

Konkurentsivolukorrast avalikul raudteel

Konkurentsiameti analüüs 2020



Foto autor: Rasmus Telve

Sisukord

1. Kokkuvõte	3
2. Raudtee regulatsioonist	4
3. Arengud kaubaveoturul.....	7
4. Turutõkked	11
4.1. Tehnika kõrge hind ja tarne.....	11
4.2. Kaubaveokogused	12
4.3. Regulaatiivsed meetmed ja kvalifitseeritud tööjõud	17
5. Kasutustasud	19
5.1. Kasutustasude regulatsioonist	19
6. Kasutustasude mõju raudteeturul.....	27
7. Raudtee sektori struktuur ja asutuste sõltumatus	32

1. Kokkuvõtte

Käesoleva analüüsi eesmärk on esitada Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile (MKM), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) ning turuosalistele seisukohad mitmete raudteesektoriga seotud probleemide osas. Kuna tõstatunud küsimused seonduvad eelkõige raudtee kaubaveoturuga, käsitleb analüüs reisijateveo turgu väiksemal määral. Samas on mõlema turu puutepunktiks raudteeinfrastruktuuri kasutustasud.

Analüüs annab ülevaate raudteeturu regulatsioonidest, turu lähiaja arengutest ja sektori üldisest struktuurist. Dokumendi lõpuosas on esitatud analüüsile tuginevad Konkurentsiameti ettepanekud.

Analüüsist selgub, et:

1. Eesti avaliku raudtee kaubaveoturul valitsevad kõrged struktuursed sisenemistõkked, mis avalduvad eelkõige järgnevas:

- teenuse osutamiseks vajaliku tehnika soetamise kõrge hind, soetamisel peab arvestama ka Eesti raudtee laiusega 1520 mm;
- vaba kaubaveomahu puudumine;
- raudteeinfrastruktuuri kõrged kasutustasud, mis on tingitud raudtee alakoormatusest.

2. Eesti avaliku raudtee reisijateveoturul valitsevad kõrged struktuursed sisenemistõkked, mis avalduvad eelkõige järgnevas:

- avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsevate ettevõtjate arv on piiratud ühe ettevõtjaga ning riiklikku toetust makstakse vaid Elronile¹;
- ilma riikliku toetuseta siseriiklikku reisijateveoteenust võimalik osutada ei ole².

3. Eesti kauba- ja reisijateveoturul puudub hetkel konkurents. Operail AS (Operail) omab avaliku raudtee kaubaveoturul turul peaaegu 100%-list turuosa. Turuolukorda arvestades võib eeldada, et Operaili turuosa säilib ka lähimate aastate jooksul. **Ettevõtja vastab turgu valitseva ettevõtja tunnustele ning peab oma tegevuses muuhulgas lähtuma konkurentsiseaduse (KonkS) nõuetest.**

Siseriiklikul avaliku raudtee reisijateveoturul osutab ainsa ettevõtjana teenust Eesti Liinirongid AS (vastavalt ettevõtja kaubamärgile Elron). Konkureeriva ettevõtja turule sisenemine tulevikus on ebatõenäoline.³

¹ Tegemist ei ole eraldiseisva Eesti poolt loodud sisenemistõkkega, vaid Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest (EÜ) nr 1370/2007 artiklist 9 tuleneva nõudega, mille kohaselt on toetuse maksmine lubatud ainult avaliku teenindamise lepingu alusel.

² Ilma riikliku toetuseta ei ole raudteel reisijatevedu tasuv ning ei suuda konkureerida teiste ühistranspordi liikidega.

³ Võimalikku konkurentsi reisijateveol on lähemalt analüüsitud punktis 6.4.

2. Raudtee regulatsioonist

Eesti raudteeseadusest tulenev regulatsioon rajaneb erinevatel Euroopa Liidu (EL) direktiividel, millest konkurentsi osas saab välja tuua Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudteereisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruukturi juhtimise osas. Nimetatud direktiividest tulenevad valdkonnaspetsiifilised kohustused ning nõuded avalikku raudteed haldavatele raudtee-infrastruktuuriettevõtjatele.

Eestis on sellisteks ettevõtjateks Eesti Raudtee AS (Eesti Raudtee) ja Edelaraudtee AS (kuni 18.03.2020 ärinimega Edelaraudtee Infrastruktuuri AS), kes haldavad vastavalt 1229 km ning 223,8 km avalikke raudteid.

Raudteefrastruukturi-ettevõtja sõltumatust puudutavad nõuded on sätestatud raudteeseaduse peatükis 5¹. Üheks peamiseks nõudeks on, et selline ettevõtja peab seisma õiguslikult eraldi mis tahes raudteeveo-ettevõtjast ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja puhul sellesse kuuluvast muust üksusest. Eesmärgiks on kõrvaldada huvide konflikt, et tagada raudtee-infrastruktuuriettevõtja sõltumatus ja erapooletus ning võrdsed võimalused vedajatele (läbilaskevõime taotlejatele). Raudteefrastruukturi läbilaskevõimet (potentsiaal kindlaks ajavahemikuks raudteefrastruukturi mingil osal liiklusgraafiku koostamiseks) võib jaotada vaid sõltumatu raudtee infrastruktuuriettevõtja. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee sellist staatust omavad, jaotades läbilaskevõimet vastavalt aastatest 2015 ja 2016.

Raudteeliikluses korraldataval reisijateveol on ühistranspordiseaduse kohaselt pädevaks ametiasutuseks MKM ning valla- või linnasisesel sõitjate veol võib selleks olla ka kohalik omavalitsus. Avaliku teenindamise kohustuse saab reisijatevedu teostavale ettevõtjale panna üksnes avaliku teenindamise lepingu alusel, mille sõlmivad ettevõtja ja pädev asutus. Nimetatud seaduse § 21 lõige 6 sätestab, et raudteeliikluses võib avaliku teenindamise otselepingu sõlmida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõike 6 alusel.⁴

14.09.2017 sõlmis MKM avaliku teenindamise raamlepingu aastateks 2018-2022 Elroniga kogu Eesti sisese avaliku reisijateveomahu ulatuses.⁵ Elroni rongid sõidavad neljal raudteesuunal:

- Läänesuund (Tallinn – Pääsküla – Keila – Riisipere/Turba/Paldiski/Kloogaranna);
- Edelasuund (Tallinn – Rapla – Türi – Viljandi);
- Idasuund (Tallinn – Aegviidu – Tapa – Narva/Tartu);
- Kagusuund (Tartu – Koidula/Valga).

Peale Elroni keegi teine ettevõtja Eestis avalikul raudteel siseriiklikku reisijateveoteenust ei osuta. Üksikasjalikum informatsioon sõlmitud lepingu, mh sellega kaasnevate hüvitiste ja

⁴ Kättesaadav <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=ET>

Artikkel 5 lõige 6: Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta.

⁵ Avaliku teenindamise lepingud on tehtud kõikidele asjaosalistele kättesaadavaks MKM-i veebilehel (www.mkm.ee)

teenuste kohta on kättesaadav MKM-i 2019. aasta koondaruandes „Raudteetransport“.⁶ Kuigi seadusandlusest ei tulene piiranguid, mis keelaksid siseriikliku reisijateveo teenuse osutamise teise ettevõtja poolt, on oluline, et riigi poolne hüvitis avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks on tagatud vaid avaliku teenindamise raamlepingu sõlminud isikule (Elron).⁷

Võrreldes raudteeinfrastruktuuri ettevõtjat avaliku reisijateveoteenuse ettevõtjaga, tegutsevad **raudtee-kaubaveoettevõtjad (kaubaveoettevõtjad) n-ö vabaturul**. Neile **kohalduvad seadusandlusest tulenevad nõuded on peamiselt tehnilist laadi ja seonduvad ohutuse tagamisega raudteel**.

Kaubaveoettevõtja peab omama tegevusluba, mis eeldab nõuetele vastava vastutuskindlustuslepingu olemasolu. Tegevusluba taotleb või omav kaubaveoettevõtja peab arvestama kehtiva ohutustunnistuse vajadusega ning talle rakenduvad raudteeseaduse 5. peatükist tulenevad raudteeveeremi juhtimist puudutavad nõuded ning 7. peatükist tulenevad raudteeveonõuded. Kaubaveoettevõtjal on õigus kasutada avalikku raudteed. Seejuures raudteeinfrastruktuuri tasud (kasutustasu, lisatasu), raudtee kasutusaeg ja muud kasutamistingimused ei või olla diskrimineerivad ning ettevõtjatele peavad olema tagatud raudteeinfrastruktuuriga seonduvad põhi-, lisa- ja abiteenused (osutatakse kokkuleppel). Raudteeseaduse § 59 järgi sõlmib kaubaveoettevõtja raudteeinfrastruktuuri kasutamiseks lepingu ning tasub infrastruktuuri ettevõtjale TTJA poolt määratud raudteeinfrastruktuuri tasusid.

Ohutuse tagamise ja tehnilist laadi nõuete täitmise kohustus on ka reisijateveoga tegelev ettevõtjal ning sarnaselt kaubaveoettevõtjale sõlmib ka reisijateveoga tegelev ettevõtja raudteeinfrastruktuuri kasutamiseks lepingu ja maksab selle eest tasu.

2019. aasta seisuga omasid raudteekaubaveo tegevuslubasid 16 ettevõtjat, kuid neist enamuse tegevus piirdus mitteavalikel raudteedel ehk lokaalse iseloomuga kaubavedude teostamisega (nt sadamad ja kaevandused). Kuni 2019. aasta märtsikuuni korraldas Edelaraudtee avalikul raudteel Tallinn - Viljandi ja Tallinn - Pärnu suunal kaubavedusid AS Edelaraudtee (alates 18.03.2020 ärinimega EdelaVara Aktsiaselts) ning alates 18.03.2019 väljastatud kaubaveo tegevusloa alusel AS GoRail. Kaubaveo tegevusluba omava LEONHARD WEISS OÜ tegevusalaks on peamiselt raudtee ehitus, remont ja hooldus ning hooldus- ja ehitusmaterjalide ning eritehnika vedu. 2019. aastal väljus kaubaveoturult E.R.S AS. Suurimaks Eesti Raudtee avalikul raudteel opereerivaks ettevõtjaks on AS Operail (Operail). 2020. aasta seisuga nimetatud andmed muutunud ei ole.

Rahvusvahelisi kaubavedusid puudutavalt on Eesti Vabariigi Transpordi ja Sideministeeriumi ja Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi vahel 25.02.1992 sõlmitud „Raudteealane ajutine piirikokkulepe“. Kokkulepe näeb ette, et riigipiiril korraldatav vastuvõtmine ja üleandmine toimub piiriäärsete raudteede (Venemaa Raudtee ja Eesti Raudtee) vahel. Eesti on 05.06.1992 ühinenud Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppega (SMGS - *Agreement on the International Goods Transport by Rail*), mida rakendatakse alates 01.03.1993. MKM volitas 30.11.2012 käskkirjaga raudteeadministratsiooni kohuseid täitma

⁶ Kättesaadav: https://www.mkm.ee/sites/default/files/koondaruanne_2019li_ii.pdf

⁷ Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 9 järgi on toetust võimalik anda vaid avaliku teenindamise lepingu alusel. Muul juhul oleks tegemist lubamatu riigiabiga. Raudtee reisijateveoturg on konkurentsile avatud, kuid see ei ole toetuseta majanduslikult tasuv, mistõttu vedajatel puudub majanduslik huvitatus ilma toetuseta reisiveoteenust osutada.

Eesti territooriumil Eesti Raudtee. MKM on selgitanud, et kuni ei ole muudetud Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni raudteevalast piirikokkulepet, ei saa riigipiiril korralda vastuvõtmist ja üleandmist keegi teine peale Eesti Raudtee. Piirikokkulepet seni muudetud ei ole⁸.

Raudteeseaduse §-st 71 tulenevalt teostavad seaduse täitmise üle järelevalvet kuus erinevat korrakaitseorganit. **Konkurentsiolekorda raudteeteenuste turul jälgib Konkurentsiamet.** Konkurentsiamet ja TTJA teevad raudteeseaduse § 64 lõikest 3 lähtudes omavahel koostööd ning jagavad asjakohast teavet eesmärgiga ära hoida kahjulik mõju konkurentsile või ohutusele raudteeturul. Mõlemad ametid on seadusest tulenevate ülesannete täitmisel sõltumatud. Paragrahvist 64¹ tulenevalt võib raudtee-ettevõtja esitada kirjaliku kaebuse Konkurentsiametile, kui leiab, et TTJA poolt määratud tasud ei vasta seaduses sätestatud nõuetele.

Vastavalt KonkS § 13 lõikele 1 omab **turgu valitsevat seisundit seaduse tähenduses ettevõtja või mitu samal kaubaturul tegutsevat ettevõtjat**, kelle positsioon võimaldab tal/neil sellel kaubaturul tegutseda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest. Turgu valitseva seisundi omamist eeldatakse, kui ettevõtjale või mitmele samal kaubaturul tegutsevale ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40 protsenti käibest. KonkS § 13 lõike 2 kohaselt on turgu valitsev seisund ka KonkS §-s 15 sätestatud olulist vahendit omaval ettevõtjal. KonkS § 15 järgi loetakse olulist vahendit, sealhulgas loomulikku monopoli, omavaks ettevõtja, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik, infrastruktuur või muu oluline vahend, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda. Turgu valitsevas seisundis oleval ettevõtjal või olulist vahendit omaval ettevõtjal on keelatud otsene või kaudne ebaõiglaste ostu- või müügihindade või muude ebaõiglaste äritingimuste kehtestamine. Olulist vahendit omav ettevõtja on kohustatud lubama teisele ettevõtjale mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu võrgustikule, infrastruktuurile või muule olulisele vahendile kaupadega varustamise või nende müügi eesmärgil.

KonkS-i asjaomased sätted on olulised seetõttu, et käesolevas analüüsis nimetatud olulist vahendit ja turgu valitsevat seisundit omavatel ettevõtjatel on muuhulgas KonkS § 16 p 1 kohaselt keelatud ebaõiglaste müügihindade kehtestamine. Teisisõnu, turgu valitseva ettevõtja hinnad peavad olema põhjendatud. Nimetatud tingimuse rikkumisel on Konkurentsiametil korrakaitseaduse alusel võimalik teha ettevõtjale ettekirjutus, et nõuda konkurentsi kahjustava tegevuse lõpetamise.

⁸ Vastavalt MKM- st saadud selgitusele on Eestil piirikokkuleppe muutmise valmidus olemas, kuid piiravaks teguriks on siin Venemaa valmidus enda piirijaama mitut erinevat raudteeveoettevõtjat lasta, kes võtaks seal üle ka vastutuse kauba eest.

3. Arengud kaubaveoturul⁹

Raudteeseadusest tulenevalt on 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. Vastavalt analüüsi punktis 2 selgitatule on Eestis avalikku raudteeinfrastruktuuri omavateks ettevõtjateks Eesti Raudtee ja Edelaraudtee.

