



Riigikogu majanduskomisjoni

istungi protokoll nr 111

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 23. jaanuar 2017

Algus 11.10, lõpp 12.45

Juhataja: Aivar Kokk

Protokollija: Kaie Masing

Võtsid osa: Toomas Kivimägi, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Kristen Michal, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler, Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Marin Daniel (nõunik), Piia Schults (nõunik), Kaie Masing (konsultant), Henrik Mägi (konsultant)

Puudusid: Deniss Boroditš

Kutsutud: RMI fiskaalvahendite osakonna nõunik Mari Lahtmets, Rail Baltic Estonia juhatuse liige Indrek Orav, MKMi nõunik Anti Moppel, Rail Balticu projekti koordinaator Kristjan Kaunissaare, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni juhatuse liige Karli Lambot (ACE Logistics AS) (2. päevakorrapunkti juures) ja riigihalduse minister Mihhail Korb ja RMI halduspoliitika osakonna riigivara osakonna nõunik Uku Hänni (4. päevakorrapunkti juures)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Eesti Vabariigi, Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi vahelise kokkuleppe tutvustus Rail Baltic raudteeühenduse arendamiseks.
3. Kollektiivne pöördumine Eestimaa kaitseks (1-6/16-116)
4. Kollektiivne pöördumine omandireformi küsimuses (1-6/16-98)
5. Muud küsimused.

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala töökava

23.01.2017 29.01.2017

Komisjoni istung esmaspäev, 23. jaanuar, kell 11:10

1. Nädala töökava kinnitamine.
2. Eesti Vabariigi, Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi vahelise kokkuleppe tutvustus Rail Baltic raudteeühenduse arendamiseks.
3. Kollektiivse pöördumise Eestimaa kaitseks menetlust ettevalmistav arutelu. Rail Baltic kohta komisjonile saadetud kirjad.
4. Eesti Üürnike Liidu algatatud kollektiivne pöördumine omandireformi küsimuses.
5. Muud küsimused.

Komisjoni istung teisipäev, 24. jaanuar, kell 14:00

1. Vabariigi Valitsuse algatatud maagaasiseaduse muutmise seaduse eelnõu (350 SE) arutelu esimesele lugemisele saatmiseks.
2. Vabariigi Valitsuse algatatud vedelkütuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (361 SE) arutelu esimesele lugemisele saatmiseks.
3. Muud küsimused.

Otsustati:

1.1 Kinnitada nädala töökava (konsensus - Aivar Kokk, Toomas Kivimägi, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Raivo Põldaru, Siim Kiisler, Kristen Michal, Märt Sults).

2. Eesti Vabariigi, Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi vahelise kokkuleppe tutvustus Rail Baltic raudteeühenduse arendamiseks.

Komisjoni istungit sisse juhatades tegi komisjoni esimees **Aivar Kokk** seonduvalt 31. jaanuariks planeeritud kolme Balti riigi peaministri poolt Rail Balticu lepingu allkirjastamisega ettepaneku kuulata komisjoni istungile kutsutud ministeeriumite esindajate ja logistikafirma esindaja arvamused Rail Balticu lepingu kohta.

