



Riigikogu majanduskomisjoni avaliku istungi protokoll nr 107

Tallinn, Toompea

Teisipäev, 28. jaanuar 2025

Algus 14.00, lõpp 15.40

Juhataja: Jaak Aab (esimees)

Protokollija: Kiia Väli (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Rene Kokk, Lauri Laats (Aleksi Jevgrafov asendusliige), Mart Maastik, Reili Rand, Andres Sutt, Tarmo Tamm, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Piia Schults (nõunik), Mari Tänav (nõunik), Maria Haas (konsultant)

Puudusid: Mario Kadastik, Mihkel Lees ja Tõnis Mölder

Kutsutud: pöördumise algatajate esindajad Priit Humal, Tanel Ots ja Indrek Grusdam, Kliimaministeeriumi liikuvuse aseksantsler Sander Salmu ning teede- ja raudteeosakonna Rail Balticu valdkonnajuht Andres Lindemann, Rail Baltic Estonia OÜ finantsjuht Taavi Laja, Riigikontrolli peakontrolör Ines Metsalu-Nurminen (1. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Kollektiivse pöördumise „Peatame Rail Balticu ja loome uurimiskomisjoni analoogselt Lätiga“ arutelu
2. Info ja muud küsimused

1. Kollektiivse pöördumise „Peatame Rail Balticu ja loome uurimiskomisjoni analoogselt Lätiga“ arutelu

Komisjoni avalik istung on järelvaadatav Riigikogu Youtube'i kanalil ([link videole](#)).

Jaak Aab sõnas, et kollektiivse pöördumise on allkirjastanud 1130 inimest. Komisjon on otsustanud korraldada pöördumist käsitleva istungi avalikuna, kuna tegemist on ühiskonda laiemalt puudutava teemaga. **Aab** selgitas koosolekul osalejatele parlamendi rolli seoses arutelul oleva teemaga - 2017. aastal vastu võetud Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse vahelise Rail Balticu (RB) raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seaduse § 3 kohaselt teavitab Vabariigi Valitsus jooksvalt Riigikogu RB rajamisega seonduvast ning esitab igal aastal Riigikogu majanduskomisjonile projekti vahearuaande. Riigikogu majanduskomisjonis on RB teemad ka väljaspool vahearuaandete käsitlemist olnud korduvalt arutluse all. Lisaks esitatakse sama seaduse § 2 kohaselt parlamendile iga-aastase riigieelarve seaduse lisana RB Eesti osa ehitamise tegevuskava eelarveaasta kohta, näidates planeeritavad investeeringud objektide kaupa ja

nende eeldatav maksumus. Täna arutatavas kollektiivses pöördumises toodud ühte ettepanekut on eelmise aasta lõpus arutanud ka Riigikogu täiskogu Eesti Keskerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse "Riigikogu uurimiskomisjoni moodustamine Rail Balticu projektiga seonduvate asjaolude uurimiseks" eelnõu (460 OE) raames. See eelnõu ei leidnud Riigikogus toetust ja järelikult on Riigikogu ka selles sisalduva ettepaneku kohta oma seisukoha kujundanud. **Aab** lisas, et 7. veebruaril koguneb Riigikogus Balti Assamblee majandus-, energeetika- ja innovatsioonikomisjon, kus ühe teemana käsitletakse RB väljakutseid ning nende lahendamist.

Rene Kokk küsis, kas tänasel istungil langetab komisjon otsuse kollektiivse pöördumise kohta ja ütles juba ette oma seisukoha, et tema toetab uurimiskomisjoni loomist.

Jaak Aab vastas, et tänasel istungil kuulatakse ära kollektiivse pöördumise sisu ja eri osapoolte seisukohad. Otsuse kollektiivse pöördumise kohta langetab komisjon järgmisel istungil.

Pöördumise algatajate esindaja **Priit Humal** andis ülevaate kollektiivse pöördumise sisust (lisa).

