



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2023. aasta
ohutusaruanne

Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory
Authority (Estonian NSA) 2023

SISUKORD

| | |
|--|----|
| Aruandes kasutatud lühendid | 4 |
| Sissejuhatus | 5 |
| Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp | 5 |
| Aruandeaasta kokkuvõte..... | 6 |
| English summary | 7 |
| 1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon | 8 |
| 1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine | 8 |
| 1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel | 9 |
| 1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega | 9 |
| 1.4. Organisatsioon..... | 10 |
| 2. Ohutustase | 13 |
| 2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad..... | 13 |
| 2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST) | 23 |
| 3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid | 26 |
| 3.1 Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15 | 26 |
| 4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid | 27 |
| 4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised..... | 27 |
| 4.2. Veeremi vastavushindamised | 28 |
| 4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused | 28 |
| 4.4. Vedurijuhid | 29 |
| 4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised..... | 29 |
| 4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega ja ERA-ga | 30 |
| 4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel | 30 |
| 4.8. Infotehnoloogiliste lahenduste arendus | 31 |
| 5. Järelevalve | 32 |
| 5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine | 32 |
| 5.2. Järelevalve tulemused | 33 |
| 5.3. Koordineerimine ja koostöö | 34 |
| 6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt | 35 |
| 6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine | 35 |
| 6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine | 35 |

| | | |
|--------|--|----|
| 6.3. | Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine | 36 |
| 7. | Ohutuskultuur | 37 |
| 7.1. | Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve | 37 |
| 7.2. | Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon | 37 |
| 8. | Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus | 39 |
| LISA 1 | Ülevaade transpordiosakonna/ehitus- ja raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2023..... | 41 |
| LISA 2 | Arengud koostalitlusvõimes | 43 |
| LISA 3 | Kehtivad ohutustunnistused ja -load..... | 45 |
| LISA 4 | Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused | 46 |

Aruandes kasutatud lühendid

Lühendid

CSI - ühtsed ohutusnäitajad (*Common Safety Indicators*)

CSM - ühtsed ohutusmeetodid (*Common Safety Methods*)

CST – ühtsed ohutuseesmärgid (*Common Safety Targets*)

ECM – hoolduse eest vastutavad üksused (*Entity in Charge of Maintenance*)

ERA – Euroopa Raudteeamet

ERADIS – Euroopa Raudteeameti koostalitlusvõime ja ohutuse andmebaas (*European Railway Agency Database of Interoperability and Safety*)

ERO – ehitus- ja raudteeosakond

MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

NSA – riiklik raudteeohutusasutus (*National Safety Authority*)

NRV - riiklik kontrollväärtus (*National Reference Value*)

OBS – iga-aastase ülevaatuse näitaja (*annual observation*)

OJK – Ohutusjuurdluse Keskus (NIB – *National Investigation Body*)

RB – Rail Baltic

RLOP - rahvuslik liiklusohutusprogramm

THP - vagunite tehnohooldepunkt

TKE - raudtee tehnokasutuseeskiri

TTJA – Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

SRÜ - Sõltumatute Riikide Ühendus

OSS – ühtne kontaktpunkt (*One-Stop Shop*)

Sissejuhatus

Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp

Käesolev aruanne annab avalikkusele ülevaate Eesti raudtee valdkonnast ja ohutuse arengust järelevalveasutuse, kui ka riikliku raudteeohutusasutuse vaatekohast 2023. aasta kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu raudteeohutuse direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 19. Aruande on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA). Aruanne on suunatud Euroopa Raudteeametile, kes teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutuse olukorrast aastal 2023. Samuti on käesolev 2023. aasta tegevuste ülevaade ja kokkuvõte suunatud raudtee-ettevõtjatele ning TTJA koostööpartneritele raudtee valdkonnas. Aruandes on võetud arvesse Euroopa Raudteeameti poolt koostatud soovituslikku vormi ning Euroopa Raudteeameti kvalitatiivset analüüsi ohutusasutuste aruannete põhjal. Aruanne avaldatakse eesti ja inglise keeles Euroopa Raudteeameti ERADIS andmebaasis ning TTJA kodulehel.

Aruanne tutvustab Eesti raudteesektori tegevusi järgmistes valdkondades: ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon, ohutustase, muudatused seadusandluses, ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid, kontaktid teiste ohutusasutustega, informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel ning teiste ohutusasutustega, järelevalve, ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt, ohutuskultuur ja osalemisest Euroopa Liidu projektides.

Aruandeaasta kokkuvõte

Riikliku ohutuasutuse (NSA) rolli täidab TTJA struktuuris ehitus- ja raudteeosakond. Käesolev aruanne vaatab 2023. aasta kalendriaasta jooksul toimunud tegevusi.

2023. aastal toimus Eestis 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 7 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 5 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Juhtumite tagajärjel hukkus 3 inimest ning vigastada sai 6. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumite arv on eelmise aastaga võrreldes samaks jäänud. 2022. aastal toimus Eestis 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 10 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 2 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Juhtumite tagajärjel hukkus 1 inimene ning vigastada sai 15. Raudteel toimunud õnnetusjuhtumites hukkunute arv on tõusnud võrreldes varasema aastaga 2 võrra. Vigastute osakaalu suurendas 2022. aastal tõsine õnnetusjuhtum. Lisaks õnnetusjuhtumitele on sektori ettevõtete poolt jätkuvalt ka 2023. aastal kommuniqueeritud ohtlike olukordade probleem, mis on seotud raudteeületuskohtadega ja isikute viibimisega mittelubatud kohas raudteel. 2023. aastal registreeriti ohuolukordi, kus liikleja on vahetult rongi eest möödunud või jäänud seisma rongile ohtlikult lähedal, 56 korral.

2023. aastal oli järelevalve fookuses vedurijuhid ja nende koolitamine, turvangu- ja signalisatsiooniseadmete hooldusprotsessid, tegevused mitteavalikul raudteel. 2023. aastal viisid TTJA ametnikud läbi järelevalvemenetlusi 23 korral. Küllastati 15 erinevat ettevõtet ning peamiselt toimusid järelevalve tegevused II ja III kvartalis. Koostati 23 järelevalve protokollit, tehti 2 ettekirjutust ning alustati 5 väärteomenetlust.

2023. aastal kehtima hakanud majandus ja taristuministri määrus „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ Lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekaigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ kehtestab täiendavad ohutusmeetmed ületuskohtade ohutuse tagamiseks ja loob eeldused rongide kiiruste tõstmiseks.

English summary

The role of the National Safety Authority (NSA) is fulfilled by the Construction and Railway Department within the structure of the Consumer Protection and Technical Regulatory Authority (TTJA). This report reviews activities that took place during the year 2023.

In 2023, there were 12 incidents related to public railway safety in Estonia, of which 7 were collisions between a vehicle and a train at level crossing and 5 were collisions with people on the railway. As a result of these incidents, there were 3 fatalities and 6 were injured. Regarding the indicator of public railway safety, it can be noted that the number of incidents remained the same compared to the previous year. In 2022, there were also 12 public railway safety incidents in Estonia, of which 10 were collisions between a vehicle and a train at level crossing, and 2 were collisions with people on the railway. In total there was 1 fatality and 15 injured in 2022. The number of fatalities in railway accidents increased by 2 compared to the previous year. The proportion of injuries in 2022 was significantly impacted by a serious accident that year. In addition to incidents, railway companies continued to report dangerous situations in 2023, particularly at level crossings and involving individuals in non-permitted places on railways. There were 56 recorded dangerous situations in which road user crossed railway directly in front of the train or stopped dangerously close to one.

In 2023, the focus of supervision was on locomotive drivers and their training, maintenance processes for signaling and safety devices, and activities on non-public railways. TTJA officials conducted 25 supervision procedures, visiting 15 different companies, primarily during the second and third quarters. As a result, 23 supervision protocols were made, 2 precepts were issued, and 5 misdemeanor proceedings were initiated.

Additionally, in 2023, the Ministry of Economic Affairs and Infrastructure implemented Regulation "Railway Technical Usage Rules," Annex 4 „Manual for construction, maintenance and usage at the railway crossings with vehicles and pedestrians“ sets the additional requirements for safety at the crossings and makes the conditions for increasing train speeds.

1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutusasutuse ohutusstrateegiat, seotud programme ja tegevusi. Lisaks on antud ülevaade organisatsioonist ning ehitus- ja raudteeosakonnast üldiselt.

1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine

Järgime oma järelevalves Euroopa Liidu ja Eesti seadusandlust, eesmärgiga olla oma tegevuses ja otsustes proportsionaalsed, ühtsed ja vastutavad. Meie organisatsiooni põhimõtted on üldistatult järgmised:

- **Oleme avatud.** Meie tegevus on läbipaistev ja sõltumatu, meie otsused on objektiivsed, õiglasel ja põhjendatud. Oleme proaktiivsed nõuandjad ning suhtluses peame oluliseks ausust ja austust.
- **Oleme koostööle suunatud.** Väärtustame koostööd ja kaasamist nii asutuse sees kui välise partnerite ja turuosalistega, sh teiste ohutusasutuste, Ohutusjuurdluse Keskuse ja Euroopa Raudteeametiga.
- **Oleme tulemuslikud.** Meie töö on eesmärgistatud ning soovime, et meie tegevusel oleks positiivne mõju. Oleme alati orienteeritud lahendusele ning protsessis püüdleme efektiivsuse ja võimalikult optimaalse tulemuse poole.
- **Oleme asjatundlikud.** Väärtustame kompetentsust, teaduspõhisust ning elukestvat õpet. Oleme avatud muutustele ning otsime pidevalt võimalusi arenguks. Ühiskonnas oleme hinnatud ja usaldusväärne arvamusiidid, kes panustab ka raudteesektori ja avalikkuse teadlikkuse tõstmisse.
- **Kogume ja analüüsime teavet.** Kogume teavet paljudest usaldusväärsetest allikatest. Raudteeohutuse tagamiseks kasutame mõõdikuid ja tegeleme riskide ennetamisega.
- **Oleme menetluslikult järjepidevad.** Tagame järjepidevuse sama liiki menetlustes, et süsteemi osapooltele oleks selge, millistel alustel toimub menetluse protsess ning otsuse tegemine. Seame esikohale olulised tegevused. Hindame erinevatest usaldusväärsetest allikatest saadud teavet ja analüüsime, et teha kindlaks, millised teemad on kõige tähtsamad.
- **Oleme uuenduslikud.** Oleme tulevikku vaatav nutikas ja arenev ohutusasutus. Hoiaime ennast kursis uute tehnoloogiate, meetodite ning e-lahenduste kasutuselevõtu võimalustega. Meie eesmärgiks on väiksem halduskoormus.

1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalsed soovitus

2022. aastal Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) poolt algatatud Ropka raudteeülesõidukohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi uurimise tulemusena, esitati 30.01.2023. aastal koos aruandega tegevused ja soovitus, mis olid eelkõige seotud õnnetusjuhtumis osalenud raudtee-ettevõtete töökorralduslike juhendite täiendamise, antud raudteeülesõidukoha seadmete töö suurema tähelepanu alla võtmisega, raudteeveeremi juhtide koolitusel tõsise raudteeliiklusõnnetuse materjalide kasutamine, eesmärgiga edastada teave liiklust iseloomustavatest muudatustest juhul, kui see on ootamatu ja põhjused või seosed ei pruugi olla tervikuna selgunud. TTJA tuvastas, et nii raudteeveo-ettevõtja kui ka raudteefrastruktuuri-ettevõtja on vastavad tegevused läbi viinud.

OJK-ga on TTJA koostöö seotud raudtee üldise ohutuse ning juhtumitega seotud teemadega (sh vastav statistika).

1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutuslaste soovitustega

Raudteega seotud õnnetusjuhtumite vähendamiseks viidi Eestis 2023. aastal läbi mitmeid ennetus- ja teavitustegevusi, koos partnerite ja raudtee-ettevõtjatega. 2023. aasta märtsis toimus TTJA kokku kutsutud raudteesektori ennetus- ja teavitustegevuste ümarlaud, kus kaardistati ja lepiti kokku sektori olulised tegevused ja plaanid.

Lastekaitsepäeval (01.06.2023) jagas TTJA loomaaias lastele raudteeohutuse töövihikuid. Töövihikuid



jagati ka eelneva kaardistuse järgi Lääne-Eesti lasteaedadele. 2023. aastal jagati kokku raudteeohutuse 1250 töövihikut. Töövihik on leitav [ole-toovihik2021.pdf \(ttja.ee\)](https://ttja.ee/ole-toovihik2021.pdf).

Foto 1. Kuvatõmmis raudteeohutuse töövihikust

Koostöös MTÜ-ga Operation Lifesaver Estonia valmistame ette täiendavaid ohutuslaseid videoid, mida saab kasutada täiendava õppematerjalina. Videodes keskendutakse raudtee ületamisele jalgsi, ratta/tõukerattaga, grupikäitumisele raudtee ületamisel ja samuti ooteplatvormide kasutamisele. Lõplik montaaž jääb 2024. aastasse.

Oktoobrikuus toimus Operation Lifesaver Estonia MTÜ poolt korraldatud tänuüritus Kuldne Tõkkepuu 2023, kus kliimaminister Kristen Michal tänas organisatsioone ja vabatahtlikke panuse eest raudteeohutuse valdkonnas. Tunnustuse said ka neli TTJA ametnikku.