Rail Balticu projekti koordinaator **Kristjan Kaunissaare** selgituse kohaselt on alates 2015. aastast kolm Balti riiki pidanud läbirääkimisi Rail Balticu riikide vahelise lepingu sõlmimise osas. Kõik lepingus olevad kokkulepped kajastavad varasemaid kokkuleppeid, mis on tehtud Balti riikide peaministrite tasemel, mõnel juhul on kaasatud ka Poola või Soome või Euroopa Komisjoni esindaja. Oluliste dokumentidena nimetas ettekandja kahte Rail Balticu rahastamise lepingut. Sisuliselt koondab 31. jaanuaril allkirjastatava lepingu tekst kõik varasemad kokkulepped. Et leping allkirjastatakse kolme peaministri poolt ja sõlmitakse riikide vahel, saab see olema märgatavalt suurema jõuga. Siinkohal tõi **Kristjan Kaunissaare** välja lepingus sätestatud olulisemad asjaolud. Leping puudutab juba 2011. aastal kokku lepitud Rail Balticu trassi kulgemist Eestis suunaga Tallinn Rapla- Pärnu; üle Eesti-Läti piiri Riiga, ületades Läti-Leedu piiri Pauskas ja suundub Leedu- Poola piirile. Leping seob taaskord ära projekti kuulamise üle-Euroopalisel transpordivõrku ning Põhjamere-Läänemere transpordi põhikoridori number 8. Samuti sätestatakse lepingus tähtajad, mille kohaselt Rail Baltic peaks käivituma 2026. aastal ja ka planeeringute kehtestamine ja tööd, mis on vajalik teha enne trassi ehitamise algust. Eesti on kolmest Balti riigist kõige viimane planeeringute kehtestamisega. Lätis oli planeeringud kehtestatud valitsuse korraldusega 29. augustist 2016, Leedus kehtestati trassi viimase lõigu planeering 11. jaanuaril 2017 ning Eesti puhul oodatakse maakonna planeeringute kehtestamist käesoleva aasta II kvartalis vastavate maavanemate poolt.

Kristjan Kaunissaare jätkas Rail Balticu rahastamise teemal ja selgitas, et Euroopa Liidu panus sellesse projekti on ca 85%.

Aivar Kokk tundis huvi, miks soovitakse sõlmida lepingut, millega kaasnevad Eestile rahalised ja ajalised kohustused, kui ei ole veel valmis majanduslik analüüs. Analüüsi valmimise tähtaeg oli eelmise aasta sügis. Kuidas on võimalik võtta lepinguga kohustusi järgmiste aastate kõige suuremale investeeeringule ja rahalistele kohustustele enne majandusliku analüüsiga tutvumist?

Kristjan Kaunissaare vastuse kohaselt on Rail Balticu majanduslik analüüs olemas juba aastast 2011 ja selle põhjal on siimaani tehtud ka kõik otsused. Juhul, kui Eesti oleks selles lepingu tekstis kokku leppinud 2015. aastal, oleks seis olnud sisuliselt sarnane. Ta kinnitas, et on olemas piisavalt kaalukaid aluseid, mille põhjal lepingut sõlmida.

Aivar Kokk uuris põhjust, miks siis on veel uut majanduslikku analüüsi vaja?

Kristjan Kaunissaare tõi järjekorras välja juba koostatud teemakohased erinevad analüüsid. 2007. aastal valmis esimene kaart, mis tehti Euroopa Komisjoni tellimisel AS COWI poolt. Selles oli defineeritud

kolm raudteelõiku, mida ei saanud veel Rail Balticuks nimetada. Üks nendest ettepanekutest on ellu viidud ja see on raudteelõigu Tallinn-Tartu - Valga rekonstrueerimine kiirusele 120 km/h. See on kiirus, mida sellel raudteel on võimalik arendada. Samasugused rekonstrueerimistööd on tehtud ka Lätis ja Leedus. COWI analüüs pakkus välja ka täiesti uue Euroopa-laiuse raudtee arendamise võimaluse ja seda saab Eestis rakendada Pärnu suunal. Kolm Balti riiki leppisid kokku, et sellise Rail Balticu projektiga minnakse üheskoos edasi.

2011. aastal telliti täiendav analüüs, mis täpsustas Euroopa-laiuse raudtee ehitamist. Analüüsiti nelja erinevat varianti: olemasolevaid trasse läbi Tartu ja läbi Pärnu ja uusi trasse nii läbi Tartu kui läbi Pärnu. Välja valiti sotsiaalmajanduslikult kõige mõistlikum trass, milleks osutus Eesti osas läbi Pärnu suunduv trass. Töö juba sisuliselt toimib üldisemalt üksikule. Pärnu trassi osal täpsustatakse andmeid, mis selle trassi kohta toona välja toodi. Praegu olemasoleva informatsiooni kohaselt on trass läbi Pärnu majanduslikult põhjendatum.