Pöördumise algatajate esindaja **Tanel Ots** lisas, et Saku valla näitel on kohalikul tasandil RB trassi planeerimisel eri osapooltega head koostööd tehtud. Praegu paika pandud raudteetrass on tema hinnangul lahendatud kõikidest lahendustest parimal viisil. RB planeerimise alguses oli Harjumaa piirkonna kohta mitmeid trassilahendusi arutlusel. Saku vald tutvus ka Soome ja Rootsi kogemustega, kus valdavalt ehitatakse kiirraudtee ja neljarealine maantee kõrvuti ehk ühele viaduktile. Saku vallavolikogus otsustati riigile välja pakkuda, et RB ehitataks olemasoleva Edelaraudtee trassile, mis oli toona üks arutatav trassivariant. Korduvalt toodi aga välja, et RB-l ei hakka kunagi sõitma kohalikud rongid. Kohaliku omavalitsuse (KOV) seisukoht oli, et kui raudtee ehitatakse KOVi alale, siis rongid peavad hakkama ka seal peatuma. RB planeerimise esimene faas lähtus sellest, et arvestatakse ainult kiir- ja kaubarongidega ning see ehitatakse asustusest võimalikult kaugele. Hiljem andis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teada, et kohalikud peatused peab siiski trassile lisama. RB Estonia OÜ kodulehel on leitav uuring, mis näitab Balti riikide probleeme just reisija vaatest. Seal tuuakse välja, et kui RB-l on kohalikud rongipeatused ehk samadel rööbastel sõidavad kauba-, kiir- ja kohalikud rongid, siis Harjumaal pikeneb inimese teekond 3-5 km lähimasse raudteepeatusesse võrreldes täna kasutatavate rongipeatustega. Edelaraudteel on Saku vallas viis peatust, aga RB-l oleks kaks. Muret tekitab ka see, et RB kõrval võib kohalik Edelaraudtee tahaplaanile jääda. Lisaks tegeleb täna Transpordiamet aktiivselt Tallinn-Pärnu-Rapla neljarealise maanteekoridori planeerimisega. Riik ei ole suutnud kahte poolt kokku panna, kuna üks amet otsib neljarealise maantee trassi ja teine raudteetrassi. Eelnevast tulenevalt oli tal ettepanek, et juhul kui RB mingil kujul valmib, siis tuleks ka teistel riigisisestel raudteedel üle minna Euroopa rööpmelaiusele ning üleminekut võiks alustada Tallinn-Türi-Viljandi tupikraudteest. See tagaks võimaluse, et Pärnu poolt RB trassil sõitev kohalik rong pöörab Raplast Edelaraudteele ning Raplast edasi jätkab kiir- ja kaubarong RB rööbastel. Kui RB läheb asustusest väga kaugelt mööda, siis ei hakka kohalikud inimesed seda kasutama. Teine ettepanek oli, et kui RB ei peaks valmima planeeritud kujul, siis selle jaoks planeeritud trass Tallinn-Rapla vahel oleks hea lahendus maanteetrassi jaoks.

Pöördumise algatajate esindaja **Indrek Grusdam** tõi veel välja, et pöördumises tehakse

ettepanek avalikustada kõik RB arendamisega seotud dokumendid. Sellest selguks, kas RB lepingute sõlmimiseks olid olemas vajalikud volitused ning mille alusel otsustati just niisuguste kohustuste võtmiseks sõlmida Euroopa Liiduga (EL) toetuslepingud. Samuti peaks neist selguma toetuste tagasimaksmise tingimused. Ühe põhjusena, miks ei saa RB projekti peatada, tuuakse riigi poolt välja, et sel juhul tuleks riigil ELile kogu toetus tagasi maksta. Toetuslepinguid on sõlmitud mitmeid, seega on küsimus selles, et kas tagasimaksmise kohustus kehtib kõikide lepingute puhul või ainult osaliselt – täitmata jäänud lepingute puhul. Lepingu rikkumisest ja raha tagasimaksmisest kõnelemise korral tuleks analüüsida, miks on rikkumine aset leidnud.

