



VÄLJAVÕTE

Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 134

Tallinn, Toompea

Kolmapäev, 19. aprill 2017

Algus 12.00, lõpp 12.50

Juhataja: Aivar Kokk

Protokollija: Henrik Mägi

Võtsid osa: Erki Savisaar, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler, Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Marin Daniel (nõunik), Piia Schults (nõunik)

Puudusid: Toomas Kivimägi, Deniss Boroditš, Jaanus Marrandi, Kristen Michal

Kutsutud: Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi nõunik Anti Moppel, Rail Baltic Estonia keskkonnaspetsialist Epp Zirk, Tehnilise Järelevalve Ameti transporditeenistuse juhataja ja peadirektori asetäitja Heigo Saare, rahandusministeeriumi fiskaalpoliitika osakonna nõunik Mari Lahtmets, MKMi Rail Balticu koordinaator Kristjan Kaunissaare
Kollektiivse pöördumise algatajate esindajad: Priit Humal, Endel Oja, Roland Uuesoo
(1. päevakorra punkt)

Päevakord:

1. Kollektiivse pöördumise „Balti riikide vahelise Rail Balticu lepingu allkirjastamine 31. jaanuaril on praegusel kujul lubamatu!“ arutelu.

Kodanikuühenduse Avalikult Rail Balticust esindaja **Priit Humal** tutvustas petitsiooni. Kiri oli adresseeritud peaministrile. Algatajate hinnangul on lubamatu võtta vastu Rail Balticuga seotud otsuseid kiirustades. Rail Baltic ASile anti volitused kümme aastat tagasi, mil ei teatud, kui palju raudtee maksma läheb, kuidas selle rajamist rahastatakse ja mis on projekti mõjud. Pärast volituste andmist on projekti maksumus tõusnud umbes kolm korda. Eesti osaluse väärtus on tõusnud natuke alla kolme korra, kuid Lätil üle viie korra. Oleme edastanud majanduskomisjoni liikmetele Rail Balticu rahastuslepingud, kust võib välja lugeda, et Läti on tegutsemisel arvestanud ka võimalusega, et Rail Baltic ei valmi Euroopa Liidu järgmisel rahastusperioodil. Läti ei kavatse praegusel rahastusperioodil hakata projekteerima trassi Riiast Iklani. Rail Balticu rahastus järgmisel rahastusperioodil on endiselt lahtine.

Kristjan Kaunissaare ütles, et arutlusel olev leping on konfidentsiaalne. Lepingu leheküljel 38 artiklis II.5.1 on sätestatud, et kasusaajad on kohustatud tagama lepingu konfidentsiaalsuse. Seetõttu ei saa nende lepingute üle praegu arutada, vaid selleks tuleks majanduskomisjoniga kokku leppida muu aeg, mil istungil ei viibi kõrvalisi isikuid, keda konfidentsiaalsuskohustus ei seo.

Aivar Kokk oli seisukohal, et Riigikogu liikmetel on õigus tutvuda Rail Balticut puudutavate lepingutega, kuna Riigikogu liikmed peavad Eesti Vabariigi valitsuse, Läti Vabariigi valitsuse

ja Leedu Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu raudteehenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerima. Lisaks märkis ta, et lepingutele pole lisatud märgatavaid juurdepääsupiirangu kehtestamise kohti.

Priit Humal lisas, et need lepingud on kättesaadavad MKMi kodulehel.

Mari Lahtmets selgitas, et tegemist on lepinguga, mille alusel saab Rail Balticu jaoks toetust Euroopa ühendamise rahastust. Lepingute tüüpvorm on kättesaadav Euroopa Komisjoni kodulehel. Kuna rahastust antakse nii era- kui avalik-õiguslikele isikutele, siis rahastamist puudutavad dokumendid on ELi õiguse järgi konfidentsiaalsed.

Priit Humal jätkas, et valminud tasuvusanalüüsile tuleks tellida sõltumatu audit. Praegu teostab kontrolli projekti meeskond, kes ei ole projekti suhtes sõltumatu. Lisaks peaks tellima lähtuvalt Vabariigi Valitsuse 2011. aasta otsusest Rail Balticu projektile sotsiaalmajanduslike mõjude hindamise. Tuleks avalikustada memod ja muud salastatud dokumendid ning pärast seda tuleb korraldada Århusi konventsiooni nõuetele vastav avalik arutelu. Kokkuleppe ratifitseerimise üle saab otsustada pärast eelpool mainitud toimingute tegemist.