Mitteavalik raudtee on aga raudtee, mis ei kuulu avalike raudteede hulka ning kuulub mitteavaliku raudtee valdajale. Ka mitteavalikul raudteel kaubaveoteenuse osutamiseks on vajalik tegevusluba ning ka sellisel raudteel teenust osutavad ettevõtjad peavad järgima seadusest tulenevaid erinevaid tehnilisi ja ohutusnõudeid. Peamiseks erisuseks avalikul raudteel teenust osutavate ettevõtjatega on aga asjaolu, et mitteavalikule raudteele ei kohaldu raudteeseadusest tulenev kasutustasude määramise regulatsioon ega avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjat puudutavad sõltumatus- ning läbilaskevõime jaotamist puudutavad nõuded.

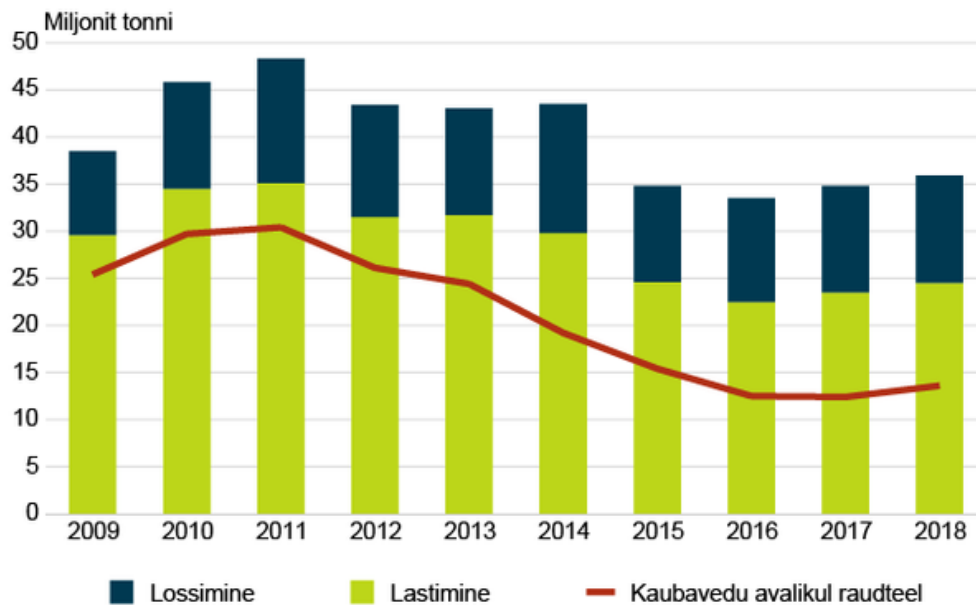
Mitteavaliku raudteena on näiteks käsitatav Eesti Energia AS-i valduses olev 151,5 km pikkune tööstusraudteede võrgustik Ida-Virumaal. Selle mitteavaliku raudtee peamine ülesanne on teenindada põlevkivi ja põlevkivitoodetega Eesti Energia AS-i kontserni kuuluvaid erinevaid juriidilisi isikuid (nt Enefit Energiatootmine AS) - teenust osutab kaubaveoteenuse tegevusluba omav AS Enefit Kaevandused. Lähtudes eeltoodust, kuna mitteavalike raudteede puhul on tegemist nn lokaalsete võrgustikega ning nendel osutatakse sõltuvalt raudteevaldaja põhitegevusest väga spetsiifilisi lokaalse iseloomuga teenuseid, siis mitteavalikke raudteid käesolevasse analüüsi ei kaasata. Täpsema statistika huvides on alljärgnevalt siiski ära toodud andmed ka mitteavalikul raudteel transporditavate kaubamahtude kohta.

Statistikaameti andmetel¹⁰, pärast viimase kümnendi kaubaveo mahtude maksimumi saavutamist sadamates 2011. aastal, hakkas kaubamaht langema ning viie aastaga oli see vähenenud ligi 30%. Alates 2017. aastast on toimunud kaubaveo mahtude ühtlane suurenemine nii sadamate kaudu kui ka avalikul raudteel (joonis 1). Suurima osa raudtee kaubamahust (üle 60%) moodustasid riigisiseseid veod, mis moodustasid möödunud aastal kokku 17 mln tonni (langus 6%). Veosed avalikul raudteel ulatusid 2018. aastal 13,5 mln tonnini, millest ligi 80% moodustasid rahvusvahelised veod.

Transiitkauba vedu moodustas sellest 9,1 mln tonni. Raudteekaubaveo maht on suurenenud enim transiitkauba veo tõttu, mis oli mullusega võrreldes viiendiku võrra suurem. Import ja eksport suurenesid vastavalt 3% ja 10%.

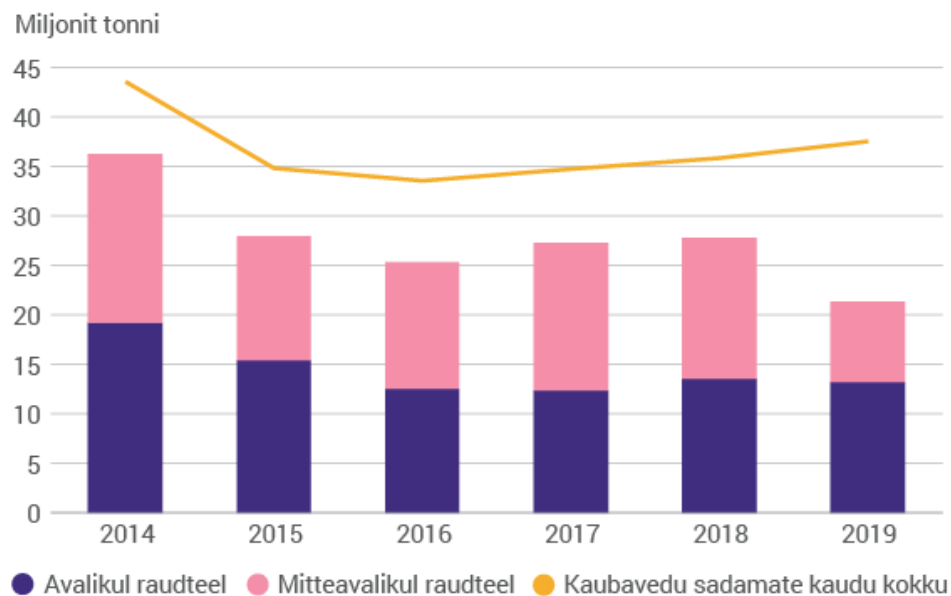
⁹ Kasutatud on ettevõtjate majandusaasta aruannetest tulenevaid ning Statistikaameti poolt avaldatud andmeid.

¹⁰ Kättesaadav: <https://blog.stat.ee/2019/02/06/eesti-sadamate-ja-raudtee-kaubamaht-on-taas-suurenemas/>



Joonis 1. Kaubavedu sadamates ja avalikul raudteel, 2009-2018

2018. aastaga võrreldes on raudteeveod 2019. aastal järsult vähenenud. Kaubaveo maht raudteel vähenes 23,3% ehk 21,3 mln tonnini.¹¹ Avalikul raudteel oli veoseid 2019. aastal 13,2 mln tonni, mis on eelmise aastaga võrreldes 2,6% vähem. Veosed avalikul raudteel moodustasid eelmisel aastal kaubaveo mahust raudteel peaaegu kaks kolmandikku, varem on avalikul raudteel veetud sama palju või veidi vähem kaupa kui mitteavalikul raudteel.



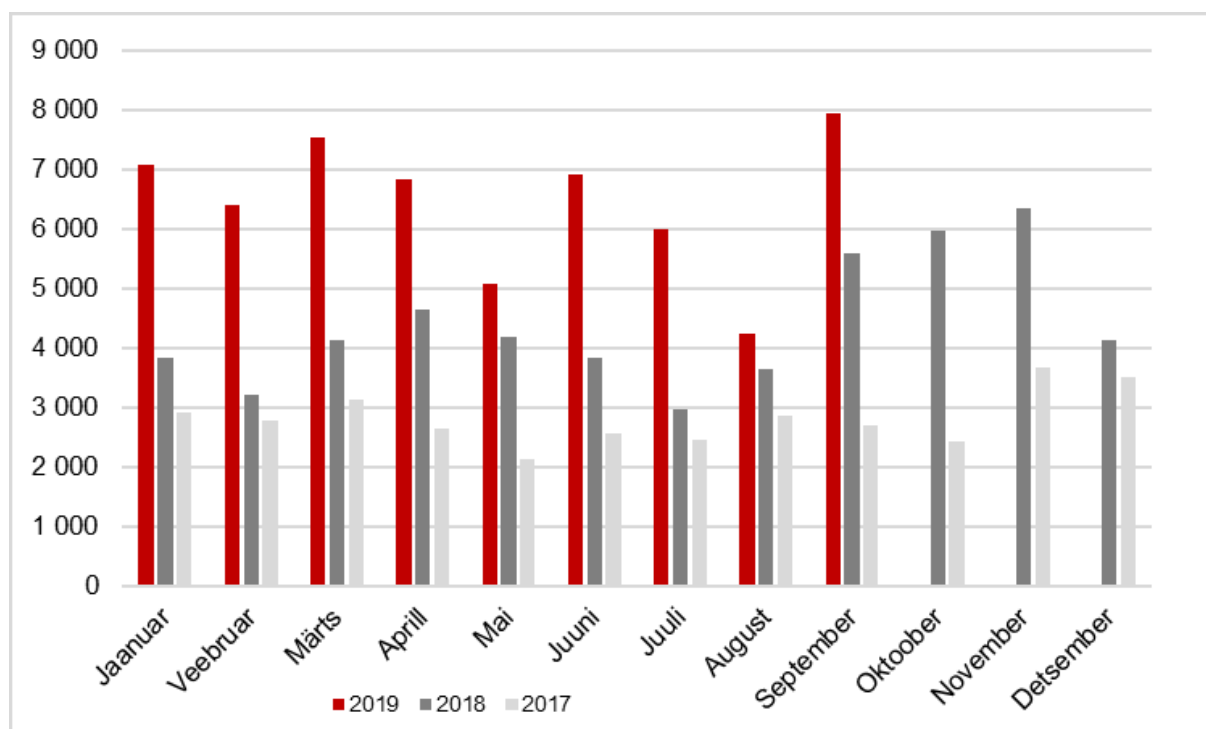
Joonis 2. Veosed raudteel, 2014-2019. Allikas: Statistikaamet

¹¹ Kättesaadav: <https://blog.stat.ee/tag/kaubavedu/>

Eeltoodust nähtub, et aastatel 2015 – 2019 on avalikul raudteel veetud kaubakogused jäänud suhteliselt stabiilseks.

Eesti Raudtee 2018. majandusaasta aruande järgi veeti ettevõtte avalikul raudteel 2018. aastal kokku 13,54 mln tonni kaupa (sellest kohalikud veod moodustasid 2,77 mln tonni ning rahvusvahelised veod 10,77 mln tonni). Võrreldes 2017. aastaga kasvas veomaht 9,1%. **99,0% kaupadest veeti Operaili poolt.** Suurimaks kaubagrupiks olid 2018. aastal jätkuvalt väetised, mida veeti kokku 5,38 mln tonni ja mille vedu kasvas võrreldes eelmise aastaga 22,0%. Vedelaid naftasaadusi veeti 2,81 mln tonni ning see oli 3,2% parem tulemus võrreldes 2017. aastaga. Transiidina läbis 2018. aastal Eestit 9,13 mln tonni kaupu ehk 20,2% rohkem kui 2017. aastal. Kohalike vedude maht vähenes 14,4% ning ulatus 2,77 mln tonnini. Importveod olid kokku 1,35 mln tonni, suurenedes 2,7%, ning eksportveod 0,28 mln tonni, suurenedes 2017. aastaga võrreldes 10,0%.

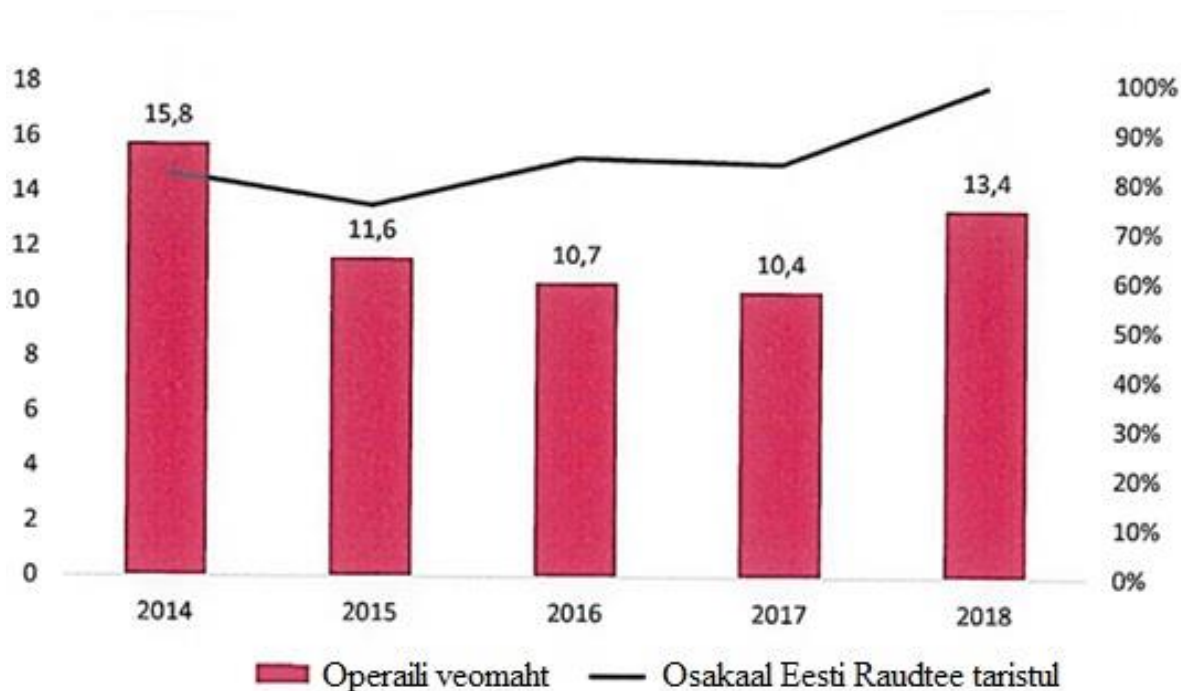
Eesti Raudtee 2019. majandusaasta 9 kuu andmetel (vahearuanne 01.01.2019 – 30.09.2019, vt joonis 3)¹² järgi veeti 2019. aasta 9 kuuga Eesti Raudtee avalikul raudteel 9,91 mln tonni kaupu. **100% kaupadest veeti Operaili poolt.** Võrreldes 2018. aasta sama perioodiga vähenes veomaht 2,6%. Suurimaks kaubagrupiks olid 2019. aasta 9 kuuga jätkuvalt väetised, mida veeti kokku 4,55 mln tonni ja mille vedu kasvas võrreldes eelmise aasta sama perioodiga 17,0%. Vedelaid naftasaadusi veeti 2,12 mln tonni ning see oli 3,4% halvem tulemus võrreldes 2018. aasta 9 kuuga. Keemiakaupade vedu kasvas 21,8% ja oli kokku 0,99 mln tonni. Põlevkivi vedu (0,88 mln tonni) vähenes 27,8%. Tahkete mineraalsete kütuste veomaht oli 0,57 mln. tonni ehk 53,4% väiksem kui 2018. aasta 9 kuuga. Konteinervedude mahuks kujunes 2019. a 9 kuuga 58,0 tuh TEU-d (20-jalane standardkonteiner).