Raivo Põldaru avaldas arvamust, et Rail Baltic on ühiskonnas tekitanud palju segadust ja arusaamatusi. 2011. aastal tehti otsused, räägiti plaanidest, kuid midagi justkui pole toimunud. Tehtud analüüsid on inimeste poolt pandud kahtluse alla. Kas ühiskond peab olema kinni 2011. aastal tehtud otsustes? Kas vahepealsel ajal ei ole toimunud muutusi? Me peaksime kuulama rohkem inimeste arvamusi.

Kristjan Kaunissaare vastas, et temale teadaolevalt ei ole peale 2011. aasta analüüsi teisi analüüse tehtud. On palju emotsioone Rail Balticu teemal, ent tõsisel analüüsi meetodikal põhinevaid materjale ei ole. Uus koostatav analüüs võtab arvesse ka vahepealseid arvamusi. Ühtlasi märkis ta, et Euroopa tasandil on raudteed praegu eelisarendatud. On olemas 2013. a Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrused 1315/2013 ja 1316/2013 üle-Euroopalise transpordivõrgustiku ja selle väljaarendamise ja transpordi investeeringute toetamise kohta. Eestis on olemas üleriigiline planeering Eesti 2030+, mis on strateegiline dokument ja see sai omal ajal tõsise laiapindse arutelu osaliseks. Dokumenti arutati nii avalikult kui ka Riigikogus ning planeeringus on Rail Balticu trassi suund läbi Pärnu.

Kristen Michal märkis, et on Rail Balticu suur pooldaja ja selle põhjuseks on asjaolu, et arvestades ekspordi numbriteid, siis 80% ekspordist on Euroopa Liidu suunal, kuid samas on ühendused sellel suunal olematud. Sellest johtuvalt on kiire ühenduse loomine vajalik. Samuti ei vasta tõele väited, et kiired raudteeühendused viivad hävingule. Ta soovis vastuseid oma järgmistele küsimustele:

- 1) Kas otsitakse lisaraha Vilniuse ja Kaunase vahelise lõigu arendamisele, mis on kokku pandud?
- 2) Kas Eesti-sisene raudtee rahastamine ei kannata Rail Balticu arvel?
- 3) Kas on uudiseid Kaunase ja Varssavi vahelise raudteeühenduse kiiruse osas?
- 4) Mis saab väikestest lisapeatustest ?

Kristjan Kaunissaare noogutustest kahele esimesele küsimusele sai komisjon vastuse, et Vilniuse-Kaunase vahelise trassi ehituseks on saadud lisaraha ning Eesti sisene raudtee rahastamine ei kannata Rail Balticu arvel. Seonduvalt väikeste lisapeatustega tõdes vastaja, et need peatused annulleeritakse, sest nendega tekib keerukas olukord. Põhjuseks asjaolu, et käimas on kaks planeeringu protsessi: üks on Rail Baltic ja teine on maakonnaplaneeringud, mis on sisuliselt toodud üldplaneeringus 2030+. Planeeringus toodu on seotud rahastamisega. Lisapeatuste ehitamiseks on vajalik leida kohalik rahastamise allikas. Kohalikud peatused tuleks välja ehitada mõistlikesse asukohtades, arvestades seejuures maavanemate soovitatud asukohti. Kui aga neid ehitama hakatakse, siis oleks otstarbekas neid ehitada samaaegselt Rail Balticu trassi ehitamisega.

MKMi nõunik **Anti Moppel** täiendas vastust tehniliste lahendite osas ja selgitas, et peatähelepanu on asetatud ohutuse tagamisele. Rail Balticu ja maakonna planeering arvestavad teineteisega.

Kristjan Kaunissaare teavitas, et Leedu-Poola piiri osas on leedukate seisukoht see, et üks osa raudteelõigust, mis ehitatakse ajaliselt varem, ei pea vastama Rail Balticu tehnilistele parameetritele. Sellel aastal käivitub täiendavalt uuring, kuidas oleks võimalik see lõik tehniliselt ehitada selliselt, et