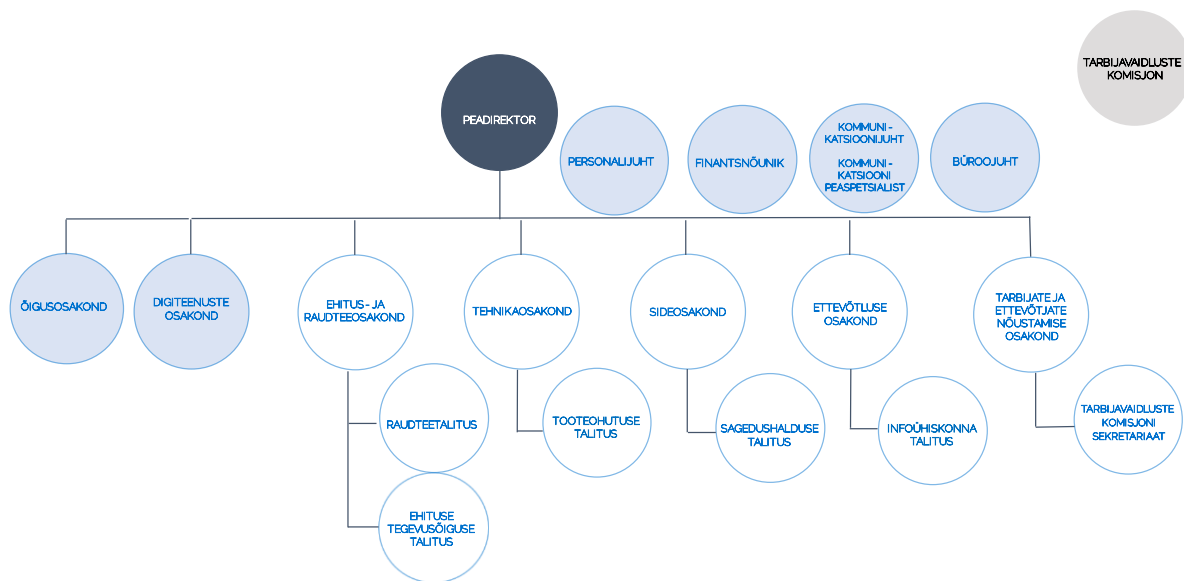
TTJA andis kogu 2023. aasta jooksul välja mitu pressiteadet, mis andsid ülevaate raudteeohutusega seotud statistikast, tuletasid liiklejatele meelde kuidas raudteed ületada ja ka hooajalisi nõuandeid, mis kutsusid ülesse kõrgendatud tähelepanule raudtee läheduses liiklemisel. Sellega seoses andsid kõneisikud erinevaid intervjuusid ja kommentaare erinevatele meediaväljaannetele.

2023. aastal jätkasime traditsiooni välja anda raudteevaldkonna infokirja, mis ilmus aprillis, juulis ja novembris. Raudteevaldkonna infokiri on peamiselt mõeldud sektori ettevõtetele ning on raudteetalitusele kui riiklikule ohutusasutusele üks võimalus olulist informatsiooni jagada. Infokirja saajaks saavad lisada end kõik, kes TTJA kodulehel oma meiliaadressi selleks märgivad või selleks e-posti teel soovi avaldavad.

Koostöös MTÜ-ga Operation Lifesaver Estonia ja raudtee-ettevõtjatega viidi läbi mitu üleriigilist kampaaniat (dialoogikampaania „Kas?“, „Jõuluks koju kampaania“), mille peamine eesmärk on juhtida tähelepanu raudtee ohtudest ja tõsta teadlikkust.

1.4. Organisatsioon

Organisatsioonis ei toimunud muudatusi, mis oleksid omanud mõju TTJA kui raudteeohutusasutuse tööd. ERO kui ohutusasutuse ülesannete täitja koosseisus inimressursi arvulist suurenemist ei toimunud, ülesandeid täidetakse olemasolevate ametikohtadega. Küll loodi täiendav ametikoht raudteeohutuse peaspetsialistile (veerem, vedurijuhid, hoolduse eest vastutav üksus), kus värbamisprotsessi lõpp jääb 2024. aastasse.



Joonis 1. TTJA struktuur seisuga 31.12.2023

Ehitus- ja raudteeosakond täidab vastavalt TTJA põhimäärusele järgnevaid ülesandeid:

- 1) ehitusseadustikuga ametile pandud ülesannete täitmine;
- 2) transpordi tegevusvaldkonna arendusprojektide läbiviimine;
- 3) raudteeseadusega ametile pandud ülesannete täitmine;
- 4) raudteeohutusasutuse ülesannete täitmine.

Ameti struktuuriüksusteks on osakonnad. TTJA põhimääruses näeb ette, et osakonna koosseisu kuuluvad talitused. Osakonna põhimääruse kinnitab peadirektor. Raudteeohutusasutuse rolli täidab TTJA-s raudteetalitus ja ehitusseadustikuga reguleeritud tegevustes ehituse tegevusõiguse talitus.

Ehituse tegevusõiguse talitus kontrollib rööbasteega seotud projektide projekteerimistingimusi, annab välja ehitus- ja kasutuslubasid, viib läbi keskkonnamõju hindamise auditeid ja samuti tegeletakse raudtee kaitsevööndiga seotud hoonestuslubadega. Lisaks ehitusega seotud teemadele hindab ka üks ehituse tegevusõiguse talituse ametnik välisriigi kutsekvalifikatsioone. Eestisse on liikunud välismaal raudteevaldkonna hariduse omandanud spetsialiste, kelle kutsekvalifikatsioonid vajavad võrdlemist Eestis nõutavate tingimustega. Märkimisväärne osa ehituse tegevusõiguse talituse raudtee-ehitusega seotud menetlustest keskendub Rail Baltica trasside ehitusele ja keskkonnamõjude hindamisele.

Raudteetalituse ülesanneteks on teostada järelevalvet raudteeohutuse tagamise ja järjepidevuse üle. Lisaks kontrollida raudteeinfrastruktuuri toimimist ning reisijate ja kaubaveo korraldamist, arvestades avaliku ja mitteavaliku raudtee erisusi. Samuti tagada raudteeveeremi tehnohoolde ja remondi ning

raudteeveeremi ehituse nõuetekohase tegutsemise tegevuslubade ja hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaatide väljastamise abil ning kontrollida nende toimimist. Tegeleda vedurijuhtide pädevuse ja koolitamise teemadega, eelkõige koolituskeskuste töö, vedurijuhilubadega seotud menetluste ja eksamineerijate pädevuse tagamisega. Lisaks nõustada ja kontrollida, et kitsarööpmelistel raudteedel oleks reisijatel ohutu sõita.



Joonis 2. TTJA raudteetalituse põhiülesanded.

2. Ohutustase

Järgnevas peatükis esitab TTJA informatsiooni oluliste siseriiklike ning Euroopa tasandi ohutusnäitajate kohta. Esitatud on juhtumite analüüs ning asjaolud.

2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad

TTJA esitab statistikat ja aruandlust järgmistele osapooltele:

- Eurostat;
- Statistikaamet,
- Euroopa Raudteeamet;
- Ohutusjuurdluse Keskus;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium;
- Avaliku raudteeohutusega seotud päringute puhul (meedia, partnerid).

TTJA andmeallikad statistika ja aruandluse koostamiseks on järgmised:

- ettevõtete juhtumitega seotud teated;
- ettevõtete aruandlus;
- raudteeliiklusregistri andmed;
- järelevetotoimingud.

2023. aastal toimus Eestis 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 7 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 5 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Juhtumite tagajärjel hukkus 3 inimest ning vigastada sai 6.

2023. aastal toimusid juhtumitest 4 Lääne-Virumaal, 2 Harjumaal, 2 Raplamaal, 2 Ida-Virumaal, 1 Järvamaal ja 1 Jõgevamaal. Juhtumitest 11 toimusid raudteeülekäigukohal või -ülesõidukohal. Kokkupõrgetest 5 toimusid III kategooria raudteeülesõidukohtadel ning 2 toimusid II kategooria raudteeülesõidukohtadel. Siinkohal tuleb välja tuua asjaolu, et raudteeülesõidukohtade kategooriate kriteeriumid muutusid 2023. augustis. Enamus kokkupõrgetest leidis aset raudteeülesõidukohtades, mis on reguleeritud ainult liiklusmärkidega. Juhtumite menetluste tulemuseks saab valdavalt välja tuua liiklejate tähelepanematust ja autojuhtide poolt valesti valitud sõidukiirust raudteeülesõidukohale lähenemisel. Otsasõitudest 4 toimusid raudteeületuskohtadel. Kaks juhtumit leidsid aset ülekäigukohtadel, mis olid reguleeritud ainult liiklusmärkidega ning kaks ületuskohtades, kus olid automaatse foorisignalisatsiooniga ja tõkkepuudega raudteeülesõidukohad. Ühe otsasõidujuhtumi

puhul oli tegemist raudtee ületamisega selleks mitteettenähtud kohas. Ka otsasõitude puhul saab välja tuua jalakäijate tähelepanematust.

Võrreldes 2022. aastaga on avaliku raudteeohutusega seotud õnnetusjuhtumite arv jäänud samaks. Otsasõitude arv on tõusnud ja kokkupõrgete arv on vähenenud 3 juhtumi võrra. Viimasel kahel aastal on õnnetusjuhtumite arv olnud 12. Aasta 2023. oli raudteeohutuse seisukohast pigem negatiivne, sest raudtee õnnetusjuhtumite tagajärjel hukkus 3 inimest, mis viimase viie aasta lõikes suurim arv. Vigastada saanud inimeste arv on võrreldes 2022. aastaga küll vähenenud, kuid peab arvestama, et vigastatute osakaalu suurendas 2022. aastal tõsise õnnetusjuhtumi toimumine (Ropka tõsine õnnetusjuhtum).

2023. aastal oli raudtee-ettevõtete poolt registreeritud 56 ohtlikku olukorda, mis võiksid lõppeda õnnetusjuhtumina. Tegemist on juhtumitega, mille tagajärjel inimene võib saada raskelt vigastada või hukkuda. Kõige levinumad ohtlikud olukorrad on need, kus raudteed ületatakse viimasel hetkel ehk vahetult rongi eest või liikleja jääb seisma rongile liiga lähedale. Ohtlikest olukordadest enamus juhtuvad liiklejate tähelepanematuse või kiirustamise tõttu.

2023. aastal muudetud määruse „Raudtee tehnikasutuseeskiri“ kohaselt on ohutusnõuded raudteeületuskohtadele karmistunud ning nõuete tähtajalisel rakendamisel loob see täiendavad eeldused, et raudteeületuskohtadel juhtub vähem õnnetusi.

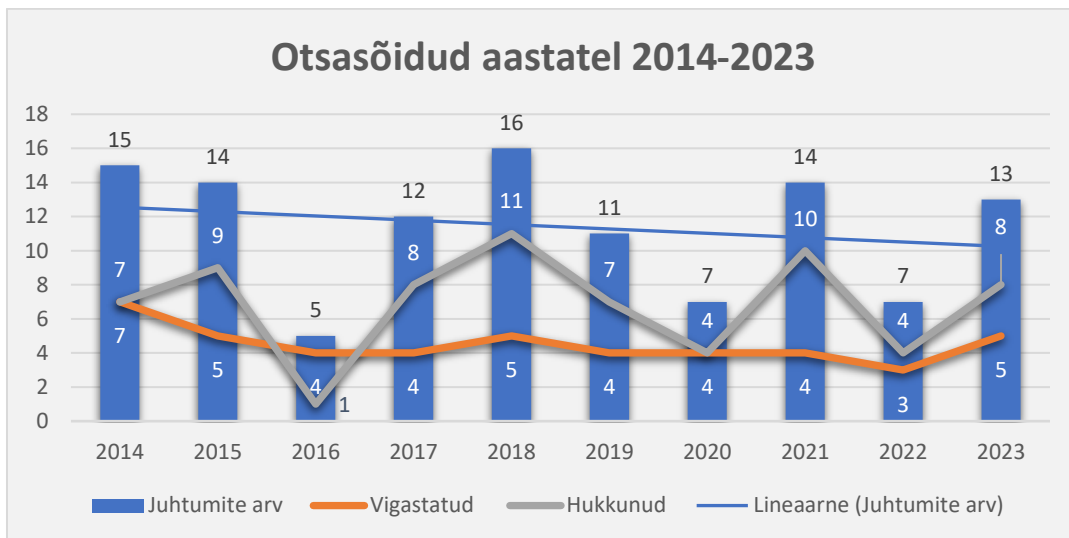
Kvartalite kaupa jagunesid juhtumid 2023. aastal järgnevalt:

| Kvartal | Juhtumite arv | Otsasõidu juhtumeid | Kokkupõrke juhtumeid | Hukkunud | Vigastatud |
|--------------|---------------|---------------------|----------------------|----------|------------|
| I | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| II | 2 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| III | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| IV | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| Kokku | 12 | 5 | 7 | 3 | 6 |

