ja tegevuskavadest ning programmide ei tule välja, kui suures osas ning mis ajaks peaksid reisijad ja kaubad raudteele liikuma või milliseid meetmeid rakendatakse selle eesmärgi saavutamiseks ning mis iga meetme mõju on (täpsemalt punktides 35–43).

31. MKMi sõnul jõuavad vastavad meetmed kavadesse siis, kui on otsustatud, millised projektid saavad Euroopa Liidu toetusi ja CO₂-kvoodiraha järgmisel Euroopa Liidu rahastusperioodil.

32. Transpordisektoris laiemalt tahetakse ellu viia suuremad muudatused. Riigivalitsemise reformi kava¹⁷ kohaselt on arutamisel plaan luua transpordivaldkonna ühendamet, et saavutada eri transpordiliikide terviklik koostöövõime korraldamine ja juhtimine. Amet peaks kava järgi alustama tööd 2021. aasta jaanuaris.

33. 2020. aasta alguses otsustas Vabariigi Valitsus¹⁸ raudteevaldkonna loodava ühendameti plaanidest siiski välja jätta, põhjendades seda vajadusega teha täiendavaid uuringuid. MKMi ülesanne on analüüsida, kas raudteetaristut on võimalik hallata ja raudteetransporti korraldada koos teiste transpordiliikidega ning kas selline ühendamine on otstarbekas. MKM esitab analüüsi tulemused koos ettepanekutega valitsusele 2022. aasta jaanuariks.

¹⁶ Tegevuskavas rahalise katteta ja otsuseta muu võimalik arendusprojekt: raudtee piirkiruste suurendamine Tallinna-Narva ja Tallinna-Tartu liinil kuni 160 km/h.

¹⁷ Täpsem info riigivalitsemise reformi kohta on kättesaadav Rahandusministeeriumi kodulehel: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigivalitsemise-reform>.

¹⁸ Valitsuskabineti 12.03.2020. aasta nõupidamisele esitatud memorandum.

34. Inimeste ja transpordi liikumise strateegilise arendamise kohta järgmise 15 aasta jooksul valmis aga septembris 2020 „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ eelnõu.

Maantee kasutamine on soodsam kui raudtee kasutamine

35. Kuigi üks peamine eesmärk – seda eriti Euroopa Liidu arengu-dokumentides (vt täpsemalt lisa A) – on pikalt olnud maanteelt reisijate ja kauba suunamine raudteele, on Eestis maanteel kaubavedamine odavam kui raudteel¹⁹ ning reisijateveol raudteele potentsiaalselt olulist eelist andvat sõidukiirust ei ole lähiaastatel, enne 2030. aastat plaanis saavutada.

36. Euroopa Parlamendi tellitud uuring²⁰ näitas, et peamised põhjused, miks kauba saatmisel eelistatakse maanteetransporti raudteele, on järgmised:

- raudtee kasutamise kõrgem hind;
- kauba saatjate harjumus kasutada maanteevedu;
- kauba spetsiifika – kui kiiresti, kui palju ja kui kaugele on kaupa vaja saata;
- raudteede halb seisukord ja/või ligipääsetavus.

37. ASi Operail sõnul on üheks peamiseks probleemiks Eestis asjaolu, et raudtee kasutamise tasud kaubaveol ei ole konkurentsivõimelised maantee maksudega.²¹ Näiteks moodustavad Eesti Raudtee hinnangul Eestis raudteekasutustasud kaubaveo hinnast 25–50%.²²

38. Riigikontrolli analüüs²³ kaubaveo ja makstud tasude andmete kohta näitas, et raudteel on kaubavedajad viimasel kümnel aastal taristu kasutamise eest maksnud igal aastal keskmiselt 1,99 eurot iga raudteel veetud tonni kauba kohta.

39. Maanteel kehtestati teekasutustasu 2018. aastal²⁴ ning seda tuleb tasuda kõigil üle 3,5-tonnistel veoautodel ajapõhiselt tee kasutamise eest. Kahel aastal (2018 ja 2019) on tasu kogutud keskmiselt 0,7 eurot iga

Kuidas suunatakse kaupa maanteedelt raudteele?

Euroopa Kontrollikoja audit näitas, et

raudteekaubaveo toimimine Euroopa Liidus on ikka veel mitterahuldav ja maanteetranspordi positsioon on alates 2000. aastast veelgi tugevnenud.

Vaatamata ELi poliitikaeesmärkidele ja raudteetranspordile ettenähtud ELi rahastamisele, on raudteekaubaveo toimimine ELis transpordimahtude ja transpordiliigi osakaalu poolest mitterahuldav.

Raudteekaubavedu ei ole viimase 15 aasta jooksul suutnud maanteetranspordi poolt ELis pakutavale konkurentsile mõjusalt reageerida. Kaubasaatjad eelistavad selgelt maanteid raudteede.

Allikas: Euroopa Kontrollikoja eriaruanne nr 08 „ELi raudteekaubavedu ei ole ikka veel õigel teel“, 2016.

¹⁹ The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. OECD International Transport Forum, 21.09.2020. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia>.

²⁰ Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi transpordi ja turismi osakonna tellitud uuring „Freight on Road: Why do EU Shippers Prefer Truck to Train“, 2014. Kättesaadav: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU\(2015\)540338_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU(2015)540338_EN.pdf).

²¹ Riigikontrolli intervjuu ASiga Operail, 05.02.2020.

²² Konkurentsiameti analüüs „Konkurentsiolekorrast avalikul raudteel“, 09.04.2020. Kättesaadav: <https://www.konkurentsiamet.ee/et/uudised/konkurentsiamet-viis-labi-avaliku-raudteeturu-analuusi>.

²³ Riigikontroll tegi lihtsustatud arvutuse, mis tugineb ASi Eesti Raudtee ja Statistikaameti andmetele maanteel ja raudteel veetud kaubaveo mahu, makstud raudteekasutustasude, teekasutustasude ja raskeveokimaksu kohta. Arvesse ei võetud maanteel ja raudteel veetavaid erinevaid kaubarühmi.

²⁴ Lisaks rakendub maanteel kauba veol raskeveokimaks, mis aga ei ole MKMi hinnangul võrreldav raudtee kasutustasudega, kuna raskeveokimaksu tuleb tasuda vaid Eestis registreeritud veokite omamise eest, mitte maanteede kasutamise eest.

maanteel veetud ühe tonni kauba kohta. Samadel aastatel on raudteel kaubavedajad kasutustasu maksnud keskmiselt 1,7 eurot tonni kohta aastas. MKMi sõnul maksavad maantee kasutajad tee kasutamise eest proportsionaalselt raudtee kasutajatest vähem, kuna maantee kasutajaid on samavõrd proportsionaalselt rohkem.²⁵

40. Riigikontrollile antud intervjuudes tõid raudtee kaubavedajad probleemina välja ka asjaolu, et tihtipeale puudub kaupa raudteel vedada soovivatel ettevõtjatel juurdepääs raudteele.²⁶ Raudteede ja maanteede logistilistest eripäradest tulenevalt on tihedalt paikneva maanteevõrgu kaudu kaupu lihtsam uksest ukseni vedada kui hajali asuva raudteevõrgu abil. Kaubavedajate sõnul leidub aga selliseid ettevõtjaid, kellel oleks huvi raudteel kaupa vedada, kuid selleks oleks vaja ehitada mõned kilomeetrid raudteed nende tehaseeni.

Kuidas suunatakse reisijaid maanteedelt raudteele?

41. Reisijateveole raudteel annaks maantee ees eelise kiirus.²⁷ Kuigi strateegias „Eesti 2030+“ on enamikul lõikudel ette nähtud kiirus 160 km/h, kinnitas Vabariigi Valitsus 2017. aastal tegevuskava²⁸, milles on kirjas, et rahuldav kiirus raudteel on 120 km/h, mida on võimalik suurendada kuni 135 km/h²⁹. MKMi sõnul on Eesti Raudteel kohustus pärast raudtee rekonstrueerimistõid tagada Tapa-Narva liinil 66% ja Tallinna-Tartu liinil 42% ulatuses kiirus 135 km/h.

42. Riigikontrollile antud intervjuus ütles MKM, et lähimal kümnel aastal on sihiks tõsta kiirusi tegevuskavast lähtudes. 2020. aasta mais saatsid ka Eesti omavalitsused Vabariigi Valitsusele kirja, milles avaldasid soovi, et raudteel peaks saama reisijaid vedada kiirusel 240 km/h.³⁰ MKMi sõnul ei arvesta omavalitsuste ettepanek aga regionaalarengu vajadustega ning eeldaks uue raudtee ehitamist. Samuti on see kallis ja aeganõudev protsess, mis on võrreldav Rail Balticu raudtee ehitamisega.³¹

43. Raudteel peab enamik reisijad³² sõidu eest maksma. Lähtuvalt Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist 2016–2019, mille punkt 8.4 nägi ette tasuta maakondliku ühistranspordi korraldusele ülemineku alates 1. juulist 2018, muutis MKM piletihinna määrust³³, mille tagajärjel on maakonnaliinidel maanteel võimalik pakkuda reisijatevedu tasuta.

²⁵ MKMi sõnul on seetõttu ka Euroopa Liidu õiguse kohaselt riigi kohustus tagada raudteetaristu kulude ja tulude tasakaal ehk riik annab riigiabi, et raudtee vedajad ei peaks üleliia maksma.

²⁶ Riigikontrolli intervjuud MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020) ning ASiga Operail (05.02.2020).

²⁷ Uuring „Modal choice criteria in rail transport – Assessment of modal choice criteria in various rail transport market segments“, CE Delft, 2018. Kättesaadav: <https://www.cedelft.eu/en/publications/2018>.

²⁸ Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024.

²⁹ Valitsuskabineti 13.07.2017. aasta nõupidamisele esitatud memorandum.

³⁰ Omavalitsused tahavad ronge, mis sõidaksid 240 kilomeetrit tunnis. Eesti Rahvusringhääling, 21.05.2020. Kättesaadav: <https://www.err.ee/1092498/omavalitsused-tahavad-ronge-mis-soidaksid-240-kilomeetrit-tunnis>.

³¹ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kommentaarid Riigikontrolli ülevaate eelnõu kohta.

³² Näiteks on Tallinna linn ja Elron sõlminud koostöölepingu, mille alusel saavad rahvastikuregistrijärgsed tallinlased sõita Tallinna piires Elroni rongides tasuta.

³³ Majandus- ja taristuministri määrus nr 24 „Avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava liiniveo sõidukilomeetri kõrgeim hind ja kõrgeim piletihind sõitjateveol bussiliikluses maakonnaliinil ja kaugliinil ning sõidusoodustused“, vastu võetud

Kui palju maksab riik taristu korrashoiu ja reisijateveo toetuseks?

44. Kui raudteetaristut rahastatakse nii taristu kasutajate makstavatest taristu tasudest kui ka riigieelarvest (vt ka joonis 7), siis maanteede hooldus ja investeeringud käivad riigieelarvest lähtuva teehoiukava alusel ning neid rahastatakse riigieelarvest, muu hulgas ka teekasutustasust.

45. Riik investeerib maanteede korrashoidu ja arendamisse ELi ja riigi oma raha. Maanteeameti andmetel on viimasel kümnel aastal maanteede arendamisse investeeritud keskmiselt 140,7 miljonit eurot aastas ning korrashoiule kulutatud keskmiselt 35,8 miljonit aastas.³⁴

46. Nii maanteede kui ka raudteede investeeringuteks on viimasel kahel Euroopa Liidu eelarveperioodil antud Euroopa Liidu toetusi: riigimaanteedele üle 408 miljoni ning raudteetaristule üle 145 miljoni euro.

47. Maantee- ja raudteetaristut on toetatud ka riigi oma tuludest. Viimasel kümnel aastal on riigimaantee ühe kilomeetri kohta investeeritud 81 872 eurot. Samal perioodil on riik raudtee infrastruktuuri arendamist toetanud 48 064 euroga kilomeetri kohta.³⁵

48. Riik on maanteel reisijatevedu viimasel kümnel aastal doteerinud keskmiselt 0,17 euroga reisija kohta aastas.

49. Raudtee reisijatevedu on riik samal ajal (perioodil 2010–2019) doteerinud keskmiselt 2,82 euroga aastas reisija kohta. Kui arvestada aga, et reisijateveo ettevõtjad peavad dotatsioonidest maksma ka taristu haldajatele kasutatustasusid ning need dotatsioonidest maha arvestada, siis lihtsustatult on riik doteerinud reisijatevedu raudteel igal aastal keskmiselt 1,46 euroga reisija kohta. Viimasel viiel aastal on dotatsioon vähenenud ja oli aastatel 2014–2019 keskmiselt 0,47 eurot reisija kohta.

50. Märkimist väärib, et viimastel aastatel on riik hakanud reisijatevedu maanteel rohkem doteerima kui raudteel – 2019. aastal doteeris riik raudtee reisijatevedu 0,16 euroga reisija kohta (arvestades maha kasutustasud³⁶) ning 2019. aastal maanteevedu 0,27 euroga reisija kohta.³⁷ Vaata ka joonis 5.

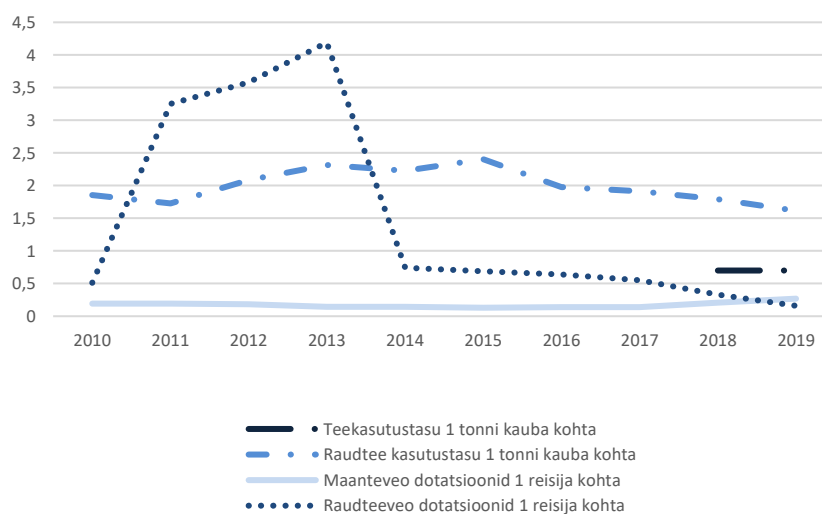
30.04.2018. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104052018022>. Tasuta ühistranspordi kehtestamisel on lähtutud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist 2016–2019 (mille punkt 8.4 nägi ette tasuta maakondliku ühistranspordi korraldusele ülemineku alates 1. juulist 2018) ja 2018. aasta riigieelarve seadusest, mille seletuskirja kohaselt nähti ette vahendid tasuta ühistranspordi pakkumiseks.