Joonis 3. Konteinervedude maht Eesti Raudtee avalikul raudteel

¹² Kättesaadav: <https://www.evr.ee/et/ettevottest#majandustulemused>

Operaili 2018. majandusaasta aruande järgi oli ettevõtte poolt veetava kauba veomahuks 13,4 mln tonni ning vedu toimus 100% ulatuses Eesti Raudtee avalikul raudteel (vt joonis 4).



Joonis 4. Operaili kaubaveomaht ja osakaal Eesti Raudtee avalikul raudteel 2018. aasta majandusaasta aruande põhjal

Operaili 2019. aasta 9 kuu auditeerimata konsolideeritud vahearuande¹³ järgi kujunes Operaili kaubaveo mahuks 2019. aasta 9 kuu jooksul 9,9 mln tonni, mida on 1% vähem kui eelmisel aastal sama perioodi jooksul. Võrreldes eelmise aastaga, on kasvutrendi näidanud väetised, keemiakaubad ja vedelad mineraalsed kütused ning langustrendi siseriiklik põlevkivi ja tahked mineraalsed kütused. Eeltoodust nähtuvalt on alates 2018. aastast Eesti Raudtee avalikul raudteel sisuliselt ainsaks teenuse osutajaks Operail, kes teostas 2018. aastal rohkem kui 99% ning 2019. aastal 100% kaubavedudest.

Edelaraudtee poolt avalikul raudteel veetud kaubamahtude suuruseks kujunes 2018. aastal 46,1 tuhat tonni (vedu teostati Edelaraudtee avalikul raudteel ning sellest oluline osa oli kaevanduste aheraine), mis moodustas võrdluses 2018. aastal Eesti Raudtee avalikul raudteel veetud kaubakogustega 0,34%. Kuigi hetkel puuduvad andmed 2019. aastal Edelaraudtee avalikul raudteel veetud kaubakoguste kohta, saab eeltoodust lähtudes võtta seisukoha, et alates 2018. aastast on **Eesti avaliku raudtee kaubaveoturul suurimaks (turuosa rohkem kui 99%) teenuse osutajaks Operail. Võttes arvesse asjaolu, et Eesti raudtee avalikul kaubaveoturul on kaubaveod koondunud ühe teenuseosutaja kätte, puudub nimetatud turul efektiivne konkurents. Samas tuleb transiivõidud raudteel vaadelda laiemalt, kus Eesti transpordiahel võib konkureerida naaberriikidega.**

¹³ Kättesaadav: https://operail.com/media/filer_public/56/11/5611874d-735b-43ef-a71c-3df7d1d69cd0/operail_konsolideeritud_9_kuud_2019.pdf

4. Turutõkked

Konkurentsioiguse põhimõtete järgi on turu konkurentsiolekorda hinnates oluline hinnata turule sisenemise lihtsust. Ettevõtja võime turul domineerida sõltub muu hulgas uute turuosaliste turule sisenemise võimalustest. Sisenemistõkked võivad olla olemuselt struktuursed (tehnoloogiast ja sellega seotud kulude struktuurist tingitud erinevad võimalused turul juba tegutsevate ja sinna siseneda soovivatele ettevõtjatele), mis tähendab ka, et turule sisenemine nõuab ettevõtjalt enne kasumisse jõudmist suuri ja pikaajalisi investeeringuid. Tõkked võivad olla ka regulatiivsed (kehtivad regulatiivsed meetmed piiravad teenuse osutajate tegutsemisvabadust või takistavad üldse võimalust tegutseda). Näiteks võib potentsiaalsete turuosaliste arv olla piiratud seeläbi, et väljastatakse vaid piiratud hulk teenuse osutamist võimaldavaid litsentse. Turutõkked võivad olla oluliseks takistuseks ka juba turul tegutsevate ettevõtjate jaoks. Eestis on tegemist struktuursete turutõkketega ning regulatiivsed turutõkked puuduvad. Igal ettevõttel on võimalik taotleda tegutsemiseks vajalikke tegevuslubasid.

Analüüsi koostamise käigus pöördus Konkurentsiamet teabetaotlustega ettevõtjate poole, küsides mh, millised asjaolud takistavad ettevõtjatel avaliku raudtee kaubaveoturul teenuse osutamist. Mõned ettevõtjad tõid välja, et nende äriplaan ei kattu avalikul raudteel teenuse osutamisega ning kaupa veetaksegi vaid mitteavalikul raudteel. Avalikul raudteel teenuse osutamist puudutavalt olid ettevõtjate (ka raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad) seisukohad kokkuvõtvalt järgmised.

4.1. Tehnika kõrge hind ja tarne

Vastuseks küsimusele, **kas avalikul raudteel kaubaveo teenuse osutamist takistab vedurite ja vagunite soetamise hind või on nimetatud tehnilisi vahendeid keeruline hankida**, leidsid ettevõtjad, et võimalused vedurite ja vagunite hankimiseks on piiratud rööbastee laiusega. Kuna Eesti raudtee laius 1520 mm, mis ei ole põhiline Euroopa rööbastee laius, siis veeremi hankimine järelturult sõltub suuremalt jaolt sellise rööpmelaiusega veoveeremi pakkumisest. Ligipääs järelturule on olemas, kuid takistuseks on finantseerimine Eestis tegutsevate finantsasutuste poolt, kes näevad raudteeveeremi finantseerimise puhul Venemaaga seotud riski. 1520 mm rööpmelaiusega lähiregionis (Balti riigid, Valgevene, Ukraina) on viimaste aastate jooksul nii magistraal- kui manöövervedurite defitsiit ja samal ajal vananeb kogu regiooni veduripark.

Raudteetransport, mh magistraalvedurite soetamine on väga kulukas. Eraettevõtjaid, kellel oleks võimekus alustada nullist sellise teenuse osutamisega, ei ole. Selle põhjuseks on esiteks vaba kaubaveomahu puudumine ja teiseks puudub magistraalveoks vajalik veoveerem. Tänapäevase seisuga on see olemas ainult Operailil. Kõige olulisem faktor kaubaveo teenuse osutamiseks on pikaajaline ja stabiilne tellimus, mille raames tehakse kõik vajalikud investeeringud vedurite ja vagunite ostmiseks. Samuti on kaubaveoks avalikul raudteel vaja teha vagunite ülevaatus sertifitseeritud teenuse pakkuja poolt, mis tähendab täiendavaid kulusid. Kaasneb vajalike kasutuslubade olemasolu.

Vedurite ja vagunite tarneaeg võib olla takistuseks teenuse osutamisega alustamiseks, kuid pikemalt ette planeerides on see ületatav. Vagunite tarneaeg kindlasti mõjutab veoteenuse osutamisega seotud otsuste tegemist. Operaili hinnangul ei tohiks olla raske võtta rendile vedureid ja vaguneid või omandada müügis olevaid. Eestis ehitab vedureid, täpsemalt

manööver-väljaveo vedureid ainult Operail, kuid konkurents tootmises on kogu maailmas väga tihe. Eestisse vedureid või vaguneid ostes ei ole hinnad kõrgemad kui mujale ostes. Küll on aga tegemist kapitalimahuka ettevõtlusega.

Kuigi 1520 mm raudtee laiuse (endine Nõukogude Liidu blokk ja Soome) ja 1435 mm raudtee laiusega (valdav osa Euroopast) raudteevõrkude piiril asuv Eesti on teinud suunamuutuse Euroopa poole, jääb Eesti siiski ka Venemaa transpordiregulatsiooni mõjualasse.

Lähtudes eeltoodust, jääb **peamise faktorina turuosaliste poolt kõlama siiski järjepideva ja kindla kaubavoo leidmine, mis õigustaks ühel või teisel turuosalisel uute vagunite tellimist. Vaid kindla kaubavoo tagatisel on maandatud tehnika soetamisega kaasnevad riskid** (vt ka punkt 4.2). Samuti on turule sisenemise takistuseks spetsiifiline 1520 mm raudtee rööpmelaius, mis võimaldaks konkureerida küll seetõttu pigem suletud väikesel Balti riikide turul, kuid mitte suurel 1435 mm raudtee rööpmelaiusega EL-i raudteeturul.

Lisaks kaubavedudele on seetõttu konkurentsi toimimine takistatud ka reisijateveoturul. Seda ka turgude erinevaid mastaape arvesse võttes (kogu EL-i 450 miljonilisest elanikkonnast ehk potentsiaalsest reisijate arvust moodustab Eesti koos teiste Balti riikidega kaduvvääkse osa).

4.2. Kaubaveokogused

Kõik ettevõtjad leidsid, et kaubaveoteenuse pakkumist takistab või piirab potentsiaalse kauba vähene kogus. Arvestades Baltikumis valitsevat tugevat turukonkurentsi ja konkurentsivõimelisemaid tariife raudtee kaubaveoks Balti sadamate mereterminalidesse, on olemas kalduvus/oht olemasolevate transiitkaubavoogude oluliseks vähenemiseks lähitulevikus. Raudtee kaubavedu tuleb konkurentsi mõttes vaadelda koos Läti ja Leeduga. Kauba omanik ei ole huvitatud veotariifi / infrastruktuuri tasude erinevuse korral suunama oma kaupu kallimat tariifi kohaldatavasse riiki. Kuna raudtee kaubavedu on mahupõhine äritegevus, siis kauba koguste vähenemine toob endaga kaasa tariifide tõusu, et tagada raudtee-ettevõtjate jätkusuutlik toimimine.¹⁴ Teisalt võib aga tariifide tõus tuua endaga kaasa kaubaveo mahu vähenemise.

Raudteeveo hind on konkurentsivõimeline ainult suurte veomahtude juures ning vedajad on välja toonud, et Eesti turu seisukohast suunduvad kaubavood juba pikemat aega valdavalt Ust-Luga ja Läti erinevatesse sadamatesse.

2019. aastal avaldatud uuringu¹⁵ järgi on odavad toorainete müügihinnad ja pikad transpordi vahemaad Venemaa raudteedest kujundanud ühe kuluefektiivseima raudtee maailmas. Rongid on pikad ning nende eesmärgiks on üldjuhul vedada loodusvarad lähimate sadamateni, sest laevatranspordi kasutamine võimaldab raudteest kordades odavamalt veohinda. Eesti, Läti, Leedu 1520 mm (Eestis on peateed 1520/1524 mm) ja Soome 1524 mm raudteevõrk koos terminalidega on Nõukogude Liidu aegadest kujundatud loogilise jätkuna ida poolt saabuva kauba ekspordiks. Eestis on 1520 mm raudteel ligikaudu 35 kaubaveoks avatud jaama, mida

¹⁴ TTJA andmetel tänane kasutustasude Metoodika lähtub muuhulgas sellest, et olenemata kaubakogustest kasutustasu ja lisatasude tariifid tervikuna ei muutu. Fikseeritud maksevõime puhul ei sõltu kasutustasu ühikhind mahust. Maksevõimet hinnatakse tervikuna (sinna on arvatud otsekulud ja mitte-otsekulud).

¹⁵ H. Oro, Rail Balticu kaubamahtude analüüs, 2019, lk 23-24. Kättesaadav: https://objektiiv.ee/wp-content/uploads/2019/05/RB-kaubamahtude-anal%C3%BC%C3%BCs_Henry-Oro_2019.pdf

teenindavad üle saja terminali. See võimaldab võtta vastu erinevaid kaupu läbi kolme piiripunkti ning tegeleda siseriikliku ja rahvusvahelise raudteeveoga.

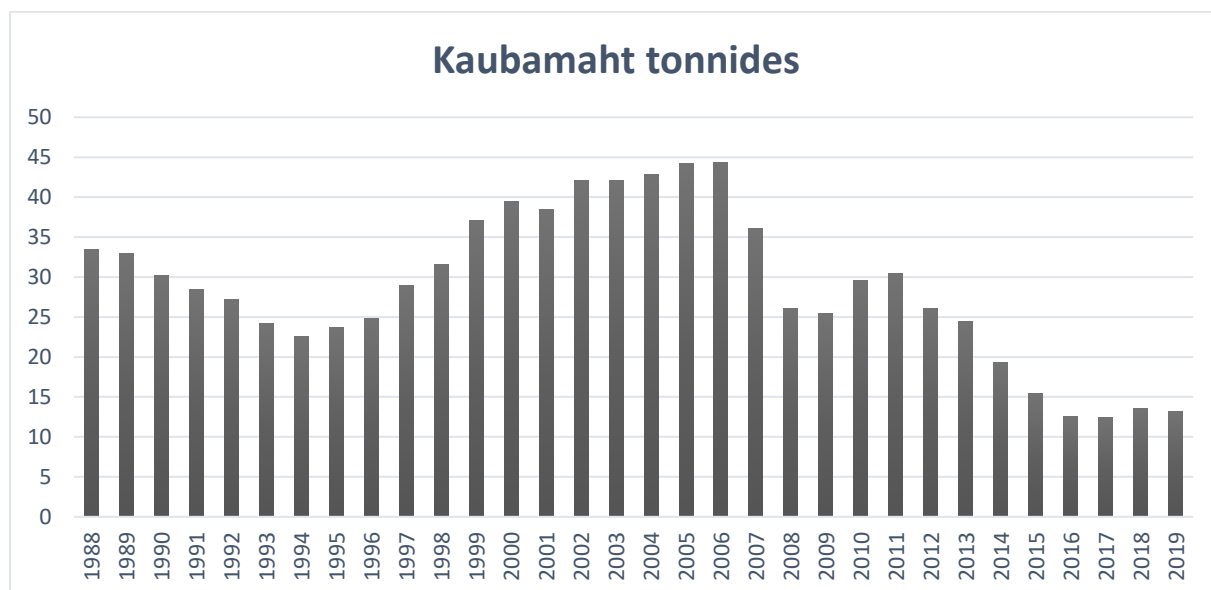
Tulenevalt Venemaa kui riigi majandusliku toimimise eripärast, on seasel raudteel tonn-kilomeetri keskmine veohind Balti riikide tasemest ligi kolm korda odavam. See on võimalik, kuna mahud on suured ning kaupa veetakse täisrongide kaupa. Sellisel juhul saavutatakse madalaim omahind ning kiireim veoaeg, sest vahejaamades jääb ära vagunite sorteerimine. Euroopas seevastu kopeerib raudtee suuresti maanteevõrgustikku ning ka läbitavad veomaad on oluliselt lühemad. Samuti on oluliselt vähem ettevõtteid, kes tekitavad suurt ning stabiilset kaubavoogu raudteele ja selle tulemusel ei saa vedada täisrongidega, kuna kauba kokku kogumisele kulub põhjendamatult pikk aeg. Osarongidega lühikesel distantsil vedu mõjub aga veo omahinnale negatiivselt ning muudab selle autotranspordist oluliselt kallimaks. Ühe tonni-kilomeetri vedu Balti riikide 1520 mm raudteel on keskmiselt 4 korda odavam kui Euroopas (vt Tabel 1)¹⁶.