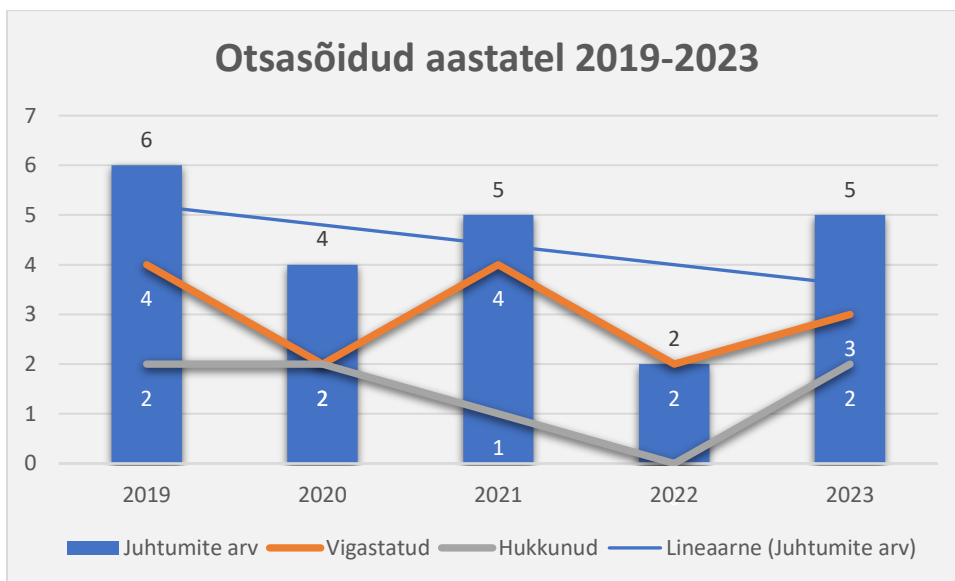
Tabel 1. 2023. aastal kvartalite kaupa juhtumite jagunemine (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

Avaliku raudteeohutustasemega on seotud eelkõige otsasõidud inimestele ning kokkupõrked sõidukiga. Aasta 2023. tõi kaasa otsasõitude juhtumite arvu suurenemist, võrreldes 2022. aastaga. Viimase kümne aasta statistikast on näha, et aasate lõikes on raudteeõnnetuste juhtumite arv korrapäratu. Siiski positiivne on näha, et viimase kümne aasta otsasõidu juhtumite arv on langevas

trendis (Joonis 3). Sama näitab ka viimase 5 aasta näitajate (v.a suitsiidid ja tööõnnetused) kokkuvõte (Joonis 4).



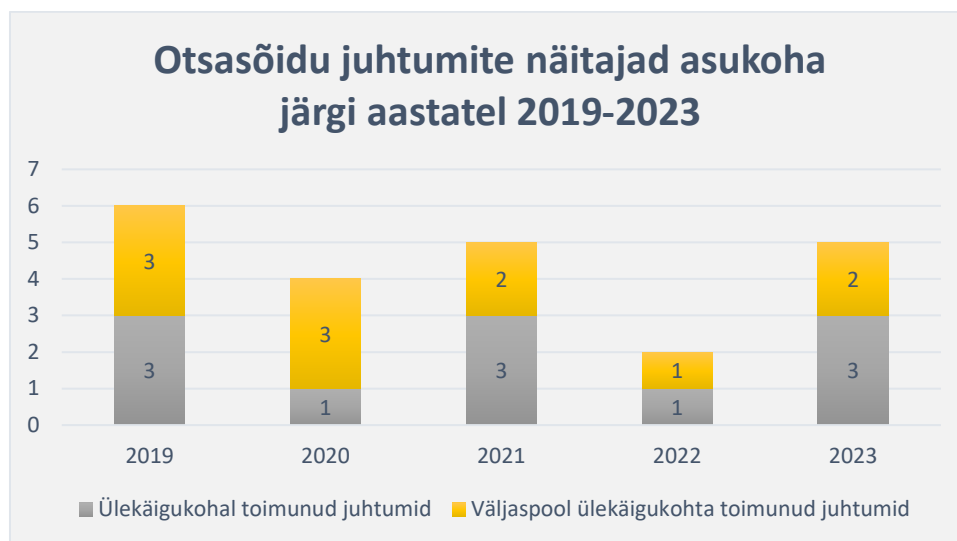
Joonis 3. Otsasõidud aastatel 2014-2023



Joonis 4. Otsasõidud aastate 2014-2023 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused)

TTJA on analüüsinud otsasõidu juhtumite põhinäitajaid toimumise asukoha järgi ning jõudnud järeldusele, et õnnetusjuhtumid ülekäigukohtadel ei eristu näitajate poolest muudes piirkondades (Joonis 6). Vaatama sellele, et raudtee ületamine selleks mitte ettenähtud kohas on seadusandlusega keelatud, leidub liiklejaid, kes ületavad raudteed väljapool ülekäigukohta. Raudteeohutuse järelevalvet tehe on TTJA soovitanud ettevõtetele meetmeid (tõkete paigutus, piirdeaiaid), mille abil suunata

inimest raudteed ületama korrektsest kohast, kus on loodud tingimused võimalikult ohutuks raudtee ületamiseks.



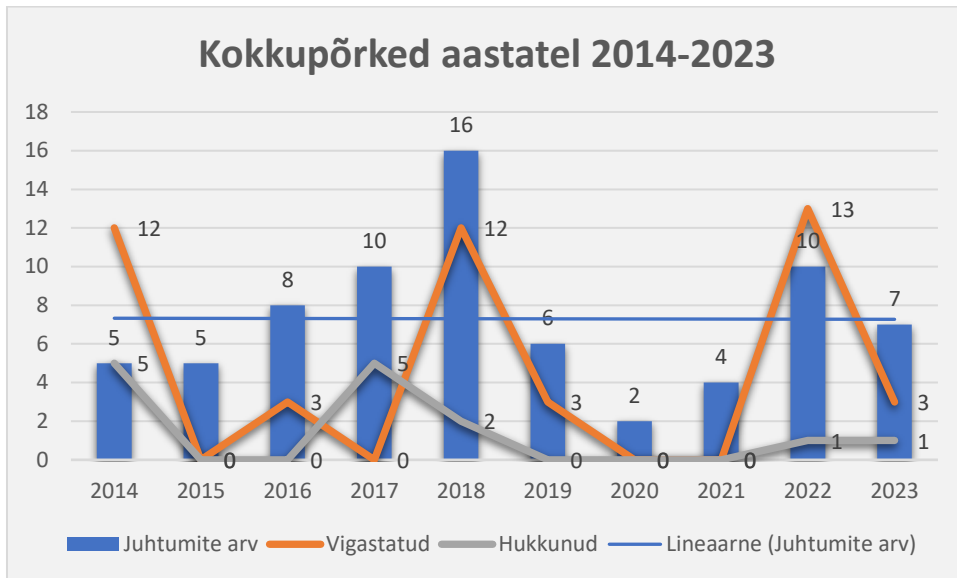
Joonis 5. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi aastatel 2019-2023 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

| Otsasõidu juhtumeid (2013-2023) | Väljaspool ületuskohta | Raudteeülesõidukohal | Raudteeülekäigukohal |
|---------------------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| 2014 | 2 | 1 | 6 |
| 2015 | 1 | 1 | 4 |
| 2016 | 1 | 1 | 1 |
| 2017 | 2 | 0 | 5 |
| 2018 | 4 | 0 | 2 |
| 2019 | 3 | 0 | 3 |
| 2020 | 2 | 1 | 1 |
| 2021 | 2 | 0 | 3 |
| 2022 | 1 | 0 | 1 |
| 2023 | 1 | 2 | 2 |

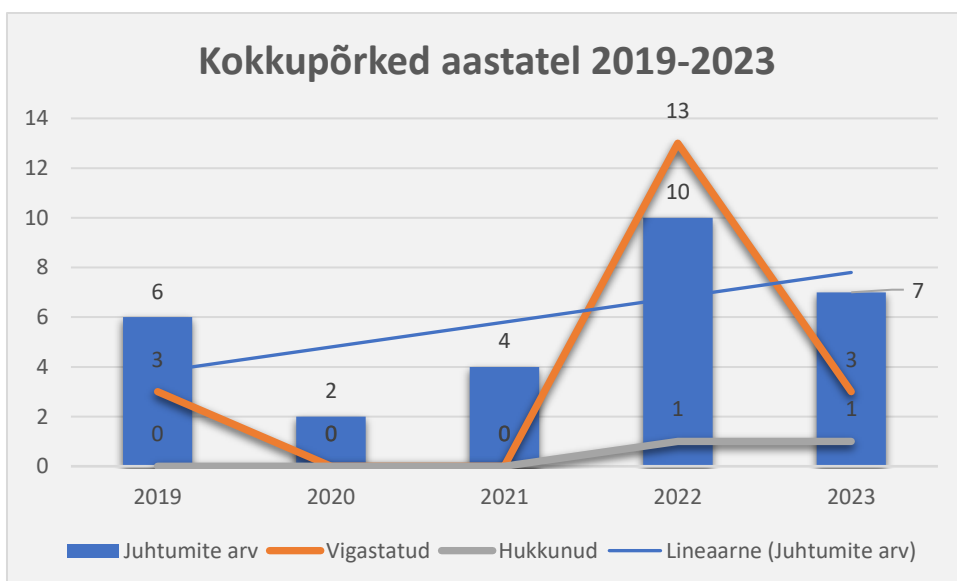
Tabel 2. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi aastatel 2014-2023 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

Viimase viie aasta statistikat vaadates on selgelt näha, et suurem osa kokkupõrgetest toimub raudteeülesõidukohtades, mis on reguleeritud ainult liiklusmärkidega. Sellest võib välja lugeda, et liiklejad ei pööra piisavalt palju tähelepanu ohutult raudtee ületamisele või ei teadvustata ohtu. Raudteeülesõidukohtadel, mis on varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga on viie aastaga juhtunud pea kaks korda vähem õnnetusi kui ainult märkidega tähistatud ülesõidukohtadel. Aastatel 2019-2023 ei toimunud ühtegi kokkupõrget raudteeülesõidukohtades, mis on varustatud nii

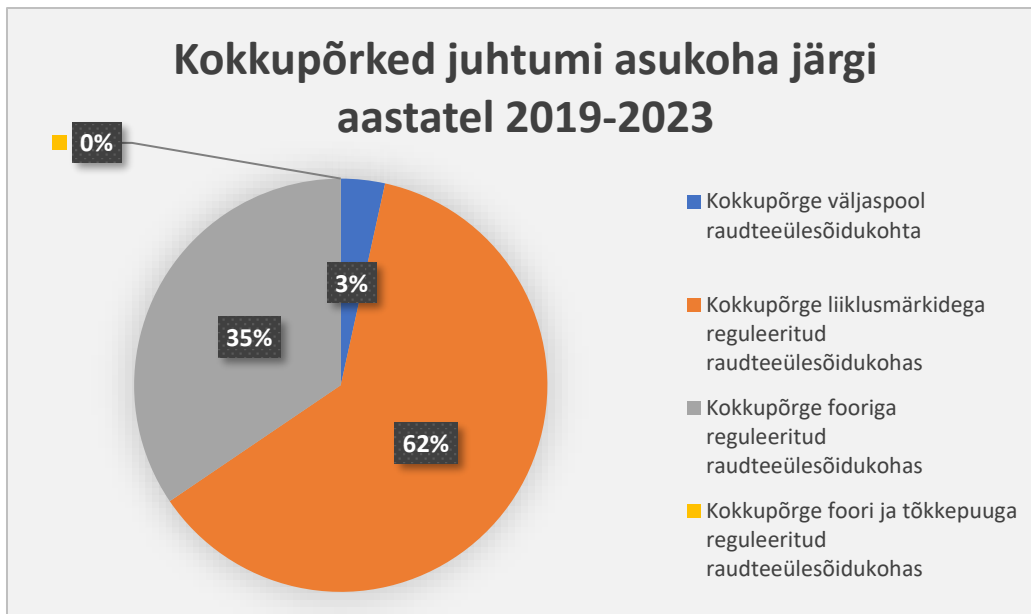
automaatse foorisignalisatsiooniga, kui ka tõkkepuuga. Selline lahendus aitab püüda tähelepanu ja sunnib autojuhte sõidukeid peatuda. Õnnetusjuhtumite arv viimasel viiel aastal on tõusvas trendis, pikemas vaates üsna stabiilne.



Joonis 6. Kokkupõrked aastatel 2014-2023.



Joonis 7. Kokkupõrked aastatel 2019-2023.



Joonis 8. Kokkupõrked juhtumi asukoha järgi aastatel 2019-2023.

TTJA kogub ja koondab raudtee-ettevõtete esitatud juhtumite andmeid õnnetusjuhtumite, vahejuhtumite ja tehniliste juhtumite kohta, millest tulenevalt oleme koostanud avaliku **raudteeohutustaseme näitaja**, **raudteeliikluse ohutustaseme näitaja** ning **veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja**. Ohutustaseme näitajate puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongkilomeetritest.

Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat: hukkunute arv, vigastatute arv ning tõenäoliste tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv. Hukkunute ja vigastatute arvul on näitajas erinev osakaal. Tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv arvestatakse hukkunute koguarvust välja, sest see element ei ole raudteeohutusega põhjus-tagajärg seoses, vaid kolmanda osapoole tegevus.

Raudteeliikluse ohutustaseme puhul analüüsitakse raudteeliikluse ohutust mõjutavad juhtumid (näiteks rongi keelavast foorinäidust möödaskõik), tehnilisi juhtumid (näiteks rööpamurrud) ning kolmanda osapoolega seonduvad juhtumid, kuhu kuuluvad veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes ning veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga. Nendel kolmel teguril on ohutusnäitajas erinev osakaal. Nii avaliku raudteeohutustaseme ning raudteeliikluse ohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongkilomeetritest.