Kliimaministeeriumi liikuvuse asekanstler **Sander Salmu** sõnas, et ELi vaatest on tegemist strateegilise projektiga, mis on üks viimane lüli ELi transpordikoridori ühendamises. RB ei ole ainult osa Põhja- ja Kesk-Euroopa ühendusest, vaid RB kuulub uude transpordikoridori, mis ühendab 11 riiki. Lisaks ei paranda RB ainult riikidevahelisi ühendusi, vaid sel on ka majandusliku koostöövõrgustiku ja julgeolekualane mõju. Seda näeb ka Euroopa Komisjon, et projektil on oluline roll julgeoleku tagamisel Euroopas. **Salmu** lisas, et RB projektile on parlamentaarne kontroll olnud väga tugev, kuna iga-aastaselt antakse Riigikogule ülevaateid projekti seisust ning ministeeriumite esindajad on projekti korduvalt tutvustanud erinevates komisjonides. Samuti on RB projekti hinnanud riigikontroll. RB põhitrassist on u 100 km kas ehituses või ehituslepingutega kaetud. Kliimaministeeriumi hinnangul on teostatav 2030. aasta ajakava (RB oleks põhitrassil opereeritav). Hinnatud on ka projekti sotsiaal-majanduslikke mõjusid ning RB projekt on tasuv. Näiteks ehituse ajal toob projekt maksudena riigieelarvesse tagasi hinnanguliselt 661 mln €. Kui arvestada riigi 20% omaosalust esimese etapi 3 mld € maksumusest, siis maksudena laekub riigile sel ajal rohkem raha tagasi. Samuti loob projekt ehitussektoris ligi 6000 töökohta, mis suures osas kaetakse kohaliku töajõuga. **Salmu** lisas, et pöördujate esindaja ettekandes toodi välja, et RB-l hakatakse vedama Venemaa päritolu kaupu, aga majanduslike mõjude hinnangus öeldakse, et tegemist on Aasia-suunalise kaubaga ning Aasia suund on oluliselt mitmekesisem kui ainult Venemaa. Eestile on projekteeritud 3 mln tonni kaubamahtu, mis moodustab kaks kolmandikku täna maanteedel veoautodega veetavast mahust. Seega ei olnud prognoosis tegemist ülepaisutatud kaubamahuga. **Salmu** lisas, et toetuslepinguid hindab Euroopa Komisjoni erapooletu asutus. See analüüsib, millele on riik raha taotlenud ja et see vastaks kolme riigi kokkulepitule. Samuti auditeeritakse toetusrahade kasutamist. Seega on järelevalve toetusvahendite kasutamise üle tugev. Eestis on sõlmitud lepinguid 1,2 mld € ulatuses. Kliimaministeeriumi hinnangul on RB projekt Eestile nii sotsiaalmajanduslikult kui ka juba ehitusfaasis positiivse majandusmõju poolest oluline. Riigikogu täiskogu on arutanud RB uurimiskomisjoni loomist, mille moodustamist Riigikogu ei pidanud vajalikuks. Ministeerium on Riigikoguga samal seisukohal.