Tabel 1. 40-jalase konteineri transpordi hinnaarvutus

Raudteesüsteem	Vahemaa, km	Hind, eurod	Kulu km-le	Keskmine
Venemaa 1520 mm				
Hovriono Okt (Moskva)-Petseri	1106	405	0,37	
Kombinatskaja (Omsk)-Petseri	3238	850	0,26	0,31
Baltimaad 1520 mm				
Koidula-Muuga	289	300	1,04	
Kärsava-Ventsipils	450	294	0,65	0,85
Kesk-Euroopa 1435 mm				
Varssavi-München	1050	3004	2,86	
Amsterdam-Berliin	650	2423	3,73	3,29

¹⁶ H. Oro, Rail Balticu kaubamahtude analüüs, 2019, lk 23-24. Kättesaadav: https://objektiiv.ee/wp-content/uploads/2019/05/RB-kaubamahtude-anal%C3%BC%C3%BCs_Henry-Oro_2019.pdf

Eesti Raudtee andmetel ei ole kaubavedu pärast suuremat langust veel taastuma hakanud.



Joonis 5. Kaubamaht aastate lõikes Eesti Raudtee avalikul raudteel

Eesti Raudtee osundab, et kuivõrd maantee, mere- ja raudteetransport on omavahel konkureerimas, võib seda illustreerida järgmiste näidetega. Kütusetransport Mažeikiai rafineerimistehasest liigub üldiselt mööda raudteed, aga teoreetiline võimalus seda laevadega meritsi Muugale tuua on täiesti olemas ja sõltub kahe veoviisi hinnatasemetest koos laadimiskuludega. Eestisisene lubjakivikillustiku (AS Enefit Kaevanduste jääkprodukt ehk aheraine) kasutamine sõltub paljuski transpordikuludest, sest konkureerib paljude lokaalsete kaevanduste materjalihindadega. Vedu kohalikest kaevandustest on seejuures 100% maanteevedu. Puidu vedu Lõuna-Eestist Põhja-Eesti sadamatesse baseerub puhtalt transpordikulude võrdlusel raudtee ja maantee vahel. Kõigi nende näidete juures on aga võtmeküsimus raudtee laadimisvõimekus (platsid, haruteede olemasolu jmt). Neid arendades paraneb ka raudtee konkurentsivõime

Operaili andmetel moodustab transiit 2/3 Operaili kaubaveotuludest ning kuigi viimaste aastate jooksul on osade raudtee segmentide infrastruktuuritasud mõnevõrra vähenenud, kuid soodustused on edasi antud klientidele, et säilitada Eesti raudteel vedamise konkurentsivõimet. Pikas perspektiivis on vaja teha enam, **sest Eestil saab transiidikoridorina olla eelispeamiselt hinnas ning konkurents Lätiga on tugev** (Operaili 10.09.2019 ettekanne turuosalistele).

08.11.2019 avaldatud andmetel¹⁷ oli Operaili 2019. aasta kolme kvartali kulumieelne ärikasum (EBITDA) rekordilised 13,2 mln eurot, eelmise aasta sama perioodi tulemust ületas ettevõtte 11% võrra. Ärikasum kasvas 12% võrra, ulatudes 8,3 mln eurot ning puhaskasumiks kujunes 7,5 mln eurot, mida on 3% rohkem kui raporteeriti 12 kuud tagasi. Ettevõtte üheksa kuu kogukäive jäi eelmise aastaga võrreldes samale tasemele ning oli 55 mln eurot. Kuna hetkel on kaubavedu Eestis probleemne, näeb Operaili strateegia ette kasumlikku kasvu eksporditurgudel. Muret paneb tundma pidev kasutustasu kasv, mis on Operaili suurim kuluartikkel ning väga tihedas konkurentsisis mõjub pikas perspektiivis kogu Eesti transiidile pärssivalt. Samas Operaili vagunite rendiäri kasvab võimsalt. 2018. aastaga võrreldes suurenesid üheksa kuu renditulud

¹⁷ Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni veebileht, 08.11.2019 artikkel <http://www.transit.ee/uudised>

pea poole võrra ja ulatusid 9,2 mln eurot. Operaili vagunipargis on üle 3500 vaguni, millest rohkem kui 2150 on antud rendile. 2019. aasta üheksa kuuga vedas Operail 9,9 mln tonni kaupu, mida on eelmise aasta sama perioodiga võrreldes 1% võrra vähem. Kiirelt kasvav vagunite renditurg kompenseerib kaubaveomahtude vähenemise, kuid loomulikult otsitakse aktiivselt lahendusi, kuidas rohkem kaupu raudteele tuua.

17.01.2020 avaldatud andmetel¹⁸ kasvas 2019. aastal konteinervedude maht raudteel 46%. Sellele andis suure panuse Operaili multimodaalsete vedude projekt. Kui 2018. aastal veeti raudteel konteinerites 52 428 TEU-d (inglise keeles *twenty-foot equivalent unit - merevedudel üleilmselt kasutatav konteinerikäibe mõõtühik/kaubamõõt*) kaupu, siis eelmise aasta jooksul liikus mööda rööpaid 76 756 TEU-d kaupu, mis tähendab 46-protsendilist kasvu. Tonnides kasvas konteinervedude maht koguni 110%, ulatudes 636 tuhande tonnini. Operaili selgituste järgi on suurele konteinervedude kasvule jõuliselt kaasa aidanud multimodaalsete vedude (*kõige optimaalsem kaubaveo variant, kui kauba kohale toimetamine ühe veoliigiga ei ole võimalik*). projekt, mis moodustas kogukasvust pea poole. Eelmise aastaga võrreldes tõi Operail maanteelt raudteele 12 000 TEU-d rohkem kaupu. Kaubagrupidest liikusid konteinerites kõige enam väetised ja keemiakaubad. Multimodaalvedude lõikes aga saematerjal, killustik, vili ja puitpelletid. Multimodaalsed veod näitavad jätkuvalt selget kasvutrendi. 2020. aastal prognoosib Operail raudteele tuua veel täiendavad 16 000 TEU-d kaupu ehk kasvatada multimodaalsete vedude kogumahuks umbes 30 000 TEU-d. Operaili panus kaupade toomisel maanteelt raudteele on kooskõlas Euroopa Komisjoni rohelise kokkuleppega, mille üheks suureks eesmärgiks on suunata 75 protsenti maanteevedude kaubamahust rongidele ja laevadele.

Olukorra lahendusena näevad ettevõtjad vajadust **langetada kaubavedude hinda**, parandada suhteid lähinaabritega ning kaotada Läti transiiditariif. Samuti leidsid ettevõtjad, et raudtee kaubaveoteenuse pakkujal ei ole iseseisvalt võimalik suurendada kaubaveo mahtu. Ettevõtete väitel on siseriiklik kaubavedu majanduslikult tasuv, kui kaupa saab vedada vastavalt vagunitüübile 45-60 tonni ja vähemalt 100 kilomeetri kaugusele. Selleks peab olema vajadus ning arvestama peab logistika eripäradega (nt peab saaja kauba kättesaamiseks omama endale kuuluvat raudteeharu või seda rentima). Rahvusvahelise kaubaveo puhul on aga olukord keerulisem. Eestis puudub hetkel raudtee kaubaveo-ettevõtja, kes täidaks kõiki tegutsemiseks vajalikke nõudeid (nt ohutustunnistuse olemasolu, nõuded vedurijuhile jt) nii Eestis, Lätis, kui Leedus. Seega saab Eesti raudtee kaubaveo-ettevõtja pakkuda teenust ainult oma turul. Näiteks, kui saatja asub Leedus ja saaja Eestis, siis eeldab sellise raudtee kaubaveo organiseerimine vastavate nõusolekute/kokkulepete saamist Eesti, Läti ja Leedu avalike raudtee-ettevõtjate ja vedajate poolt ning lisaks veel haruteede omanike ja nendel tegutsevate veoettevõtjatega.

Konkurentsiamet on erinevate infrastruktuuri teenuste, sh elektri- ja gaasituru regulaator. Mõlemad turud on EL-i üleselt tugevalt integreeritud ja toimub kaupade vaba liikumine. Elektriturgu saab defineerida kui ühtset Põhjamaade-Balti turgu ning gaasi sektoris toimib Soome-Eesti-Läti ühtne turg. Tuleb tõdeda, et raudtee sektoris taoline integratsioon puudub. Näiteks praktikas puudub võimalus, et kaup sõidaks sama veduri koosseisuga ilma piiranguteta Eestist Leetu. Samas oleks piiranguteta raudtee turu loomine Balti riikidele suureks väljakutseks ning seda võiks teostada ka väljaspool Rail-Balticu projekti. Eelkõige silmas

¹⁸ Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni veebileht, 17.01.2020 artikkel <http://www.transit.ee/operail-veab-raudteel-jarjest-rohkem-konteinereid>

pidades, et seoses erineva rööpalaiusega saame EL-i ühtse turu kontekstis täna rääkida vaid potentsiaalsest Balti turust.

Ettevõtete hinnangul suureneks teenuse pakkumisega seotud kulude alanemisega potentsiaal, et kaubasaatjad valivad just Eesti sadamad kaupade transpordiks. Samas suurima raudteekaubaveo turgu mõjutava riigi – Venemaa – kaubasaatjad lähtuvad võimalikule majanduslikule kasule vaatamata ikkagi riigi poliitilistest suunistest, mida omakorda veoplaane kinnitav (või konkreetselt Eesti suunal just nimelt mitte kinnitav) Venemaa Raudtee järgib. Kuigi ida-läänesuunalised kaubavood pole veel täielikult lõppenud, püütakse turul keskenduda ümber põhja-lõuna ja lõuna-põhjasuunalistele voogudele.

Seni pole siiski ühtki sellist kaubavoogu nagu kunagised Venemaalt saabuvad mahud, leitud. Isegi kui raudtee kaubaveo teenuse osutaja on võimeline leidma kliente, kellel on piisavalt kaubamahtu, siis oluliseks faktoriks muutuvad infrastruktuuri kasutamise tasud, mis tihti teevad Eesti kaudu liikuva kauba transpordi kallimaks võrreldes naaberriikidega või võrreldes teiste alternatiividega (nt autotransport). Ettevõtjate hinnangul võiks kaubaveomahtude suurendamisele kaasa aidata kaubavedude konkurentsivõimelisema hinna saavutamine, mida mõjutavad kõik kulukomponendid, sh Eesti Raudtee kasutustasud ning terminalidele soodsamate hindade kehtestamine.

Samuti on uue teenuse alustamise peamiseks motivaatoriks investeeringu tulukus, ettevõtlike arendamise lihtsus ning selged mängureeglid ning, kus vajalik, seal ka riiklik tugi. Täna sees nulltulususe olukorras on raske näha pikaajalist ning paljusid kliente teenindavat uut turule sisenejat. Eestit silmas pidades takistab raudteel kaubaveoteenuse pakkumist kauba vähene kogus. Samas tähendab see kaubaveoteenuse osutamise ümberkorraldamist vastavalt turu vajadustele. Kui endistel aegadel suurt osatähtsust omanud mineraalsete vedelkütuste vedu on oluliselt vähenenud, siis tuleb ümber orienteeruda teistele kaubagruppidele, võib-olla vedada ka väiksemaid/kergemaid ronge jne. Liikuva kauba kogus ei ole vähenenud, pigem tuleks küsida, miks see ei liigu läbi Eesti ja mida tuleks selleks teha. Nii on kaubaveoteenuse pakkujal võimalik suurendada kaubavedude mahtu, pakkudes kliendile stabiilsetel tingimustel pikaajalist koostööd ja head teenust ning (kliendi vaatest nähtuna) mitte tõstes veotasusid. Lisaks osav müügi- ja lobitöö. Poliitilisi suhteid paraku mõjutada ei ole võimalik, kuid majandusalane koostöö naaberriikidega on kindlasti kasuks.

Operaili hinnangul on teistel ettevõtjatel tulevikus keeruline hakata raudteel vedama vedelkütuseid (vajalikud spetsiaalsed tsisternid ja väga spetsiifiliste nõuete täitmine), kuid n-ö tahkeid kaubaveoartikleid silmas pidades on aga konkureerida lihtsam.

Eeltoodust lähtuvalt tuleb Eesti avaliku raudtee kaubaveoturul tegutsemiseks arvestada tehnika soetamise kõrge hinnaga ning tehnika soetamise peamiseks eelduseks on kaubavedude pikaajaline ja stabiilne tellimus, mille raames tehakse vajalikud investeeringud vedurite ja vagunite ostmiseks. Operaili tugeva turupositsiooni üheks aluseks on tema käsutuses olev veduri- ja vagunipark, mis muudab turule sisenemise barjääri konkurentidele kõrgemaks. Rohkem kui 2/3 Operaili veetavast kaubast on transiidikaup ning ka selles valdkonnas on ettevõttel tugev turupositsioon.

Eesti avaliku raudtee kaubaturul puudub konkurents. Operail omab nimetatud turul peaaegu 100% suurust turuosa. Operaili olukord ei ole võrreldav teiste turul tegutsevate või turule siseneda soovivate ettevõtjate olukorraga, kelle jaoks on takistuseks veduri- ja vagunipargi puudumine. Turuolukorda arvestades säilivad taolised Operaili eelised ka

lähemate aastate jooksul. Seega on Operaili puhul tegemist turgu valitsevat seisundit omava ettevõtjaga KonkS § 13 lg 1 tähenduses.¹⁹

Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon on Konkurentsiametile esitatud seisukohas hinnanud raudteeturu olukorda järgnevalt:

„Logistika- ja transpordi valdkonnas Eestis on läbi aegade olnud väga tähtsal kohal kaubaveod raudteel. Ajalooliselt ja geograafiliselt on see andnud võimaluse teenindada meie raudtee ja sadamate kaudu kaubakoguseid ida ja lääne ning Aasia ja Euroopa vahel. Nimetatud kaubaveod aitavad üleval pidada raudteetaristut, millel toimub ka reisijatevedu. Täna oleme kahjuks jõudnud seisu, kus meie raudteetranspordi sektor olles monopoolses seisus Eestis, ei suuda konkureerida kaubavedude turul. Kui aastani 2019 oli monopoolses seisus Eesti Raudtee infrastruktuuri ettevõttena, siis nüüd on tekkinud monopol ka raudtee kaubaveo osas – jäänud on ainult üks vedaja AS Operail. Eriti muret tekitav on olukord, kus ka selle monopoolse ettevõtte jaoks on Eestis kaubaveo korraldamine pikemas perspektiivis võimatu. Seda sellepärast, et tänase kaubavedude hinnastamise mudeli juures ei ole see jätkusuutlik tegevus - ettevõtte ei suuda teha investeringuid. See on ka oluline põhjus, miks ei ole ükski ettevõtja huvitatud selles sektoris alustama.