Veeremi ohutustaseme näitaja on seotud juhtumitega nagu näiteks raudteeveeremiosade teele kukkumine; raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus; veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib

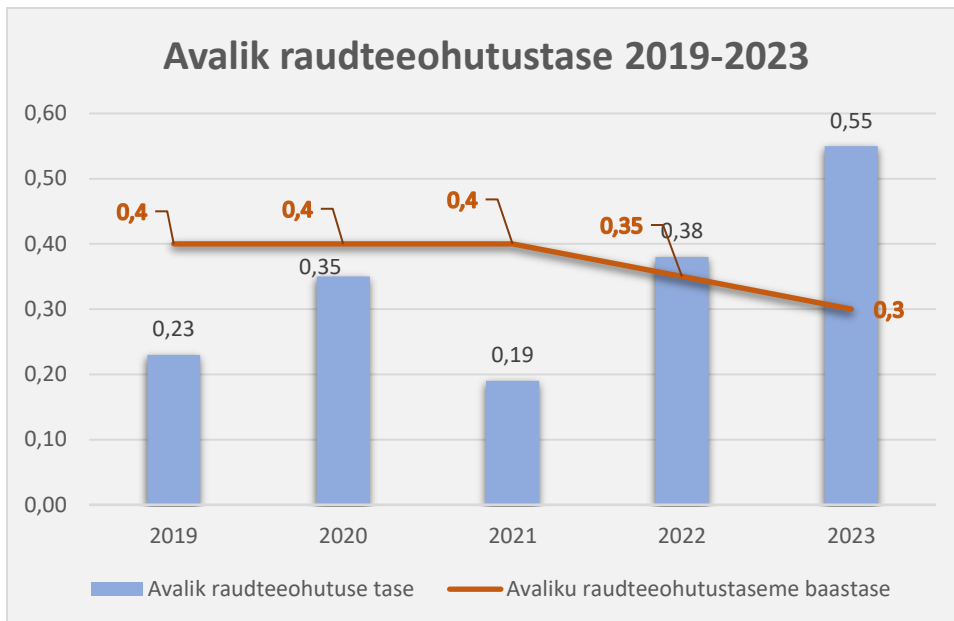
jaamavahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti, veduri või mootorrongi turvaseadme rike rongis, tehnilise rikke tõttu reisivaguni mahajätmine enne sihtjaama jõudmist, kauba- või reisirongis automaatsiduri iseeneselik lahtihaakimine, Hotboxi tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis. Ka nende juhtumite puhul on osakaal erinev.

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja ning veeremi ohutustaseme näitaja on seotud järelevalve tegevustega, sest need annavad sisendit ja näitavad, millist tüüpi juhtumid on sagenenud. Vastavalt sellele saab raudteetalitus tähelepanu pöörata erinevatele tegevustele ettevõtetes. Avaliku raudteeohutustaseme näitaja on seotud TTJA avalikkusele suunatud teavitus- ja ennetustegevustega. Ohutustaseme näitajaid tasandatakse rongkilomeetrite arvuga. Kõigile näitajatele on lisatud baastasemed või aktsepteeritavad tasemed. Raudteeliikluse ohutustaseme baastase on otseselt seotud rongkilomeetrite vahemikega. Ohutusnäitajate olukorda arvestatakse ja hinnatakse igas kvartalis, mille alusel vaadatakse üle ka osakonna järelevalve tööplaani.

| | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Raudteeliikluse ohutustase | 1,31 | 1,77 | 2,02 | 2,31 | 2,25 |
| Baastase | 1,45 | 1,45 | 1,42 | 1,46 | 1,42 |
| Avalik raudteeohutuse tase | 0,55 | 0,38 | 0,19 | 0,35 | 0,23 |
| Baastase | 0,3 | 0,35 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| Veeremi tehnilise ohutuse tase | 2,76 | 2,06 | 2,02 | 2,3 | 2,25 |
| Baastase | 1,97 | 1,97 | 1,97 | 1,97 | 1,97 |

Tabel 3. Ohutustaseme näitajate koond 2019-2023.

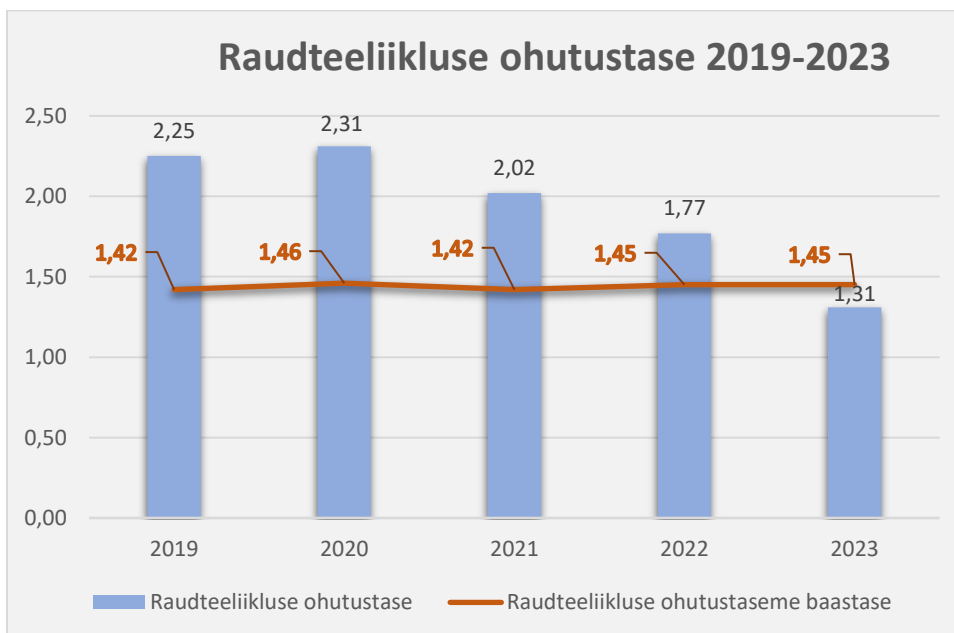
Tabelis 3 on esitatud ohutustaseme näitajate koond ning vastavalt ohutustasemele on väljatoodud valgusfoori süsteemis hinnang. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumeid on eelmiste aastatega võrreldes võrreldav arv, kuid hukkunuid on rohkem ja näitaja on soovitud baastasemest tunduvalt kõrgem.



Joonis 9. Avalik raudteeohutustase 2019-2023.

Avalik raudteeohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

- Hukkunud inimeste arv (100% osakaal)
- Vigastatud inimeste arv (10% osakaal)
- Tahtliku tegevuse juhtumid (jäetakse näitajast välja)



Joonis 10. Raudteeliikluse ohutustase 2019-2023.

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

- Rongide kokkupõrked, sh kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes;
- Keelavast näidust möödasõit;
- Rongide rööbastelt mahasõitmine;
- Veeremipõlengud.

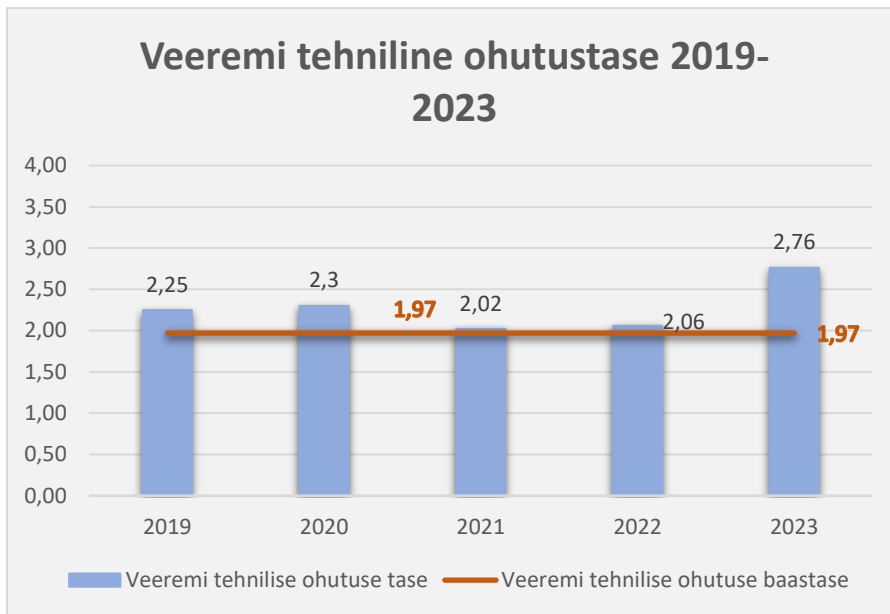
Näitajas osakaal 50%

- Veeremi mahasõitmine rööbastelt manöövritöödel;
- Rööpamurrud;
- Rööbastee kõverdused;
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgede murrud;
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rataste murrud;
- Intsident ohtliku kaupa vedava raudteeveeremiga, kus ohtlik kaup ei olnud lubatud;
- Intsident ohtliku kaupa vedava raudteeveeremiga, kus vabaneb ohtlikku ainet;
- Rongi saatmine mööda ettevalmistamata matka;
- Vale foorisignaali juhtumid (infra rike).

Näitajas osakaal 25%

- Veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes;
- Veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga.

2023. aastal oli raudteeliikluse ohutustaseme näitajaga seotud juhtumid eelkõige vedurijuhtide eksimused, rööpamurrud, veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariidimõõtmes ja kokkupõrked raudteeülesõidukohtadel sõidukitega.



Joonis 11. Veeremi tehniline ohutustase 2019-2023.

Veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

- Raudteeveeremiosade teele kukkumine;
- Raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus;
- Veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamavahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti;
- Veduri või mootorrongi turvaseadme rike rongis.

Näitajas osakaal 50%

- Tehnilise rikke tõttu reisivaguni mahajätmine enne sihtjaama jõudmist;
- Kauba- või reisirongis automaatsiduri iseeneselik lahtihaakimine;
- Hotboxi tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis.

Veeremi ohutustaseme näitaja on 2019-2023 aastatel olnud baastaseme (1,97) lähedal või üle selle, mis näitab, et veeremitega esineb arvestataval määral tehnilisi juhtumeid. 2023. aastal olid need seotud raudteeveeremi osade teele kukkumisega, veduririketega rongis ja hotboxi tuvastatud tehniliste kõrvalekalletega rongis.

2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST)

Euroopa Raudteeamet avaldas sel aastal 2022. aasta ülevaate ohutusalastest suundumustest Euroopas. Ühiste ohutusnäitajate (CSI) aruanne koostatakse liikmesriikide riiklike ohutuasutuste edastatud statistika põhjal. Arvestama peab seda, et Euroopa ülene statistika tuleb viivitusega, seetõttu põhineb andmestik 2022. aastal toimunud juhtumitel.

Oluliste õnnetuste ja nendest tulenevate vigastuste arv on alates 2010. aastast järjekindlalt vähenenud; siiski registreeriti 2021. a ja 2022. a aastal kasv, mis naasis COVID-19 eelsele tasemele. Viis või rohkem surmajuhtumit põhjustanud suured õnnetused on muutunud haruldasteks: 2018. a 2020. a ja 2021. a ei toimunud selliseid õnnetusi, kuid 2022. a ja 2023. a aastal toimus viis sellist õnnetust. Ohutus raudteeülesõidukohtadel paranes aastatel 2010–2016, kuid järgnevatel aastatel (2017–2022) on täheldatud pigem tagasimineki (hoolimata 2020. aasta langusest, mis tõenäoliselt oli seotud COVID-19 pandeemiaga). Lisaks sellele on raudteeülesõidukohtade õnnetusjuhtumite määr liikmesriikide vahel endiselt oluliselt erinev.

Riskitase määratakse kindlaks arvestades Euroopa Liidu poolt kehtestatud ühtseid ohutusnäitajaid ja osakonnasiseselt koostatud arvestustabeli riskihinnangust tulenevaid riigisiseseid ohutusnäitajaid. Ohutusnäitajate puhul jälgitakse üldiselt avaliku raudteeohutuse taset, raudteeliikluse ohutustaset ja veeremi tehnilist ohutustaset. Nendest lähtuvalt mõõdetakse konkreetsemaid riske lähtuvalt Euroopa Komisjoni (edaspidi KOM) otsuse 2009/460/EÜ suunistest, majandus ja taristuministri 03.12.2020. a määrusest nr 83¹ ja raudteetalituse arvestustabeli (jaguneb kolmeks alamtabeliks) näitajatest.

Riiklikud kontrollväärtused, mis on kehtestatud KOM otsusega 2012/226/EL (konsolideeritud versioon) lähtuvalt näitajast 2004-2009 aastate põhjal. Euroopa Raudteeamet annab igal aastal välja ohutuseesmärkide täitmise kohta aruande ja teeb iga-aastase ülevaate näitaja (*annual observation-OBS*). Viimases aruandes on näitajate baasväärtuseks 2022. aasta, mis liikmesriikide poolt on viimati esitatud. Oluline on see, et ülevaate näitaja oleks väiksem riiklikust kontrollväärtusest. NRV tähendab riiklikku kontrollväärtust 2004-2009 aastate põhjal, millega näidatakse aktsepteeritavat taset riigis. CST tähendab ühiste ohutuseesmärkide väärtusi, mis hõlmavad kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemi.

| | Riiklik (Eesti) kontrollväärtus (NRV) (2004- 2009) | Eesti 2022. aasta väärtus (OBS) | Eesti ohutuseesmärk (CST) |
|--|---|--|--|
| Reisijatega seotud riskid (1.1) | 78.18 | 140,35 | 0.17 |
| Reisijatega seotud riskid (1.2) | 0.67 | 2,09 | 0.00165 |
| Raudteetöötajatega seotud riskid (2) | 64.83 | 0 | 0.0779 |
| Raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid (3) | 399.88 | 220,59 | 0.71 |
| Muude isikutega seotud riskid (4) | 11.64 | 0 | 0.0145 |
| Raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid (5) | 1547.95 | 29,41 | 2.05 |
| Ühiskonnaga seotud riskid (6) | 2107.86 | 367,65 | 2.59 |

Tabel 4. Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad.