Riigikontrolli peakontrolör **Ines Metsalu-Nurminen** lausus, et riigikontroll auditeerib RB projekti läbiviimist. Eelmise aasta suvel valmis RB ühisaudit koostöös Läti ja Leedu riigikontrollidega. Lisaks on Eestis riigikontroll koostanud siseriiklikke auditeid. Ühisauditi peamiseks fookuseks oli anda parlamentidele ja avalikkusele ülevaade sellest, mis on projekti hetkeseis eelkõige ajakava ja rahastuse vaates. Auditis nähakse suurimat riski õigeaegse rahastamise tagamises. Seda kahes vaates ehk RB projekt on kallimaks läinud ning aktiivne ehitusfaas satub ELi kahe rahastamisperioodi vahele. **Metsalu-Nurminen** lisas, et arvestades tänast arutelu, siis tema hinnangul tasuks tutvuda riigikontrolli 2024. aasta suvel avaldatud auditi 62-66 punktidega, mis käsitlevad Balti riikides korraldatud suhtlust projekti

eestvedajate ja parlamentide vahel. Erisus riikide vahel joonistub välja, mille mõjutusel otsustati Läti parlamendis uurimiskomisjon luua, kuna Eesti ja Leeduga sarnast parlamendiga seotud suhtlust ei olnud Lätis varem sisse seatud.

Jaak Aab palus selgitada RB projekti järgmiste aastate rahastamist.

Sander Salmu vastas, et sügisel eraldas valitsus eelarvekõnelustel RB projekti täiendavalt 197 mln € põhitrassi ja kaasnevate objektide ehitamiseks ning 76 mln € ühisdepoos ehitamiseks. See rahastus tagab ehituslepingute sõlmimise selleks, et Eesti püsiks 2030. aasta graafikus. Selle aasta sügisel on eelarve läbirääkimiste käigus vaja leida 2026.-2027. aastateks rahastust, mis ulatub suurusjärku 300-400 mln €. Selleks on mitmeid erinevaid võimalusi. Näiteks ELi fondidest rahastatavad siseriiklikud projektid, kus peab olema 2026. aasta esimeses kvartalis vahendid kasutatud. Kui seda tähtaega ei täideta, siis on võimalik sealt rahastust ümber suunata. Samuti on ELis projekte, mida ei suudeta ettenähtud ajaraamis täita, seega on võimalik ka seal vahendeid ümber jagada.

Jaak Aab palus Kliimaministeeriumi esindajatelt selgitada kollektiivse pöördumise algatajate esindajate poolt toodud väidet, et RBga seotud osad lepingud on salastatud.

Sander Salmu vastas, et RBga on hoitud avatud fooni, aga võib olla aspekte, mida toetuslepingute puhul ei ole võimalik avaldada.

Indrek Grusdam küsis, miks ei tohi avaldada ELiga sõlmitud toetuste lepinguid.

Sander Salmu vastas, et ELi raha taotlemiseks konkureerivad kõik liikmesriigid ning seal võib olla aspekte, kus on põhjendatud, miks just konkreetne projekt sai toetuse. Kliimaministeerium edastab komisjonile konkreetseid argumente, miks juriidiliselt ei ole võimalik neid avaldada.

Tarmo Tamm sõnas, et on hea meel, et täna arutatakse selle üle, kuidas RB paremaks muuta, mitte selle üle, kuidas seda peatada. Ta pidas mõistlikuks seda, et kohalik rong sõidaks seal, kus inimesed elavad. **Tamm** küsis, kui palju võiks maksta Tallinn-Rapla liinil üleminek Euroopa rööpmelaiusele.

Tanel Ots vastas, et nende arvutuste tegemisel võiks riik neile abi pakkuda. Viimasest tasuvusuuringust selgub, et kogu projekt oleks umbes miljardi võrra odavam, kui oleks valitud olemasolev trass. Läti ja Leedu valisid valdavalt olemasoleva trassi. Eesti otsustas ehitada uue trassikoridori. Ühe põhjusena ei soovinud riik Edelaraudtee trass investeerida, kuna tegemist on eraomandis oleva trassiga. Samas oleks selle puhul tegemist koridoriga, mille ümber elavad inimesed. Tihedalt asustatud lõigus Rapla ja Tallinna vahel tuleks viia tupikraudtee kitsamale rööpmelaiusele ning RB trassil liikuv kohalik rong saaks sealkandis teha trassivahetuse. Kohalikus vaates on see väga oluline. Kiir- ega kaubarongide vastu ei olda, aga kohalikke teeb murelikuks see, et kui RB realiseerub nii, et sinna peale läheb ka kogu kohalik transport, siis kohalikud kaotavad väga palju. Raplast Tallinna poole paiknevad paljud asulad rongipeatuste ümber, aga kuna RB ei hakka seal peatuma, siis kaob nendes asulates elavate inimestel rongiühendus.