Kollektiivse pöördumise algatajate esindaja **Endel Oja** ütles, et majanduslikult ja sotsiaalselt pole vaja kiirraudteed. Inimesed ei hakka 240 km/h sõitva rongiga massiliselt Varssavisse sõitma ning prognoositud reisijate arv on kolm kuni neli korda üle pakutud. Ühe konteineri veo hind Muugalt Viini on rongiga praegu 2600 eurot. Konteineri vedu maanteel Muugalt Viini maksab 1800 eurot. Kui Rail Balticu tariif oleks null eurot, siis konteineri vedu nimetatud trajektooriga maksaks 2700-3500 eurot, kuna vedod laost rongile ja rongilt sihtpunkti on kallid. Treilerid raudteele ei liigu, kui just ei kehtestata ebamõistlikult kõrge teemaks. Konteinereid või treilereid vedav vagun maksab kolm korda rohkem kui veoauto haagis. AECOM'i uuringus on vihjatud, et projekti konkurentsivõimeliseks olemiseks on vaja, et riik ostaks vagunid. Riigiabi reeglid seda ei luba. Selliseid operaatoreid pole, kes on valmis tegema suuri investeeringuid, et siin regioonis vedada kaupa ainult ühel liinil. Rail Baltic pole loodussõbralik projekt kuna elektrivedurid kasutaksid põlevkivist toodetavat elektrit. Rail Baltic pole ka innovaatiline projekt. Ekspertidel pole olnud võimalus külastada peaministrit, kuid loodetavasti varsti tekib selline võimalus.

Kristjan Kaunissaare ütles, et Endel Oja kirjeldatud analüüsiga pole MKMi esindajatel olnud võimalik tutvuda, mistõttu pole olnud võimalik kujundada ministeeriumi seisukohta. Nimetatud asju petitsioon ei kajastanud.

Aivar Kokk informeeris, et lähiajal valmib riigikontrolli koostatav ülevaade Rail Balticu ehitamise ettevalmistamisest.

Priit Humal ütles, et seadmata kahtluse alla riigikontrolli erapooletust ja pädevust, peab nentima, et nii lühikese ajaga ei ole võimalik kontrollida tasuvusanalüüsi ja koostada sotsiaalmajanduslikku mõjuanalüüsi. Viimane nimetatutest pole riigikontrolli ülesanne, vaid nad peaksid kontrollima, kas seda tehakse.

Mari Lahtmets lisas, et Eesti, Läti ja Leedu riigikontrollid teostavad tasuvusanalüüsile kontrolli ühtlustatud ajagraafikuga.

Endel Oja arvas, et nii kaua kui on eeltöö tegemata ja analüüsile tulemused puuduvad, ei tohiks anda lepingut parlamendile ratifitseerimiseks.

Aivar Kokk ütles, et käesoleva nädala lõpus avalikustatakse Riias Ernst & Young'i poolt koostatud tasuvusanalüüs, mida tullaakse ka Riigikokku tutvustama.

Märt Sults küsis, miks 2011. aastal ei võideldud Rail Balticu vastu sama intensiivselt nagu praegu.

Endel Oja vastas, et tollal keegi ei uskunud, et hakatakse teostama Rail Balticu projekti.

Priit Humal ütles, et probleem tõstatati kohe, kuid tollal MKM ütles, et ootame kõigepealt ära analüüside vastused. Analüüsid pole siiani valminud ja keskkonnamõjude hindamine on pooleli. AvalikKusega arvestamine võtab aega. Kolm kuud pärast tasuvusanalüüsi valmimist ei tohi otsuseid teha.

Aivar Kokk ütles, et kollektiivne pöördumine tuleb edastada valitsusele, kuna adressaadiks on peaminister. Riigikontroll juba teostab kontrolli ning avalikustamise palve saadame edasi valitsusele. Lepingu kohta on komisjonil keeruline anda etteulatuvalt seisukohta, kuna selle ratifitseerimise eelnõu pole komisjoni saabunud. Kui leping tuleb Riigikokku menetlusse, siis majanduskomisjon menetleb seda vastavalt Riigikogu kodu- ja töökorra seadusele.

Otsustati:

1.1 Edastada kollektiivne pöördumine valitsusele (konsensus: Aivar Kokk, Erki Savisaar, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler).

1.2 Paluda valitsusel avalikustada nii palju informatsiooni, kui on võimalik (konsensus: Aivar Kokk, Erki Savisaar, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler).

1.3 Mitte kujundada etteulatuvalt seisukohta Eesti Vabariigi valitsuse, Läti Vabariigi valitsuse ja Leedu Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe kohta. Kui kokkulepe saadetakse Riigikogule ratifitseerimiseks ja juhtivkomisjoniks määratakse majanduskomisjon, siis menetletakse seda vastavalt Riigikogu kodu- ja töökorra seadusele (konsensus: Aivar Kokk, Erki Savisaar, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler).

(allkirjastatud digitaalselt)

Aivar Kokk
Juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Henrik Mägi
Protokollija

VÄLJAVÕTE ÕIGE

(allkirjastatud digitaalselt)

Henrik Mägi
Riigikogu majanduskomisjon
Konsultant
20.06.2017