³⁴ Viimastel aastatel on investeeringud maanteedesse kasvanud. Aastatel 2017–2019 oli keskmine aastane investeeringukulu ligi 159 miljonit eurot. Samal ajal olid aga kulutused hooldusele keskmiselt 34,5 miljonit eurot aastas.

³⁵ Riigikontroll ei eristanud riigi toetuste arvestamisel, milleks või kui keerulisteks töödeks on toetust kasutatud.

³⁶ Raudtee reisijateveo dotatsioonidest on maha arvestatud veoteenuse osutajate makstavad kasutustasud.

³⁷ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmetel.

Joonis 5. Raudtee ja maantee kasutustasude ja dotatsioonide võrdlus (eurodes)³⁸

Allikas: Riigikontroll Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Maanteeameti, taristu haldajate ja Statistikaameti andmete põhjal

51. Nii maantee kui ka raudtee reisijatevedu rahastavad lisaks toodud summadele ka kohalikud omavalitsused, näiteks maanteel õpilasvedusid ning osa omavalitsusi ka raudteel omavalitsuse elanikele tasuta sõitu.

Raudtee arendusprojektide elluviimine sõltub suuresti rahastuse kättesaadavusest

52. Raudtee käigushoidmiseks, ohutuse ja kvaliteedi säilitamiseks ja suurendamiseks teevad taristu ettevõtjad ja vedajad investeeringuid. Investeeringud otsustatakse tulenevalt kahest põhilisest aspektist – raudtee ohutuse tagamise vajadusest ning strateegilistest prioriteetidest. Viimaste hulka kuuluvad nii riiklikes arengukavades jt dokumentides seatud põhimõtted, Euroopa Liidu nõuded ja lepped kui ka poliitilised valikud.

53. Raudteeseaduse kohaselt koostab MKM vähemalt viieks aastaks avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava, kus on välja toodud viie aasta jooksul ellu viidavad projektid. Sellise tegevuskava kinnitas Vabariigi Valitsus viimati 2019. aasta veebruaris.³⁹ Sisendina tegevuskavasse esitasid taristu haldajad MKMile nimekirja projektidest, mis nende hinnangul vajaksid elluviimist.

54. Tegevuskavas on toodud raudteel aastateks 2019–2024 kavandatavad arendus- ja remonttööd, mis on vajalikud ennekoike praeguse raudteeinfrastruktuuri kvaliteedi säilitamiseks (nn baasstsenaarium). Osaliselt sisaldab dokument ka kvaliteedi parendamisele suunatud arendusprojekte, näiteks Tallinna-Tartu ja Tapa-Narva raudteel kiiruse suurendamine (lisa B). Suuresti tugineb esmane projektide valik sellele,

³⁸ Reisijateveo dotatsioonide vähenemine on põhjustatud asjaolust, et alates 2014. aastast ei osuta reisijateveoteenust AS Edelaraudtee. Vaata ka tabel 1.

³⁹ Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024. Kinnitatud Vabariigi Valitsuse 21.02.2019. aasta korraldusega nr 50.

Kuidas raudtee arendusprojekte välja valitakse?

et raudtee haldajad peavad tagama, et raudtee infrastruktuur vastab kehtestatud tehnilistele ning ohutuse nõuetele.⁴⁰

55. Projektide puhul, mis on vaja ellu viia, et täita näiteks mõnd riigi seatud eesmärki, sõltub valikute tegemise protsess suuresti rahastuse kättesaadavusest. Kuigi tegevuskavas on välja toodud, et investeringute tegemisel arvestatakse võimalikult suures ulatuses strateegia „Eesti 2030+“ eesmärgi, ei tule tegevuskavast välja, milliste investeringute kaudu mingeid eesmärgi täidetakse või kui suurel määral aitavad need eesmärgi täita.

56. Näiteks on kaks lähituleviku suurimat investeringuprojekti Rail Balticu trassi ehitus ning 2019. aastal lisandunud raudteevõrgu elektrifitseerimine. Ministeeriumi selgituste kohaselt peaksid mõlemad panustama süsinikuheite vähendamisse ning kauba suunamisele maanteelt raudteele. Samas tõi näiteks Euroopa Kontrollikoda oma eriaruandes välja, et ilma täiendavate meetmeteta ei ole väga tõenäoline, et kaubavedu suudetakse maanteelt Rail Balticu raudteele suunata.⁴¹ Sellisel juhul ei ole ka tõenäoline, et saavutatakse CO₂-hulga loodetud alanemine.

57. Nagu Riigikontrolli 2020. aasta ülevaates „Investeringute kavandamine ja juhtimine ministeeriumides, riigi suuremates äriühingutes, haiglates ning ülikoolides“ tõdeti, saavad paljud investeringud teoks tänu sellele, et on olemas Euroopa Liidu eelnev otsus rahastuse kohta ning riik on kohustatud oma finantseeringu juurde panema.

58. 2019. aasta suvel otsustas Vabariigi Valitsus kabinetistiingil Keskkonnaministeeriumi ettepanekul Eesti 2030. aasta kliimaeesmärkide saavutamise ühe meetmena raudtee elektrifitseerida.⁴² Euroopa roheline kokkuleppe üks eesmärgi on vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heidet ning elektrifitseerimine aitab leppe lubaduste täitmisele kaasa.

59. Elektrifitseerimisprojekti peamine eesmärk on aidata Eesti riigil vähendada transpordi CO₂-heidet ning MKMi sõnul on projekti plaanis rahastada kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi CO₂-kvootide müügist saadud rahast või ELi toetustest. Eestis on praegu 11% kogu raudteevõrgust elektrifitseeritud ning see on üks madalamaid näitajaid Euroopa Liidus. Elektri kasutamine raudteetranspordis võiks oluliselt kaasa aidata kasvuhoonegaaside vähendamisele kogu transpordisektoris.⁴³

Euroopa roheline kokkulepe on uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta Euroopa Liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks pole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud.

Roheline kokkulepe ütleb muu hulgas:

- Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90%. Maantee-, raudtee-, lennu- ja vee-transport peavad kõik sellele kaasa aitama.
- Esmajärjekorras peaks oluline osa praegu 75% ulatuses mööda maanteed toimuvast sisemaisest kaubaveost minema üle raudteele ja siseveeteedele. Selleks on vaja meetmeid raudteede ja siseveeteede paremaks haldamiseks ja nende läbilaskevõime suurendamiseks, mille kohta teeb komisjon ettepaneku 2021. aastaks.

Allikas: Euroopa roheline kokkulepe, 11.12.2019

Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem –

Euroopa Liidu süsteem, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust selle ühikutega kauplemise teel. CO₂-kvoodi ostjateks on suurettevõtted, kes peavad hankima oma heitkogustele vastava arvu kvoodiühikuid. Eesti ühikute eest riigieelarvesse laekuvast tulust kasutatakse (seaduse kohaselt) vähemalt pool kliimapoliitika eesmärkide saavutamiseks.

Allikas: Keskkonnaministeerium

⁴⁰ Raudteeseaduse alusel kehtestatud teede- ja sideministri määrus nr 39 „Raudtee tehnokasutuseeskirjade kinnitamine“. Samuti tulenevad nõuded Euroopa Liidu otsekohaldavatest määrustest koostalituse tehniliste kirjelduste kohta.

⁴¹ Euroopa Kontrollikoja eriaruanne „ELi transporditaristud: megaprojektide elluviimist tuleb kiirendada, et saavutada võrgust oodatav kasu õigeaegselt“, avaldatud 16.06.2020. Kättesaadav:

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infra_structures_ET.pdf.

⁴² Keskkonnaministeeriumi pressiteade „Riik asub kavandama raudtee elektrifitseerimist“, 27.06.2019. Kättesaadav: <https://www.envir.ee/et/uudised/riik-asub-kavandama-raudtee-elektrifitseerimist> (vaadatud 03.09.2020).

⁴³ The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. OECD International Transport Forum, 21.09.2020. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia>.

60. MKM tõi elektrifitseerimise positiivsete mõjudena lisaks välja, et elektrifitseerimine aitab suurendada raudteetranspordi konkurentsivõimet maanteevedudega võrreldes, kuna elektriveeremi ekspluatatsioonikulud (sh nii veeremi käitamis- kui ka hoolduskulud) on diiselveeremist väiksemad.

61. Lisaks loodetakse, et alaneb vedajate kütusekulu: kaubavedajatel ehk ASil Operail MKMi arvutuste järgi ca 15 miljonit liitrit aastas. Elroni hinnangul on nende elektrirongi rongkilomeetri maksumus pea 2/3 väiksem kui diislrongi puhul ja aastane kokkuhoid diislikütuse asendamisel elektriga oleks näiteks Tallinna-Tartu liinil ca 1,6 miljonit eurot aastas.

62. Samas on nii raudteesektori osapooled, teadlased kui ka kohalikud omavalitsused olnud projekti elluviimise ja vajalikkuse suhtes kriitilised. Näiteks tõi AS Operail välja, et loodetud kütusesäästu ega emissioonide vähendamist ei pruugi tulla, kuna nende aastane kütusekulu on vaid 9 miljonit liitrit, mis teeks maksimaalseks säästuks 6–7 miljonit liitrit aastas.⁴⁴

63. Samuti peaks AS Operail olemasolevad vedurid ümber ehitama või elektrivedurite vastu välja vahetama. Kuigi ASi Operail veduripark on amortiseerunud ja vajab väljavahetamist, ei näe ettevõtja uute elektrivedurite soetamiseks praegu põhjust, sest elektriraudteel saab sõita ka diiselveeduritega.⁴⁵ MKMi sõnul on aga võimalik, et elektriveduritele kehtestatakse väiksemad kasutustasud, mis motiveeriks vedajaid elektriveeremile üle minema.

64. Kuigi MKMi arvutused elektrifitseerimisprojekti eeldatavate kulude kohta on koostatud ettevõtjate sisendi alusel, töid raudteesektori osapooled intervjuudes⁴⁶ välja, et projektile pole tehtud ei teostatavus- ega tasuvusuuringuid ning tegelikud kulud võivad olla oluliselt suuremad, kui praegu eeldatakse. Riigikontrolli päringule vastates viitas MKM Keskkonnaministeeriumi algatusele raudtee elektrifitseerida ning esitas muu hulgas dokumendi analüüsi kohta, kus on arvestatud ka raudtee elektrifitseerimise panust CO₂-heite vähendamisse transpordisektoris⁴⁷.

65. Veel on projekti kriitikana välja toodud⁴⁸, et ei ole välja selgitatud, kas ja kuidas projekti kõige efektiivsemalt ning riigi strateegilisi eesmärke maksimaalselt teostades ellu viia. Samuti muutub pärast elektrifitseerimist keeruliseks kiiruste suurendamine raudteel⁴⁹ ning kaaluda tuleb alternatiive. Eesti teadlased on esitanud oma seisukohad vesinikutehnoloogia kasutamise kohta raudteel. Eesti

⁴⁴ ASi Operail saadetud kommentaarid Riigikontrollile.

⁴⁵ Riigikontrolli intervjuud MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020) ning ASiga Operail (05.02.2020).

⁴⁶ Riigikontrolli intervjuud ASiga Edelaraudtee (28.01.2020), MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020) ning ASiga Operail (05.02.2020).

⁴⁷ Eesti kliimaambitsiooni tõstmise võimaluste analüüs. Säästva Eesti Instituut Riigikantselei tellimusel, 2019.

⁴⁸ Riigikontrolli intervjuud ASiga Edelaraudtee (29.01.2020), MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020) ning ASiga Operail (05.02.2020).

⁴⁹ Hannes Luts „Poolteise tunniga Tallinnast Tartusse. Unistus, millele tõmmatakse järsku pidurit“, Eesti Päevaleht, 03.06.2020. Kättesaadav: <https://epl.delfi.ee/arvamus/hannes-luts-poolteise-tunniga-tallinnast-tartusse-unistus-millele-tommatakse-jarsku-pidurit?id=90049589> (vaadatud 03.09.2020).

Vesinikutehnoloogiate Ühingu väitel on nad analüüsinud viit võimalust saavutada raudtee kliimaeesmärgid.⁵⁰

66. MKMi hinnangul saab kiirusi tõsta aga ka pärast elektrifitseerimisprojekti elluviimist. Samuti kinnitas MKM, et Vabariigi Valitsus on otsustanud, et alternatiivsete kütuselahenduste, näiteks vesiniku mõistliku aja jooksul perspektiivikaks muutumise korral, kaalutakse ka neid variante⁵¹ ning praegu on otsustatud vaid Tallinna-Tartu suuna elektrifitseerimine.

Millistesse projektidesse on viimastel aastatel investeeritud?

67. Kõige rohkem on viimasel kümnel aastal investeeritud veeremisse – aastatel 2010–2019 kokku 332,2 miljonit eurot (vaata ka viimase kümne aasta kümnet suurimat investeeringut tabelist 2).

Tabel 2. Viimase kümne aasta kümme suurimat raudteesektori investeeringut

Projekt	Arendaja	Maksumus (miljonit eurot)	Rahastus
Uute diislrongide soetamine	Elron	99,9	20 rongi ostis Elron kapitalirendiga, mille makseid toetab riik
Uute elektrirongide soetamine	Elron	76,1	18 rongi osteti, kasutades 85% ELi toetust ning 15% omavahendeid
Vagunite ja rattapaaride soetamine	Operail	66,1	Operaili omavahendid ⁵²
Koidula raudteejaama soetamine	Eesti Raudtee	47,0	Omavahendid
Raudtee rekonstrueerimine Rail Balticu trassil (Tallinna-Tartu lõik ⁵³)	Eesti Raudtee	45,9	77,26% ELi toetus ja 22,74% omavahendid
Tartu-Valga liini kapitaalremont	Eesti Raudtee	35,0	26,6% ELi toetus ja 73,4% omavahendid
Jagunemisel ⁵⁴ omandatud veeremi soetus	Operail	34,0	Laenu/liisingu toel soetatud, laenu makstakse omavahenditest
Elektrifitseeritud raudteeliinide kontaktvõrgu rekonstrueerimine	Eesti Raudtee	23,8	83,38% ELi toetus ja 16,62% omavahendid
Türi-Viljandi raudteelõigu rekonstrueerimine	Edelaraudtee	21,8	59% ELi toetus, 32% pangalaen ja 9% omavahendid
Soome vedurite ettemaks	Operail	21,6	Laenu/liisingu toel soetatud, laenu makstakse omavahenditest

Allikas: Riigikontroll raudteesektori ettevõtjate esitatud andmete põhjal

⁵⁰ Ettepanek vesinikutehnoloogia kasutamiseks Eesti raudteeinvesteeringutes. Sellele on alla kirjutanud Eesti Füüsika Selts, Eesti Noorte Teaduste Akadeemia, Eesti Teaduskoda, Eesti Vesinikutehnoloogiate Ühing, Keemilise ja Bioloogilise Füüsika Instituut (KBFI), Tartu Ülikooli füüsika instituut, Tartu Ülikooli keemia instituut, saadetud ministritele ja Riigikogule 04.06.2020.