Sander Salmu sõnas, et hiljuti sõlmiti Euroopa Komisjoniga toetusleping, et Eesti ja Läti ühisprojektina analüüsitakse olemasoleva raudtee rööpmelaiuse vahetamist ning selle

sotsiaalmajanduslikku mõju. Protsessi kaasatakse ka KOVid. AS Eesti Raudtee on üldistatud tasemel hinnanud ülemineku maksumuseks 10-13 mld €.

Mart Maastik sõnas, et üllatav on ministeeriumi esindaja väide, nagu oleks ELi rahastus salajane. Need teemad tuleb ära lahendada, et eri osapooled leiaksid ühise keele, et ühiselt projekti edasi arendada, kuna osa RBst on juba valmis ehitatud.

Priit Humal lausus, et kollektiivses pöördumises ei väideta seda, et EList ei oleks võimalik lisavahendeid saada, vaid tõstatati probleem, et need vahendid tulevad teiste asjade arvelt. Kliimaministeeriumi esindaja selgitatud numbrid, kui palju toob RB projekt raha majandusse, tooksid täpselt sama palju majandusse ka siis, kui Eestis ehitatakse RB projekti asemel näiteks maanteid, millest oleks palju suurem sotsiaalne kasu. Minevikust räägitakse seetõttu, et tuua välja riigi eksimus.

Andres Sutt sõnas, et RB on Eesti jaoks oluline projekt ning riigil on selge huvi, et see valmiks võimalikult kiiresti ja hästi. Pöördujad tõid välja, et Venemaa kaubavahetuse ära kukkumisega on RB projekt oma tähtsust kaotanud. Tema hinnangul ei ole see nii, kuna Venemaa kaubavahetuse ära kukkumisega on muutunud nii Eestile kui ka Soomele kõige strateegilisemaks kaubavoo suunaks põhja-lõunasuund. Arktika ei ole Venemaa pärusmaa. Arktikas on väga tugevad geopoliitilised huvid ELil, Ameerika Ühendriikidel ja Hiinal. **Sutt** lisas, et RB valmimisel on Pärnu Tallinnast 45 minuti kaugusel, Riia Tallinnast ligikaudu 2,5 tunni kaugusel ning Vilnius Pärnust ligikaudu 3 tunni kaugusel. Mõne tunni raadiusesse jääb suurusjärgus 3,5 miljonit inimest, kui arvestada juurde ka Helsingi. Seega on RB-l suur positiivne mõju majandusele. Ta toetab RBga seotud materjalide avalikustamist. Tõenäoliselt saab siin osalev riigikontrolli esindaja kinnitada, et neil on olnud juurdepääs kogu vajalikule dokumentatsioonile. **Sutt** lisas, et RB trassil on palju erinevaid peatusi, aga kui need on kaugemal praegu olevatest, siis tuleb vaadata, et mida saaks teha olukorra parandamiseks.

Jaak Aab märkis, et majanduskomisjon kohtus sügisel Soome parlamendi transpordi- ja kommunikatsioonikomisjoniga ning kohtumine kinnitas, et mida enam aega edasi, seda rohkem on hakanud ka Soome RB vastu huvi tundma.

Andres Sutt lisas, et Muuga sadam saab Eestis olema ainuke sadam, mis on RBga otse ühendatud. Samamoodi on teisel pool asuv Soome sadam suurendamas oma võimekust kaubavahetuse arendamiseks.