Riiklik kontrollväärtus reisijatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: reisijatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/reisirongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus reisijatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: reisijatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/reisijakilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteetöötajatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: töötajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid, väljendatuna järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas. Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/[(rongikilomeetrite arv aastas × raudteeületuskohtade arv)/rööbasteekilomeetrid)].

Riiklik kontrollväärtus muude isikutega seotud riskid, arvestatakse järgmiselt: muude isikutena määratletavate isikutega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudtee territooriumil loata viibivate isikutega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus ühiskonnaga seotud riskid, arvestatakse järgmiselt: rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste koguarv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

Kliimaminister Kristen Michal allkirjastas 07.08.2023 raudtee tehnokasutuseeskirja muutva määruse, mille eesmärgiks on tõsta ohutust raudteel. Lähiaastatel on raudtee-ettevõtjatel plaanis suurendada rongiliikluse kiirust kuni 160 km/h ja tihendada reisijateveoga seotud liiklust olulisel määral. Seetõttu tuli üle vaadata raudteeületuskohtadele seatud tehnilised nõuded, mis tagaks turvalisuse ka suuremate kiiruste korral. Määruse lisas 4 "Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend" on kehtestatud täiendavad ohutusnõuded raudteeületuskohtadele ja ka vastavad üleminekuajad. Ületuskohtade kategooriate määramisel arvestatakse rongide kiirustega ja raudteeülekäigukohad on samuti kategoriseeritud, lisaks on täpsustatud ohutusnõudeid vastavalt kategooriatele. Raudtee tehnokasutuseeskirja uus muudatustega versioon jõustus 14.08.2023 ning TTJA on seoses sellega juba ettevõtjaid ka nõustanud

3.1 Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15

Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi erandid on kehtestatud raudteeseaduse § 42 lõikes 6, mis on vastavuses raudteeohutuse direktiivi artiklis 15 kehtestatule. Selle kohaselt ei pea Eestis omama hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati, kui hooldatakse:

- 1) kolmandas riigis registreeritud raudteeveeremit selle riigi nõuete kohaselt;
- 2) raudteeveeremit, mida kasutatakse raudteevõrgustikus, mille rööpmelaius erineb Euroopa Liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest ja mille puhul on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõikes 2 sätestatud nõuete täitmine tagatud kolmanda riigiga sõlmitud rahvusvahelise lepinguga;
- 3) kauba- ja reisivaguneid, mida kasutatakse ühiselt ettevõtjatega sellisest kolmandast riigist, mille raudteevõrgustiku rööpmelaius erineb Euroopa Liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest.

4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid

4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised

2023. aastal osales Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalveamet kui Eesti riiklik raudteeohutuasutus 11 ühtse ohutustunnistuse (7 uue, 1 uuendamise ja 3 ajakohastamise) menetluses alljärgnevalt:

| Jrk. nr. | Ettevõtte nimi | Taotluse tüüp | Menetleja (riik/ERA) | Taotluse esitamise aeg | Otsuse aeg | Ühtse ohutustunnistuse kehtivusaeg |
|----------|---|----------------|----------------------|------------------------|------------|------------------------------------|
| 1. | LEONHARD WEISS OÜ | uus | EE | 09.05.2022 | 13.06.2023 | 14.06.2023-13.06.2028 |
| 2. | Enefit Power AS | uuendamine | EE | 30.06.2022 | 28.02.2023 | 31.08.2021-31.08.2026 |
| 3. | AS Skinest Rail | uus | EE | 06.07.2022 | 28.04.2023 | 01.05.2023-30.04.2028 |
| 4. | AS Eesti Liinirongid | uus | EE | 17.01.2023 | 13.06.2023 | 14.06.2023-13.06.2028 |
| 5. | AS Sillamäe Sadam | uus | EE | 26.04.2023 | 17.11.2023 | 03.11.2023-02.11.2028 |
| 6. | Dekoil OÜ | uus | EE | 17.05.2023 | 22.09.2023 | 03.11.2023 - 02.11.2028 |
| 7. | Akcine bendrovė "LTG Cargo" | ajakohastamine | ERA,EE,LT, LV,PL | 28.05.2023 | 20.03.2024 | 20.03.2024-29.10.2028 |
| 8. | AS Operail | uus | EE | 10.07.2023 | 20.12.2023 | 24.01.2024-23.01.2029 |
| 9. | Akciju sabiedrība "Baltijas Ekspressis" | ajakohastamine | ERA,EE,LV | 11.07.2023 | 30.07.2024 | 30.07.2024-27.09.2026 |
| 10. | Maardu Raudtee AS | uus | EE | 18.08.2023 | 27.02.2024 | 28.02.2024-27.02.2029 |
| 11. | LEONHARD WEISS OÜ | ajakohastamine | EE | 16.11.2023 | 22.12.2023 | 14.06.2023-13.06.2028 |

Mõlemad rahvusvahelise ühtse ohutustunnistuse ajakohastamise menetlused (Akcine bendrovė "LTG Cargo", Akciju sabiedrība "Baltijas Ekspressis") olid seotud taotleva ettevõtte tegevuspiirkonna laienemisega Eestisse.

Lisaks on Eestis 2 raudteeinfrastruktuuri ettevõtet (AS Eesti Raudtee, Edelaraudtee AS), kellele on väljastatud siseriiklikud ohutusload.

2023. aastal läbis Edelaraudtee AS ohutusloa uuendamise menetluse, väljastati ohutusluba kehtivusajaga 12.11.2023-12.11.2028.

AS Eesti Raudtee esitas 2023. aasta sügisel ohutusloa uuendamise taotluse, mille menetlemine ja ohutusloa väljastamine kandus 2024. aasta jaanuarikuuksse.

Kehtivad ohutustunnistused ja -load seisuga 31.12.2023 on leitavad Lisa 3

Ühtse ohutustunnistuse ([Ühtne ohutustunnistus | Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet \(ttja.ee\)](https://ttja.ee)) ja ohutusloa ([Ohutusluba | Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet \(ttja.ee\)](https://ttja.ee)) taotlemisel on

ettevõtjatele abiks juhendid, mis on avaldatud TTJA koduleheküljel [Äriklient | Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet \(ttja.ee\)](#)

Ühtse ohutustunnistuse väljastamise juhend on mõeldud abistava materjalina ERA ohutustunnistuste juhendile. Juhendis käsitletakse järgmisi teemasid: õiguslik raamistik, ühtse ohutustunnistuste taotlemise tingimused, eel- ja põhimenetluse faasid, taotluse menetlemise tähtajad, teabevahetuse kord, keelepoliitika, tasu, piiriülesed veolepingud ja kokkulepped, tegevusluba ja vastutuskindlustus, vaidemenetlus, ühtse ohutustunnistuse piiramine ja kehtetuks tunnistamine, juhendmaterjalid ja viited seadusandlikele nõuetele.

4.2. Veeremi vastavushindamised

2023. aastal veeremitele vastavushindamismenetlustega seotud lubasid ei väljastatud, kuid alustati 3 menetlust veeremitüübi kasutusala ulatuse laiendamiseks veduritele 2M62UM ja ER20CF ning eriveeremile APV 600 MGN SPAZIO 12_3. Nimetatud veeremite menetlused liikusid edasi 2024. aastasse.

4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused

Raudteeveeremite kasutusele võttes tuleb määrata nendele hoolduse eest vastutav üksus (ECM). ECM tagab tema vastutuse all olevate veeremiüksuste ohutu sõiduseisundi hooldussüsteemi abil. Hooldussüsteem koosneb neljast funktsioonist:

1. Juhtimisfunktsioon- F1
2. Hoolduse arendamise funktsioon- F2
3. Veeremipargi hoolduse juhtimine- F3
4. Hoolduse teostamise funktsioon- F4

ECM-sertifikaat antakse välja ulatusega vastavalt raudteeveeremi tüüpidele, millele hoolduse eest vastutava üksuse teenust ettevõtte pakub. 2023. aasta alguseks omasid ECM-sertifikaati AS GoCraft ja OÜ Operail Repairs.

AS-ile Valga Depoo väljastati ECM-sertifikaat ulatusega „kaubavagunid“, OÜ-le GoTrack väljastati ECM-sertifikaat ulatusega „eriveeremid“ ning OÜ-le Operail Repairs ECM-sertifikaadi ulatuse laiendus ulatusega „vedurid, kaubavagunid“. OÜ GoTrack menetlust alustati 2022. aastal. Kõigi kolme hoolduse eest vastutava üksuse puhul koosneb sertifikaat kõigist neljast funktsioonist.

Koos ühtse ohutustunnistusega väljastati ECM AS-ile Eesti Liinirongid, AS-ile Sillamäe Sadam, OÜ-le Dekoil ning OÜ-le Leonhard Weiss, millega saab ettevõtte hooldada endale kuuluvaid raudteeveeremeid.

Euroopa Komisjoni määruse (EL) 2019/779 artikkel 8 kohaselt tuleb hoolduse eest vastutaval üksusel esitada sertifitseerimisasutusele oma tegevuse aastaaruanne. Sellest tulenevalt toimusid kohapealsed auditid AS GoCraft ja OÜ Operail Repairs veeremidepoodes, kellele väljastati ECM-sertifikaadid aastal 2022. aastal.

4.4. Vedurijuhid

Kokku väljastati 2023. aastal 43 vedurijuhiluba, millest 26 olid esmased juhiload. Kõige rohkem väljastati juhilubasid AS Eesti Liinirongid vedurijuhtidele, kellele väljastati kokku 16 juhiluba.

2023. aastal toimus vedurijuhtide poolt 3 kiiruse ületamist ning nende suhtes alustati väärteomenetlust. Seoses rikkumistega kohtus TTTJA ettevõtte esindajatega mitmel kohtumisel, millel arutati probleemi olemust ja riskide maandamist.

Tuvastati üks juhtimisõigusega isik vedurit juhtimas ja seoses sellega alustati 2 väärteomenetlust nii juhtimisõigust mitteomava isiku suhtes kui ka isiku suhtes, kes määras tööülesande täitmiseks vedurit juhtima juhtimisõigust mitteomava isiku.

4.5. Teised ohutusametuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

Lisaks ohutuslubadele ja ühtsetele ohutustunnistusele väljastab TTJA siseriiklikult tegutsemise ohutustunnistusi raudtee majandamiseks ning kauba- ja reisiveo teostamiseks.

Siseriikliku seadusandluse järgi peavad tegutsemise ohutustunnistust omama mitteavaliku raudtee valdaja, mitteavalikul raudteel kaubaveo või reisijateveoga tegelev ettevõtte. Tegutsemise ohutustunnistus antakse välja ettevõtjale, kelle raudteeinfrastruktuur, raudteeliikluse korraldus või raudteeveerem ning personal vastavad käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuetele ning kui ettevõtja on võimeline täitma raudteeohutusalaseid nõudeid. Kui varasemalt oli siseriiklikus seadusandluses nimetatud tunnistus raudteeliikluse korraldamise ohutustunnistuseks, siis uuenenud raudteeseadusega üldistati mõistet raudtee majandamise ohutustunnistuseks. Raudtee majandamine ehk raudteeinfrastruktuuri majandamine on raudteeinfrastruktuuri ja liiklusjuhtimise süsteemide ehitamine, remont, hooldamine ning haldamine, samuti raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamine. 2023. aastal väljastati 7 tegutsemise ohutustunnistust. Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused seisuga 31.12.2023 on leitavad Lisa 4.

Osakonna ametnikud osalesid komisjoni korras tunnistuste väljastamise menetluses oma pädevuse piires. Tegemist on menetluse mõttes väiksema mahuga menetlusega kui ühtse ohutustunnistuse puhul, kuid omab väga olulist mõju mitteavaliku raudtee raudteeohutuse kontrollis.

4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega ja ERA-ga

ERA ja teiste Euroopa liikmesriikide ametnikega, toimusid kontaktid virtuaalsete töögruppides ning ERA (virtuaal) plenaarkoosolekudel, mis toimuvad kuni 4 korda aastas. Väikese ohutusasutusena proovime vähemalt kord aastas käia plenaarkoosolekutel kohapeal, et püsiks personaalne kontakt teiste ohutusasutuste ametnikega.

2023. aastal viidi ERA poolt läbi korraline audit TTJA kui raudteeohutusasutuse tegevuse osas. Erinevad intervjuud, kohtumised ja arutelud andsid meile kindlust tehtu osas kui ka sisendit parendusvõimaluste osas. Auditi ettevalmistus, intervjuud, dokumentide edastamine oli täiendav ressursikulu meie muudele tegevustele.