⁵¹ MKMi sõnul on plaanis tellida 2020. a sügisel uuring Eestis vesinikukütuse tootmise kasutuselevõtu võimaluste kohta mh ka transpordisektoris, k.a raudteel. Analüüsitakse ka riigipoolse toetuse vajalikkust ja võimalikke toetusmeetmeid ning vesiniku kasutuselevõtu sotsiaal-majanduslikke mõjusid. Lisaks uuringule on plaanis läbi viia pilootprojekt.

⁵² Siin ja edaspidi on ettevõtjad omavahendeid erinevalt käsitlenud. Olenevalt ettevõtjast võivad need sisaldada nii pangalaenu, ettevõtja oma tulusid kui ka riigieelarve raha.

⁵³ Rail Balticu projekti on arendatud alates 2010. aastast, mil polnud veel kindlaks määratud raudteetrass. Esmased projekti investeeringud tehti Tallinna-Tartu lõigul.

⁵⁴ Kuni aastani 2012 kuulus AS Operail ASi Eesti Raudtee kontserni ning kandis nime EVR Cargo AS.

Mida Riigikontroll leidis?

68. Riigi eesmärgid ning põhimõtteid raudtee arendamiseks on välja toodud eri arengudokumentides vähemalt alates 2005. aastast. Osa väljatöötatud põhimõtetest on ajas jäänud samaks, osa muutunud ning lisandunud on ka uusi eesmärgid. Eesmärgid ja tegevused on kirjas eri dokumentides, puudub ühtne vaade ning see teeb raudtee arengu tervikliku visiooni jälgimise keerukaks.

69. Kuigi raudteeinfrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas on toodud konkreetsed projektid vajalike summade ja aastate kaupa, otsustatakse investeeringute lõplikud valikud ja järjekord peamiselt selle järgi, mille jaoks on parasjagu võimalik raha riigieelarvest saada. Samas ei ole alati selge, milliseid strateegilisi põhimõtteid ja mis ulatuses aitavad need projektid ellu viia (sellest lähemalt järgnevatel peatükkides).

70. Riigikontrolli arvates tuleks eri valdkondi ühendava transpordisektori jaoks luua terviklik visioon ning läbi mõelda, millist raudteetaristust Eesti inimesed ja ettevõtjad vajavad ning millised arenguvajadused on esmatähtsad. Praegu on tervikliku lähenemise puudumine viinud olukorrani, kus maantee kasutamist soodustavad meetmed töötavad raudteesektori jaoks välja töötatud visioonile vastu (nt tasuta maakondlik ühistransport, maantee kasutajate väiksem omaosalus kulude katmisel).

Raudtee-ettevõtjad ja riik soovivad investeerida raudtee arendamisse vähemalt 2,6 miljardit eurot

71. Raudteesektori ettevõtjate hinnangul⁵⁵ on lähitulevikus vaja investeerida umbes miljard eurot. Selle summa hulka on arvestatud ASi Eesti Raudtee, ASi Edelaraudtee, kõik ASi Operail ja ASi Eesti Liinirongid investeeringud (vt täpsemalt lisa C). Nendele investeeringutele lisandub Rail Balticu Eesti osa ehitus maksumusega 1,59 miljardit eurot.

72. Vabariigi Valitsus kinnitas 2019. aasta alguses „Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava aastateks 2019–2024“, mis on valdkonna investeeringute tegemisel aluseks. Viimase aja kiire areng ja otsused on viinud Eesti Raudtee sõnul olukorrani, kus tegevuskava projektid ja maksumused ei vasta enam praegusele olukorrale.

Tegevuskava näeb ette raudteeinvesteeringuid 431 miljoni euro ulatuses

73. MKMi koostatud praegu kehtiva tegevuskava⁵⁶ kohaselt plaanitakse raudteeinfrastruktuuri investeerida aastatel 2019–2024 umbes 431 miljonit eurot. Tegevuskavas on toodud ka nimekiri muude lisanduvate võimalike projektide⁵⁷ kohta, mille elluviimise otsust ei olnud tegevuskava kinnitamise ajal veel tehtud. Nende projektide maksumused on hinnatud vähemalt 560,7 miljonit eurot (vt lisa B). Nende hulgas on

⁵⁵ AS Eesti Raudtee, AS Edelaraudtee, AS Eesti Liinirongid ja AS Operail saatsid Riigikontrolli päringule vastates oma investeerimisplaanid ja nende hinnangulise maksumuse järgnevas kümneks aastaks. Pooleliolevate arendusprojektide puhul, mis on alanud enne 2020. aastat, on osa investeeringute kulutustest praguseks tehtud.

⁵⁶ Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024, seisuga juuni 2020.

⁵⁷ Tegevuskava perioodil täiendavalt otsustamist vajavad muud võimalikud arendusprojektid, mis ei ole baasstsenaariumi osa.

Millised arendusprojektid nähakse tegevuskavas ette?

näiteks Haapsalu raudtee ehitamine, suurema osa raudtee elektrifitseerimine, Tallinna ringraudtee jt.

74. Tegevuskava kohaselt teeb Eesti Raudtee suuremad investeeringud liiklusjuhtimissüsteemide arendamisse, kontaktvõrgu rekonstrueerimisse, kiiruste tõstmisesse 135–140 kilomeetrini tunnis osal olemasoleva raudtee lõikudel ja Lääne-Harju koondprojekti⁵⁸ elluviimisse. Investeeringute kogumaksumus on 402,1 miljonit eurot.

75. ASi Eelaraudtee suuremad investeeringud on tegevuskava kohaselt Rapla-Lelle lõigu rekonstrueerimine, Lelle-Türi lõik avati taas liikluseks 2020. aasta juuni alguses. Investeeringuid nähakse ette kokku 28,9 miljoni euro eest. Ettevõtja investeeringud tehakse küll peamiselt omavahenditest, kuid sisuliselt maksab need investeeringud kinni riik Elroni reisijateveo kasutustasu kaudu.⁵⁹ Nii on ka ASi Eesti Raudtee omavahenditest tehtavate investeeringute puhul.

76. Ei ole selge, millises osas kinnitatud tegevuskava ellu viiakse, sest ettevõtjate esitatud andmed investeeringute kohta erinevad tegevuskavas toodud andmetest. Riigikontroll küsis raudtee-ettevõtjatelt – ASilt Eesti Raudtee, ASilt Edelaraudtee, ASilt Eesti Liinirongid, ASilt Operail – nende pooleliolevate ja kavandavate investeeringute kohta aastani 2030 (vt lisa C).

77. Eesti Raudtee selgituste kohaselt ei ole 2020. aasta juuni seisuga kehtivas ja kinnitatud tegevuskavas toodud Eesti Raudtee kõikide projektide maksumused ajakohased. Näiteks maksab Tapa-Narva lõigu rekonstrueerimine ja kiiruste suurendamine kuni 135 km/h kokku 24,1 miljonit eurot, mis on 7,1 miljonit eurot rohkem kui tegevuskavas toodud. Ka on Lääne-Harju koondprojekti maksumuses toimunud muudatusi.

78. Samuti on riik alustanud projektidega, mis on tegevuskavas toodud kui muud võimalikud projektid, mis tähendab, et Vabariigi Valitsuse kinnitatud tegevuskava kohaselt puudub otsus nende elluviimise kohta. Näiteks on 2020. aasta riigieelarves eraldatud 2 miljonit eurot Haapsalu raudtee ehitamise ettevalmistamiseks ja augustist 2019 on ainuaktsionäri otsusega lubatud ASil Eesti Raudtee võtta 2020. aastal kohustusi 7,98 miljonit eurot elektrifitseerimisega alustamiseks (vt ka alates punktist 58). Samal ajal on tegevuskavas kirjas kontaktvõrgu rekonstrueerimise projekti II etapp maksumusega 47,3 miljonit eurot, mida Eesti Raudtee sõnul viiakse ellu nüüd elektrifitseerimise käigus.

79. Lisaks on tegevuskavas arvestatud vaid ASi Eesti Raudtee taristu elektrifitseerimise hinnangulise maksumusega 300 miljonit eurot, samas on MKMi poolt Riigikontrollile saadetud dokumentides⁶⁰ toodud projekti maksumuseks umbes 385 miljonit eurot⁶¹, milles sisaldub ka ASi

⁵⁸ Lääne-Harju raudtee ehitustööde käigus arendatakse raudteevõrku Tallinnas ja Lääne-Harjumaal ning parandatakse olemasolevate rööbasteede seisukorda, ajakohastatakse erinevaid vananenud tehnoloogiaid, sh rajatakse täiesti uus liiklusjuhtimissüsteem, ning püstitatakse täiendavaid reisijate rajatisi. Kokku tehakse raudteetöid 42 kilomeetril. (<https://www.evr.ee/et/projektid#kaimasolevad-projektid>, vaadatud 03.09.2020).

⁵⁹ Edelaraudtee ASi taristul toimub kaubavedu vaid vähesel määral.

⁶⁰ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi dokumendipäringu vastused Riigikontrollile märtsis 2020.

⁶¹ Sisaldab kogu Eesti raudteevõrgu elektrifitseerimist, sh Tallinna-Narva, Tallinna-Tartu ja Tallinna-Viljandi liini. Ei sisalda Tallinna-Haapsalu raudtee ehitamist.

Edelaraudtee taristu elektrifitseerimine. Lisanduvad veeremi ümberehitamise kulud.

80. MKMi sõnul viiakse praegu ellu projekte, mis vastavad tegevuskavale. Näiteks on valitsus võtnud vastu küll põhimõttelise otsuse raudtee elektrifitseerida, kuid veel ei ole kindlaks määratud, millisest allikast sellele raha leitakse ja millise maksumusega seda tehakse.

81. MKMi hinnangul on tegevuskava plaan, kus on kirjas, milliseid projekte ellu viiakse, ning seda ei ole vaja igapäevaselt ajakohastada. Seda tehakse siis, kui selgub Euroopa Liidu perioodi 2021+ toetusraha täpne jaotus. Projektide summad võivad aastati erineda, kuna sõltuvad hangetest, sh sellest, kas need hanked vaidlustatakse, jm.

Kui palju raha ja millistele projektidele on riigil olemas?

82. Riigieelarvetest ei selgu täpselt, kui palju tegevuskavas kinnitatud projektide elluviimiseks on praeguseks raha eraldatud ja kui palju on veel puudu. 2020. aasta riigieelarve seaduse seletuskirja kohaselt moodustavad investeeringud olemasolevasse raudteesse⁶² 2020. aastal umbes 24 miljonit⁶³, millele lisandub MKMi valitsemisala projektidele 24 miljonit eurot CO₂-kvoodi müügist laekuvat raha⁶⁴. Samas ei tule eelarvest välja, milliseid raudtee projekte ja millises summas CO₂-kvoodi müügist laekuva raha eest ellu viiakse. MKMi sõnul saavad raudteeprojektidest sealt 2020. aastal rahastust Rail Balticu projekt ja Tallinna-Tartu lõigu rekonstrueerimine.⁶⁵

83. Aastateks 2020–2023 on 2020. aasta riigieelarve seletuskirja kohaselt tegevuskavas välja toodud raudtee projektidele planeeritud umbes 41,5 miljonit eurot. Sellele summale lisanduvad CO₂-kvootide müügist rahastatavad MKMi valitsemisala projektid (vt lähemalt ka joonis 6).

84. Tegevuskavas toodud projektidele lisandub uue raudtee ehk Rail Balticu ehitamise projekt. See on praegu kõige kallim raudteesektori projekt, mille Eesti osa hinnanguline maksumus on 1,59 miljardit eurot.⁶⁶ Vastavalt 2020. aasta Rail Balticu vahearuanale⁶⁷ on 2020. aasta juuni alguse seisuga projekti investeeritud 42 miljonit eurot (vt joonis 6).

⁶² Tallinna-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse tõstmine 135 km/h; Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine; Tapa-Narva raudteel kiiruse tõstmine 135 km/h; Tallinna-Keila-Paldiski, Keila-Riisipere raudtee remondi II etapp; Tallinna-Keila-Paldiski liiklusjuhtimissüsteemi rekonstrueerimine; Haapsalu raudtee II etapp (ettevalmistamine).

⁶³ Lisandub Rail Balticu raudtee rahastamine suuruses 41 miljonit eurot.

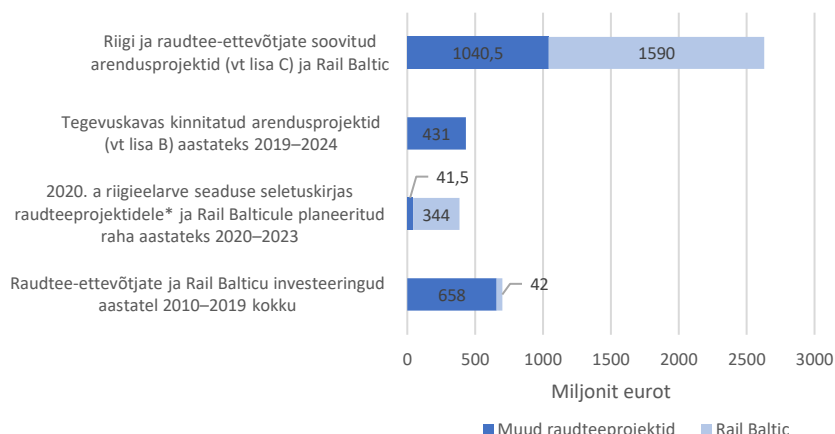
⁶⁴ Riigieelarve kohaselt on aastaks 2020 MKMi valitsemisalale eraldatud 37,9 miljonit ning 2021. aastaks 17,2 miljonit eurot, kuid 2020. aasta lisaeelarves on välja toodud, et valitsemisala projektide eelarveid vähendatakse 13,9 miljoni euro võrra tulenevalt kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulu vähenemisest.

⁶⁵ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi täpsustused Riigikontrolli ülevaate eelnõu kohta.

⁶⁶ 2018. aastal täpsustatud Eesti osa eelprojekti kohaselt.

⁶⁷ Vabariigi Valitsuse 04.06.2020. a istungi materjalid.

Joonis 6. Riigi ja raudtee-ettevõtjate soovitud ja tegevuskavas ette nähtud raudtee arendusprojektid, nendeks planeeritud raha 2020. aasta riigieelarve seaduse seletuskirjas ja viimasel kümnel aastal raudtee-ettevõtjate tehtud investeeringud (miljonit eurot)



* Lisandub CO₂-kvootide müügist saadav raha.