Priit Humal sõnas, et küsimus ei ole selles, kas kaup tuleb Venemaalt või mujalt. Küsimus on selles, et Arktika koridor on Venemaa kontrolli all, kuna see kulgeb suures osas Venemaa majandusvööndis ja Venemaa lubab seal sõita ainult enda lipu all olevatel laevadel. **Humal** lisas, et RB tasuvusanalüüsis on Soome kaubavooga tõesti arvestatud, aga see on niivõrd väike. Valdavalt on kaubavoos ette nähtud Aasia päritolu kaup, mis tuleb Venemaa suunal. Tasuvusanalüüsi koostajad on öelnud, et on ebakindel, kas see kaup RB-le tuleb, mistõttu on RB tasuvus praegu üles ehitatud reisiliiklusele, mis ise vajab juba dotatsiooni.

Lauri Laats lausus, et Eesti Keskerakond toetab uurimiskomisjoni loomist. RBga seotud teemad on olulised ning riigikontrollide ühisauditist selgunud kitsaskohad tekitavad muret. RB projekt on oluliselt kallinenud ning ei ole kindlust, kas Läti suudab oma osa projektist valmis ehitada. **Laats** palus Kliimaministeeriumi esindajatel täpsustada öeldut, et miks ei saa ELi toetuslepinguid avalikustada.

Sander Salmu vastas, et kõik need dokumendid, mida on võimalik avalikustada, ka avalikustatakse. RB projekti ELi toetustootlused esitatakse ühissetevõtte poolt ehk peab arvestama ka Lätis ja Leedus kehtivate nõuete ning nendepoolse nägemusega, kus on pigem soovitud lepingute osa hoida mitte nii avalikuna. Ministeerium saadab komisjonile täpsed juriidilised põhjendused.

Rail Baltic Estonia OÜ finantsjuht **Taavi Laja** lisas, et toetuslepingute summad ja kokkuvõtte, mis tegevusteks neid kasutatakse, alati avalikustatakse. Praegu räägitakse lepingu väga detailsest sisust.

Kristina Šmigun-Vähi küsis, kas RB valmimisel ei ole enam olemasolev raudtee kasutatav.

Tanel Ots vastas, et RB kodulehel on leitav uuring, kus analüüsitakse olukorda, kus mõlemad raudteed jäävad töösse ning on hinnatud seda, kui palju hakkaksid kohalikud inimesed kasutama peatusi vanal raudteel ja kui palju RBl. See suhe on suurusjärgus 70% ja 30% või 80% ja 20%. Kohalikud inimesed eelistaksid kodule lähemal asuvaid peatusi. Saku valla näitel asub olemasoleval raudteel viis peatust, aga RB omal oleks neid kaks. Varasemalt on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajad kinnitanud nende kahtlust, et pikas perspektiivis ei jaksa Eesti kahte raudteetrassi üleval pidada. Täna ei ole otsustatud Edelaraudtee sulgemist, aga kohalike inimeste jaoks on kaotus juba see, kui sinna lähiaastatel ei tehta täiendavaid investeeringuid. Kui riigi prioriteet on RB, siis olemasolev raudtee jääb paratamatult tahaplaanile. Küsimus ei ole ainult Saku vallas, kuna Edelaraudtee puudutab ka Türi, Rapla ja Viljandi inimesi. Kui varem kirjeldatud Rapla-Tallinn lõik saaks olema kitsarööpmeline, siis see oleks kohalikele positiivne.

Jaak Aab märkis, et on algatatud pikemat perspektiivi vaatav üleriigiline planeering ning sellised küsimused peaksid ka seal leidma kajastuse. Üleriigilist planeeringut tehakse asjassepuutuvate KOVidega koos.

Sander Salmu lisas, et RB saab olema avalik raudtee, mille arendamine toimub koos olemasoleva raudteega. Kui edelasuunalisel raudteel minna üksnes kuni Raplani üle Euroopa rööpmelaiusele, siis sel juhul ei saaks sama rongiga sealt enam Viljandisse edasi sõita. Ühe suuna lõpetamine ei ole kindlasti riigi prioriteet.