Seega oleme Eesti raudteetranspordi kaubavedude sektoris olukorras, kus on kaks monopoolset ettevõtet ja puudub jätkusuutlik tulevik. See olukord on väga suureks ohuks kogu Eesti majandusele ja ka väga suureks koormaks riigile reisijateveo rahastamisel. Eesti riik on aastate jooksul panustanud taristusse miljardeid eurosid, mis seisavad poolenisti kasutamata tänu eelpool kirjeldatud olukorrale. Olukorda saaks muuta, kui Eesti riik ei seaks AS Eesti Raudtee eesmärgiks teenida tulu erinevate tariifide ja tasudega. Eesti Raudtee eesmärk peaks olema konkurentsivõimelise hinnaga keskkonna loomine transpordi korraldamiseks. Tulu peaks riik teenima kaubavedajate ja vedusid kasutava ettevõtluse pealt. Selleks on vaja luua olukord, kus infrastruktuuri tasud on sellised, et tekkiks konkurents ka kaubavedajate osas. See loob eelduse, et Eesti riik on piirkonnas konkurentsivõimeline ja kauba omanikud on valmis siin kaupa vedama.“

4.3. Regulatiivsed meetmed ja kvalifitseeritud tööjõud

Seadusandlusest tulenevad alused ei ole iseenesest takistuseks raudteeveo kaubaturule sisenemiseks. Sellist arvamust avaldas enamik Konkurentsiameti pöördumisele vastanud kaubaveoettevõtjatest. Siiski leiti, et kõik seadusandlusest või riigiasutuste poolt nõutud täiendavad piirangud ja nõuded vähendavad raudtee konkurentsivõimet, mistõttu peaks enne täiendava regulatsiooni vastuvõtmist kaaluma selle otstarbekust. Toodi välja, et kuna vedurite ja vagunite aastased kasutuse mahud on väiksed, siis avaldavad mõju kohustuslike remontide tähtajad (teatud aastate järel), mis on määratud oluliselt suurema kasutusintensiivsuse korral. Sellest tulenevalt tekivad kasutusega ebaoproportsionaalselt kõrged kulud perioodilistele remontidele. Eesti sisese ja ka hooajalise kasutuse korral võiks siin olla erand, mis arvestab perioodiliste hoolduste arvestamisel kasutusintensiivsust ja võimaldaks vähese kasutamise

¹⁹ Kuna Operail veab väga erinevate klientide erinevaid kaupu, siis on võimalik, et ettevõtja tegutseb sealäbi mitmetel erinevatel kaubaturgudel. Konkurentsiamet määratleb kaubaturu ja tuvastab Operaili turgu valitseva seisundi igas menetluses eraldiseisvalt sõltuvalt konkreetsest konkurentsiprobleemist. Samas, arvestades Operaili ligi 100%-list osakaalu Eesti kaubaveos, on vähe kahtlust, et teatud kliendigruppide (eelkõige siseriiklikud vedod) osas omab Operail turgu valitsevat seisundit. Teisalt näiteks transiitvedude osas võib Operaili turujõud täiendavat analüüsi vajada.

korral teostada perioodilisi hooldusi pikendatud tähtaegadega. Asjaolu, et seadusandlikud alused ei ole takistuseks Eesti raudteeveo kaubaturule sisenemiseks või seal tegutsemiseks, on toonud kohtumiste raames Konkurentsiametiga välja ka TTJA ja MKM-i esindajad.

Enamik ettevõtjaid leidis, et raudteel kaubaveoteenuse pakkumist võib takistada või piirata kvalifitseeritud tööjõu nappus. Kogemustega ja asjaomase haridusega töötajaskond vananeb ja järelkasv on marginaalne. Konkreetselt kaubaveo protsessis on puudus vedurijuhtidest ja vedurijuhi abidest, kes sooviksid ja suudaksid opereerida kasutuses oleva veeremiga. Samas leidis ettevõtjaid, kelle seisukohast ei ole kvalifitseeritud tööjõu nappus seni teenuse osutamist takistanud, kuid suurem mure on palgasurve ja piisavas mahus töö puudumine. Arvestades, et kaubaveomahud on vähenemise trendis, siis on raudtee kaubaveo-ettevõtjad viimasel ajal vähendanud oma tööjõu vajadust. Pikemas perspektiivis võib aga kvalifitseeritud tööjõu puudus saada takistuseks, kuna raudteevaldkond ei ole noorte hulgas perspektiivikas.

Kuna potentsiaalsete turuosaliste arv ei ole piiratud ning kaubaveoettevõtjaid puudutavad nõuded on peamiselt tehnilist laadi, mida võrdsetel alustel peavad järgima kõik ettevõtjad, siis regulatiivsed meetmed teenuse osutajate tegutsemisvabadust ei piira või ei tee seda olulisel määral.

5. Kasutustasud

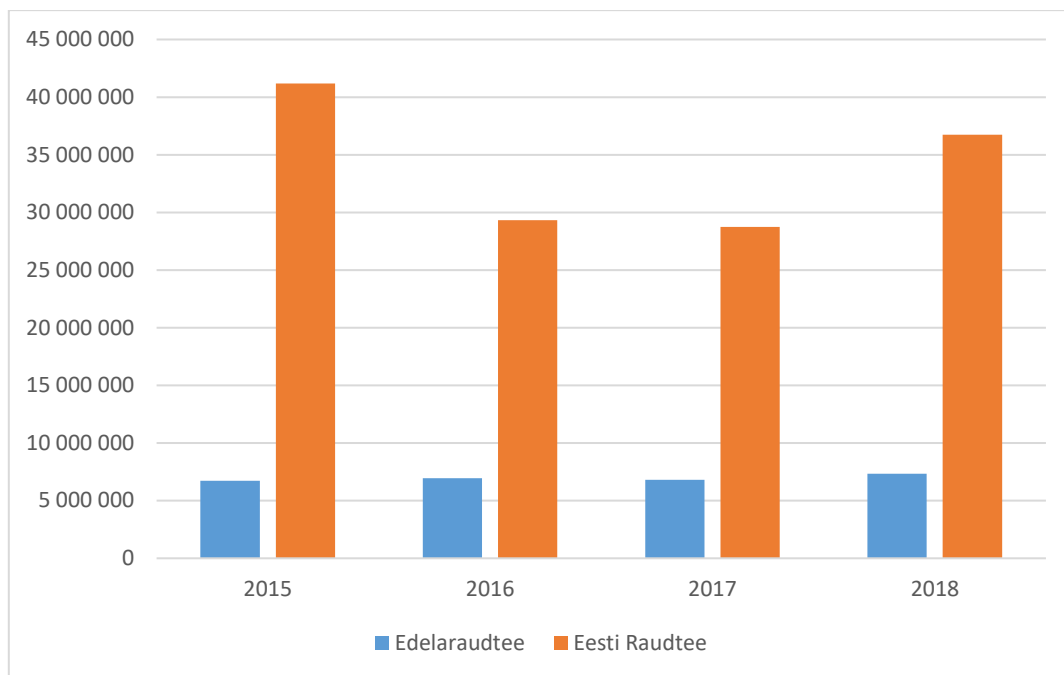
5.1. Kasutustasude regulatsioonist

Kõik Konkurentsiametile vastanud ettevõtjad olid seisukohal, et nii turule sisenemiseks kui juba seal tegutsevate ettevõtjate jaoks on takistuseks kõrged kasutustasud.

Eestis määrab kasutustasusid TTJA, kes on oma ülesannete täitmisel sõltumatu. Liiklusgraafikuperioodiks kasutustasu määramisel lähtub TTJA raudteeseaduse § 59 ning Metoodikas²⁰ sätestatud korrast. Metoodika baseerub mh põhimõttel, et otsekulude arvutamise meetodit kohaldataks sarnaselt kogu Euroopa Liidus mööndusega, et arvestatakse ka praeguse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude arvestamise süsteemiga ning neile kohaldatavate kuluandmetega. TTJA hindab enne kasutustasu määramist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude põhjendatust igaks liiklusgraafikuperioodiks eraldi tema liiklusgraafikuperioodi eelse majandusaasta andmete alusel ning täpsustab kasutustasu aluseks olevaid kuluandmeid. TTJA võib lisaks kasutustasule juurdepääsu tagavate põhiteenuste eest kehtestada lisatasusid, arvestades raudtee turusegmentides tegutsevate isikute võimekust neid tasuda. TTJA kehtestab kasutustasu põhi-, lisa- ja abiteenuste eest ning põhiteenuste lisatasu hiljemalt kaks kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust (liiklusgraafikuperiood algab detsembrikuu teisel pühapäeval). Raudteevedusid teostav ettevõtja maksab kasutustasusid raudtee-infrastruktuuri ettevõtjatele vastavalt avaliku raudtee kasutamise mahule.

Allpooltoodud jooniselt nähtuvalt on aastate 2015 – 2018 lõikes Edelaraudtee infrastruktuuri teenuste müügitulu olnud stabiilne - 2015. aastal 6,7 mln eurot; 2016. aastal 6,9 mln eurot; 2017. aastal 6,8 mln eurot ning 2018. aastal 7,3 mln eurot. Eesti Raudtee infrastruktuuri teenuste müügitulu on nimetatud aastate lõikes aga olnud pigem kõikuva iseloomuga – 2015. aastal 41,2 mln eurot; 2016. aastal 29,3 mln eurot; 2017. aastal 28,8 mln eurot ning 2018. aastal 36,7 mln eurot (vt Joonis 7)

²⁰ Majandus- ja taristuministri 19.08.2016 määrus „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramise metoodika“. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/119022019027>



Joonis 7. Edelaraudtee ja Eesti Raudtee infrastruktuuri teenuste müügitulu aastatel 2015-2018

Edelaraudtee müügitulu stabiilsuse peamiseks põhjuseks võib olla asjaolu, et ettevõtja avalikul raudteel toimub peamiselt Elroni poolt osutatav reisijatevedu, mis oli mahult aastate 2015 – 2017 lõikes suhteliselt sarnane. Mahu suurenemise tõttu 2018. aastal on suurenenud ka ettevõtja müügitulu. Kuna Eesti Raudtee müügitulu sõltub aga suuresti tema avalikul raudteel veetavast kaubakoguste mahtudest, on see oluliseks mõjufaktoriks. Näiteks veeti 2015. aastal Eesti Raudtee avalikul raudteel 15,39 mln tonni kaupa, mis aga langes 2016. aastal 18,7% (ehk 2,87 mln tonni võrra) kuni 12,52 mln tonnini, vähenes ka ettevõtja müügitulu. Seoses veomahtude suurenemisega 2018. aastal, on suurenenud ka ettevõtja müügitulu.

Kaubavedusid silmas pidades kehtestas TTJA 10.12.2017 alanud liiklusperioodiks raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tagava põhiteenuse kasutustasu ning lisatasud siseriiklikule ja kolmandatesse riikidesse suunduvale või sealt saabuvale kaubaveoteenusele. Peale seda, vastavalt ettevõtjate poolt esitatud taotlustele, muutis TTJA eraldi otsustega kaubaveo segmentides lisatasud (kõikidel juhtudel vähendati lisatasusid). 2018. aastal ja 2019. aastal alanud liiklusperioodideks kasutustasude määramisel muutis TTJA menetluspraktikat, mille järgi raudtee turusegmentide maksevõime hindamine toimus eraldisesivalt iga turusegmenti osas, tuginedes mh segmenti eripäradele. Põhjuseks oli eelkõige asjaolu, et erinevatel kaubaveosegmentidel on erinev hinnatundlikkus.

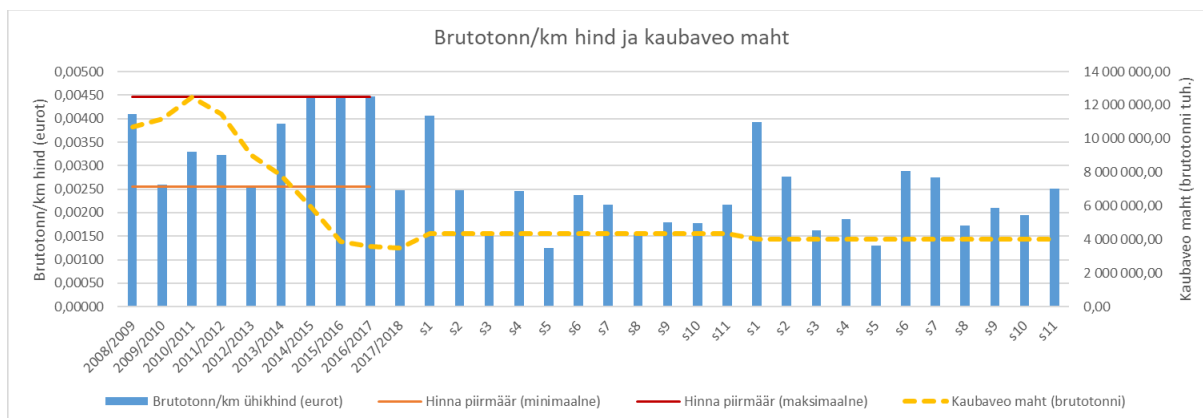
Liiklusgraafikuperioodi vältel on TTJA-l kaalutusõigus kehtivaid lisatasusid muuta või määrata täiendavaid segmente, kui selleks on vajadus ning kaubaveoturul on toimunud olulisi muutusi, võrreldes otsuse tegemise hetkel kehtinud olukorraga. Samuti, Metoodika § 10 näeb ette võimaluse kasutustasude vähendamiseks ettevõtja taotluse alusel. TTJA võib kasutustasu vähendada üksnes tegeliku kokkuhoiu ulatuses, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on halduskulude osas saavutanud ning vähendamise määra kindlakstegemisel ei tohi arvesse võtta kulude vähenemist, mida on kehtivas kasutustasus juba arvestatud.

Tabelis 2 on võrdluseks väljatoodud TTJA poolt määratud kasutustasud aastatel 2018 ja 2019 alanud liiklusperioodideks (kallinevate teenuste hinnad märgitud punasel ja odavnevad hinnad sinisel foonil). Muuhulgas kallinenud kõik lisatasud kolmandatesse riikidesse suunduvatele või sealt saabuvatele regulaarsetele konteinerrongidele ning Valga, Narva ja Koidula piiripunktide transiiditasud. Odavnesid aga Euroopa suunaliste raudtee segmentide lisatasud, lisatasu transiidile jt tasud.