edaspidi oleks võimalik arendada reisijate veol kiirust 240 km/h. Samuti uuritakse, kuidas selle kõrvale ehitada veel teine tee, kuna tegemist on ühe teega. Leedu-Poola piirist Varssavi suunal on kiirused antud hetkel madalad. Mõne nädala tagune uudis on see, et raudteelõigu osas Leedu piirilt - Varssavisse on Poola riik sõlminud Euroopa Investeerimispingaga lepingu selleks, et suurendada kiirust kuni 160 km/h. Reisijateveo puhul ei vasta see Rail Balticu parameetritele, aga see on see koht, kus kolmel Balti riigil on võimalik Poolale selgelt ette kirjutada asju, mida Balti riigid soovivad. Kaubaveo osas on samal lõigul kiirused samasugused nagu meil 120 km/h. Rahastamise lepinguid Poola riik veel sõlminud ei ole, kuid kolm Balti riiki ja Euroopa Komisjon proovivad suunata Poolat kõnesolevat lõiku rekonstrueerima põhjusel, et oleks võimalik kiireid raudteeühendusi pidada.

RMi fiskaalvahendite osakonna nõunik **Mari Lahtmets** soovis eelkõnelejaid täiendada tasuvusanalüüside osas, et kas ja milliseid tasuvusanalüüsi tehakse. Ta selgitas, et 2011. aastal valminud analüüs tugines sisuliselt majandustõusu järgsetele andmetele, kus kuigivõrd oli langust arvestatud aastate 2010-2011 osas ja taustaks oli Norra majandusseis. Selleks, et olla veendunud, milliste toetusmääradega ja kuidas Rail Balticu raudtee ehitus edasi läheb ja et see oleks tasuv ning Eesti riigile jõukohane, siis ajal, kui avati Rail Balticu toetusmeetmete taotlusvoorud, lepiti kolme riigi koostöös kokku uue analüüsi koostamine. Lähteülesande püstitamisel panustas Eesti kõvasti, konsulteerides rahvusvaheliste pankadega, Euroopa Investeerimispingaga ja Põhjamaade Investeerimispingaga, et kasutatav meetodika oleks ka pankadele vastuvõetav. Mis siis on muutunud aastani 2015, kui algatati uus analüüs? Drastilisi muutusi toimunud ei ole. Tema hinnangul on tasuvusanalüüsi usaldusväärsuse ja tõsiseltvõetavuse saavutamisse Eesti hästi palju panustanud. Vahekokkuvõtte näitavad seda, et tasuvusanalüüs oleks vettpidav mõlemas suunas - nii nende poolt, kes leiavad, et tasuvust ei ole ega tule, aga samuti pankade poolt, kui Eesti sooviks omafinantseeringu katteks rahvusvahelistelt pankadelt laenu taotleda. Pangad on omakorda huvitatud nägema, kuivõrd on tasuvus üldse saavutatav ja seda mitte ainult ehitusjärgsel kümnel aastal, vaid ka trassi valmimise järgsetel 30-l aastal.

Toomas Kivimägi sedastas, et Eesti on Euroopa Liidu kontekstis ääremaa, soovime seda või mitte. Taoline väike riik vajab Euroopa Liidus kiireid ja kaasaegseid ühendusi kordades rohkem kui Euroopa süda. Vastasel juhul jääbki Eesti ääremaaks. Seda mitte niivõrd reisiliikluse kui pigem kaubavedude osas. Tema sõnade kohaselt on Via Baltica praegune sõidukite ülekoormus lausa hullumeelne ja see on lubamatu, sest seetõttu kannatab inimeste elu ja tervis. Eestil on vaja alternatiivseid lahendusi! **Toomas Kivimägi** väitis, et ta pole pessimistlik kaubavoogude osas ja avaldas arvamust, et meil on 14 miljonit tonni aastal 2030; Soome kaubavahetuse maht on 105 miljonit tonni, sellest 90 miljonit tonni liigub meritsi. Nimetatud kogusest piisab ainult jupike ära võtta, et Eesti saaks oma kaubamahud täita. Keegi ei muretse selle pärast, kas Leedu suudab kaubaveod kindlustada. Talle jääb selline pessimism arusaamatuks.