Rene Kokk sõnas, et ajaloost peab rääkima, kuna ametkondade vahetumisel on oluline, et inimesed teaksid, milliseid valeotsuseid on varem tehtud ning nii jääb tulevikus ehk mõni viga tegemata. Kui on tekkinud mingisugused probleemkohad, siis tuleb välja selgitada, miks ja kelle tõttu on see nii läinud. **Kokk** toetas uurimiskomisjoni loomist. See ei peaks olema poliitiline samm, vaid suurtel projektidel peavadki erinevad erakonnad silma peal hoidma.

Jaak Aab märkis, et varasemast kogemusest ta teab, et parlamendi uurimiskomisjoni instrumendid saada infot ei ole kuidagi tugevamad, kui on alatisel komisjonil. Küsimus ei ole selles, et RB projekti ei peaks analüüsima – seda pidevalt tehakse ning kitsaskohad on toodud välja. Viimasel ajal on tõdetud erinevaid negatiivseid näiteid, mis puudutavad riigi osalusega ettevõtlust, mistõttu võib komisjon laiemalt käsitleda riigi osaluspoliitikat erinevates riigiettevõtetes.

Indrek Grusdam sõnas, et toetuslepingute teema tõstatas ta kahes aspektis – volitused

lepingute sõlmimiseks ning lepingute salajasus, mis ei võimalda näha, kas vastab tõele arendaja väide, et kui Eesti on sunnitud RB projekti pooleli jätma, siis tuleb kogu toetusraha tagasi maksta. Temale teadaoleva info põhjal piirdub raha tagasimaksmise risk iga konkreetse toetuslepinguga ehk kui arendaja ehk valitsus on rikkunud ühte toetuslepingut, siis selle toetuslepingu raames ta vastutab. Puudub risk, et tagasi tuleb maksta kõigi varasemate toetuslepingute alusel saadud raha, kaasa arvatud nendest lepingutest, mille arendaja on nõuetekohaselt täitnud.

Jaak Aab küsis, kas riigikontroll on saanud tutvuda kõigi neile auditi koostamisel vajalike RB materjalidega.

Ines Metsalu-Nurminen kinnitas läbiviidud auditite põhjal, et riigikontrollile on esitatud kõik materjalid, millega tutvumist auditi koostajad on pidanud vajalikuks. Samuti on ühisauditi kaudu saadud tutvuda Läti ettevõttega seotud materjalidega. ELis on üldine põhimõte liidu vahendite kasutamise osas see, et tingimused on avalikud. Samas ei saa välistada, et lepingu lisades võib olla ärisaladuse aspekte, aga sel juhul on siiski avalik osa kõigile kättesaadav.

Tarmo Tamm sõnas, et ministeerium võiks arvutada, kui palju maksaks eelnevalt kõne all olnud tupikraudtee osa üleminek Euroopa rööpmelaiusele.

Mart Maastik lausus, et ajalugu peab teadma, aga just täna peab siiski langetama õiged otsused, et kuidas projektiga edasi minnakse. Oluline on mõista, millised on RB realistlikud väljavaated. Samuti oleks vaja välja arvutada see, kui palju maksaks RB projekti peatamine.

Jaak Aab sõnas, et majanduskomisjon jälgib pidevalt RB projekti seisu ning püüab selgust saada üles kerkinud küsimustes. Kui hinnata projekti praegust seisu, siis ei näe ta põhjust, miks peaks see seisma jääma.