2023. aasta septembris toimus Tallinnas „European Rail Safety Days Conference“, millest said raudteeohutusasutuse ametnikud osa võtta ja selle läbi uusi teadmisi saada ja luua kontakte nii teiste raudtee ohutusasutustega, Euroopa Raudteeameti kui ka ettevõtjatega.

TTJA raudteetalituse ametnikud külastasid 31.10 - 03.11.2023 Läti ohutusasutust Valsts Dzelzceļa Tehniskā Inspekcija. Kohtumise teemadeks olid mõlema asutuse töökorraldus, läti järelevalvesüsteemi tutvustus, erinevate probleemkohtade arutelu. Väga oluline oli, et mõlema riigi ametnikud said omavahel tuttavaks, sest see annab hea eelduse, et 2024. aastal planeeritava ühisjärelvalve tegevused sujuvad. Samuti tutvusime kohapeal lätlaste uute reisirongidega.

4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

2023. aastal koostati ja saadeti TTJA raudteetalituse poolt välja kolm raudteevaldkonda puudutavat infokirja. Infokiri on peamiselt mõeldud sektori ettevõtetele ning on raudteetalitusele kui riiklikule ohutusasutusele üks võimalus olulist informatsiooni jagada. Olulisemad teemad, mida infokirjades kajastati: koolituste ja konverentside info, järelevalve tööplaani avalikustamine, määruse „Raudtee tehnikasutuseeskiri“ lisade ja koostalitluse tehniliste kirjelduste muutumise info, ohutusnäitajate ülevaade jm TTJA tegevusi.

TTJA raudteetalitus kui riiklik ohutusasutus koostab ja saadab välja üldisemaid informeerivaid märgukirju. Märgukirju koostatakse juhul, kui on tuvastatud probleemkoht, mis võib esineda kõikidel raudteesektori ettevõtetel. Märgukirja eesmärk on juhtida tähelepanu või suunata kontrollima mingit kindlat protsessi, et seeläbi tõsta ohutuse taset riigis.

2023. aastal olid fookuses veeremijuhtide eksimuste ja infrastruktuuril esinenud šunteerimise probleemid. Nendel teemadel toimusid mitmed kohtumised ettevõtjate esindajate ja valdkonna

ekspertidega. Samuti teavitatakse iga-aastaselt ettevõtjaid lubade ja tunnistuste aegumise osas, et ettevõtjatel oleks võimalik aegsasti planeerida sellega seotud tegevusi.

4.8. Infotehnoloogiliste lahenduste arendus

TTJA infotehnoloogilise arendamise edasised plaanid näevad ette, et järk-järgult liigutakse rakenduste puhul mikroteenuste põhimõttele, mis peaks oluliselt tõstma kasutatavate lahenduste paindlikkust ja lihtsustama ka edasist arendustegevust. Samuti tuleb lahendada probleemid, mis puudutavad täna raudtee infrastruktuuri ja raudteeveeremi andmete edastamist vastavalt RINF-i (Register of Infrastructure) ja EVR-i (European Vehicle Register). Täna on andmevahetus kesksete registritega katkenud. Töötatakse välja põhimõtted andmevahetuseks alates 16.06.2024, kui raudteeveeremi andmete registreerimine peab liikuma EVR-i, samas kui veeremiüksustega seotud järelvalvetoiminguteks on tehnilist informatsiooni jätkuvalt vaja ka olemasolevas infosüsteemis.

2023. aastal valmis TTJA poolt tellitud analüüs raudteeliiklusregistri infrastruktuuri osa ja ehitisregistri ühendamise võimalikkusest. Analüüsi viis läbi Trinidad Wiseman OÜ ja selles osalesid TTJA, Majandus-Kommunikatsiooniministeerium, Kliimaministeerium, Maa-amet ja raudtee-ettevõtjad. Analüüsi tulemuse järgi soovitatakse raudteeliiklusregistri infrastruktuuri osa, ehitisregister ühendada ning samuti liita süsteemi RINF, INSPIRE, TENtec registrid, et ettevõtjatel oleks lihtsam ja arusaadavam läbi ühe punkti andmeid edastada. Loodetavasti õnnestub tulevikus analüüsi tulemusena ka vastav arendus teostada.

5. Järelevalve

5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine

Järelevalve tegevusi planeeritakse pikaajaliselt, terviklikult ning põhjalikele analüüsidele tuginedes. Seetõttu tuginetakse lisaks kehtivatele Euroopa Liidu ja Eesti regulatsioonidele ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi poolt koostatud „Transpordi- ja liikuvuse arengukava 2021-2030“ dokumendile, transpordiprogrammi eesmärkidele, TTJA arengukavale ning ohuproгноosile ja Euroopa Raudteeameti asjakohastele juhenditele.

Täpsemad eesmärgid on järgmised:

- *Koostööd raudteesektoriga ohutusjuhtimise järjepidevaks parandamiseks.* Selle jaoks panustakse sektori regulaarsesse teavitamisse, toetatakse ettevõtete omavahelist kogemuste jagamist ning otsitakse võimalusi nii TTJA kui sektori jaoks koolituste korraldamiseks.
- *Ohutuse tagamine raudteel.* Selleks analüüsitakse ohutusnäitajaid ja esitatud aruandeid, kaardistatakse riske, kontrollitakse raudteeliiklust, raudteeveo, raudteerajatiste ja raudteeveeremi vastavust nõuetele, tehnilise dokumentatsiooni ja tegevuseeskirja nõuetele vastavust ning töötajate nõutud pädevuse olemasolu. Vajadusel kehtestatakse kiiruspiiranguid raudteeseaduse § 35 lõike 5 alusel, piiratakse või sulgetakse raudteeliiklust raudteeseaduse § 44 alusel.
- *Kavandatakse ja hinnatakse ohutuseesmärkide täitmist.* Igal aastal vaadatakse üle ohutuseesmärkide saavutamiseks vajalikud meetmed ja koostatakse selleks plaani ohutusedirektiivi 2016/798 artikli 4 lõike 1 punkti f alusel. Lisaks koostatakse aastaaruande raudteeseaduse § 38 lõike 7 alusel, mille avaldame TTJA kodulehel.
- *Raudteeliiklusregistri andmestiku ajakohasena hoidmine.* Selleks menetleme ettevõtjate poolt esitatud registrikande taotlused ja selgitame välja, milliste raudteerajatiste või raudteeveeremi osas vajab raudteeliiklusregister täiendamist.
- *Ühtsete ohutustunnistuste, ohutuslubade ja tegutsemise ohutustunnistuste menetlused ning regulaarne järelevalve nende üle.* Taotlusi menetletakse Euroopa Raudteeameti poolt hallatavas One-Stop-Shop (edaspidi OSS) süsteemis ja TTJA järelevalve infosüsteemis (JVIS). Kaardistatakse olukord, vajadusel küsitakse täiendavaid tõendeid ning saadud teavet kasutatakse süsteemselt ka edaspidi järelevalve käigus.
- *Ajaloolise raudtee, sealhulgas kitsarööpmeliste raudteede ohutuse tagamine.* Nõustamine ohutusjuhendi koostamisel ja raudteeseaduse § 11 lõike 3 alusel heakskiitmine.
- *Teeme koostööd teiste Euroopa liikmesriikide ohutuasutustega ja Euroopa Raudteeametiga.* Vajadusel aitame menetleda ühtse ohutustunnistuse menetlemist raudteeseaduse § 34 ja sõlmitud koostöölepingute alusel, samuti jagame ohutusalast teavet.

- *Raudteeveeremi nõuete kohase hooldustöö korraldamine.* Väljastatakse hoolduse eest vastutavale üksusele sertifikaadi (ECM sertifikaat) raudteeseaduse § 42 alusel kui ka siseriiklikult kehtiva tehnohooldde ja remondi tegevusloa raudteeseaduse § 12 lõike 1 punkti 4 alusel, ning ettevõtete üle järelevalve teostamine.
- *Vedurijuhtide erapooletu ja kvaliteetse koolitamise ning eksamineerimise tagamine.* Heakskiitmine ja järelevalve teostamine koolituskeskuste ja eksamineerijate üle.
- *Riskihindamise meetodite kasutamise tagamine raudteesektoris.* Jälgitakse riskihindamise rakendamist ja oluliste muudatuste korral ohutushindamisasutuse (Assessment Body ehkAsBo) kaasamise tagamine ettevõtte poolt.
- *Raudteesektoris ohutuskultuuri põhimõtete juurutamine ja ohutuskultuuri mudeli rakendamise edendamine* ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemi põhiprotsessides. Julgustatakse ettevõtteid jagama sektoriga ohutuskultuuri rakendamise praktikaid.

TTJA põhjendab oma otsuseid vajadusel ettevõttele saadetavas protokollis või ettekirjutuse sisus. TTJA otsuseid on võimalik vaidlustada, kui isik leiab, et haldusaktiga rikutakse tema õigusi, 30 kalendripäeva jooksul arvates haldusaktist teadasaamisest. TTJA-ga mittenõustumisel on isikul õigus esitada haldusmenetluse seaduses sätestatud korras vaie TTJA peadirektorile või esitada halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras kaebus Tallinna Halduskohtule. Järelevalve tegevusi planeeritakse pikaajaliselt, terviklikult ning põhjalikele analüüsidele tuginedes. Seetõttu tuginetakse lisaks kehtivatele Euroopa Liidu ja Eesti regulatsioonidele ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud „Transpordi- ja liikuvuse arengukava 2021-2030“ dokumendile, transpordiprogrammi eesmärkidele, TTJA arengukavale ning ohuproгноosile ja ERA asjakohastele juhenditele.

5.2. Järelevalve tulemused

2023. aasta järelevalvetoimingute tööplani kohaselt korraldas ehitus- ja raudteeosakonna raudteetalitus järelevalvetoiminguid 23 subjekti üle. Järelevalvetoimingud liigitusid plaaniliseks raudteeohutuse, veeremi töökindluse, veeremi- ja liiklusjuhtide, tegutsemise ohutustunnistuste, hooldusfunktsioonide sertifitseerimise ning vedurijuhtide koolituskeskuste õppetöö ja tunnustatud eksamineerija järelevalveks. Järelevalve käigus väljastati lisaks protokollidele 2 ettekirjutust.

Järelevalve tulemina juhiti AS Eesti Raudtee tähelepanu Valga jaama raudteeülekäigukoha katte remondivajadusele ning algatati dialoog raudteetunneli rajamiseks raudteeülekäigukoha asemele. Ka

tehti ettepanek kaaluda olemasoleva ülekäigu silla konstruktsiooni täiendada liftiga, mis tagaks piiratud liikumisvõimega inimeste liikumise üle jalakäijate silla.

Järelevalve käigus peeti OÜ Kunda Trans mitteavalikul raudteel kinni vedur, mida juhtis juhtimisõigusega isik. Juhtumi osas algatati väärteomenetlus. Ettevõttele määrati rahaline karistus nõuete rikkumise eest.

TTJA poolt nimetatud ehitus- ja raudteeosakonna raudteetalituse ametnikud jätkasid 2023. aastal SA Kutsekoda kutseandja SA Raudteekutsed AS Eesti Raudtee kutsekomisjoni ning selle allkutsekomisjonide Enefit Power AS ja Edelaraudtee AS töös osalemist vaatelejatena. Peamiselt osaleti kutseeksami hindamiskomisjonide töös ning sellega tagati kutsekomisjonide tegevuse sõltumatus. Probleemseid olukordi kutsekomisjonide töös ei tuvastatud.

5.3. Koordineerimine ja koostöö

Koordineerimine ja koostöö on raudteeohutuse järelevalves olulised märksõnad. TTJA julgustab järelevalve protsessis osapooli tegema koostööd ning lisaks ametlikule infovahetusele on alati valmis jagama selgitusi ja täiendama informatsiooni tehtud otsuste kohta. Lisaks järelevalvemeetmete on järelevalve põhimõtted seotud ka ennetamisega, mille osas teeb ohutusasutus sektoriga koostööd.

Asutusesisene koostöö on toimunud põhiliselt ennetus- ja teavitustegevustes tugiteenuste osakonnaga ning raudteeohutuse ja järelevalve teemades ehitus- ja raudteeosakonna raudteeinfrastruktuuri teemadega tegelevate kolleegidega.

6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt

Ühtsed ohutusmeetodid (inglise keeles lühend CSM), mida raudtee-ettevõtjad rakendavad, on eelkõige seotud riskihindamisega (EL rakendusmäärus 402/2013), raudtee-ettevõtja enda ohutuseesmärkide ja ohutusnäitajatega ning raudtee-ettevõtja sisese järelevalvemenetlusega (EL määrus 1078/2012). Tegemist on kokkulepitud süsteemse lähenemise ja ohutuse jälgimisega, mis võimaldab raudtee-ettevõtjatel saada parema ülevaate oma olukorrast ja võrrelda seda nii teiste raudtee-ettevõtjatega kui ka riigi ja Euroopa Liidu tasemetega. Järgnev peatükk kirjeldab ühtsete ohutusmeetodite rakendamist raudtee-ettevõtete poolt. Ühtsete ohutusmeetoditest teadlikkuse tõstmiseks informeerib ohutusasutus raudtee-ettevõtteid infokoosolekute ning TTJA esitlusmaterjalide kaudu Euroopa Liidu raudteeohutusosalaste õiguslikest materjalidest.

6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2018/762, 8. märts 2018, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010.