Teiseks oluliseks asjaks pidas Toomas Kivimägi Eesti olemist Euroopa Liidu üheks osaks ja seetõttu on järjepidevus üks usaldusväärsuse märk. Teda huvitasid järgmised küsimused:

- 1) Kas otsus, mille alusel Rail Balticuga seonduvaid tegevusi tehakse, on tehtud Vabariigi Valitsuse poolt aastal 2011?
- 2) Kui juba on kuus aastat toimetatud, kas siis ümberotsustamise aeg ei ole juba ümber?
- 3) Kui palju on tänaseks Euroopa Liit eraldanud raha Rail Balticu projektile?
- 4) Mis juhtub siis, kui Eesti osutub selleks piduriks, et Rail Baltic ei tule?
- 5) Kas seni projekti arendamiseks saadud raha tuleb Euroopa Liidule tagasi maksta?
- 6) Kas maksab üksnes see, kelle pärast projekt pooleli jääb või maksavad kõik ja mis see summa on? Lisaks palus ta tuletada komisjonile meelde, kui palju on trass pikem, kui Rail Baltic teha läbi Tartu. Mis maksab 1 km raudteed, selle ehitus ja hooldus? Kas olemasolevad trassid oleksid kasutatavad selliselt nagu kavandatakse praegu Pärnu kaudu?

Anti Moppel selgitas, et 2011. aastal tehti otsus alustada arendust suunal Tallinn- Pärnu Riia ja alustada planeerimistegevust. Sellele järgnes 2012. aasta alguses otsus alustada maakonna planeeringut vastavalt seadusele, misjärel alustati tegevustega. Järgnenud on tegevused Lätis ja Leedus. Ühiselt otsustati deklaratsiooniga, et minnakse kolme riigi koostöös edasi ühise planeeringuga. Sellele on järgnenud mitmed koostöö avaldused rahanduse ja transpordi eest vastutavatelt ministritelt ja peaministritelt. Nüüd on jõutud olukorrani, kus laual on peaministrite poolt allkirjastamiseks pikemaajalise lepingu eelnõu kokkuleppega Rail Balticu raudteeühenduse arendamiseks.

Kristjan Kaunissaare vastas Toomas Kivimäe küsimustele. Rail Balticu trass Tartu Riia suunal on ca 100 km pikem. 1 km Rail Balticu raudteed maksab ca 6 miljonit eurot. Kõikumised on 3,5-8 miljoni euro vahel, sõltuvalt raudtee kõrgusest, tehnilistest lahendustest ja seetõttu on Tartu suunal trass ca 600 miljonit suurema maksumusega ja mahukamate hooldustöödega. Kas oleks võimalik olemasolevat trassikoridori kasutada Tartu puhul? Teoorias on kõik asjad võimalikud, ent kui kõne all on Rail Baltic, siis selles osas on kolme Balti riigi vahel kokku lepitud kiirused. 240 km/h tähendab tahes-tahmata olemasolevast trassikoridorist väljaminekut. Suuremad kiirused toovad endaga kaasa eritasandiliste ristmike ehitamise, mis tähendab täiendavat maad, vastava asukoha leidmist. Sellega kaasneksid suured viaduktid linnade - Tartu, Jõgeva, Tapa - keskel. Olemasolev raudtee läheb Valkani, ent Lätis kulgeb Rail Baltic läbi Aina~i, mis tähendab raudtee ehitamist Tartust Aina~isse.

Anti Moppel täiendas, et kolme riigi koostöös ei ole võimalik vaadelda asju üksnes Eesti siseselt, sest Rail Balticu ehitamisel tuleb järgida uusi standardeid, elektrisüsteemi ja mestida kõik tehnilised parameetrid ühtsesse süsteemi.

Aivar Kokk andis sõna logistikafirma esindajale Karli Lambotile.

ACE Logistics AS esindaja **Karli Lambot** soovis rääkida Rail Balticu lepingus peituda võivate riskide seisukohalt. Eelnevalt räägitule lisas esineja, et Eestis rajatavad vahepeatused, tuleb rajada omapoolse finantseeringu arvelt. Ta toonitas, et Connecting Europe Facility (CEF) finantseerib ka kohaliku laiusega raudteede rekonstrueerimist, mis on piiriüleste funktsioonidega.

Anti Moppel märkis repliigi korras, et siinjuures käsitletakse piiriüleseid funktsioone kolmandate riikide mõistes.