Tabel 2. TTJA poolt määratud kasutustasud 2018. ja 2019. aasta detsembris alanud liiklusperioodideks Eesti Raudtee avalikul raudteel

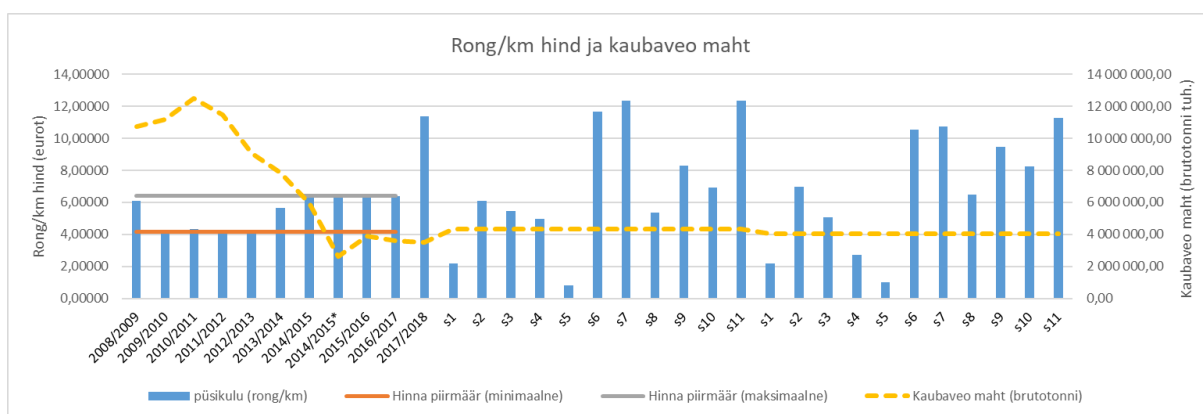
	2018	2019
Raudteeinfrastruktuuri juurdepääsu tagava põhiteenuse kasutustasu	0,43 eurot rong/km kohta 0,00107 eurot brutotonn/km kohta	0,44 eurot rong/km kohta 0,00115 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu siseriiklikule reisijateveoteenusele	1,69 eurot rong/km kohta 0,00315 eurot brutotonn/km kohta	1,62 eurot rong/km kohta 0,00344 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu rahvusvahelisele reisijateveoteenusele	0,00 eurot rong/km kohta 0,00000 eurot brutotonn/km kohta	0,00 eurot rong/km kohta 0,00000 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu vedurite reservsõitudele	1,77 eurot rong/km kohta 0,00300 eurot brutotonn/km kohta	1,73 eurot rong/km kohta 0,00278 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu kolmandatesse riikidesse suunduvatele või sealt saabuvatele regulaarsetele konteinerrongidele	5,67 eurot rong/km kohta 0,00140 eurot brutotonn/km kohta	6,51 eurot rong/km kohta 0,00162 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu siseriiklikule/Euroopa sisesele aheraine veoteenustele	5,02 eurot rong/km kohta 0,00045 eurot brutotonn/km kohta	4,65 eurot rong/km kohta 0,00048 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu siseriiklikule/Euroopa Liidu siseste kaubagrupidetele puit ja metall veoks	4,54 eurot rong/km kohta 0,00139 eurot brutotonn/km kohta	2,26 eurot rong/km kohta 0,00071 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu siseriiklikule/Euroopa Liidu sisestele regulaarsetele konteiner/rong veoteenusele	0,41 eurot rong/km kohta 0,00018 eurot brutotonn/km kohta	0,57 eurot rong/km kohta 0,00016 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu siseriiklikule/Euroopa Liidu sisesele veoteenusele	11,22 eurot rong/km kohta 0,00130 eurot brutotonn/km kohta	10,09 eurot rong/km kohta 0,00174 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu impordile ja ekspordile	11,93 eurot rong /km kohta 0,00110 eurot brutotonn/km kohta	10,31 eurot rong /km kohta 0,00160 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu transiidile Valga piirijaama kaudu (naftasaadused, keemiakaubad, teravili)	4,92 eurot rong/km kohta 0,00047 eurot brutotonn/km kohta	6,04 eurot rong/km kohta 0,00057 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu transiidile Narva piirijaama kaudu (naftasaadused, keemiakaubad, va väetised)	7,58 eurot rong/km kohta 0,00073 eurot brutotonn/km kohta	9,01 eurot rong/km kohta 0,00095 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu transiidile Koidula piirijaama kaudu (naftasaadused, keemiakaubad, palmiõli)	6,48 eurot rong/km kohta 0,00071 eurot brutotonn/km kohta	7,80 eurot rong/km kohta 0,00080 eurot brutotonn/km kohta
Lisatasu transiidile	11,91 eurot rong/km kohta 0,00111 eurot brutotonn/km kohta	10,83 eurot rong/km kohta 0,00136 eurot brutotonn/km kohta

Kasutustasude määramisest annab parema ülevaate TTJA poolt esitatud järgmised joonised 8 ja 9, millistest nähtuvad kasutustasude muudatused pikemas perioodis.



s1	Vedurite reservsõidud
s2	Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad regulaarsed konteiner- ja kontreilerrongid
s3	Siseriiklik/EL sisene - aheraine
s4	Siseriiklik/EL sisene - puit, metall
s5	Siseriiklik/EL sisene - regulaarsed konteiner- ja kontreilerrongid
s6	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu (muu)
s7	Import / eksport
s8	Transiit Valga piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (sh väetised), teravili
s9	Transiit Narva piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (va väetised)
s10	Transiit Koidula piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (sh väetised), palmiõli
s11	Transiit (muu)

Joonis 8. Kasutustasude muutused ajas brutotonn/km hinda ja kaubaveo mahtu aluseks võttes



s1	Vedurite reservsõidud
s2	Kolmandatesse riikidesse suunduvad või sealt saabuvad regulaarsed konteiner- ja kontreilerrongid
s3	Siseriiklik/EL sisene - aheraine
s4	Siseriiklik/EL sisene - puit, metall
s5	Siseriiklik/EL sisene - regulaarsed konteiner- ja kontreilerrongid
s6	Siseriiklik/EL sisene kaubavedu (muu)
s7	Import / eksport
s8	Transiit Valga piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (sh väetised), teravili
s9	Transiit Narva piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (va väetised)
s10	Transiit Koidula piirijaama kaudu - naftasaadused, keemiakaubad (sh väetised), palmiõli
s11	Transiit (muu)

Joonis 9. Kasutustasude muutused ajas brutotonn/km hinda ja kaubaveo mahtu aluseks võttes

Võrreldes erinevates sektorites rakendatavat hinnaregulatsiooni, on raudtee sektoris rakendataval regulatsioonil mitmeid eripärasid. Konkurentsiamet on erinevate sektorite hinnaregulaator ning reguleerib hindu elektri-, gaasi-, kaugkütte- ja vee-ettevõtetele. Erinevalt raudteesektorist rakendatavast regulatsioonist ei kehtesta Konkurentsiamet teistes sektorites hindu, vaid kooskõlastab need. Lisaks puudub muudes sektorites raudteesektorist sätestatud perioodilisus, kus hinnad kehtestatakse igal aastal kindlaks määratud tähtajaks. Muudes sektorites võib ettevõtja ise valida, millal taotleda uue hinna kooskõlastamist ning hinnad kehtivad keskmiselt vähemalt kolm aastat, teatud juhtudel isegi pikema perioodi jooksul. Nimetatud süsteem tagab hindadele suurema stabiilsuse ja vähendab ka halduskoormust. Raudtee kasutustasude määramisel muutub hind igal aastal (lisatasusid võib TTJA määrata aga kuni viieks aastaks) ning lisaks on ka ettevõtetal ja TTJA-l oluline halduskoormus tasude igaaastaseks kehtestamiseks.

Lisaks eelpooltoodule, on erinevalt Konkurentsiameti hinnaregulatsioonist TTJA-l väga suur kaalutusõigus tasude kujundamisel. Konkurentsiamet lähtub hindade kooskõlastamisel rangelt kulupõhisuse printsiibist kus hindade kujunemise aluseks on lubatud müügitulu mis koosneb ettevõtte efektiivsetest kuludest²¹ ja põhjendatud tulukusest. Lubatud müügitulu raames kooskõlastab Konkurentsiamet erinevad tasud, seejuures peab erinevate tasude raames kogutav summa katma lubatud müügitulu. Erinevaid tasusid maksavad turuosalised võrdse kohtlemise printsiibist lähtuvalt. Näiteks Eesti suurima jaotusvõrguettevõtte Elektrilevi OÜ hinnakirjas on analoogselt raudteetasude omaga samuti erinevad tasud, vastavalt pingeastmele, kuid erinevate tasude kujunemise aluseks on kulupõhisus – iga individuaalne tasu kujuneb vastavuses sellele tehtud kuludele.

Nagu eelpool kirjeldatud ja vastavalt Tabelis 2 toodule, kehtestab TTJA kaks peamist tasu: **kasutustasu juurdepääsu tagavate põhiteenuste eest** ja **lisatasu**. Kui põhiteenuse tasud kujunevad kulupõhiselt ning nende arvutamise aluseks on ettevõtja **otsesed kulud**, siis lisatasude kehtestamisel peab TTJA arvestama raudtee turusegmentides tegutsevate ettevõtete võimekust neid tasuda²². Kui TTJA hinnangul ettevõtetal tasumise võimekus puudub, tuleb vastavad kulud finantseerida riigieelarvest. Sisuliselt tähendab see, et kui kehtestatud kasutustasude ja lisatasude rakendamine ei kata ettevõtte kulusid, siis tuleb vahe kompenseerida riigieelarvest. Samas peab TTJA järgima, et tasude ja lisatasude teenimisel saadav müügitulu ei ületaks infrastruktuuri ettevõtte kulusid ja mõistlikku ärikasumit (põhjendatud tulukust)²³. Sellega on infrastruktuuri teenuse kasutajad kaitstud ning tagatud, et infrastruktuuri ettevõtte kui loomulik monopol ei teeniks põhjendamatult kõrget kasumit. TTJA andmetel on ca 50% hetkel rakenduvatest kasutustasudest võtnud enda kanda riik (otsetoetus Eesti Raudteele ja Elronile) ning 50% kasutustasudest on jäänud kaubavedajate kanda (sisuliselt ainult Operail).

²¹ Efektiivne kulu tähendab, et Konkurentsiamet ei lähtu hindade kooskõlastamisel mitte ettevõtte tegelikest vaid põhjendatud kuludest. Seega võivad hindade kooskõlastamisel aluseks võetud kulud erineda ettevõtte tegelikest raamatupidamise näitajatest.

²² RdtS 59 lg 3¹ tulenevalt võib lisaks kasutustasule juurdepääsu tagavate põhiteenuste eest võib kehtestada tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, arvestades raudtee turusegmentides tegutsevate isikute võimekust neid tasuda. Lisatasud, mille määramisel peab arvesse võtma raudteeveo-ettevõtja tootlikkuse kasvu, koos otseste kuludega ei või ületada juurdepääsu tagavate põhiteenuste osutamise seotud kulusid koos mõistliku ärikasumiga.

²³ Mõistlik ärikasum ja põhjendatud tulukus on analoogne mõiste. Kui energeetika ja veesektori regulatsioonis on kasutusel põhjendatud tulukus, siis raudtee sektoris kasutatakse mõistet mõistlik ärikasum. Mõlema arvutamise alus on sama.

TTJA andmete alusel koostatud Tabelis 3 on toodud skemaatiliselt Eesti Raudtee kulude ja erinevate tasude kujunemine.

Tabel 3. Eesti Raudtee põhiteenuse täiskulu ja erinevate tasude kujunemine

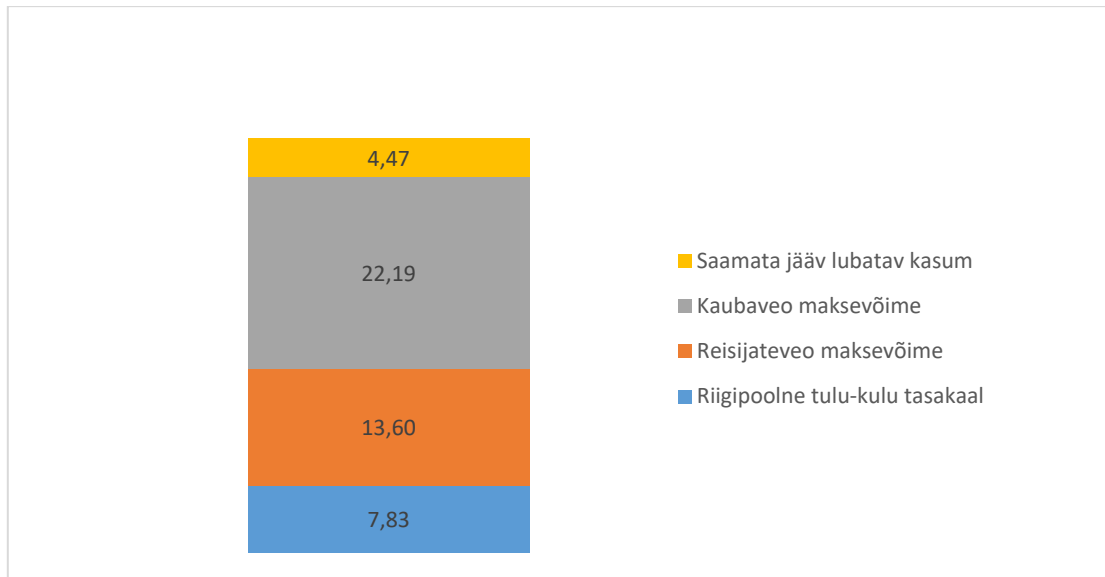
Otsesed kulud	Põhiteenuse tasu mln eurot brutotonn-km	Põhiteenuse tasu mln eurot rong-km	Põhiteenuse tasud kokku mln eurot
	5,6	2,9	8,5
Mitteotsesed kulud	Põhiteenuse lisatasu mln eurot brutotonn-km	Põhiteenuse lisatasu mln eurot rong-km	Põhiteenused lisatasud kokku mln eurot
	10,2	29,3	39,5
Kokku Eesti Raudtee kulud mln eurot	48		

Tabelist 3 selgub, et Eesti Raudtee kulud kokku on 48 mln eurot. Otseste kulude alusel kujundatud põhiteenuse tasud kokku on 8,5 mln eurot. Nimetatud summa peavad maksma vedajad, sõltumata maksevõimest. Põhiteenuse lisatasudega peaks Eesti Raudtee teenima kokku 39,5 mln eurot. Nimetatud summa ja lisatasude määramisel on TTJA-l äärmiselt suur kaalutusõigus. Sisuliselt võib TTJA kaaluda, et vedajatel puudub igasugune maksevõime nende tasumiseks – sellisel juhul jääks nimetatud summa Eesti Raudteel saamata ning see tuleb kompenseerida riigieelarvest.

Määrates selleks summaks 39,5 mln eurot, on risk, et ettevõtted ei suuda sellisel juhul teiste veoliikidega ning transiidikoridoridega konkureerida – sellisel juhul kahaneks kaubavedu ning riigil tuleks Eesti Raudteele saamata jäänud tulu ikkagi kompenseerida.²⁴ Seega on tegemist väga keerulise ülesandega – leida optimaalne punkt, kus kaubavedu oleks maksimaalne ning riigieelarve koormus minimaalne.