Allikas: Riigikontroll raudtee-ettevõtjate esitatud andmete, tegevuskava ja 2020. a riigieelarve seaduse seletuskirja põhjal

Rail Balticu ehitamiseks kavandatud summad

Aasta	Summa, miljonit eurot
2020	40,8
2021	69,5
2022	133,6
2023	99,7

Allikas: riigieelarve seaduse seletuskiri

85. 2020. aasta riigieelarve seaduse seletuskirja kohaselt on aastatel 2020–2023 **Rail Balticu ehitamiseks kavandatud summad** koos Euroopa Liidu toetusega kokku umbes 344 miljonit eurot (vt ka lisa 5). Riigikontroll on Rail Balticu projekti elluviimise ja rahastuse planeerimise puudujäämisi välja toonud ka oma 2019. aasta auditis „Rail Balticu projekti rahastamine ja elluviimine Eestis aastatel 2014–2019“.

86. Suur osa raudtee käimasolevatest ja planeeritavatest investeeringutest on plaanis rahastada toetustega:

- 13,4% Eesti Raudtee investeeringutest aastani 2024 on tegevuskava kohaselt kaetud Euroopa Liidu toetusega;
- 85% Rail Balticust on plaanis rahastada Euroopa Liidu toel;
- raudteevõrgu elektrifitseerimise projekteerimiseks on küll 2020. aastal riik planeerinud 7,98 miljonit eurot, kuid projekti on MKMi sõnul võimalik ellu viia vaid CO₂-kvoodiraha toel või Euroopa Liidu toetustest koos riigipoolse omafinantseeringuga.

Peale tegevuskava projektide tuleb investeeringud teha ka uue veeremi ostmiseks ja Rail Balticu ehitamiseks

87. Tegevuskava projektidele lisaks tuleb teha investeeringuid uue veeremi ostmiseks, sest nõudlus reisijateveo järele raudteel on suurenenud. Elron plaanib aastatel 2020–2025 osta 6 uut reisirongi ja eelkõikulepe on veel 10 uue rongi ostmiseks. Uute reisirongide soetamiseks on Elron välja kuulutanud hanke.

88. Lisaks tuleb osa olemasolevatest Elroni rongidest ümber ehitada selliselt, et need saaksid sõita ka uuel elektrifitseeritud raudteel. Elroni vastuse kohaselt ehitatakse tõenäoliselt ümber 3 elektri- ja 3 diislrongi, mis maksab kokku umbes 14 miljonit eurot (vt lisa C). MKMi

Millised projektid vajavad veel otsuseid ja rahastust?

dokumentide kohaselt maksab kõikide olemasolevate Elroni rongide ümberehitamine hinnanguliselt 39 miljonit eurot.⁶⁸

89. Elroni esimese 6 uue rongi ostmiseks on üheks võimalikuks rahastuseks CO₂-kvoodi müügist saadav tulu. Samas ei ole kindlust, et müügist laekub piisavalt raha. Näiteks on 2020. aasta lisaeelarve seaduses toodud, et kuna CO₂-kvoodi müük on vähenenud, vähendatakse muu hulgas ka raudteetranspordile ette nähtud raha. Seda, kui palju raha kvoodimüügist on planeeritud just rongide ostmiseks, riigieelarves eraldi välja pole toodud. Teiseks finantseerimise võimaluseks on Euroopa Liidu raha. Nii Euroopa Liidu kui ka kvoodimüügi raha täpsem hulk on aga veel selgumisel.

90. Elronile 10 uue elektrirongi ostmine sõltub rongiliiklusele seatud eesmärkidest ja reisijateveo teenuse nõudlusest, sealhulgas sellest, kas ehitatakse Haapsalu raudtee, ning rahastuse olemasolust. Elroni hinnangul elektrifitseerib Eesti Raudtee 2024. aasta IV kvartaliks Tallinna-Tartu liini ning seda hakkavad teenindama 6 uut elektrirongi.

91. Rail Balticu projekti elluviimiseks peaks 2020. aasta juuni seisuga investeerima veel kuni aastani 2026 ehk projekti lõpuni 1,55 miljardit eurot. Nagu eespool mainitud, on sellest rahast 344 miljonit (sh Euroopa Liidu raha) planeeritud 2020. aasta riigieelarves aastateks 2020–2023.⁶⁹ See omakorda tähendab, et projektile on vaja leida veel ligikaudu 1,2 miljardit eurot.

92. Arvestades, et Euroopa Liidu rahastus on umbkaudu 85% ning riigi omaosalus 15%, tuleb Eesti riigil Rail Balticu projekti rahastamiseks kavandada veel ligikaudu 180,6 miljonit eurot, et katta riigi omaosalust. Riigikontroll leidis oma 2019. aasta auditis, et on projekti kallinemise risk.⁷⁰

Osa uute arenduste puhul pole raudteetaristu ja veeremi hooldusele ning ülalpidamisele tehtavaid iga-aastaseid kulutusi prognoositud

Kui suured on hooldus- ja ülalpidamiskulud?

93. Kui tehakse uusi investeeringuid, võivad tõusta ka hooldus- ja ülalpidamiskulud. Uute ehk lisanduvate projektide puhul, nagu Haapsalu raudtee või Rail Balticu trass, on hooldus- ja ülalpidamiskulud alati lisanduvad kulud. Olemasolevate lõikude renoveerimisel oleks oluline teada, kuivõrd projektide elluviimise tulemusel olemasolevad kulud muutuvad ning kas projekti elluviimine toob kaasa täiendavaid kulutusi.

94. Riigikontroll küsis raudteesektori ettevõtjatelt andmeid viimase kümne aasta hooldus- ja ülalpidamiskulude kohta. Avalikul raudteel tegutsevad peamised ettevõtjad kulutasid 2019. aastal hooldusele ja

⁶⁸ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastused Riigikontrolli dokumendipäringule märtsis 2020.

⁶⁹ Riigieelarves on kajastatud Rail Balticule planeeritud summad aastatel 2020–2023. Rail Balticu ehitamist ja ettevalmistamist kajastavas vahearuandes on aga toodud projektile kulutatud ja veel vajaminevad summad 2020. aasta juuni alguse seisuga. Seega on projektile veel leidmata raha summa perioodil jaanuarist juunini 2020 kulutatud rahasumma võrra suurem.

⁷⁰ Riigikontrolli audit „Rail Balticu projekti rahastamine ja elluviimine Eestis aastatel 2014–2019“. Kättesaadav: <https://www.riigikontroll.ee/tabid/206/Audit/2491/language/et-EE/Default.aspx>.

ülalpidamisele kokku vähemalt 41,1 miljonit eurot.⁷¹ Eesti Raudtee kulud hooldusele olid 27,9 miljonit, Elronil 8,8 miljonit, ASil Edelaraudtee 4,4 miljonit eurot. AS Operail ei osanud oma hoolduskulusid sel perioodil välja tuua, sest tulenevalt ettevõtja varasemast struktuurist ning kulude kajastamisest raamatupidamises ei olnud mõistliku aja jooksul võimalik hoolduskulusid teistest kuludest eraldada.

Kui suured on uute arenduste hooldus- ja ülalpidamiskulud?

95. Samuti küsis Riigikontroll andmeid järgnevate aastate planeeritavate projektide kulude kohta. Eesti Raudtee tõi välja, et kolme uue projekti (Tapa-Tartu ja Tapa-Narva lõigu rekonstrueerimine ning Tallinna-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere lõigu kapitaalremondi II etapp) valmimisel saab nende hoolduskulu olema 316 000 eurot aastas. Eesti Raudtee eeldab, et taristu ülalpidamise kulud investeeringute toel vähenevad.

96. Tartu-Tallinna liini elektrifitseerimise korral saab Elron liini teenindada elektrirongidega, mille hoolduskulud rongikilomeetri kohta on 40% madalamad kui diiselrongide hoolduskulud ning aastane hoolduskulude kokkuhoid on Tartu-Tallinna liinil uute elektrirongide kasutuselevõttuga 106 400 eurot.

97. Teiste käimasolevate projektide puhul raudteesektori ettevõtjad päringule vastates hoolduskulusid välja ei toonud.

98. Arvestades, et lisandumas / lisandunud on investeeringute tulemusel uusi raudteelõike (näiteks Turba, Haapsalu) ja uus Rail Balticu raudtee, kasvavad kulutused hooldusele ja ülalpidamisele märkimisväärselt. ASi Edelaraudtee sõnul tuleb praegu ehitatavaid uusi raudteelõike iga seitsme aasta järel põhjalikumalt hooldada ja parandada.

99. 2017. aasta tasuvusanalüüsis⁷² on välja toodud, et taristu haldaja tulud hakkavad Rail Balticu raudtee haldamise kulusid katma 2028. aastal, kui raudtee valmib 2025. aastal. Seega, tõenäoliselt peavad esimesed aastad Balti riigid ka Rail Balticut doteerima. Taristu haldamise mudeli valikust sõltub, kuidas taristu ülalpidamist rahastama hakatakse.

100. Euroopa Kontrollikoda on toonud välja, et reisijate- ja kaubaveoproгноosid võivad olla liiga optimistlikud. See aga tähendaks, et Rail Balticu raudtee vajaks veelgi enam riikide toetust.⁷³ Täiendavaid analüüse ei ole ülalpidamiskulude väljaselgitamiseks tehtud.

Mida Riigikontroll leidis?

101. Lähima kümne aasta jooksul tuleks raudtee-ettevõtjate ja riigi hinnangul investeerida raudteesse umbes 2,6 miljardit eurot. Mitmed investeeringud on küll raudtee arendamise tegevuskavas välja toodud, kuid ei ole selge, millises osas toetavad need arengukavades püstitatud eesmärgid.

⁷¹ Andmed on esitanud ettevõtjad. Riigikontroll ei vaadanud, millised kulud on täpsemalt hooldus- ja ülalpidamiskulude sisse arvestatud ning kas ettevõtjad on seda teinud ühtmoodi.

⁷² Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis. Final Report. EY Baltic AS, avaldatud 30.04.2017.

⁷³ Euroopa Kontrollikoja eriaruanne „ELi transporditaristud: megaprojektide elluviimist tuleb kiirendada, et saavutada võrgust oodatav kasu õigeaegselt“, avaldatud 16.06.2020. Kättesaadav:

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_ET.pdf.

102. Riigieelarves on raudtee arendustele aastateks 2020–2023 planeeritud kokku 385,5 miljonit eurot. Tuleb arvestada, et raudteesektori majandamine ja investeringute tegemine võib osutuda järgmiste aastate riigieelarvele koormavaks. Riigieelarves planeeritakse raha neljaks aastaks, seega ei ole teada, kui palju raha edaspidi raudteeprojektidele eraldatakse.

103. Suurimad investeringud on Rail Balticu raudtee ehitamine, raudtee elektrifitseerimine ja juhtimissüsteemide väljavahetamine. Sellele lisanduvad elluviidavate projektidega kaasnevad iga-aastased hoolduskulud, mille täpset maksumust ei osata veel hinnata. Kuna raudtee ei ole isemajandav, tuleb riigil läbi mõelda, kui palju ja kust on võimalik arendusteks raha saada või millised arendustööd on kindlasti vajalikud.

104. Avaliku raudteeinfrastruktuuri tegevust suunavast tegevuskavast aastateks 2019–2024 ega riigieelarvest ei selgu, milliseid plaanitud projekte parasjagu ellu viiakse, kui palju need maksavad ja millises mahus on neile olemas raha. Projektide rahastamiseks kasutatakse Euroopa Liidu raha ning CO₂-kvootide müügist saadavat raha.

Riik peab arvestama, et raudtee majandamise ja arendamise sõltuvus riigi rahastamisest on kasvanud

105. Lisaks investeringute rahastamisele riigieelarvest, sh Euroopa Liidu toetustest, toetab MKM raudteesektorit taristu haldajate kulude ja tulude tasakaalu tagamisega ning dotatsioonidega.

106. Aastal 2014 tutvustas MKM Vabariigi Valitsuse kabinetiistungil⁷⁴ raudteesektori olukorda. Seejärel suurendati Elronile makstavat avaliku liiniveo dotatsiooni. 2017. aasta lõpust hakkas Eestis kehtima uus raudteeinfrastruktuuri kasutustasude meetodika, mis tõi omakorda kaasa suuremad kasutustasud reisijateveole.

Riigi äriühingute ASi Eesti Raudtee ja ASi Eesti Liinirongid sissetulekute suure osa moodustab riigi toetus

107. Riigikontroll küsis kulude ja sissetulekute andmeid raudteesektori ettevõtjatelt ning MKMilt, lisaks on saadud andmeid ka ettevõtjate majandusaasta aruannetest. Riigikontroll koondas saadud andmed kokku tabelisse 3. Muudest kuludest ja sissetulekutest on välja võetud amortisatsioon jm artiklid, mis kajastuvad juba teistes kuludes ja sissetulekutes. Selline käsitlus kuludest ja sissetulekutest erineb klassikalisest kasumiaruande käsitlusest, kuna investeringute, riigi ja Euroopa Liidu osa väljatoomiseks on lisatud ka vastavad kulud ja sissetulekud, kuigi neid kasumiaruandes niimoodi ei kajastata.

Kui suured on olnud raudtee-ettevõtete tulud ja kulud?

108. Avaliku raudtee taristu (ilma veeremita) haldajate ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee arendamise ja hoolduse kulud kokku on viimasel kümnel aastal olnud 685,8 miljonit eurot, millest 53,3% on moodustanud investeringud ning 46,7% hoolduskulud. ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee kõik kulud samal perioodil on olnud 810 miljonit eurot (vt täpsemalt tabel 3).

⁷⁴ Memorandum valitsuskabineti nõupidamisele, 19.11.2014.

Tabel 3. Raudteesektori ettevõtjate kulud, sissetulekud ja toetused aastatel 2010–2019 (miljonit eurot)

Ettevõtja	Inves- teeringud	Hooldus- kulud	Muud kulud	Taristu- tasud*	ELi toetus	Riigi toetus	Muud sissetulekud
AS Eesti Raudtee	309,1	281,7	67,7	447,2	120,0	73,1	74,2
AS Edelaraudtee**	56,7	38,3	56,5	61,8	25,0	–	4,6
Elron	118,1	46,5	77,4	89,5	67,6	193,8	100,3
AS Operail	174,1	***	357,6	253,1	–	–	722,5

* ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee taristu tasud on ettevõtjale sissetulek. Elroni ja ASi Operail taristu tasud on ettevõtjale kulu.

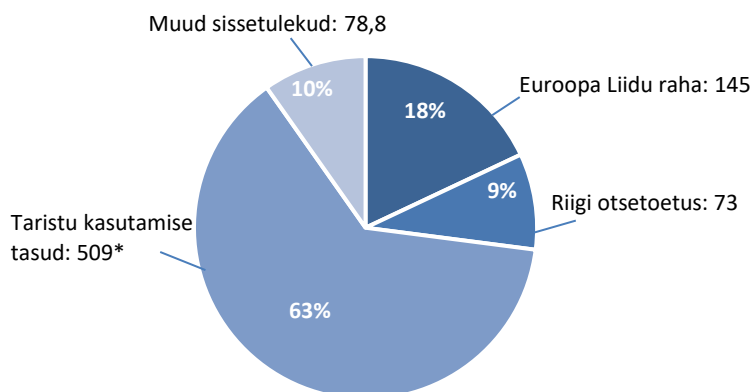
** Käsitletud on ainult ASi Edelaraudtee kui taristu haldaja kulud ja sissetulekud.