Ohutusjuhtimise süsteemi eesmärk on tagada, et organisatsioon kontrollib ärielistest eesmärkidest tulenevaid riske ohutul viisil ja täidab kõiki tema suhtes kohaldatavaid ohutuse tagamise kohustusi. Ettevõtted rakendavad oma dokumentides ja tegevustes ohutusjuhtimise süsteemi ühtseid ohutusmeetodeid ning ohutusdirektiivi, kuid teevad seda ettevõtete tegevusvaldkonnast ning suuruselt erineva detailsusega. Suuremad ettevõtted saavad planeerida ja kaasata ressursi, et oleksid rakendatud ühtsed ohutusmeetodid.

2023. aastal viidi lõpule 8 ühtse ohutustunnistuse menetlust, mille tulemusena väljastati ettevõtetele uus, uuendatud või ajakohastatud ühtne ohutustunnistus. 2023. aastal esitasid 3 ettevõtet taotlused uue / ajakohastatud ühtse ohutustunnistuse saamiseks, menetlused jätkuvad 2024. aastal. 2023. aastal väljastati 1 uuendatud ohutusluba.

6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) nr 402/2013, 30. aprill 2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta ning Komisjoni rakendusmäärusest (EL) 2015/1136, 13. juuli

2015, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta. Ohutusasutus hindab riske ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel, väljaandmisel ja järelevalvel perioodiliselt oluliste muudatuste korral. Samuti kui tegemist on vastavushindamisega näiteks veeremite kontekstis või olulise ohutusalase muudatuse kontekstis. Ühise ohutusmeetodi määruuses viidatud riskijuhtimise ja -hindamise menetlused on seotud menetlustega, mis kehtestatakse ohutustasemete ning olulise muudatuse ohutusnõuetele vastavuse hindamiseks. Seega moodustavad need osa raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate ohutuse juhtimise süsteemi üldisest riskijuhtimise ja -hindamise ning ka infrastruktuuri kasutuslubade menetlusest.

6.3. Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2018/761, 16. veebruar 2018, millega kehtestatakse ühised ohutusmeetodid riiklike ohutuasutuste poolt pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohase ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa väljaandmist tehtavaks järelevalveks ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1077/2012.

Ohutusasutus kaasab oma töösse järelevalve/monitoorimise ühtsete ohutusmeetodite põhimõtteid ning rakendatakse neid järelevalve planeerimisel, teostamisel ja tulemuste analüüsimisel. Järelevalve planeerimisel lähtutakse ettevõtete esitatud andmetest, varasematest järelevalvetest. Samas võetakse arvesse ettevõtte tegevusega kaasnevat riski. Järelevalve käigus on tuvastatud, et ettevõtted seiravad oma protsesse ning rakendavad sisekontrolli meetmeid. Üldiselt on monitoorimise ohutusmeetodite rakendamine seotud ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemiga. Senine kogemus näitab, et väiksemad ettevõtted on suutelised oma protsesse haldama, kuid suuremad ettevõtted saavad ohutusmeetodeid rakendada süsteemsemalt.

Ohutusasutus jälgib aruannetes ja järelevalves, kas ettevõtte on tegevustes proaktiivne ning on suunanud oma tegevused juhtumite ennetamisele ning neist õppimisele, mitte reageerimisele. Ettevõttel on oluline omada ülevaadet oma tegevusega seotud suurimatest riskidest ning prioritseerida oma tegevused nende riskide realiseerumise vältimisele. Samas on ettevõtted rakendanud protsesse, kus erinevad osakonnad teostavad raudteeohutusega otseselt seotud osakondade üle kontrolli ja järelevalvet.

7. Ohutuskultuur

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutuskultuuri tegevusi raudteesektoris aastal 2023.

7.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve

Arusaamine ohutuskultuurist ja selle rakendamisest ettevõtetes suureneb pidevalt. Ohutusasutus on leidnud võimalusi, milliste teemadega seoses on võimalik ettevõtete ohutusjärelevalve tegevustes sisse tuua ohutuskultuuri teemat. Ühtsete ohutustunnistuste väljastamise kontekstis on mitmed ettevõtted sõnastanud positiivse ohutuskultuuri edendamise ettevõtte tegevustes, mis ohutusasutusele annab omakorda konkreetse võimaluse selle rakendamist ka kontrollida. Ohutuskultuuri temaatika on tulnud teemaks ka mitme juhtumi analüüsi kontekstis. Ohutuskultuur on tihedalt seotud inim- ja organisatsiooniliste faktoritega ning ka ohutusjuhtimise süsteemis on see otsene punkt, mida kontrollida.

7.2. Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon

Ohutuskultuuri ja inim- ja organisatsiooni faktorite andmeallikatega seotud kommunikatsiooni teostab TTJA ettevõtetele suunatud nõupidamistel, jagades ettevõtetele ohutuskultuuri üldisi printsiipe ja Euroopa üleselt koostatud juhendmaterjale. Lisaks on ohutusasutus jaganud informatsiooni inim- ja organisatsiooniliste faktorite ja ohutuskultuuri alaste seminaride kohta. Näiteks edastati ettevõtetele 2023. aastal toimuvate One-Stop Shop koolituste informatsiooni.

2023. aastal kehtestati raudteeseaduse rakendusakti „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ lisa 4 nõuded, mis loob ohutusalase raamistiku rongide sõidukiiruste tõstmiseks kuni 160 km/h. Määruse ettepaneku koostamisel ja ka eelnõu kooskõlastamisel olid kaasatud suuremad raudtee-ettevõtted ja ka teevaldajad, Eesti Puuetega Inimeste Koda jne.

Nagu ka eelneval aastal, siis uuendati ka 2023. aastal TTJA tegevusvaldkondade ohuprognosi, mis on üheks aluseks 2024. aasta järelevalve tööplaani koostamisel.

TTJA raudteetalitus vastutab riiklikus Liiklusohutusprogrammis 2016-2025 (RLOP) raudteeohutusega seotud tegevuste eest. Iga-aastaselt vaadatakse üle tegevused, mis ennetaksid raudteega seotud liiklusõnnetusi ja hinnatakse eelmiste aastate jooksul läbi viidud tegevusi. Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025 läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas.

2022. aastal alanud Riigikontrolli auditi „Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel“ raames esitas TTJA omapoolsed selgitused ja tõendid RLOP täitmise osas. Riigikontrolli auditi tulemus on leitav: <https://www.riigikontroll.ee/Riigikontrollipublikatsioonid/Auditiaruanded/tabid/206/Audit/6568/Arusaade/4/language/et-EE/Default.aspx>

8. Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus

Eestit, Lätit ja Leedut Euroopaga siduva kiirraudtee Rail Baltic elluviimine on hoogsalt edasi liikunud. Rohkelt on olnud meediakajastusi, arvamuse avaldusi ning nagu ikka nii positiivses kui negatiivses alatoonis, kuid üha enam on jäänud kõlama mõte, et Rail Baltic pole vajalik üksnes reisijate- või kaubaveoks vaid on üha olulisem ka julgeolekupoliitilises mõõtmes.

Varasematel aastatel on Rail Balticu osas pöhirõhk läinud põhitrassi projekteerimisele ning keskkonnamõju hindamisele. Kui eelnevalt on ehitatud kohtobjekte (viaduktid, ökoduktid), siis 2023 märksõna TTJA jaoks on ehituslubade menetlemine Rail Baltic põhitrassile. Eestis on kavandatud Rail Balticu pikkuseks 213 kilomeetrit, millest ehitusloa taotlused on TTJA-le edastatud 2023. aasta jooksul 57 kilomeetri põhitrassi ehitusõiguse saamiseks. Esimesed ehitusload põhitrassile väljastati Rapla maakonnas.

Ulatuslikud tööd toimuvad ka Ülemiste jaama alal. Igapäevaselt näeb arengut Ülemiste terminali raudteerajatiste osas. Seega lähiaastatel saab kogu Ülemiste jaam uue ja kaasaegse ilme, mis annab piirkonnale positiivse tõuke edasisteks arenguteks.

Kui 2022. aasta märksõnadeks olid ökoduktide ehitusloa menetlused, siis nüüd saab kirjutada ökoduktide kasutusloa menetlustest. TTJA väljastas kasutusloa Loone, Urge, Kalevi ja Saustinõmme ökoduktidele. Ökoduktid on Rail Balticu olulisimad leevendusmeetmed, et tagada loomade elupaikade sidusus. Rail Baltic ökoduktidele on tellitud eksperthinnanguid ning tehtud ettepanekuid ulukieksperptide poolt veendumaks, et Rail Baltic rajamisel tagatakse kõigile liikidele piisaval hulgal ühendusteid ning seeläbi säilitatakse bioloogiline mitmekesisus.

Lisaks rahvusvahelise ühenduse loomisele tehakse üha rohkem edasiminekuid kohaliku liicluse realiseerimiseks. 2023. aastal väljastas TTJA projekteerimistingimused kohalike peatuste raudteerajatiste ehitusprojekti koostamiseks.

Kokkuvõtlikult saab öelda, et Rail Baltic rajamine on jõudnud projekteerimisetapist ehitusetappi sellises mahus, et on nähtav nii mitmeski kohas Harju kui ka Rapla maakonnas ning käivad aktiivsed ettevalmistused Pärnu maakonnas. Paralleelselt ehitamise kavandamisega tegeletakse igapäevaselt ohutuse ja riskihindamisega ning mõeldakse opereerimisele, et saavutada valmidus Rail Baltic raudteeliini ühendamiseks ülejäänud Euroopa raudteevõrgustikuga.



Foto 2. Kuku viadukt, Hagudi-Kodila tee ning põhitrassi rajamise ettevalmistustööd Rapla maakonnas.
(Foto: Rail Baltic Estonia OÜ projektijuht Kuldar Aavastik)

LISA 1 Ülevaade transpordiosakonna/ehitus- ja raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2023

Tabel 5. 2023. aasta järelevalve tegevused.

| Järelevalve toimumine | Seotud ettevõtte | Järelevalve teemad |
|-----------------------|--|--|
| I poolaasta | AS Eesti Liinirongid | <ul style="list-style-type: none"> Vedurijuhi tegevus rongi juhtimisel liinil Tallinn-Valga |
| I poolaasta | AS Valga Depoo | <ul style="list-style-type: none"> ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelevalve |
| I poolaasta | AS Eesti Raudtee | <ul style="list-style-type: none"> Tartu ja Ülemiste reelede kontroll-mõõtmise punktid (KIP) |
| I poolaasta | AS GoCraft | <ul style="list-style-type: none"> Tartu depoo territooriumi korrastamine. Võsa raadimine. |
| I poolaasta | AS GoTrack | <ul style="list-style-type: none"> ECM-sertifikaadi perioodi järelevalve |
| I poolaasta | Tapa Vallavalitsus | <ul style="list-style-type: none"> Raudteeinfrastruktuuri olukord Tegutsemise ohutustunnistuse perioodi järelevalve |
| I poolaasta | OÜ Tiigi Keskus | <ul style="list-style-type: none"> Raudteeinfrastruktuuri olukord Tegutsemise ohutustunnistuse perioodi järelevalve Raudteeveeremi järelevalve |
| I poolaasta | AS Eesti Raudtee | <ul style="list-style-type: none"> Tapa, Nõmmküla, Tamsalu raudteejaamade kompleks järelevalve |
| I poolaasta | AS Eesti Liinirongid | <ul style="list-style-type: none"> Vedurijuhtide koolituskeskuse järelevalve |
| I poolaasta | AS GoCraft | <ul style="list-style-type: none"> ECM-sertifikaadi perioodi järelevalve |
| I poolaasta | Skinest Tehnology OÜ | <ul style="list-style-type: none"> Tegutsemise ohutustunnistuse järelevalve Raudteeinfrastruktuuri järelevalve |
| I poolaasta | AS Kuna Trans | <ul style="list-style-type: none"> Kaubaveo ohutustunnistuse ja tegutsemise ohutustunnistuse järelevalve |
| I poolaasta | Enefit Power AS | <ul style="list-style-type: none"> Kaubaveo ohutustunnistuse järelevalve |
| II poolaasta | Horizon Tselluloosi ja Paberi AS | <ul style="list-style-type: none"> Kaubaveo ohutustunnistuse järelevalve Raudteeveeremi järelevalve |
| II poolaasta | Eesti Raudtee AS (Kärkna, Tabivere, Kaarepere raudteejaamad) | <ul style="list-style-type: none"> Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Raudteeliikluse ja manöövitöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Jaama tehnikorraldusakti kontroll |
| II poolaasta | Terminal AS | <ul style="list-style-type: none"> Tegutsemise ohutustunnistuse järelevalve Raudteeinfrastruktuuri järelevalve |
| II poolaasta | Operail Repairs OÜ | <ul style="list-style-type: none"> ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelevalve |
| II poolaasta | Tunnustatud eksamineerija Tõnu Aruste | <ul style="list-style-type: none"> Vedurijuhtide sertifikaadieksami toimimise järelevalve |
| II poolaasta | Avinurme kitsarööpmeline raudtee | <ul style="list-style-type: none"> Ohutusjuhendi kehtestamise ja rakendamise järelevalve Raudteeveeremi järelevalve Raudteeinfrastruktuuri järelevalve |
| II poolaasta | AS Maardu Raudtee | <ul style="list-style-type: none"> Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine |

| | | |
|--------------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine • Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele |
| II poolaasta | Tunnustatud eksamineerija Dmitri Knjazev | <ul style="list-style-type: none"> • Vedurijuhtide sertifikaadieksami toimimise järelevalve |
| II poolaasta | AS Eesti Liinirongid | <ul style="list-style-type: none"> • Vedurijuhi tegevus rongi juhtimisel liinil Tallinn-Valga |
| II poolaasta | AS Eesti Raudtee (Valga raudteejaam) | <ul style="list-style-type: none"> • Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele |

LISA 2 Arengud koostalitlusvõimes

Tabel 6. Andmetabel Euroopa Raudteeametile. Andmed seisuga 31. detsember 2023

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

| | | |
|----|--|---|
| 1a | Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km] | 0 |
| 1b | Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km] | 0 |

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

| | | |
|----|----------------------------|---|
| 2a | Total length of lines [km] | 0 |
|----|----------------------------|---|

3. PRM adapted stations (end of year)

| | | |
|----|---|----|
| 3a | PRM TSI compliant railway stations | 0 |
| 3b | PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance | 0 |
| 3c | Accessible railway stations | 62 |
| 3d | Other stations | 25 |

4. Train driver licenses (end of year)

| | | |
|----|---|-----|
| 4a | Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended) | 671 |
| 4b | Number of newly issued European licenses (first issuance) | 26 |

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

| | | |
|-----|--|---|
| 5a | First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total | 0 |
| 5aa | Freight wagons | 0 |
| 5ab | Passenger coaches | 0 |
| 5ac | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5ad | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 0 |
| 5ae | Special vehicles/OTM | 0 |
| 5b | Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total | 0 |
| 5ba | Freight wagons | 0 |
| 5bb | Passenger coaches | 0 |
| 5bc | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5bd | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 0 |
| 5be | Special vehicles/OTM | 0 |
| 5c | Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total | 0 |
| 5ca | Freight wagons | 0 |
| 5cb | Passenger coaches | 0 |
| 5cc | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5cd | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 0 |
| 5ce | Special vehicles/OTM | 0 |

| | | |
|-----|---|---|
| 5d | New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total | 0 |
| 5da | Freight wagons | 0 |
| 5db | Passenger coaches | 0 |
| 5dc | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5de | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 0 |
| 5df | Special vehicles/OTM | 0 |
| 5e | Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total | 0 |
| 5ea | Freight wagons | 0 |
| 5eb | Passenger coaches | 0 |
| 5ec | Thermal or electric traction units | 0 |
| 5ee | Self-propelling thermal or electric passenger trains | 0 |
| 5ef | Special vehicles/OTM | 0 |

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

| | | |
|----|---|---|
| 6a | Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1 | 0 |
| 6b | Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2 | 0 |
| 6c | Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed | 0 |

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

| | |
|---|---|
| FTE staff involved in safety certification | 2 |
| FTE staff involved in vehicle authorization | 1 |
| FTE staff involved in supervision | 6 |
| FTE staff involved in other railway-related tasks | 1 |

LISA 3 Kehtivad ohutustunnistused ja -load

Tabel 7. Kehtivad (ühtsed) ohutustunnistused ja -load seisuga 31.12.2023

| | Loa/tunnistuse tüüp | Loa/tunnistuse number | Kehtivuse algus | Kehtivuse lõpp |
|----------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|
| AS Eesti Raudtee | Ohutusluba A osa | EE1120190002 | 24.01.2019 | 24.01.2024 |
| | Ohutusluba B osa | EE1220190002 | 25.01.2019 | 25.01.2024 |
| Edelaraudtee aktsiaselts | Ohutusluba | EE2120230001 | 12.11.2023 | 12.11.2028 |
| Nord Terminals AS | Ohutustunnistus A osa | EE1120200003 | 04.02.2020 | 04.02.2025 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220200004 | 04.02.2020 | 04.02.2025 |
| AS Operail | Ohutustunnistus A osa | EE1120190001 | 23.01.2019 | 23.01.2024 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220190001 | 23.01.2019 | 23.01.2024 |
| Vesta Terminal Tallinn OÜ | Ohutustunnistus A osa | EE1120190003 | 01.02.2019 | 01.02.2024 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220190003 | 15.02.2019 | 15.02.2024 |
| AS GoRail | Ohutustunnistus A osa | EE1120190006 | 07.06.2019 | 07.06.2024 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220200001 | 06.01.2020 | 07.06.2024 |
| AS Kunda Trans | Ohutustunnistus A osa | EE1120190005 | 22.03.2019 | 22.03.2024 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220190005 | 03.04.2019 | 03.04.2024 |
| AS DBT | Ohutustunnistus A osa | EE1120190004 | 22.03.2019 | 22.03.2024 |
| | Ohutustunnistus B osa | EE1220190004 | 22.03.2019 | 22.03.2024 |
| AS Eesti Liinirongid | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230150 | 14.06.2023 | 13.06.2028 |
| AS Sillamäe Sadam | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230267 | 03.11.2023 | 02.11.2028 |
| AS Skinest Rail | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230105 | 01.05.2023 | 30.04.2028 |
| Dekoil OÜ | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230227 | 03.11.2023 | 02.11.2028 |
| Enefit Power AS | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230044 | 31.08.2021 | 31.08.2026 |
| Horizon Tselluloosi ja Paberi AS | Ühtne ohutustunnistus | EE1020220258 | 11.11.2022 | 11.11.2027 |
| LEONHARD WEISS OÜ | Ühtne ohutustunnistus | EE1020230328 | 14.06.2023 | 13.06.2028 |
| Nord Terminals AS | Ühtne ohutustunnistus | EE1120200003 | 04.02.2020 | 04.02.2025 |

LISA 4 Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused

Tabel 8. Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused seisuga 31.12.2023

| | Tunnistuse number | Kehtivuse algus | Kehtivuse lõpp |
|---|-------------------|-----------------|----------------|
| Creafin Eesti OÜ | EE 1 3 2023 0007 | 05.12.2023 | 05.12.2028 |
| OÜ Berenike | EE 1 3 2023 0006 | 01.11.2023 | 01.11.2028 |
| Osaühing Elme Metall | EE 1 3 2023 0005 | 18.10.2023 | 18.10.2028 |
| Skinest Technology OÜ | EE 1 3 2023 0004 | 11.07.2023 | 11.07.2028 |
| AS Operail | EE 1 3 2023 0003 | 28.04.2023 | 28.04.2028 |
| Seaside Development OÜ | EE 1 3 2023 0002 | 13.04.2023 | 13.04.2028 |
| Tapa Vallavalitsus | EE 1 3 2023 0001 | 20.01.2023 | 20.01.2028 |
| Osaühing Select Service | EE 1 3 2022 0009 | 21.10.2022 | 21.10.2027 |
| Osaühing Eesti Viljasalv | EE 1 3 2022 0008 | 21.10.2022 | 21.10.2027 |
| Agrochema Eesti OÜ | EE 1 3 2022 0006 | 31.05.2022 | 31.05.2027 |
| Osaühing MGT MUUGA GRAIN TERMINAAL | EE 1 3 2022 0005 | 20.05.2022 | 20.05.2027 |
| Cronimet Nordic OÜ | EE 1 3 2022 0004 | 17.05.2022 | 17.05.2027 |
| OSAÜHING FORMET GRUPP | EE 1 3 2022 0003 | 25.02.2022 | 25.02.2027 |
| AS Tiigi Keskus | EE 1 3 2022 0002 | 27.01.2022 | 27.01.2027 |
| AS Tiigi Keskus | EE 1 3 2022 0001 | 10.01.2022 | 10.01.2027 |
| AS Alexela | EE 1 3 2021 0026 | 21.01.2021 | 21.01.2026 |
| AS SANKOTRANS | EE 1 3 2021 0025 | 06.12.2021 | 06.12.2026 |
| AS Terminal | EE 1 3 2021 0024 | 26.11.2021 | 26.11.2026 |
| Aktsiaselts RGR | EE 1 3 2021 0023 | 12.11.2021 | 12.11.2026 |
| Aktsiaselts Propaan | EE 1 3 2021 0022 | 07.10.2021 | 07.10.2026 |
| Stivis OÜ | EE 1 3 2021 0021 | 25.11.2021 | 25.11.2026 |
| BLRT Refonda Baltic OÜ | EE 1 3 2021 0020 | 04.08.2021 | 04.08.2026 |
| AS Kuusakoski | EE 1 3 2021 0019 | 15.07.2021 | 15.07.2026 |
| OÜ Exmet | EE 1 3 2021 0018 | 16.06.2021 | 16.06.2026 |
| ALEKON CARGO Osaühing | EE 1 3 2021 0017 | 08.06.2021 | 08.06.2026 |
| OÜ TMB Element | EE 1 3 2021 0016 | 03.06.2021 | 03.06.2026 |
| Aktsiaselts Komerik | EE 1 3 2021 0015 | 05.05.2021 | 05.05.2026 |
| Aktsiaselts FRELOK | EE 1 3 2021 0014 | 06.05.2021 | 06.05.2026 |
| OÜ Kemotar | EE 1 3 2021 0013 | 06.05.2021 | 06.05.2026 |
| Stivis OÜ | EE 1 3 2021 0012 | 14.04.2021 | 14.04.2026 |
| osaühing Aleksander-Ehitus | EE 1 3 2021 0011 | 01.04.2021 | 01.04.2026 |
| aktsiaselts Vigolin | EE 1 3 2021 0009 | 02.04.2021 | 02.04.2026 |
| BALTIC OIL SERVICE OÜ | EE 1 3 2021 0008 | 01.04.2021 | 01.04.2026 |
| Narva Gate OÜ | EE 1 3 2021 0007 | 01.04.2021 | 01.04.2026 |
| ABEMI LAOTEENUSED OÜ | EE 1 3 2021 0006 | 04.03.2021 | 04.03.2026 |
| "HORIZON" TSELLULOOSI JA PABERI AKTSIASELTS | EE 1 3 2021 0005 | 06.04.2021 | 06.04.2026 |
| Aktsiaselts Ingle | EE 1 3 2021 0004 | 15.02.2021 | 15.02.2026 |
| Osaühing Riigiressursside Keskus | EE 1 3 2021 0003 | 28.01.2021 | 28.01.2026 |
| Enefit Power AS | EE 1 3 2021 0002 | 01.01.2021 | 01.01.2026 |

| | | | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------|
| Enefit Power AS | EE 1 3 2021 0001 | 01.01.2021 | 01.01.2026 |
| AS Liwathon E.O.S. | EE 1 3 2020 0029 | 20.12.2020 | 20.12.2025 |
| EuroChem Terminal Sillamäe Osühing | EE 1 3 2020 0028 | 08.12.2020 | 08.12.2025 |
| Nordkalk AS | EE 1 3 2020 0027 | 07.12.2020 | 07.12.2025 |
| Scandagra Eesti Aktsiaselts | EE 1 3 2020 0026 | 01.11.2020 | 01.11.2025 |
| Katoen Natie Eesti Aktsiaselts | EE 1 3 2020 0025 | 01.12.2020 | 01.12.2025 |
| Katoen Natie Eesti Aktsiaselts | EE 1 3 2020 0024 | 01.12.2020 | 01.12.2025 |
| AS VNK | EE 1 3 2020 0023 | 06.11.2020 | 06.11.2025 |
| Nord Terminals AS | EE 1 3 2020 0022 | 16.06.2020 | 16.06.2025 |
| AS GoProperty | EE 1 3 2020 0021 | 15.07.2020 | 15.07.2025 |
| OÜ Estreftransservice | EE 1 3 2020 0020 | 08.07.2020 | 08.07.2025 |
| LEONHARD WEISS OÜ | EE 1 3 2020 0019 | 15.05.2020 | 15.05.2025 |
| ESTMA Terminaali Osühing | EE 1 3 2020 0018 | 03.07.2020 | 03.07.2025 |
| Muuga Storage Terminal OÜ | EE 1 3 2020 0017 | 02.07.2020 | 02.07.2025 |
| aktsiaselts TALLINNA SADAM | EE 1 3 2020 0016 | 02.07.2020 | 02.07.2025 |
| AS Valga Depoo | EE 1 3 2020 0015 | 23.05.2020 | 23.05.2025 |
| PALDISKI SADAMATE AS | EE 1 3 2020 0014 | 09.07.2020 | 09.07.2025 |
| BLRT Grupp AS | EE 1 3 2020 0013 | 03.07.2020 | 03.07.2025 |
| AS Nynas | EE 1 3 2020 0012 | 02.07.2020 | 02.07.2025 |
| HHLA TK Estonia AS | EE 1 3 2020 0011 | 08.07.2020 | 08.07.2025 |
| Kunda Trans OÜ | EE 1 3 2020 0010 | 02.07.2020 | 02.07.2025 |
| AS DBT | EE 1 3 2020 0009 | 01.05.2020 | 01.05.2025 |
| Aktsiaselts SILLAMÄE SADAM | EE 1 3 2020 0007 | 08.07.2020 | 08.07.2025 |
| Aktsiaselts Olerex Terminal | EE 1 3 2020 0004 | 18.05.2020 | 18.05.2025 |
| Aktsiaselts Milstrand | EE 1 3 2020 0003 | 29.04.2020 | 29.04.2025 |
| AS Eesti Liinirongid | EE 1 3 2020 0002 | 28.04.2020 | 28.04.2025 |
| Dekoil OÜ | EE 1 3 2020 0001 | 22.05.2020 | 22.05.2025 |
| VKG Logistika OÜ | EE 1 3 2019 0002 | 16.05.2019 | 16.05.2024 |