Joonisel 10 on toodud Eesti Raudtee kulude-tulude tegelik kujunemine. 22,2 mln eurot tasuvad kaubavedajad; 13,6 mln eurot reisijatevedu; 7,8 mln eurot riigieelarvest ning ärikasum 4,5 mln eurot jääb ettevõttel teenimata. Seega on juba täna rakendatud printsiipi, kus lisatasudega ei kaeta kogu kulubaasi ning riik maksab raudteele toetust.

²⁴ TTJA jälgib ja analüüsib pidevalt ettevõtete võimekust tasuda lisatasusid ning eesmärk on veoetevõtete konkurentsivõime tagamine. Selle alusel toimub ka lisatasude määramine.



Joonis 10. Eesti Raudtee täiskulu liiklusgraafiku perioodiks 2019/2020 (48,09 mln eurot)

Eesti Raudtee on selgitanud, et ettevõtjale on raudteeseadusega tagatud tulu-kulu tasakaalu tagamine riigi poolt viieaastase perioodi jooksul, kuid see periood peaks olema aastane. See tagab Eesti Raudteele võimaluse kaasata raha välisurgudelt, hoida tulude suurendamisele suunatud fookust ja efektiivsust oma kulude juhtimises.

Ettevõtete arvates on probleemiks kasutustasude ebastabiilsus: lühiajaline prognoos ja teadmatus lähituleviku osas. Hetkel kehtivate kaubaveo segmentide asemel võiks olla kolm segmenti (reservsõidud, EL-sisene kaubavedu ja kaubavedu kolmandate riikidega/kolmandatest riikidest) ning loobuda võiks rongi-/bruto tonn/km ühikutest ja minna üle vagun/km-le. Kui maksevõime hindamise põhimõtete muutmisel on kaubaveo-ettevõtjate maksevõime senisest väiksem, peab olema tagatud infrastruktuuri ettevõtja finantseerimine. Näiteks Eesti Raudteel endal täiendava puudujäägi finantseerimiseks võimekus puudub. Kaubaveoettevõtjad on leidnud, et võttes arvesse riigi toetust Elronile, langeb kasutustasude suurust silmas pidades kaubavedudele ebaproportsionaalselt suur koormus. Samuti, et proportsiooni muutmise võiks kaubavedusid elavdada.

Konkurentsiamet nõustub vedajate seisukohaga, et kasutustasude suuruse osas võiks olla pikem perspektiiv. TTJA selgituste kohaselt on vastavalt EL-i õigusele kohustus kehtestada põhiteenuse tasud üks kord aastas liiklusperioodiks ehk see tuleb vähemalt kord aastas üle vaadata. Põhiteenuse lisatasud võib kehtestada pikemaks perioodiks (kuni 5 aastat).

Konkurentsiamet soovib TTJA-l vaadata läbi tänane kasutustasude kehtestamise kord ning võtta suund printsiibile, et kasutustasud kehtestatakse pikemaks perioodiks. Kui ka põhiteenuste tasud tuleb kehtestada kord aastas, siis võiks TTJA avaldada kasutustasude pikema prognoosi, mis oleks vähemalt indikatsiooniks ettevõtetele. Kuna on teada 3- kuni 5-aastased investeeringute plaanid, siis võiks prognoos hõlmata indikatsiooni, et kasutustasud kujunevad järgmistel aastatel valemiga $THI \pm x$, kus THI on vastavalt inflatsioon ning x koefitsient näitab kasutustasude kõrvalekallet üldisest inflatsioonis, tulenedes näiteks ulatuslikust investeerimiskavast. Ka saaks ameti hinnangul lisatasude

osas kaaluda pikaajalist indekseerimist või vähemalt indikatsiooni andmist, analoogse $THI \pm x$ valemil alusel.

Vedajate poolt tõstatatud peamine teema on raudtee kasutustasude suurus ehk kas riik peaks kaubavedusid enam doteerima. Nagu eelpool välja toodud, on ülimalt keeruline optimumi leidmine: tõstes põhiteenuse lisatasusid on risk, et kaubavedu muutub täiesti konkurentsivõimetuks (selliselt juhul maksab praktiliselt kogu infrastruktuuri ülalpidamise kinni riik, sest oluline osa reisijateveo kuludest on juba hetkel kaetud riigi poolt makstava toetusega). Ka jääb sellisel juhul saamata transpordisektori lisandväärtus. Teiselt poolt, makstes kinni rohkem Eesti Raudtee kulusid, suureneb koormus riigieelarvele.

Võttes aluseks ka tänast eriti keerulist majandusolukorda, kus uue koroonaviiruse levikuga seoses on väga suur risk järskus majanduslanguseks, soovitab Konkurentsiamet pigem transpordisektorit toetada ning võtta tänases olukorras suurem koorem kanda riigieelarvele.

TTJA on avaldanud seisukoha, et kuigi kehtiv kasutustasude määramise süsteem on õiguspärane ning mõistlikult rakendatav, on seda võimalik täpsustada/lihtsustada ja paremaks muuta. TTJA on alustanud turuosalistega konsultatsioone, et järgmise kasutustasude perioodi menetluse alguseks oleks turuosalistele selged maksevõime hindamise põhimõtted. Kui hetkel kehtiva regulatsiooni järgi peab TTJA iga aastaselt kasutustasudega seonduvad otsekulud üle vaatama, võib lisatasude osas näha juba hetkel ette pikema perioodi. Peamiseks teemaks on maksevõime sisustamise võimalused ning põhimõtted kaubaveo turul, võttes arvesse muuhulgas rahvusvahelist konkurentsivõimet võrdluses lähimate naaberriikidega. TTJA nõustub, et kasutustasude languse tõttu võib raudtee kaubaveoturul elavneda konkurents, kuid TTJA hinnangul puudub alus kindlalt järeldada, et kasutustasude alanemise tõttu suureneks tulevikus avalikul raudteel veetav kauba kogus.

6. Kasutustasude mõju raudteeturul

Alljärgnevalt on toodud erinevate ettevõtete kirjeldus ja seisukohad kasutustasu osas.

6.1. Eesti Raudtee

Eesti Raudtee andmetel moodustavad kasutustasud sõltuvalt kaubagrupist ja veokaugusest Eestis 25-50% raudteeveo hinnast. Hinnakujundus on selline, et lühikesed lõigud kombineerituna raske kaubaga saavad väga väikese kasutustasu osa, pikad lõigud kerge kaubaga suhteliselt kõrgema. Läbisõidu komponent (rong/km) moodustab kasutustasust TTJA haldusotsuse kohaselt ligikaudu 3/4 ja kaalukomponent (bruto tonn/km) *ca* 1/4. Selline lähenemine soodustab efektiivsemat raudteekasutust, vedajal on motivatsioon koostada pikemaid ronge ja teha vähem tühisõite. Teistpidi vähendab paindlikkust kliendivaates, kelle üksikud vagunid võivad jääda ootama pika rongi koostamist.

Samas tuleb silmas pidada, et sõltumata hinnakujunduse põhimõtetest, kuluvaade tervikuna neist valikutest ei sõltu. Kas ühikuhind on mõjuga rohkem kaalule või läbisõidule, muudab lihtsalt nende osasuhet ega tee veo-ettevõtjale tingimata infrastruktuuri kasutamist odavamaks. Sest kasutustasu tervikuna on (vahet ei ole, mitmest komponendist ja milliste osakaaludega need on) riikide/veokoridoride konkurentsi küsimus ja seotud tihedalt ka sadamatega. Probleem, mis tuleb lahendada, seisneb logistika konkurentsivõime tervikvaate puudumises – maantee/raudtee + sadamad/terminalid. Need riigid, kes on suutnud konsolideerida erinevad huvid ja võtnud lahendada pikema tarneahela hinnataseme, on olnud rahvusvahelises transpordis edukamad. Eesti Raudtee oma tegevuses infrastruktuuri teenuse osutamisest kasumit ei teeni ning ettenähtud ärikasum on vaid näiline (vt eelmine punkt 5.1).

Eesti Raudtee on seisukohal, et riik kohtleb riiklikku infrastruktuuri-ettevõtjat Eesti Raudteed eraomanduses olevast infrastruktuuri-ettevõtjast (Edelaraudtee) erinevalt, võimaldades viimasel teenida nn mõistlikku ärikasumit läbi Elroni siseriikliku reisijateveo toetuse. Eesti Raudtee pikaajaline nullkasumiga tegutsemine ilmselgelt pärsib eraõigusliku, olgugi riigile kuuluva juriidilise isiku initsiatiivi efektiivsuse saavutamiseks.

Väga paljudes riikides tegutsevad riiklikud veo-ettevõtjad, nii reisijate- kui ka kaubaveol. Siseriiklik reisijatevedu on kõikjal subsideeritud. Kaubavedu on avatud turg, kuid riikide konkurentsivõime määrab tihtipeale infrastruktuuri kasutamise kulu, mis kombinatsioonis sadamatega võib anda märkimisväärse eelise või vastupidi - puuduse. Seega riigid toovad erinevate infrastruktuuride kulud kasutajate jaoks alla, kuid teisalt seavad tingimuse, et selline samm peab kajastuma ka hinnas lõppklientidele. Ka Eesti Raudtee näeb seda just sellises võtmes – infrastruktuuri kasutustasude soodustused peavad jõudma lõppkliendini, muidu puudub nende andmisel õigustus.

Konkurentsiamet osundab, et Eesti Raudtee kasutustasude määramist on põhjalikult kirjeldatud analüüsi punktis 5.1. Eesti Raudtee ei teeni oma teenustelt põhjendatud ärikasumit ehk tegemist on kasumit mittetaotleva ettevõtluvormiga. Selles osas erineb Eesti Raudtee oluliselt teistest Eestis tegutsevatest loomulikest monopolidest (energeetika ja vee sektor) kus suur osa infrastruktuurist on eraomandis. Kuid samas ka riigi omandis olevad suurimad monopolid Eestis Elering AS ja Elektrilevi OÜ²⁵ teenivad kasumit ja maksavad omanikele dividende. Nn.

²⁵ Elektrilevi on 100% riigi omanduses Eesti Energia kaudu.

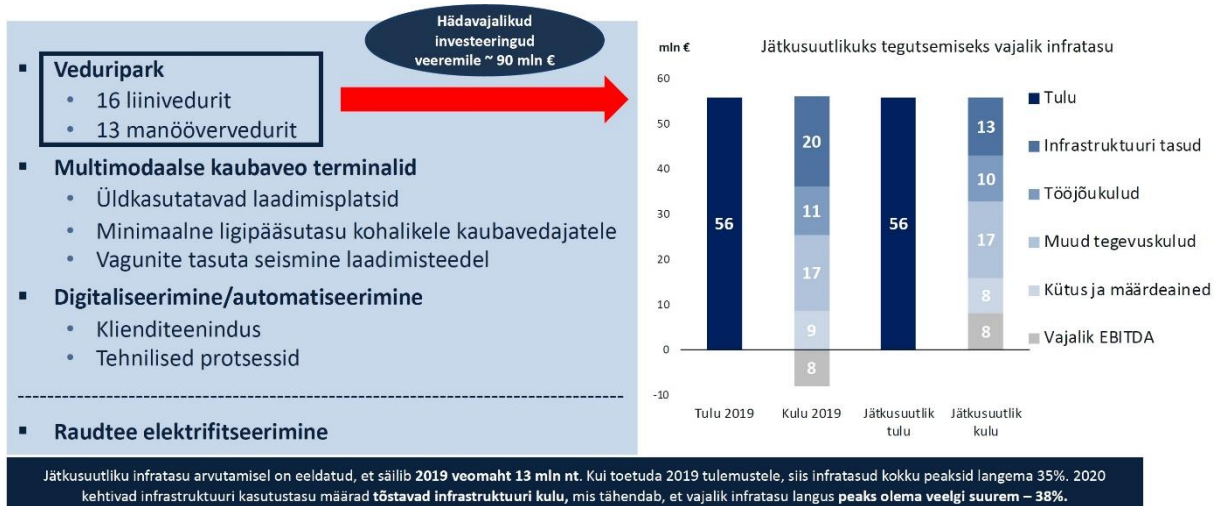
kasumit mittetaotlev omandivorm on EL-i raudtee infrastruktuuris laialt levinud ning näiteks Eestis eraomandis olev Edelaraudtee on pigem erand kui reegel. Sellest tulenevalt, erinevalt teistest infrastruktuuriettevõttest, ei ole raudtee eesmärk mitte kasumi teenimine vaid analoogselt maanteedele võrgustikuga, transporditeenuse võimaldamine.

6.2. Operail

Operail tänase kasutustasude süsteemi puhul oma tegevust jätkusuutlikuks ei pea. Kauba vedamine raudteel ei ole tasuv. Klientidel on kasulikum alternatiivne koridor või transpordiviis valida ning peale ärikulusid ei jää kaubavedajal ressursse ei investeeringuteks ega omanikele/võlausaldajatele maksmiseks. Ettevõtja poolt esitatud joonisel 10 kajastatu puhul on jätkusuutliku kasutustasu arvutamisel eeldatud, et säilib 2019. aasta veomaht 13 mln tonni. Kui toetuda 2019. aasta tulemustele, siis kasutustasud kokku peaksid langema 35%. 2020. aastal kehtivad infrastruktuuri kasutustasu määrad **tõstavad infrastruktuuri kulu**, mis tähendab, et vajalik kasutustasu langus **peaks olema veelgi suurem – 38%**.



Jätkusuutliku kaubaveo tuleviku eeldused Eestis



Joonis 11. Jätkusuutliku kaubaveo tuleviku eeldused Eestis.

6.3. Edelaraudtee

Edelaraudtee andmetel kehtiv kasutustasu Metoodika võimaldab avaliku raudtee majandajal teostada vaid olemasoleva taseme säilitamiseks vajalikke investeeringuid. Ajaloolised andmed näitavad, et 10 aastase perioodi (aastatel 2010 kuni 2019) jooksul teenitud kasumist (12,867 mln eurot) oli võimalik katta suures plaanis vaid raudteeinfrastruktuuri säilitamiseks (plaanilised hooldusremondid) vajaminevad investeeringud (8,582 mln eurot).

EL-i toetuste abil ehitatud raudteelõigud ei teeni avaliku raudtee majandajale tulu, mis tähendab, et nendel raudteelõikudel tuleb tehnilise taseme tõusu saavutamiseks (nt. kiiruste

tõus) kaasata toetusi või kasutada laenuvahendeid. Eelkirjeldatud asjaolude täpsustamiseks ja selgitamiseks on ettevõtja koostanud Tabeli 4.