*** AS Operail ei osanud hinnata eraldi veeremi hooldusele kulutatud summat, hoolduse summa aga sisaldub muudes kuludes.

Allikas: Riigikontroll Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning raudteesektori ettevõtjate esitatud andmete ja majandusaasta aruannete põhjal

109. Taristu haldajate ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee sissetulekud on olnud 805,8 miljonit eurot. Sissetulekud moodustuvad Euroopa Liidu rahast, taristu haldajatele makstud taristu kasutamise tasudest, riigi toetusest Eesti Raudteele ning ettevõtjate muudest (äri)tuludest. Vaata ka joonis 7.

Joonis 7. Taristu haldajate – ASi Eesti Raudtee ja praeguse nimega ASi Edelaraudtee – sissetulekud perioodil 2010–2019 (miljonit eurot)



* Taristu kasutamise tasudes sisaldub ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt reisijateveoteenuse osutajatele makstav dotatsioon (vt täpsemalt joonis 9).

Allikas: Riigikontroll taristu haldajate esitatud andmete põhjal

110. Kui vaadata eraldi kolme riigi äriühingu – Eesti Raudtee, ASi Operail ja Elroni – ning eraettevõtja ASi Edelaraudtee kõiki kulusid ja sissetulekuid viimasel kümnel aastal, tuleb välja, et Eesti Raudtee ja Elroni sissetulekud on suuremad kui kulud. Mõlema ettevõtja puhul võib täheldada aga, et suure osa sissetulekutest moodustab riigi, sealhulgas Euroopa Liidu toetus.

111. Samuti on riik otsustanud, et ei oota Eesti Raudteelt kasumi teenimist. Kuna Eesti Raudtee ei ole vabal turul opereeriv äriühing, ei

oota riik omaniku ootuste⁷⁵ ja valitsuskabineti memorandum⁷⁶ kohaselt ettevõtjalt stabiilseid dividende. Vastupidi, riik kompenseerib tulenevalt raudteeseadusest viie aasta jooksul ning MKMi sõnul võimaluse korral igal aastal Eesti Raudteele raudteetaristu majandamise kahjumi.⁷⁷

112. Ka ei oota riik Elroni omanikuna ettevõtjalt kasumi teenimist ega iseseisvat investeerimisvõimekust, vaid maksab muu hulgas ka Elroni veeremi rendimaksed.

113. MKMi sõnul võivad tulevikus raudteesektori korraldust oodata ees muutused seoses transpordivaldkonna ühendameti loomisega. Eesti Raudtee puhul on MKMi sõnul peamiseks äriühinguna tegutsemise põhjuseks asjaolu, et Eesti Raudtee täidab ministri volituse alusel piiriüleste lepingute täitmisel raudteeadministratsiooni funktsiooni. Näiteks oleks Venemaal teises juriidilises vormis oluliselt keerulisem tegutseda. Ka võimaldab äriühingu vorm paindlikumat rahastamist.

114. Samal ajaperioodil on aga eraettevõtja ASi Edelaraudtee puhul, kelle kasutustasudesse arvestatakse sisse mõistlik ärikasum, kulud olnud sissetulekute suuremad. AS Edelaraudtee ei ole saanud riigilt otsetoetust, küll aga on ettevõtja taristuprojekte toetatud Euroopa Liidu rahast. Tuleb märkida, et enamiku Edelaraudtee sissetulekute moodustavad Elroni kaudu makstavad kasutustasud.

115. Samuti on kulud ületanud sissetulekud ASis Operail. AS Operail ei ole saanud riigilt ega Euroopa Liidult toetust investeeringuteks, kuna ettevõtja tegutseb vabal turul. Vaata kõikide praegu turul tegutsevate ettevõtjate⁷⁸ kulusid ja sissetulekuid täpsemalt tabelist 3.

Riigieelarvest ei selgu ASile Eesti Raudtee makstav toetussumma

116. MKMi ja Eesti Raudtee vahelise finantseerimislepingu kohaselt ja tulenevalt raudteeseadusest tagatakse riigipoolse rahastamisega, et tavapäraistes äritingimustes on Eesti Raudtee raudteetaristu majandamise tulud (peamiselt taristu kasutustasud) ning kulud viieaastase perioodi arvestuses tasakaalus. Vajalik riigipoolne rahastamine otsustatakse lepingu järgi igal aastal riigi eelarvestrateegia ja vastava aasta riigieelarve seadusega.

117. Üheski viimases kolmes riigi eelarvestrateegias (2018–2021, 2019–2022, 2020–2023) ei ole toodud Eesti Raudteele vastavaks perioodiks planeeritavat toetussummat. Viimase nelja aasta (2017–2020) riigieelarve seaduse seletuskirjadest on toetus Eesti Raudteele välja toodud ainult 2017. ja 2018. aastal. 2019. ja 2020. aasta seletuskirjades aga mitte. Seega ei ole nendest dokumentidest avalikkusel ega Riigikogul võimalik saada ülevaadet, kui palju toetusi planeeritakse Eesti Raudteele nelja aasta jooksul või igal aastal.

Kuidas kujuneb Eesti Raudteele makstav toetussumma?

Teadmiseks, et

2015. aastal sõlmisid MKM ja Eesti Raudtee viieks aastaks finantseerimislepingu. Lepingut on pikendatud ka järgmiseks viieks aastaks tähtajaga kuni 31.12.2025.

⁷⁵ Omaniku ootused aktsiaseltsile Eesti Raudtee. Kättesaadav: https://www.mkm.ee/sites/default/files/omaniku_ootused_as_eesti_raudtee.pdf (vaadatud 27.05.2020).

⁷⁶ Memorandum valitsuskabineti nõupidamisele, 19.11.2014.

⁷⁷ Kirjavahetus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

⁷⁸ Sel perioodil tegutses turul ka teisi raudtee-ettevõtjaid, kuid kuna need on tegevuse lõpetanud, ei olnud Riigikontrollil võimalik andmeid nende kulude ja sissetulekute kohta küsida.

118. Lisaks ei ühti riigieelarves nimetatud toetussummad summadega, mida riik tegelikult kompenseerinud on. Näiteks planeeriti 2017. aasta riigieelarves Eesti Raudteele 4 miljonit toetust, tegelikkuses maksis riik tol aastal toetust 16 miljonit eurot. Samuti planeeriti 2018. aasta riigieelarves toetust miljon eurot, maksti aga 16 miljonit.

119. MKMi sõnul on nad riigi eelarvestrateegia koostamisel alati esitanud Rahandusministeeriumile Eesti Raudtee tulude ja kulude tasakaalu tagamiseks vajaliku toetuse taotluse koos selgitustega, kuid vaatamata sellele ei ole õnnestunud Eesti Raudteele makstavat toetust riigi eelarvestrateegias kajastada. Seetõttu on olnud MKM sunnitud leidma selle raha Eesti Raudteele tulude ja kulude tasakaalu tagamiseks lisaelarve koostamise käigus MKMi teiste valdkondade raha arvelt.

120. Eesti Raudtee hinnangul ei piisa senisest riigipoolsest tasakaalu tagamise finantseeringust selleks, et viia ellu investeerimiskava. Vaatamata sellele, et riigieelarvest makstava avaliku liiniveo toetust Elronile kasutustasude maksmiseks on alates 2018. aastast suurendatud 9 miljoni euro võrra aastas, ei kata see kaubaveo vähenemisest tingitud puudujääki Eesti Raudtee tuludes.

121. Vabariigi Valitsuse 2020. aasta aprilli korralduse eelnõu seletuskirja⁷⁹ kohaselt vajab äriühing aastatel 2020–2024 tulude ja kulude tasakaalus hoidmiseks 79,3 miljonit ehk keskmiselt umbes 16 miljonit eurot aastas.

122. Aprillis 2020 vastu võetud lisaelarvega toetatakse Eesti Raudteed 17 miljoni euroga ja suurendatakse ettevõtja aktsiakapitali.

Mida Riigikontroll leidis?

123. Seoses kaubavedude olulise kahanemisega on kasvanud riigi roll raudteesektori rahastamises. Kuna Eesti Raudtee majandab ennast ära vaid tänu riigi toetusele, on ettevõtte toetamine paratamatu.

124. Riik toetab Eesti Raudtee investeringuid ning tagab Eesti Raudtee kulude ja tulude tasakaalu. Elronilt tellib riik avaliku teenindamise lepingu alusel teenust, doteerib reisijatevedu, toetab Elroni rongide investeringuid ja rendimaksed. Samas ei ole Riigikogule ja avalikkusele läbinisti selge, kui palju toetust on tarvis Eesti Raudteele maksta ja kuidas see summa kujuneb, sest riigieelarves ega eelarvestrateegias ei ole välja toodud, kui palju Eesti Raudtee toetust vajab.

Raudtee kasutajate makstavate kasutustasude eesmärk vajab selgust

Kui suured on taristu kasutamise tasud?

125. Raudtee rahastamise loogika näeb ette, et raudteed tuleb finantseerida muu hulgas kasutustasudest, millest kõik turuosalisel maksavad kinni vähemalt enda põhjustatud kulu ehk otsekulu ning turuosaliste võimekusest lähtudes ka lisatasu.

126. Ajal, mil kaubaveo mahud olid märkimisväärselt suuremad kui praegu, maksid kaubavedajad suurema osa kasutustasudest. Sellest lähtudes kujundati Euroopa Liidu direktiivile vastavad kasutustasude arvestamise põhimõtted, mis on praegu kasutusel. Reisijateveo

⁷⁹ Vabariigi Valitsuse korralduse „Volituse andmine aktsiaseltsi Eesti Raudtee aktsiakapitali suurendamiseks“ eelnõu seletuskiri, 30.04.2020.

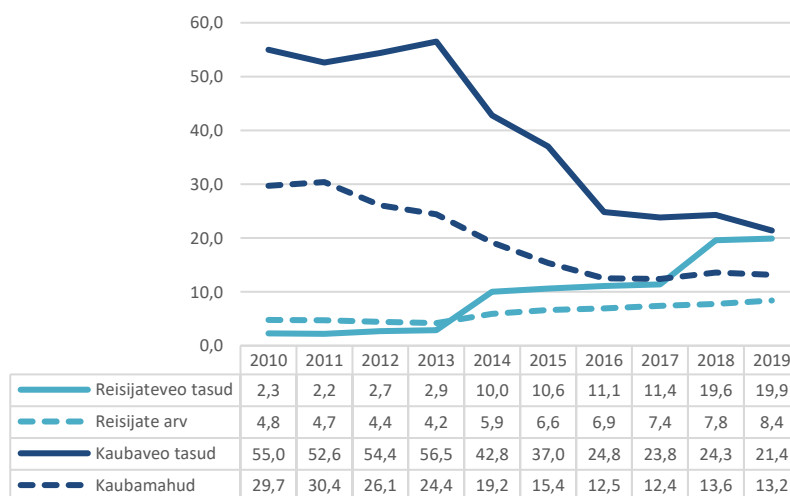
kasutustasud maksab Elron, kellele riik maksab avaliku reisijateveo dotatsiooni.

127. Kaubavedajad⁸⁰ maksid taristu haldajate andmetel viimasel kümnel aastal taristu tasusid 392,7 miljonit ja reisijateveo eest maksid reisijateveo ettevõtjad⁸¹ kokku 116,3 miljonit eurot. Seega maksid kaubavedajad viimasel 10 aastal ca 77% kõigist taristu kasutamise tasudest. Reisijateveo osakaal kasutustasude maksmisel kasvas märkimisväärselt pärast Vabariigi Valitsuse 2014. aasta sellekohast otsust ning kasutustasude määramise uue metoodika vastuvõtmist 2017. aasta detsembris (vt joonis 8).

128. Viimastel aastatel on kaubavedajate ja reisijateveo eest makstud tasud suuresti ühtlustunud: 2019. aastal maksis AS Operail ASile Eesti Raudtee taristu kasutamise eest 21,4 miljonit ning Elron ASile Eesti Raudtee ja ASile Edelaraudtee 19,9 miljonit eurot. Vaata ka joonis 8.

129. Prognoosi kohaselt tasuvad kaubavedajad perioodil 2019/2020 ASile Eesti Raudtee taristu kasutustasu 14 miljonit eurot. Reisijateveo raudteetaristu kasutustasu on ASil Eesti Raudtee ja ASil Edelaraudtee kokku lepingu⁸² järgi planeeritud 21,5 miljonit eurot. Tulenevalt kevadisest eriolukorrast riigis on ASi Eesti Raudtee hinnangul 2020. aastal laekuvad reisijateveo kasutustasud prognoositust siiski väiksemad.

Joonis 8. Taristu kasutamise tasud veeteenuse liigi kaupa (miljonit eurot), kaubaveo mahud (miljonit tonni) ning reisijate arv (miljonit) perioodil 2010–2019



Allikas: Riigikontroll raudteesektori taristu haldajate ja Statistikaameti andmete põhjal

⁸⁰ Peamiselt AS Operail, varasema nimega EVR Cargo, ning AS E.R.S., kuid väiksemas osas ka AS Edelaraudtee alates 2015. aastast ning AS GoRail.

⁸¹ Peamiselt AS Eesti Liinirongid ning aastani 2014 ka AS Edelaraudtee, kuid samuti GoRail, mis teostab liinivedu Eesti ja Venemaa vahel ning väikses osas ka Läti riigile kuuluv ettevõtja Pasažieru vilciens.

⁸² Eesti Vabariigi ja ASi Eesti Liinirongid vahel 14.09.2017. a sõlmitud „Raudtee reisijateveo avaliku teenindamise lepingu“ muutmise lepingu lisa 6 „Mootorrongidega reisijateveo teenuse planeeritav maksumus ja vajalik riigipoolne finantseerimine aastal 2020“.

Kuidas toetab riik reisijatevedu?

Riigi osakaal raudteetaristu rahastamises on avaliku reisijateveo dotatsiooni varal kasvanud

130. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium doteerib avaliku liiniveo teenuse osutamist nii maanteel kui ka raudteel. MKM maksab ASile Eesti Liinirongid igas kalendrikuus toetust, mis kujuneb avaliku liiniveo lepingu alusel teostatud ehk MKMi tellitud reise tegelike kulude ja piletitulu alusel. Toetuse sisse arvestatakse ka mõistlik kasum, mis on 1% piletitulust.