Karli Lamboti selgituse kohaselt on Euroopas raudteed 7 erineva laiusega ning finantseeritakse erinevaid projekte.

Oma ettekande alustuseks märkis **Karli Lambot**, et on Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni juhatuse liige, kuid kuna ta pole assotsiatsioonilt mandaati saanud, esindab ta iseennast ja oma mõttekaaslast. Kuivõrd ettekandja esitas komisjonile oma ettekande kirjaliku versiooni, esitatakse see alljärgnevalt protokollis muutmata kujul:

Esinemine majanduskomisjonis 23.01.2017.

ACE Logistics Group AS-l on ettevõtte viies riigis (Eestis, Lätis, Leedu, Valgevenes ja Soomes). Mul puuduvad raudteevaldkonnas igasugused huvid. Meie ettevõtete maht on umbes nädalas 100 treilerit Euroopasse ja vastupidi. Meil ei ole vahet, kas treilereid veab auto, laev või rong. Me ei ole veoauto ja veoautosid ja veoteenuseid ei osuta.

Rail Balticu rajamine kavandatud kujul ei ole õige minu meelest rumal kahel põhjusel: esiteks, senine protsess on kiirustamise ja valeotsuste jada ning teiseks, niisugusel kujul ei ole RAIL BALTIC meile jõukohane. Näide: praegune RAIL BALTIC seisab AECOM-i uuringul. Uuringu kokkuvõttes ütlevad autorid sõnaselgelt: projekti kohta tehtud oletustel põhineva tasuvusanalüüsi tulemuste põhjal võib oletada, et projekt on valdavalt elujõuline. Sellest piisas, et Eesti valitsus tegi kolm kuud hiljem otsuse RAIL BALTIC-ga alustada ja järjekindlalt kuulutada, et tegemist on pöördumatu protsessiga.

Kuid täna siin ei ole mõtet sellest rääkida, sest mitmed teie hulgast on täpselt vastupidisel seisukohal ja me ei veena üksteist kuidagi ümber. Seda illusiooni mul ei ole.

Räägime planeeritavast riikidevahelisest lepingust. Püüan kirjeldada riske ja tagamaid, mida transpordialal pädeva inimesena selles lepingus näen.