Priit Humal lausus, et komisjon võiks saada vastuse ka küsimusele, kas projekti peatamisel peab Eesti tagasi maksuma ainult täitmata jäänud toetuslepingu summa või kõigi lepingute alusel saadud toetussumma. **Humal** lisas, et enne toodi välja eri sihtkohtade sõiduajad. Mitmed analüüsid toovad välja seda, et projekti alguses lubatakse üht, aga lõpuks realiseerub midagi muud – praktikas näitavad ELi projektid, et esialgu prognoositud sõiduajad on reaalsuses pikemad.

Andres Sutt sõnas, et sellise väite puhul peaks tooma konkreetsed näited.

Jaak Aab nõustus, et seal on vaja konkreetseid näiteid. Tema hinnangul on projekt piisavalt kaugel ning sõidukiiruste ja peatuste kaudu on võimalik suhteliselt täpselt sõiduaegu välja arvutada.

Sander Salmu lausus, et kui RB peatatakse, siis otsene kahju avalduks nende aspektide ära jäämises ehk RB ehitusfaasis on projektil riigieelarvele positiivne mõju 661 mln € ulatuses, projekti täiendav majanduslik mõju on 1,3 mld € ning projektiga luuakse 6000 töökohta. Saamata jäänud kasuna saaks käsitleda sotsiaalmajanduslikku mõju. **Salmu** lisas, et ELi regulatsioonist tuleneb nõue, et 2030. aasta lõpuks peab Eesti välja arendama raudteeühenduse Euroopaga. See oleks täiendav aspekt, kui räägitakse võimalikust kahjunõudest, kuna kui riik ei täida etteantud ajaks ELi nõuet, siis võivad riiki ähvardada

sanktsioonid. **Salmu** lisas, et AS Eesti Raudtee oskab täna väga täpselt öelda, kui kaua sõidab rong näiteks Tallinnast Tartusse või Viljandisse. Graafikujärgne täitmine on 99%, seega suudetakse reaalseid sõiduaegu hästi prognoosida.

Rene Kokk sõnas, et Tallinn-Viljandi suunaline raudteetühendus peab säilima. Ta ei toeta ettepanekut, et RB-lt jätta ära kohalikud peatused. Raplas peab olema RB peatus.

Tanel Ots lausus, et see ettepanek on ka Rapla elanike huvides ning selleks, et kohalikel inimestel oleks võimalik Tallinnasse ja teistesse suundadesse liikuda. Ta tõstatas küsimuse, et kes juhib RB protsessi kui tervikut. Ligi kümne aasta jooksul RBga aktiivselt tegeledes on ta seda korduvalt riigilt küsinud ning sellele ei ole osatud vastata. **Ots** lisas, et tasuks kaaluda RB uurimist, kuna Läti puhul toodud probleemid on ka Eestis. Nende teemade uurimine ei tähenda seda, et ollakse RB vastu.

Andres Sutt märkis, et majanduskomisjon tegeleb pidevalt RBga. Komisjoni istungite materjalid on avalikud, kust saab vaadata, mida ja millal on käsitletud. **Sutt** lisas, et RB-l on olemas juhatus ja nõukogu ning RB jaoks on revisjonikomisjoniks riigikontroll, mille esindaja tõi täna välja, et neil on juurdepääs olnud kõikidele materjalidele, millele on nende hinnangul juurdepääsu vaja.

Jaak Aab sõnas, et RB projekti juhtimine on keeruline, kuna see toimub kolme riigi üleselt, mille käigus tehakse riigisiseseid otsused, aga ka ühisettevõtte tasandil. RB kitsaskohad on olnud teada, neid on uuritud ja järjest lahendatud. Tema hinnangul on Riigikogu majanduskomisjon parlamendi tasandil see organ, kes pidevalt jälgib RB projekti seisu. **Aab** lisas, et otsuse kollektiivse pöördumise kohta langetab komisjon oma järgmisel istungil.

2. Info ja muud küsimused

Täiendavat infot ei olnud ning muid küsimusi ei tekkinud.

(allkirjastatud digitaalselt)
Jaak Aab
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Kiia Väli
protokollija