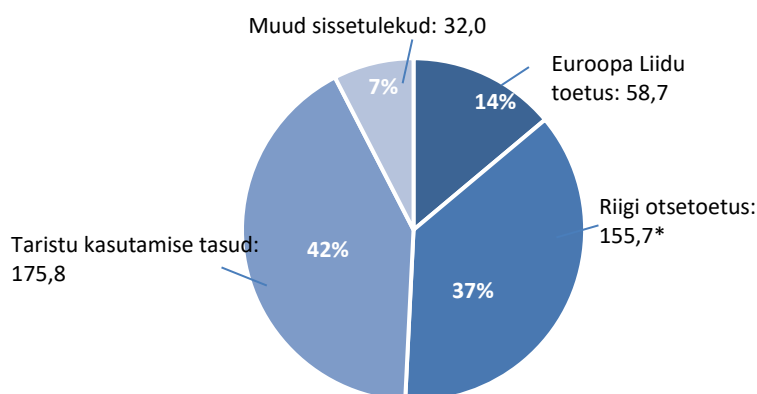
131. Dotatsioonid avalikule reisijateveole – Elronile ja ASile Edelaraudtee⁸³ – on viimasel kümnel aastal olnud kokku 165,3 miljonit eurot. Kasutustasud on reisijateveo ettevõtjate Elroni ja ASi Edelaraudtee andmetel olnud 92,9 miljonit.

132. Kui arvestada, et riik doteerib reisijatevedu, millest reisijateveo-ettevõtjad maksavad taristu haldajatele kasutustasusid, suureneb oluliselt riigi osakaal taristu ülalpidamise rahastamises – viimasel kümnel aastal 9%-lt pea 21%-ni. Viimasel Euroopa Liidu rahastusperioodil ehk alates 2014. aastast on sellisel juhul riigi toetus olnud pea 37%.

133. Ka teistes Euroopa Liidu riikides toetatakse raudteed riiklikult. Näiteks enam kui 50% Euroopa Liidu riikide raudtee investeeringutest rahastatakse riikide omatuludest, millele lisandub veel ELi kaasrahastamine umbes 12% ulatuses.⁸⁴

134. Viimasel Euroopa Liidu rahastusperioodil olid taristusse tehtud kulud kokku 411,3 miljonit, millest investeeringud ja hoolduskulud moodustasid 335,9 miljonit eurot. Taristu haldajate sissetulekud olid sel perioodil 422,2 miljonit. Vaata täpsemat sissetulekute jaotust jooniselt 9.

Joonis 9. Taristu haldajate – ASi Eesti Raudtee ja praeguse nimega ASi Edelaraudtee – sissetulekud perioodil 2014–2019 (miljonit eurot)



* Sh Elroni ja ASi Edelaraudtee (aastani 2014) makstud kasutustasud.

Allikas: Riigikontrolli taristu haldajate esitatud andmete põhjal

⁸³ Kuni aastani 2014.

⁸⁴ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union, European Parliament, 2015. Kättesaadav: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/552308/IPOL_STU\(2015\)552308_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/552308/IPOL_STU(2015)552308_EN.pdf).

Kuidas toimub kasutustasude määramine?

Teadmiseks, et

raudteetaristu kasutustasu uuele metoodikale seatud eesmärgid vastasid Euroopa Liidu direktiivis esitatule:

- kasutada efektiivsemalt raudteeinfrastruktuuri;
- hinnastada kasutustasud paindlikult;
- arvestada kõikide turusegmentide ja -osaliste eripäradega;
- kasvatada kaubaveo konkurentsivõimet;
- hallata raudteeinfrastruktuuri tõhusamalt;
- soodustada kulude kontrollimist takistavate piirangute kõrvaldamist;
- saavutada raudteeinfrastruktuuri teenuse tõhusam osutamine.

Allikas: majandus- ja taristuministri määruse „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodika“ eelnõu seletuskiri, 18.03.2016

Põhiteenuse lisatasude määramise põhimõtted vajavad ülevaatamist

135. MKM kehtestas detsembris aastal 2017 Euroopa Liidu direktiivide⁸⁵ nõuetele vastava raudteetaristu kasutustasude määramise uue metoodika.⁸⁶ Selle peamine eesmärk oli raudtee otsekulude ehk kasutustasu minimaalse juurdepääsutasu arvestamise metoodika rakendamine. Seda otsekulu maksavad kõik raudteetaristu kasutajad.

136. Otsekulule lisandub lisatasu olenevalt segmendist: kaubavedu, avaliku teenindamise lepinguga osutatav reisijateveoteenus ja ülejäänud reisijatevedu. Turusegmente võib täiendavalt eristada reisijateveo või veetava kauba alusel.

137. Majandus- ja taristuministri kehtestatud uue metoodika⁸⁷ ülevõtmisel oli TTJA sõnul peamiseks väljakutseks valida maksevõime hindamise põhimõte. Läbipaistvuse ja selguse huvides valiti nn ajaloolise hinna põhimõte, mille kohaselt järgiks kasutustasude suurus erinevate marsruutide ja kaubarühmade varem kehtinud kasutustasude proportsioone⁸⁸ ning kaubasektorist laekuvad kasutustasud kataks suuremas osas raudteetaristu ülalpidamise. Vähenenud kaubavedude tõttu pole see aga enam võimalik.

138. TTJA on senini määranud kasutustasu ja lisatasud igaks uueks liiklusgraafikuperioodiks ning need määratakse eraldi reisijateveole ja kaubaveole (vt ka punktid 2–4).

139. Lisatasude määramisel on TTJA-l kaalutusõigus ning metoodika kohaselt hindab TTJA iga segmendi maksevõimet. Seega võib TTJA põhimõtteliselt otsustada, et vedajatel puudub igasugune maksevõime lisatasude tasumiseks. See aga tähendaks suuremat puudujääki Eesti Raudtee tuludes.

140. TTJA sõnul ei ole riik sõnastanud selget ootust, millist eesmärki peaksid lisatasud täitma – kas raudtee kaubaveole konkurentsieelise loomist, kaubavedajatel võimalikult suure tulu saamist või midagi muud.

141. Näiteks arvestab TTJA reisijateveo maksevõimeks riigi poolt Elronile avaliku teenindamise lepingu alusel doteeritava summa. Praegu maksab Elron lisatasud 2017. aasta otsuses kehtestatud hindade järgi, mis on järgnevatel perioodidel Elroni maksevõime aluseks. TTJA hinnangul maksab Elron Eesti Raudteele tegeliku kasutuse järgi otsekulud, ning kui riik tellib rohkem reisijatevedu, siis makstakse selle eest ka rohkem kasutustasu.

142. Kaubavedajate erinevate segmentide lisatasude maksmise võimekuse hindamisel lähtub TTJA nende eelmisel perioodil makstud tasust ja

⁸⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, 21. november 2012, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/909, 12. juuni 2015, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid.

⁸⁶ Majandus- ja taristuministri 19.08.2016. a määrus nr 51 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodika“.

⁸⁷ Majandus- ja taristuministri 19.08.2016. a määrus nr 51 „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodika“. RT I, 24.08.2016, 1. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/124082016001?leiaKehtiv> (vaadatud 03.09.2020).

⁸⁸ Intervjuu Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga, 04.02.2020.

kasutustasud uueks perioodiks arvestatakse prognoosi alusel, mis taristu- või veoettevõtja on TTJA-le esitanud. Olulistele segmentidele, sealhulgas riigisisesele kaubaveole, on omakorda kehtestatud eraldi madalamad juurdepääsu tagavate põhiteenuste lisatasud, et konkureerida kaubavedamisel Läti ja Soomega, kus kasutustasud on madalamad kui Eestis.⁸⁹

143. Eri osapoolte sõnul⁹⁰ on metoodika rakendumisel vastupidi ootustele kaasnud mitmeid väljakutseid. Näiteks on metoodika rakendamine liiga keeruline ja arvestama peab 13 eri segmentiga, ajaloolise hinna põhimõttest lähtuv kasutustasu kujunemine ei ole enam asjakohane, tasud on kõrged ja ebaõiglased ning nende kujunemine on läbipaistmatu, tasud määratakse vaid üheks aastaks ja see ei võimalda sõlmida pikaajalisi lepinguid, tasude määramine põhjustab suurt halduskoormust.

144. TTJA on toonud metoodika kitsaskohtade näiteks asjaolud, et tuleb reageerida kiiretele turumuutustele, säilitada optimaalne segmentide jaotus, sh olukorras, kui soovitakse paindlikult hinnastada uusi turule tulevaid kaubarühmi. Ei ole selgust, millises detailsuses peaks hindama turu maksevõimet – kas igale vedajale eraldi või kaubaveo turule laiemalt – ning kas ja kuidas peaks põhiteenuse lisatasude kujunemisel arvestama transpordipoliitika lähtekohti (tulenevalt asjaolust, et turul puudub konkurents nii kauba- kui ka reisijateveol ja riik doteerib suures mahus reisijate vedu).

145. MKM on seisukohal, et kasutusel olevad tasude hinnastamise põhimõtted aitaks kaasa raudteetaristu efektiivsemale kasutamisele, kui see taristu oleks optimaalselt koormatud. Praegu see aga Eestis nii ei ole. Ministeeriumi hinnangul on lisatasude määramine keerukas ja segmente võiks olla vähem. Küll aga on raudteetaristu teenuse osutamine praeguse metoodikaga tõhusam, sest lisatasude määramine on paindlikum ja võimaldab efektiivselt reageerida turu muutustele.⁹¹

146. Kohus ega Konkurentsiamet, kelle poole kaubavedajad on metoodika ülevaatamise asjus pöördunud, ei ole praeguses metoodikas suuri ebakõlasid leidnud. Küll aga on TTJA asunud metoodika rakendamist üle vaatama ja viis läbi analüüsi, mis valmis juunis 2020.⁹² Eesmärk oli leida alternatiivseid võimalusi turusegmentide maksevõime hindamiseks ja segmentide jaotuseks.

Mida Riigikontroll leidis?

147. Riigi osa raudteetaristu ülalpidamises on kasvanud ja kasvab ka edaspidi, sest kaubavedu raudteel on oluliselt vähenenud ning reisijateveo maht on suurenenud. See omakorda tähendab, et riigil tuleb arvestada, et kaubaveost saamata jäänud tulu ning enamik reisijateveo kuludest tuleb kompenseerida. Kuna riik maksab avaliku teenindamise lepingu alusel⁹³ ligikaudu 60% Elroni tegevuskuludest, mis omakorda katab reisijateveo

⁸⁹ Intervjuu ASiga Operail (05.02.2020) ning MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon (28.01.2020).

⁹⁰ Intervjuud ASiga Operail, MTÜga Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Konkurentsiametiga, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga.

⁹¹ Intervjuu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

⁹² Raudtee kaubaveo turusegmentide maksevõime määramine. AS PricewaterhouseCoopers Advisors (PwC), juuni 2020.

⁹³ ASi Eesti Liinirongid saadetud kommentaaride järgi katab piletitulu 40% ettevõtja tegevuskuludest.

makstavaid kasutustasusid pooleteist korda, võib tinglikult öelda, et riik maksab kinni reisijateveo kasutustasud. See omakorda tähendab, et riigi osalus taristutasude maksmisel moodustab praegu umbes poole.

148. Kahe aasta jooksul on ilmnenud ka kasutustasude uue metoodika kitsaskohad, millele TTJA on otsimas lahendusi, kuid riigi tasandil võiks olla seatud selgemad eesmärgid kasutustasude põhiteenuse lisatasude suuruse ja olemuse kohta. See tähendab, et riik peaks otsustama, millist eesmärki soovib lisatasudega saavutada – kas raudtee kaubaveole konkurentsieelise loomist, kaubavedajatelt võimalikult suure tulu saamist või midagi muud.

/allkirjastatud digitaalselt/

Ines Metsalu-Nurminen
auditiosakonna peakontrolör

ASi Eesti Raudtee vastus

Riigikontroll saatis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, ASile Eesti Raudtee, ASile Eesti Liinirongid ja ASile Operail ülevaate eelnõu, et selles käsitletud asutused saaksid soovi korral esitada oma arvamuse. AS Eesti Raudtee saatis 10.11.2020. aastal oma vastuse.

Allolev tabel annab ülevaate tõstatatud teemadest ja ASi Eesti Raudtee vastusest.

Riigikontrolli tõstatatud teema	ASi Eesti Raudtee vastus
Riigieelarvest ei selgu ASile Eesti Raudtee makstav toetussumma Aruande kokkuvõte: Riigieelarvest ei saa täpset ülevaadet, kui palju riik raudteesektorile raha annab. Raudteesektori ettevõtjatest on sissetulekud olnud suuremad kui kulud vaid nendel, kellele riik on maksnud toetusi riigieelarvest, sealhulgas Euroopa Liidu rahast. AS Eesti Raudtee majandab ennast ära vaid tänu riigi toetusele. Samas ei selgu riigi eelarvestrateegiast ega riigieelarvest ning selle seletuskirjast, kui suurt toetust AS Eesti Raudtee vajab, kuigi toetamise vajadus on riigieelarve koostamise ajal teada. Toetust ASile Eesti Raudtee on eraldatud aasta keskel eelarvete muutmise käigus. Vt ka p-d 116–124	Ülevaate kokkuvõttes on märgitud, et riigi eelarvestrateegiast ja riigieelarvest ning viimase seletuskirjast ei selgu, kui suurt toetust AS Eesti Raudtee vajab, kuigi toetamise vajadus kui fakt on riigieelarve koostamise ajal teada. Eesti Raudtee vajab nii kulude kui ka investeeringute sihtfinantseerimist. Eesmärgiga muuta stabiilsemaks AS Eesti Raudtee kui avalikku raudteed majandava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja riigipoolset rahastamist tulude ja kulude tasakaalus hoidmise põhimõttest lähtuvalt, tegime uue raudteeseaduse menetlemise käigus Riigikogule ettepaneku muuta vastava eelnõu sõnastust selliselt, et avalikku raudteed majandava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulude ja kulude tasakaalu arvestuse aluseks oleks viieaastase perioodi asemel kaheaastane periood. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium kui eelnõu väljatöötaja seda ettepanekut ei toetanud põhjendusega, et lühendades nimetatud tähtaega viielt aastalt kahele aastale väheneb riigi paindlikkus riigieelarve koostamisel. Siiski on majandus- ja kommunikatsiooniministeerium rahandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile korduvalt esitanud taotlusi arvestada riigieelarve(te) koostamisel vahenditega Eesti Raudtee tulude ja kulude tasakaalu tagamiseks, nagu näeb ette ka Eesti Vabariigi ja AS Eesti Raudtee vahel sõlmitud finantseerimisleping. Riigikontrolli ülevaates on põhjendatult märgitud, et Eesti Raudtee investeeringud tulenevad Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatud avaliku raudtee-infrastruktuuri arendamist suunavast tegevuskavast aastateks 2019–2024, milles riiklikult olulisi raudteeinfrastruktuuri investeeringuid on identifitseeritud ca 500 mln eurot ja kus Eesti Raudtee omafinantseeringuks on planeeritud üle 200 mln euro. Ainult laenuvahenditega Eesti Raudteel seda katta ei ole võimalik. Seega suunatakse tulude ja kulude tasakaalu tagamiseks riigilt saadud vahendid suures osas investeerimisplaanides ette nähtud omafinantseeringu katteks, ühtlasi on selliste vahendite olemasolu üheks laenuandjate (nt Euroopa Investeerimispank) poolt seatud eritingimusest. Nagu on märgitud Vabariigi Valitsuse korralduse „Volituse andmine aktsiaseltsi Eesti Raudtee aktsiakapitali suurendamiseks” eelnõu seletuskirjas, peab riik aastatel 2021–2024 ette nägema 62,3 mln eurot lisavahendeid ASi Eesti Raudtee tulude ja kulude tasakaalu tagamiseks. Teisalt kasutatakse investeeringute rahastamiseks olulisel määral Euroopa Liidu eelarveperioodi 2014–2020 struktuuritoetusi, mis kõik on ajalise klausliga (hiljemalt 2023. aasta lõpp). Samaaegselt toimub investeeringute kavandamine eelarveperioodi 2021–2027 vahenditest, kusjuures osa projekte on eelarveperioodide-ülesed (nt raudtee elektrifitseerimine). Eesti Raudtee peab keskenduma investeerimisprojektide elluviimisele, vältimaks riigile olulist rahalist kahju võimalike tagasinõuete või raudtee toimepidevuse järsu halvenemise tõttu. Arvestades investeeringute elutsükli projekti identifitseerimisest kuni elluviimiseni, on teadmine rahastamise olemasolust nende eduka elluviimise vältimatuks eelduseks.
Põhiteenuse lisatasude määramise põhimõtted vajavad ülevaatamist Aruande kokkuvõte: Raudtee kasutajate makstavate kasutustasude eesmärk vajab selgust. Viimasel kümnel aastal on 64% taristu haldajate – ASi Eesti Raudtee ja ASi Edelaraudtee – sissetulekutest moodustanud taristu kasutamise tasud, mida maksavad	Ülevaate kokkuvõttes sedastatakse, et puudub selgus, millist eesmärki soovib riik raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tagavate põhiteenuste kasutustasu lisa-tasudega saavutada. Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude ja kasutustasu lisatasude arvel rahastab Eesti Raudtee oma majandustegevust. Nagu eelmises punktis