- 1. Lepingu loogika on niisugune, et osalised võtavad endale kohustuse ehitada RAIL BALTIC igal juhul valmis. Me võtame endale selle kohustuse väga nõrga AECOM-i uuringu alusel. Muid tasuvusanalüüsi meil seni ajani ei ole. Kui EL-ist järgmiseks eelarveperioodiks piisavalt raha ei saa, siis ikka ehitame kasvõi maksumaksja raha eest edasi. Kui RAIL BALTIC ehitus kallineb kaks korda, siis ikka ehitame edasi. Kui tulevased tasuvusanalüüsid ja äriplaanid meile ei sobi, siis ikka ehitame edasi. Ainuke, mida me muuta saame, on RAIL BALTIC valmimise tähtaega. See ei ole arukas. Te peate rahvale ausalt selgitama, missuguse koormise te riigile võtate. Selle lepingu sisu ei ole vastavuses kergekäelisusega, kuidas seda asja aetakse.*
- 2. Eesti on RAIL BALTIC projektis kõige nõrgemas positsioonis ning leping kinnitab seda positsiooni. Vähemalt ei püüa mingil moel leevendada meie nõrkust. Selgitan: Balti riigid näevad rahvusvahelises kaubavahetuses üksteist konkurentidena. See on loomulik ja paratamatu. Konkureeritakse kaubavoogude ja reisiliikluse pärast. Elementaarne loogika ütleb, et kui konkureerivad osapooled asutavad ühise ettevõtte, siis tuleb hinnata tuleviku tegevusriske ning niisugused põhimõttelised kokkulepped, mis välistavad üksteisel naha üle kõrvade tõmbamise, tuleb kohe sõlmida. Pärast tavaliselt üksteisele kingitusi ei tehta. Peamine probleem on RAIL BALTIC ebaproportsionaalses koormatuses ja kasutustasudes, mida raudtee-ettevõtjad taristu kasutamise eest maksuma hakkavad. Peagi valmiv sotsiaal-majanduslik tasuvusanalüüs käsitleb tervet projekti tervikuna, mitte üksikute riikide lõikes. Kasutamise ebaproportsionaalsusest tulenevad tulud-kulud sellest analüüsist välja ei tule.*
- 3. Räägime kõigepealt kaubavoogudest. Kohalikud mahud on väga väikesed. Päästjaks peavad osutama transiitkaubad. Hüpotetiliste soome kaupade (kuid nende maht ei ole RAIL BALTIC päästmiseks piisav) osas oleme kõik võrdses positsioonis, sest kaubad läbivad kõiki riike. Probleem on vene kaupadega. Erns&Youngi töörühma juht Nauris Klavas ja mitmed teised RAIL BALTIC ametnikud ei varja mingil moel, et RAIL BALTIC käekäik hakkab sõltuma vene kaupade hulgast. Sellega seonduvast julgeolekuriskist ma praegu eraldi ei räägi. Räägin RAIL BALTIC sissetulekutest. Lätlased ja leedulased teavad väga hästi, et Eesti Raudteel läheb praegu väga halvasti. Raudteeliikluse kahjum 12,5 miljoni tonni juures on aastas 40-50 miljonit eurot. Lõunanaabritel läheb veel üsna hästi, kuid ka nemad on väga ebakindlad. Venemaa veetakse kaubamaht on peaaesjalikult tooraine ja see ei sobi RAIL BALTIC-le. RAIL BALTIC geograafilise asendi tõttu saab iga koolipoiss aru, et kui hüpotetilised vene konteinerkaubad soovivad suunduda Loode-Venemaalt Kesk-Euroopasse ja vastupidi, siis niisugused vagunid Tallinnasse ei eksi. Võib-olla Kaunasesse, võib-olla Riiga, aga mitte Tallinnasse. Järelikult on Rail Baltic kõige optimistlikuma stsenaariumi puhul lõuna osas rohkem koormatud, Eesti osas aga oluliselt vähem. Kui kasutustasusid makstakse riigiti, siis Eesti on kõige nõrgemas positsioonis. Meie tulud kõige väiksemad. Kokkuvõte: tulud ja kulud jagunevad RAIL BALTIC-l kindlasti mitte-proportsioonis kilomeetrite arvuga konkreetses riigis. Suure tõenäosusega on lõuna pool liiklus oluliselt suurem. Seega on kahjum Eestis suurem. Leping ei anna vastust küsimusele, kuidas jagatakse RAIL BALTIC vilju (tulemit või kahjumit)?*