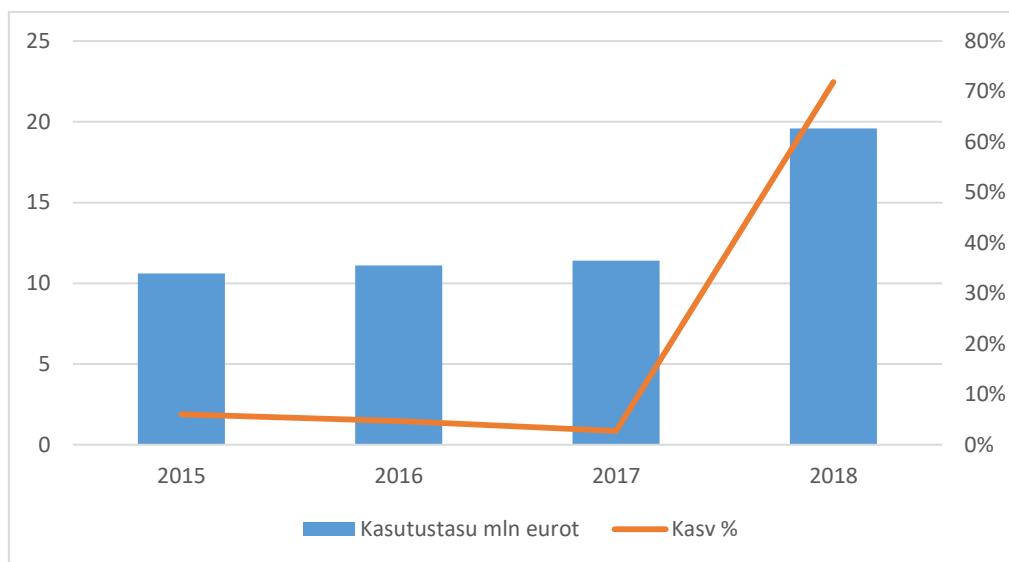
Tabel 4. Edelaraudtee investeeringud, laenud ning toetused (eurot)

2010-2019	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kokku
Investeeringud olemasoleva kvaliteedi säilitamiseks	905 106	754 579	1 574 574	346 941	1 080 799	730 273	731 378	1 017 869	149 587	1 290 881	8 581 987
Investeeringud raudtee infrastruktuuri parendamiseks	235 416	19 138 410	3 692 893	2 843 448	1 285 359	1 633 359	10 223 943	3 484 029	3 158 598	2 185 621	47 881 076
10.a. kasutustasust teenitud kasum	722 889	793 897	1 223 929	1 508 785	1 537 971	1 537 971	1 592 947	1 367 936	1 298 406	1 282 512	12 867 243
Kaasatud laenud	0	5 548 197	1 482 103	0	0	0	1 519 713	203 470	0	505 284	9 258 767
Saadud toetused	494 887	12 287 442	0	1 176 508	1 021 120	501 416	8 421 137	1 077 447	0	0	24 979 957
2020-2029											
2020-2029	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Kokku
Investeeringud olemasoleva kvaliteedi säilitamiseks	225 000	60 000	200 000	300 000	1 090 000		1 200 000	600 000			3 675 000
Investeeringud raudtee infrastruktuuri parendamiseks	12 699 183	2 370 000	1 800 000	9 100 000	400 000	3 500 000					29 869 183
10.a. kasutustasust teenitud kasum	1 038 756	1 012 000	1 160 000	1 240 000	1 264 000	1 584 000	1 620 000	1 650 000	1 654 000	1 495 000	13 717 756
Kaasatud laenud	10 891 243										10 891 243
Saadud toetused											

Ettevõtja rõhutab, et prognoosides järgmist 10 aastat (ajavahemik 2020-2029), tuleb kindlasti rõhutada, et mõistliku ärikasumi arvutamiseks kasutatav kaalutud keskmine kapitali hind (WACC) on märkimisväärselt langenud, olles täna 4,3% tasemel, mistõttu on kasumlikkus perioodiga 2010-2019 võrreldes veelgi vähenenud. Kuna tabelis 4 on märgitud olemasoleva kvaliteedi säilitamise kulude miinimummaht, võib ajaloolisest kogemusest lähtuvalt hinnata, et lisandub veel kuni 2 mln eurot ettenägematuid kulusid. Võttes arvesse ainult esimeseks viieks aastaks Vabariigi Valitsuse poolt [avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava](#) raames kinnitatud vajalikke investeeringuid, on täiendava rahastuse vajadus vähemalt 20 mln eurot. Kui lisatakse ka perioodi 2025-2030 sarnases mahus investeeringuid, kasvab puuduolev täiendava rahastuse vajadus ca 50 mln eurot.

6.4. Elron

Elroni andmete alusel ja selle põhjal koostatud joonise 12 järgi kuulub riigi poolt makstud hüvitisest oluline osa kasutustasudeks (2015. aastal 10,6 mln eurot; 2016. aastal 11,1 mln eurot; 2017. aastal 11,4 mln eurot ja 2018. aastal 19,6 mln eurot).



Joonis 12. Elroni kasutustasud aastatel 2015-2018

2017. aastal kujunes reisiringi liikluse tuluks piletimüügist 13,2 mln eurot, lisaks maksis riik dotatsiooni 15,5 mln eurot. Nagu juba eelpoolmainitud, kulus 11,4 mln eurot kasutustasudele. 2018. aastal olid vastavad numbrid 15,9 ja 22,1 mln eurot ning kasutustasudele kulus 19,6 mln eurot.

Ettevõtte tegevuskulud ilma kasutustasude ja põhivara kulumita olid 2017. aastal 17,2 mln eurot ning 2018. aastal 19,6 mln eurot.²⁶ Eeltoodust järeldub, et ilma riigipoolse toetuseta ei ole reisiringiliiklus jätkusuutlik. MKM on sõlminud Elroniga avaliku teenindamise raamlepingu kogu Eesti sisese avaliku reisijateveomahu ulatuses, mis lõpeb aastal 2022. Peale lepingu lõppemist peab raudteeliikluses korraldatava reisijateveo toimimise eest vastutav MKM otsustama teenuse tagamiseks vajalike toimingute üle.

Võttes arvesse Eesti spetsiifilist väikest ja ülejäänud EL-st (v.a teised Balti riigid) eraldatud turgu ja eelpoolmainitud erinevat rööpalaiust, on Konkurentsiameti hinnangul ülimalt ebatõenäoline tekitada nimetatud turusegmendis vaba konkurents, kus avalikul konkursil pakuksid oma rongipargiga teenust mitu ettevõtet. Ameti hinnangul oleks ainus võimalus konkurentsi tekitamiseks eraldada Elronist veeremipark ja anda see kui riigile kuuluva varana rendile. Konkursi võidaks ettevõtte kes teeks parima pakkumise teenuse osutamiseks ehk osutaks teenust soodsaima subsideerimisega²⁷. Nimetatud variandi eelis oleks see, et riik saaks teada osutatava teenuse tegeliku turuhinna ning antud segmendis tekiks konkurents.

²⁶ Vastavalt raamatupidamise kasumiaruandele: ärikulud miinus infrastruktuuri kasutustasud miinus põhivarade kulum ja väärtuse langus

²⁷ Nimetatud võimalusele viitasid turuosalised

Küsimuseks jääb, kas konkursi võitja efektiivsus tegevuskulude raames koos lisanduva kasumiga on soodsam, kui hetkel Elroni ilma kasumita osutatav teenus. Eeltoodust lähtudes kaasneks riigile konkursi läbiviimisega positiivne efekt vaid juhul, kui konkursi võitnud eraettevõtja on niivõrd palju efektiivsem võrreldes Elroniga, et suudab teenida nii kasumit ning osutada teenust odavamalt. Kuna Elroni tegevuskulud ilma kasutustasudeta olid 2018. aastal 19,6 mln eurot, on küsimus niisiis selles, kas eraettevõtjal oleks sarnase kvaliteediga võimalik teenust osutada ning seejuures vähendada tegevuskulusid.

Näiteks kui konkursi võitnud ettevõtte suudaks majandada kolme mln euro võrra odavamalt, millest 1,5 mln eurot teeniks kasumit ja 1,5 mln euro võrra küsiks vähem dotatsiooni. Samas võttes arvesse, et 19,6 mln euro suurusest tegevuskuludest moodustasid 7 mln eurot kulud kütusele ja energia, mille osas ei ole märgatava kokkuhoiu saavutamine võimalik, jääks kulubaasiks, millelt on võimalik kokku hoida, 12,6 mln eurot. Seega ei ole kulude efektiivsuse baas kuigivõrd suur ning olulise kokkuhoiu saavutamine oleks keeruline. Samas on Elron kitsalt raudtee reisijateveo teenuse osutamisel ainus ettevõtte.

Konkurentsiamet soovib MKM-il kui reisijateveo jätkusuutlikkuse tagamiseks toetuse määrajal põhjalikult analüüsida ettevõtte kulubaasi ning lisaks teenuse kvaliteedi nõuetele jälgida ka Elroni efektiivsust.

Samuti soovib amet analüüsida mudelit, kus riik omab ronge, soetab neid juurde ja annab rongipargi konkursiga opereerimisele. Siiski tuleks seda põhjalikult kaaluda ning tellida enne otsuste tegemist põhjalik analüüs. Konkurentsiameti esialgsete arvutuste põhjal on peamiseks küsimuseks, kas konkursi võitnud operaatoril on võimalik tegevuskuludelt (12-13 mln eurot) hoida kokku nii palju, et tagatud oleks nii operaatori tegevuse kasumlikkus kui ka kuluefektiivsuse jätkuv kasv.

7. Raudtee sektori struktuur ja asutuste sõltumatus

Lisaks analüüsi peatükkides 5 ja 6 esitatud soovitudele konkurentsivolukorra parandamiseks avaliku raudtee kaubaveo- ja reisijateveoturul, analüüsis Konkurentsiamet, kas raudtee konkurentsivolukorda parandaks meede, **mille järgi võiks TTJA asemel kasutustasusid määrata infrastruktuuri-ettevõtjad ning leidis, et selleks puudub vajadus.**

EL-i raudteed puudutava regulatsiooni järgi on kasutustasude määramise pädevus ka sõltumatutel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel, kes üldjuhul kuuluvad riigile. Samas ei ole keelatud kasutustasusid määrata ka eraldiseisval haldusorganil, kelleks raudteeseaduse järgi on Eestis TTJA. Kuigi TTJA tegevus n-ö vahelülina kasutustasude määramisel võib tekitada täiendavat administratiivset koormust, tuleb arvestada, et nii Eesti Raudtee kui ka Edelaraudtee puhul on tegemist eraõiguslike aktsiaseltsidega, kelle tegevus on muuhulgas suunatud kasumi teenimisele. Ning seda vaatamata olukorrale, kus Eesti Raudtee infrastruktuuriteenuste osutamisest reaalselt kasumit ei teeni. **Kuna aga tegemist on eraõiguslike monopoolset teenust osutavate ettevõtjatega, peab Konkurentsiamet vajalikuks jätkata *ex-ante* (ettevaatava) tüüpi hinnaregulatsiooniga, mille raames määrab kasutustasud TTJA.**

Samuti kaalus Konkurentsiamet võimalust, **kas tulevikus võiks Eesti Raudtee infrastruktuuri-ettevõtjana olla kasumit mittetaotlev isik.** Turuosalised on Konkurentsiametile antud tagasisides välja toonud, et riik peaks võtma seisukoha, kas eesmärgiks on kaubavedude jätkusuutlik tagamine ja konkurentsi elavdamine või on eesmärgiks, et Eesti Raudtee peab infrastruktuuri-ettevõtjana, kelle tegevust riik samuti toetab, olema kasumit teeniv ettevõtja. Seda olukorras, kus puuduvad alused arvata, et Eesti Raudtee muutuks oma tegevuses ilma riigipoolse toetuseta reaalselt kasumit teenivaks ettevõtjaks.

Konkurentsiamet on seisukohal, et olukorras, kus Eesti Raudtee juba tegutseb ettevõtjana, kes infrastruktuuriteenuste osutamisest kasumit ei teeni ning see jätkub hinnanguliselt ka lähima viie aasta perspektiivis, **ei omaks Eesti Raudtee tegevusvormi muutmine (nt Maanteeametiga analoogse asutuse loomine) konkurentsi edendamise seisukohast olulist mõju.** Ainsa positiivse mõjuna näeb amet siinkohal võimalust, et sellisel juhul väheneks TTJA administratiivne koormus kasutustasude määrajana.

Konkurentsiamet Eesti Raudtee tegevusvormi muutmist siiski põhjendatuks ei pea.

Samuti ei toeta amet võimalust kahe eraldiseisva juriidilise isiku Eesti Raudtee ja Operaili taasühendamiseks²⁸ (ettepaneku on teinud mõned turuosalised). Ameti hinnangul puudub alus arvata, et ettevõtjate taasühendamine annaks raudteeturu konkurentsivolukorda silmas pidades positiivse efekti või et see oleks mingil muul põhjusel otstarbekas, võttes muuhulgas arvesse, et Operail omab avaliku raudtee kaubaveoturul peaaegu 100%-list turuosa. Ka näeb Konkurentsiamet võimalikku huvide konflikti olukorras, kus loodaks nn ühendatud riigiamet, mille alla kuuluks nii raudteeinfrastruktuuriteenuse osutamine kui ka kasutustasude määramine – ühendaks Eesti Raudtee ja TTJA.

Amet leiab, et alternatiivina ning konkurentsivolukorda parandava meetmena võiks kaaluda seni MKM-i haldusalas olevate ettevõtjate Eesti Raudtee, Operaili ja Elroni tugevamat eristamist – viia nimetatud ettevõtjad erinevate ministriumite

²⁸ Sellega taastatakse sisuliselt kuni 03.09.2012 kehtinud olukord, mil nimetatud ettevõtjate õiguseellased kuulusid ühte kontserni.

haldusaladesse. Kuigi hetkel on keeruline hinnata taolise meetme reaalsel mõju konkurentsiolukorra parandamisele, tagaks see ameti hinnangul avalikul raudteeturul siiski parema läbipaistvuse.

Analüüsi koostamise käigus on ettevõtjad teavitanud Konkurentsiametit arusaamatustest ning vaidlusküsimusest, mis seonduvad raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu lepingu sõlmimist puudutavate küsimustega (ka läbilaskevõime osas) ning asjaoluga, et vedusid teostavad ettevõtjad on keeldunud infrastruktuuri-ettevõtjale kasutustasude maksmisest.

Konkurentsiamet soovib turuosalistel lepingulised küsimused enne lepingute sõlmimist võimalikult aegsasti konsultatsioonide käigus läbi arutada. Teise võimalusena näeb amet täiendada raudteeseadust nii, et **infrastruktuuri-ettevõtja töötab välja asjakohased teenuse osutamise tüüptingimused** ning esitab need kooskõlastamiseks Konkurentsiametile. **Samuti teeb amet ettepaneku sätestada raudteeseaduses alused, millest lähtuvalt võib infrastruktuuri-ettevõtja teenuse osutamise katkestada, kui talle ei maksta ettenähtud kasutustasu või on rikutud muid olulisi lepingutingimusi.**

Sarnaste aluste sätestamine energeetikavaldkonna seadusandluses (nt elektrituruseaduses) on andnud turule positiivse efekti, tagades turuosalistele mh parema selguse nende õiguste ja kohustuste osas.