Riigikontrolli tõstatatud teema	ASi Eesti Raudtee vastus
reisijate- ja kaubaveoettevõtjad. 2019. aastal maksid ettevõtted kasutustasusid 21,4 miljonit kaubaveo ja 19,9 miljonit eurot reisijateveo eest. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) arvutab kokkulepitud metoodika järgi kasutustasusid ning hindab kaubavedajate ja Elroni võimekust seda tasu maksta. Kui TTJA hindab maksevõime madalaks, laekub kasutustasusid taristu haldajatele raudtee ülalpidamiseks vähem ning riigil tuleb oma eelarvest laekumata osa kinni maksta. Kui TTJA hindab sektori maksevõime kõrgeks, on risk, et kaubatransport raudteel väheneb veelgi ja kasutustasud kaubaveost jäävad ikkagi saamata. Seega tuleks kokku leppida, millist eesmärki kasutustasud peavad täitma ja kui palju neid on optimaalne ettevõtjalt koguda. Vt ka p-d 135–148	osutatud, on raudteeinfrastruktuuri kasutustasudel lisaks kulude sihtfinantseerimisele oluline roll riigi jaoks prioriteetsete raudteeinfrastruktuuri investeeringute kaasrahastamises, olgu siis omafinantseeringu tagamisel või laenuandjate eritingimuste täitmisel. Ülevaate punktis 19 korratatakse varem mitmetes allikates avaldatud väidet liigkõrgete raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kohta võrreldes naaberriikidega, mille tõestamine eeldaks sealsete raudtee-ettevõtjate ärisaladuse tundmist. Punktis 37 refereeritakse ühe kaubaveo-ettevõtja seisukohta, et raudtee kasutamise tasud kaubaveol ei ole konkurentsivõimelised maanteemaksudega. Punktis 38 öeldakse, et raudteekaubaveo-ettevõtjad on viimasel kümnel aastal taristu kasutamise eest maksnud igal aastal keskmiselt 1,99 eurot iga raudteel veetud tonni kauba kohta. Eeltoodu põhjal või lugejale jääda mulje, justkui ei täidaks Eesti Raudtee omaniku ootusi tingimuste loomisel täiendavate kaubamahtude kaasamiseks. Eesti Raudtee keskmine infrastruktuuri kasutustasu on aastatel 2015–2020 vähenenud ligi 40% tonniekvivalendis või ca 15% taandatud bruto tonnikilomeetritele, jõudes 2015. aasta tasemelt 2,27 EUR/t tasemeni 1,40 EUR/t 2020. aastal. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) eelotsusele tuginedes võib 2021. ja kahe järgneva aasta keskmiseks infrastruktuuri kasutustasude määraks hinnata 1,20...1,25 EUR/t. Ühistel, infrastruktuuri kasutustasu määra juuresolekul peetud kohtumistel on turuosaliste poolt korduvalt edastatud teavet, et TTJA diferentseeritud infrastruktuuri kasutustasude mõju ei ulatu olulises osas veoahela lõppkliendini, vaid seda kasutatakse veo-ettevõtja(te) investeerimisvajaduse katteks. Eesti Raudtee ettepanekut täiendada raudteeseadust sättega, mille kohaselt raudteekaubaveo-ettevõtja eristab kliendile veolepingu alusel väljastataval arvel raudteeinfrastruktuuri kasutustasu ja kasutustasu lisatasu, Riigikogu majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi seisukohta arvestades ei toetanud. Viidatud kohtumistel on kaubasaajate esindajad märkinud, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasu mõõdukas tõus ei ole tegur, mis sunniks kolmandate riikide kaubasaatjaid otsustama alternatiivsete veoahelate kasuks. Seega on peamised sisulised argumendid raudteeinfrastruktuuri kasutustasu lisatasu vähendamiseks olnud omaniku ootused ASile Operail, mis kokkuvõttelt seisnevad mõistliku kapitalitootluse saavutamises ja investeeringutes veeremipargi uuendamiseks (samal ajal jäänud analüüsima see, kuidas mõjutab ettevõtte krediidikõlblikkust laienemine uutele turgudele). Käimasolevaks liiklusgraafiku-perioodiks määratud kasutustasud on jõustatud nii, et muude tingimuste samaks jäädes saavutab AS Operail rahuldava kapitalitootluse kõikides kaubaveo-segmentides. Seda praktikat on kavas jätkata ka järgmistel liiklusgraafiku-perioodidel.

Ülevaate iseloomustus

Ülevaate eesmärk

Ülevaate eesmärk on anda otsustajatele (Riigikogu, Vabariigi Valitsus) ja avalikkusele teavet selle kohta, kuidas riik on viimasel kümnel aastal raudteed arendanud ja rahastanud, millised on sektori arendusplaanid tulevikus ning kuidas raudtee seostub inimeste ja kaupade liikumisega kogu transpordisektoris. Samuti analüüsiti ülevaate koostamise käigus, kuidas raudtee rahastamine on korraldatud, sealhulgas seda, kuidas kujunevad dotatsioonid ja kasutustasud, milline on praegusesse taristusse investeerimise vajadus ning millised on soovitud investeeringud pikemas perspektiivis.

Hinnangu andmise kriteeriumid

Ülevaates ei ole antud hinnanguid.

Ülevaate ulatus ja käsitusviis

Ülevaate koostamisse hõlmati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Konkurentsiamet, AS Eesti Raudtee, AS Eesti Liinirongid, AS Operail ja Maanteeamet. Samuti oli ülevaate koostamisse kaasatud eraettevõtja AS Edelaraudtee ning MTÜ Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon.

Ülevaate käigus analüüsiti järgmisi dokumente:

- Valdkondlikud õigusaktid, eelkõige raudteeseadus.
- Valdkondlikud arengukavad ning planeerimisdokumendid.
- Riigieelarved ja eelarvestrateegiad ning nende seletuskirjad.
- Euroopa Liidu raudteesektorit käsitlevad määrused, direktiivid ja arengudokumendid.
- Raudteesektori ettevõtjate omaniku ootused ja majandusaasta aruanded.
- Raudteesektori ettevõtjate, Maanteeameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esitatud andmed kulude ja tulude kohta perioodil 2010–2019.
- Statistikaameti andmed raudtee ja maantee kauba- ja reisijatevedude, maanteetranspordi dotatsioonide, raskeveokimaksu ja taristu pikkuse kohta.
- Struktuuritoetuste registri (SFOS) andmed raudteetaristusse ning maanteetaristusse suunatud Euroopa Liidu toetuste kohta.
- Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti materjalid ja analüüs kasutustasude kehtestamise kohta.
- Valitsuskabineti materjalid ja otsused.
- ASi Eesti Raudtee ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vahel 2015. aastal sõlmitud finantseerimisleping ja selle muudatused.
- ASide Edelaraudtee ja Eesti Liinirongid poolt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile esitatud aruanded avaliku liiniveo toetuse kasutamise kohta riigisisestel rongiliinidel.
- Konkurentsiameti analüüs „Konkurentsiolekorrast avalikul raudteel“, 09.04.2020.

- Uuring „Eesti raudteetransiidi koridori konkurentsivõime“, PwC, 15.06.2018.
- Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi transpordi ja turismi osakonna tellitud uuring „Freight on Road: Why do EU Shippers Prefer Truck to Train“, 2014.
- Uuring „Modal choice criteria in rail transport – Assessment of modal choice criteria in various rail transport market segments“, CE Delft, 2018.
- Rail Balticu projekti tarbeks tehtud analüüsid:
 - Rail Balticu teostatavusanalüüs (Rail Baltica. Final Report. AECOM Limited), avaldatud mais 2011.
 - Rail Balticu tasuvusanalüüs (Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis. Final Report. EY Baltic AS), avaldatud 30.04.2017.
 - Rail Balticu taristu haldaja uuring (Rail Baltica Infrastructure Management Study. Final Report. WS Atkins International Limited), avaldatud 28.02.2019.

Tabel 4. Ülevaate käigus suuliselt ja kirjalikult intervjuueeritud inimesed

Asutus	Intervjuueeritud	Kohtumise/ kirja- vahetuse kuupäev
MTÜ Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon	Andres Valgerist, juhatuse esimees	28.01.2020 15.06.2020
AS Edelaraudtee	Rain Kaarjas, juhatuse liige Jüri Etverk, ASi Go Group tegevjuht	28.01.2020 15.06.2020
AS Eesti Raudtee	Erik Laidvee, juhatuse esimees Andrus Kimber, juhatuse aseesimees, finantsdirektor Lilly Ammon, rahahalduse peaspetsialist	29.01.2020 15.06.2020
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Ain Tatter, teede- ja raudteeosakonna juhataja Indrek Gailan, transpordi arengu ja investeeringute osakonna juhataja Indrek Laineveer, raudteetalituse juhataja Kristjan Kaunissaare, Rail Balticu projekti koordinaator	30.01.2020 15.06.2020
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet	Heigo Saare, transpordiosakonna juhataja Jaak Simon, transpordiosakonna projektiekspert Maile Mäesalu, transpordiosakonna projektiekspert	04.02.2020 15.06.2020 30.06.2020
AS Operail	Raul Toomsalu, juhatuse esimees Paul Priit Lukka, juhatuse liige, finantsdirektor Villu Huimerind, finantsaudiitor	05.02.2020 15.06.2020
Konkurentsiamet	Märt Ots, peadirektor Marek Piiraja, õigusosakonna juhataja	13.02.2020 15.06.2020
AS Eesti Liinirongid (Elron)	Merike Saks, juhatuse esimees Kaja Suu, finantsjuht	16.06.2020 14.05.2020
Maanteeamet	Urve Õis, eelarvestamise ja strateegia juhtivekspert	16.06.2020

Ülevaate lõpetamise aeg

Ülevaate toimingud viidi läbi 2020. aasta märtsist kuni 2020. aasta juunini. Intervjuud tehti ülevaate plaani koostamise käigus.

Ülevaate meeskond

Ülevaate meeskonda kuulusid auditijuht Kaire Kuldpere ning audiitorid Kristiina Visnapuu ja Margit Lassi.

Kontaktandmed

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

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

Ülevaate aruande kokkuvõte on saadaval ka inglise keeles.

Ülevaate aruande number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 2-1/80049/8.

Riigikontrolli postiaadress on:

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

Riigikontrolli varasemaid auditeid raudtee ja investeeringute valdkonnas

04.12.2019 – Rail Balticu projekti rahastamine ja elluviimine Eestis aastatel 2014–2019

06.02.2020 – Investeeringute kavandamine ja juhtimine ministeeriumites, riigi suuremates äriühingutes, haiglates ning ülikoolides

Kõik aruanded on kättesaadavad Riigikontrolli koduleheküljelt www.riigikontroll.ee

Lisa A. Raudtee arendamise visiooni kronoloogia

Tabelis on hallil taustal esitatud riigisisesed ja valgel taustal Euroopa Liidu dokumendid.

Dokument	Vastu võetud	Kehtib	Peamised raudteesektori eesmärgid
Strateegia „Säästev Eesti 21“	2005	Aastaks 2030 seatud eesmärgid	Aastaks 2030 on transpordi struktuuris toimunud märgatavaid nihkeid ning tõusnud on keskkonnasõbralikumate transpordiliikide (rööbastranspordi) osakaal
Transpordi valge raamat	2011	Eesmärgid aastaks 2030, visioon aastani 2050	- Tuleks eelisarendada raudteed kui energiatõhusat transpordiliiki - Tagada vaba reisijate ja kaupade liikumine Euroopa Liidus - Tagada ohutus raudteel 30% üle 300 km maanteevedudest suunata aastaks 2030 raudteele või veetranspordile - Kiirraudteevõrgu pikkuse kolmekordistamine aastaks 2030 - Kehtestada kohustuslik raskeveokite infrastruktuuri kasutustasu, üle vaadata maantee ja mootorikütuste maksustamine, et kehtiks saastaja-maksab-printsiip
Konkurentsivõimeline vähese CO ₂ -heitega majandus aastaks 2050	2012 märts	Aastaks 2050 seatud eesmärgid	Vähendada transpordisektori kasvuhoonegaase 60% võrreldes 1990. aasta tasemega
Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“	2012 august	Aastaks 2030 seatud eesmärgid	- Rail Baltic - Suuremate keskuste vahel on suurima potentsiaaliga reisirongiliiklus, mis vähendab aegruumilist vahemaad ning saastavat, suurema riskiga ja teid koormavat autoliiklust - Suurendada reisirongide kiirust, sagedust ja kasutusmugavust, sh Tallinna-Narva; Tallinna-Tartu, Tartu-Riia liinil 160 km/h - Tallinna-Helsingi raudteetunnel - Kaubasadamate kasutamist tuleks suurendada ning eelkõige sadamatest väljuvat kaupa rongidega vedada
Transpordi arengukava	2014	2014–2020	- Tagada kõikidel lõikudel kiirus 120 km/h - Analüüsida Tallinna-Tartu lõigul kiiruse suurendamist 160 km/h - Analüüsida Lelle-Pärnu lõigu rekonstrueerimist - Analüüsida uute liinide avamist: Riisipere-Haapsalu ja Valga-Koidula-Pihkva liin - Otsida koostöövõimalusi nii eraettevõtjatega kui Vene riigifirmadega selleks, et Peterburi ja Moskva suunal võtta kasutusele uus veeremipark ja vähendada sõiduaega (alla 5 tunni) - Taastada Tallinna-Tartu-Valga-Riia ümberistumiseta ühendus - Tagada läbilaskevõime ja konkurentsivõimelised tariifid, et suurendada rahvusvahelist kaubavedu - Rail Baltic
„Kliimapolitiika põhialused aastani 2050“	2017 aprill	Aastaks 2050 seatud eesmärgid	- Suurendatakse kiire ja mugava reisirongiliikluse rolli ühistranspordisüsteemis - Kaubaveos eelistatakse mere- ja raudteevedu
Avaliku raudtee infrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava	2019 veebruar	2019–2024	- Jälgida baasstsenaariumi põhimõtteid - Säilitada olemasolev kvaliteet- ja ohutustase - Reisi- ja kaubarongide maksimaalne kiirus hoida 120 km/h ja 80 km/h

			○ Säilitada läbilaskevõime, kuid suurendada Keila, Pääsküla ja Balti jaama läbilaskevõimet ○ Uuendada liiklusjuhtimissüsteeme ■ Heakskiidu on saanud ka mõned projektid, mis on osa kvaliteedistsenaariumist, mis näeb ette mõnedel lõikudel kiiruse 135 km/h
Energiamajanduse arengukava aastani 2030	2017 oktoober	Aastaks 2050 seatud visioon	■ Transpordi energiasääst suureneb tänu kaubamahtude osalisele liikumisele raudteele
Pikaajaline strateegiline visioon „Puhas planeet kõigi jaoks“	2018 november	Aastaks 2050 seatud visioon	■ Muuta raudteetransport konkurentsivõimeliseks võrreldes maantee kaubaveoga ■ Kiirraudtee peaks pakkuma alternatiivi ELi-sisesele lühikestele ja keskmise pikkusega õhureisidele
Heitkoguste vähendamise riiklik programm	2019 märts	2020–2030	■ Põhiraudteevõrgu elektrifitseerimine ■ Raudtee kasutamise laiendamine
Riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030	2019 detsember	Aastaks 2030 seatud eesmärgid	■ Raudtee elektrifitseerimine (kinnitamata lisameede), mis toob kaasa kauba suunamise maanteelt raudteele ■ Arendada raudteeinfrastruktuuri, et suurendada ühistranspordi ja mootorita transpordi kasutamist
Roheline kokkulepe	2019 detsember	Aastaks 2050 seatud visioon	■ Liigutada oluline osa maanteevedudest raudteele ning siseveekogudele
Transpordiprogramm	2020 veebruar	2020–2023	■ Eelistada keskkonnasäästlikke veoliike, juhul, kui see on võimalik ■ Liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine ■ Suurendada avaliku liiniveo toetamist, et suurendada vajaduspõhiselt suurema reisijate arvuga liinidel liinimahtu ■ Reisirongide maksimumkiirus 120 km/h või rohkem (jaamavahedeks) ■ Tapa-Narva ja Tallinna-Tartu lõigu rekonstrueerimine ja kiiruse suurendamine 135 km/h ■ AS Eesti Raudtee alustab projekteerimisega, et elektrifitseerida Tartu, Narva, Valga ja Koidula suunad ■ Rail Baltic
Strateegia „Eesti 2035“ eelnõu	2020 juuni	Aastaks 2035 seatud eesmärgid	■ Selliste transpordiliikide arendamine, mis vähendavad ajakulu vahemaade läbimisel ■ Üldist energiakasutust vähendavate ja aktiivseid liikumisviise soodustavate investeeringute eelistamine ■ Kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete heite vähendamine transpordisektoris ■ Kiirete ja mugavate rongiühenduste loomine Euroopaga
„Transpordi ja liikuvuse arengukava“ mustand	2020 juuni	2021–2035	■ Transpordisektori kasvuhoonegaaside vähendamine ■ Linnadevahelise kiiruse ja ohutuse suurendamine raudteel ■ Uute raudteeühenduste loomine ■ Reisi- ja kaubaliikluse suunamine raudteelt maanteele ■ Raudtee negatiivse keskkonnamõju vähendamine

Lisa B. Raudteetaristu investeeringuprojektid raudteeinfrastruktuuri arendamise tegevuskava järgi

Tabelis on esitatud raudteetaristu investeeringuprojektid, lähtudes Vabariigi Valitsuse poolt 2019. aastal kinnitatud tegevuskavast „Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024“.

Investeeringuprojekt	Maksumus (miljonit eurot)	Rahastus
ASi Eesti Raudtee investeerimisprojektid aastatel 2019–2024		
Lääne-Harju koondprojekt (arendatakse ja remonditakse raudteede võrku Tallinnas ja Lääne-Harjumaal)	49,8 ⁹⁴	Ühtekuuluvusfond ja omavahendid
Liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine (paigaldatakse uus liiklusjuhtimissüsteem Tapa-Narva, Tapa-Tartu ja Tartu-Valga liinile ning uuendatakse rongikaitstesüsteeme ja liideseid Tartu-Koidula lõigul)	222,8 ⁹⁵	Ühtekuuluvusfond, riigieelarve ja omavahendid
Tallinna-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse suurendamine	13,7	Riigieelarve
Tapa-Narva raudteel kiiruse suurendamine	17,0	Ühtekuuluvusfond ja omavahendid
Riisipere-Turba raudtee ⁹⁶	7,6	Riigieelarve
Raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont	18,9	Riigieelarve ja omavahendid
Kontaktvõrgu rekonstrueerimise II etapp	47,3	Riigieelarve
Muud AS Eesti Raudtee projektid ⁹⁷	25	Ühtekuuluvusfond ja omavahendid
ASi Eesti Raudtee projektid KOKKU	402,1	sh ELi rahastu 54, riigieelarve 162,1 ja omavahendid 186 miljonit
ASi Edelaraudtee investeerimisprojektid aastatel 2019–2024		
Lelle-Türi raudtee rekonstrueerimine ⁹⁸	12	Omavahendid ⁹⁹
Side- ja turvanguüsteemide uuendamine	2,6	Omavahendid
Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimine	8,7	Omavahendid ⁹⁹
Liiva, Kiisa ja Kohila jaama teede remont	1,2	Omavahendid
Tallinn-Väike – Liiva raudtee rekonstrueerimine	1,3	Omavahendid
Muud ASi Edelaraudtee projektid ¹⁰⁰	3,1	Omavahendid
ASi Edelaraudtee projektid KOKKU	28,9	

⁹⁴ ASi Eesti Raudtee andmetel kujuneb projekti kogumaksumuseks 59,6 miljonit eurot (alates 2015. a-st kuni projekti lõpuni).

⁹⁵ 222,8 miljonit sisaldab nii I kui ka II etappi. MKMi info kohaselt on raha olemas ainult I etapi jaoks.

⁹⁶ Riisipere-Turba raudtee avati rongiliiklusele 08.12.2019.

⁹⁷ Tapa-Tartu projekti käigus remonditakse raudteeülesõidukohad ja paigaldatakse foorisignalisatsioone Tallinna-Narva lõigul. Lisaks muud põhivara soetused.

⁹⁸ Lelle-Türi raudtee remonttööd lõppesid ja raudtee avati rongiliikluseks 08.06.2020.

⁹⁹ Võimaluse korral kaasatakse projekti finantseerimisse ELi toetus, et vältida hüppelist raudteetaristu kasutustasu tõusu ja sellega kaasnevat vajadust täiendava avaliku liiniveo toetuse järele riigieelarvest.

¹⁰⁰ Näiteks raudteeülesõidukohtade katendite vahetus, elektrivõrgud ja ülesõitude seadmestamine.

Muud võimalikud projektid		
Turba-Haapsalu-Rohuküla raudtee ¹⁰¹	85 (taristu) + 14 (rongid)	
Raudtee elektrifitseerimise	300 ¹⁰²	
Tallinn-Rapla raudteelõigu läbilaskevõime suurendamine	4,7	
Valga-Koidula raudtee renoveerimine ja avamine reisirongiliikluseks	42–45	
Tallinna ringraudtee	112	
Raudtee piirkiruste tõstmine Tallinna-Narva ja Tallinna-Tartu liinil 160 km/h	Ei ole märgitud	
Muud võimalikud projektid KOKKU	Vähemalt 557,7–560,7	
Tegevuskava kõik projektid KOKKU	Vähemalt 988,7–991,7	

¹⁰¹ Turba-Haapsalu raudtee hinnanguline maksumus on 71 miljonit ja Haapsalu-Rohuküla raudtee hinnanguline maksumus on 14 miljonit eurot. Lisaks tuleks projekti teostamisel ette näha ka kahe täiendava rongi ost hinnangulise kogumaksumusega 14 miljonit eurot (avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024).

¹⁰² Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi materjalide kohaselt on praegu elektrifitseerimise maksumus hinnanguliselt 385 miljonit eurot.

Lisa C. Raudtee-ettevõtjate pooleliolevad ja kavandatavad investeeringuprojektid

Tabelis on esitatud ASi Eesti Raudtee, ASi Edelaraudtee, ASi Eesti Liinirongid, ASi Operail pooleliolevad ja kavandatavad investeeringuprojektid aastani 2030.

	Investeeringuprojekt	Kestus	Maksumus* (miljonit eurot)	Rahastus
AS Eesti Raudtee	Pooleliolevad projektid**			
	Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine	2015–2021	25	Ühtekuuluvusfond 85% ja omavahendid 15%
	Tallinna-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere lõigu kapitaalremondi II etapp	2016–2023	38,5	Ühtekuuluvusfond 85% ja omavahendid 15%
	Tallinna-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere (Turba) lõigu liiklusjuhtimissüsteemi rekonstrueerimine	2018–2023	21,1	Ühtekuuluvusfond 85% ja omavahendid 15%
	Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine	2018–2022	24,1	Ühtekuuluvusfond 46,6% (85% abikõlblikust maksumusest), riigi sihtfinantseering 53,4% (sh Ühtekuuluvusfondi omafinantseering 15%)
	Tallinna-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse suurendamine (135 km/h)	2018–2022	11,4	Riigi sihtfinantseering
	Kavandatavad projektid			
	Elektrifitseerimine	2020–2028	295	Riik
	Turvangusüsteemide moderniseerimine (projekti 1. ja 2. etapi eeldatav maksumus turu-uuringust, Eesti Raudtee alustab omafinantseeringuga ja ootab täiendavat riigi rahastust ning otsust 3. etapi kohta)	2020–2025	203	Omavahendid, sh laen
	Liikluskorralduse automatiseerimine (eeldatav maksumus turu-uuringust)	2020–2025	20	Omavahendid, sh laen
AS Edelaraudtee	Haapsalu raudtee II etapp: Riisipere-Rohuküla raudtee ehitamine (ASi Eesti Raudtee esialgne prognoos, eelprojekteerimist rahastab riik summas kuni 2,0 miljonit eurot)	2020–2026	84	Riik
	Pooleliolevad projektid			
	Lelle-Türi raudteelõigu rekonstrueerimine	2019–2020	11,4	Laen
	Kombineeritud teeblokeeringu ja dispetšertsentralisatsiooni ehitus	2019–2021	2,4	Omavahendid
	Kavandatavad projektid			
	Liiva jaama pöörangute elektritsentralisatsiooni ehitus ja rööbasteede rekonstrueerimine	2021–2022	1,74	Omavahendid
	Tallinn-Väike – Liiva raudteelõigu rekonstrueerimine	2022	1,3	Omavahendid
	Rapla-Lelle raudteelõigu rekonstrueerimine	2023	8,7	Laen ja omavahendid
	Side- ja turvangusüsteemide uuendamine	2022–2025	8,5	Omavahendid

AS Eesti Liinirongid	Pooleliolevad projektid			
	Neljanda tee väljaehitamine	2020–2021	0,45	Omavahendid
	Depoo teede vahede asfalteerimine	2020	0,055	Omavahendid
	Laopindade tekitamine	2020	0,05	Omavahendid
	Täiendava veeremi soetamine (6 rongi)	2020–2025	Ärisaladus***	Riigieelarve
	Kavandatavad projektid			
	Täiendava veeremi soetamine (10 rongi) (optsoon, kui on vajadus täiendavateks rongideks)	2021–2027	Ärisaladus**	Riigieelarve
AS Operail	Rongide hooldus- ja haldusvõimekuse suurendamine	Alates 2022	Täpsustub	Täpsustub, omavahendite ja riigieelarve võimalik kombinatsioon
	Pooleliolevad projektid			
	Soome vedurite investering	2019–2020	45,9	Laen ja omavahendid
	C30 veduri moderniseerimine	2020	9,6	Laen ja omavahendid
	Kaubaveo äriüksuse investeringud	2020	4,4	Omavahendid
	Vagunite äriüksuse investeringud	2020	2,7	Omavahendid
	Uue kaubaveo ja logistikateenuste (ISS) infosüsteemi juurutamine	2019–2021	0,97	Omavahendid
	Uus manööverseade	2020	0,37	Omavahendid
	Investeeringud infotehnoloogiasse	2020	0,34	Omavahendid
	Remondi äriüksuse investeringud	2020	0,27	Omavahendid
	Kavandatavad projektid			
	Uued vedurid Eestis ja Soomes, vagunite kapitaalremont, uued vagunid Eestis ja Soomes, vedurite moderniseerimine	2021–2024	219,3	Laen ja omavahendid
Raudtee ettevõtjate pooleliolevad ja kavandatavad investeeringuprojektid aastani 2030 KOKKU			Vähemalt 1040,5	

* Investeeringuprojektide maksumused tabelis on ilma käibemaksuta.

** AS Eesti Raudtee andmetel on 2020. aasta september seisuga pooleliolevatele projektidele (sh Haapsalu raudtee eeltööd 2 miljonit) laekunud kokku toetusi summas 66,44 miljonit eurot. Sealjuures projektide abikõlblik kogumaksumus on 122,1 miljonit ja oodatav toetus (85–100%) 107,4 miljonit eurot.

*** ASi Eesti Liinirongid täiendava veeremi maksumus selgub hanke käigus.

Allikas: Raudteesektori ettevõtjate esitatud andmed