4. *Reisijateveos on olukord veel omapärasem. Esiteks, nagu te teate, praegu makstakse Eestis igale rongireisijale 10 eurot riigi poolt piletirahale peale. Need on värsked Elroni andmed. Väga suure tõenäosusega jääb ka RAIL BALTIC reisijatevedu dotatsioon nõudma. Vaatame, millele me siis hakkame peale maksma? Muinasjuttu kiirest Europasse jõudmisest ei räägi enam ükski pädev inimene. Kõige paremal juhul jõuab tulevikus Berliini 13 tunniga ning E&Y järeldab oma praeguses tasuvusanalüüsis õigesti, et üle viie-kuue tunni ei ole inimene nõus rongis istuma. Seetõttu on E&Y nägemuses RAIL BALTIC muutunud Balti riikide vaheliseks raudteeühenduseks. Omavahel ühendatakse Tallinn, Pärnu, Riia, Panevežys, Kaunas ja Vilnius. Lihtsalt turiste ja ärireisijaid meil nii palju ei ole, et hulk miljoneid reisijaid kokku saaks. Euroopa kogemus näitab, et raudtee on põhjendatud, kui reisijaid on aastas 9 miljonit. Kui Nauris Klavas käis mind kui logistikaettevõtjat intervjuerimas, siis sain aru, kust tegelikult reisijad tulevad. Nimelt rääkis ta väga põhjalikult Riia lennujaama positsioonist Balti riikides. Kui piirkonna suurim lennujaam ühendatakse paari sõidutunniga teiste konkureerivate, aga väiksemate lennujaamadega, siis tulemus on üks: Tallinna ja Vilniuse ja Kaunase lennureisijad hakkavad tulevikus kasutama ühe rohkem ja rohkem Riia lennujaama, sest see on piisavalt mugav ja kiire. Nagu rahvasõna ütleb: kus on rohkem, sinna antakse juurde. RAIL BALTIC on Läti ja Riia lennujaama seisukohast ratsionaalne projekt, seda enam, et Eesti riik doteerib eestlaste ettevõtte piirkonna suurimasse lennujaama.*
5. *RAIL BALTIC on tegelikkuses äriprojekt. Mitte lihtsalt ühe taristuelemendi rajamine. Sellele viitab asjaomaste riikide soov töötada välja äriplaan, ühissetevõtte tegevuse loogika ning Baiba Rubesa ja Nauris Klavase sõnavõttud. Nauris Klavas kinnitas omavahelises vestluses, et RAIL BALTIC on vaid siis jätkusuutlik projekt, kui riigid pärast selle valmimist ei jäta teda raudteed omapead, vaid müüvad ja turundavad raudteekoridori rahvusvaheliselt. Baiba Rubesa kinnitas äsjases EPL intervjuus, et RAIL BALTIC käekäik sõltub sellest, et kes seda ettevõtet juhtima asub (mis siis, kui see on uus Taskila?) Pärast RAIL BALTIC valmimist siseneb Eesti riik vältimatult raudtee-ettevõtlusse. Kõik selle äriprojektiga seonduv, iseäranis riskid on läbi uurimata ja hindamata. Kas me tahame riigi osalust ettevõtluses niisugusel moel suurendada? Sellestki tuleks rahvale ausalt rääkida.*

Kokkuvõte: kui võrd niisugusest läbikaalumata riskidega projektist on väljumine problemaatiline, siis praegu niisugust lepingut ei tohi sõlmida.

Sõlmida tohib riikidevahelist lepingut vaid siis, kui eelpool loetletud riskid on läbi analüüsitud ning ühissetevõtte osapoolte vahel kokkulepped tuleviku tulude-kahjumi jagamises tehtud. Lisaks on loomulikult on elementaarne, et niisugune projekt põhineb usaldusväärsele tasuvusanalüüsile ja äriplaanile.

Kui valitsus peab sellise kokkuleppe sõlmimist 31. jaanuaril siiski vajalikuks (pigem poliitilise heasoovlikkuse märgina) allkirjastada, siis Art. 14. p. 3. Tuleb formuleerida ümber alljärgnevalt: "Igal riigil on suverääne õigus projektist väljuda ilma teistele osapooltele kompensatsiooni maksmata juhul, kui RAIL BALTIC äriplaan või projekti finantseerimise tingimused tunnistatakse vastava riigi valitsuse poolt vastuvõetamatuks." Äriplaani suhtes otsuse tegemisel tuleb panna tähtaeg, näiteks 31. detsember 2017.a.

Mari Lahtmets märkis, et raudteed Eestis tuleb käsitleda ühtse tervikuna. Vastandamine, kas ehitada 1 eurolaiusega 1435 mm trass Pärnu suunas või jätkata praegu olemasoleva 1520 mm laiuse trassiga Tartu suunas või vastupidi, ei ole loogiline. Kavandamisel on Eesti transpordivõrgu kujundamine ja hoidmine, mis on Eesti transpordi- ja majanduspoliitika üks osa, kus vastandamisel ei ole kohta.

Aivar Kokk uuris kohalolijatelt arvamust lepingu § 14 p 3 sõnastuse kohta. Leping allkirjastamisega tekib Eesti riigile kohustus, millega pannakse lõplikult paika tähtajad. Kui finantspuhkust ei saa, võib see kaasa tuua hiljem trahvid.

Mari Lahtmets selgitas, et lepinguga sätestatakse finantskohustused. Kui projektis on kolm riiki, siis on kokku lepitud, et raudtee rajatakse ühiselt. Kolm transpordi eest vastutavat ministeeriumi koos ühissettevõttega on alla kirjutanud kaks Euroopa rahastamise otsust. Kui keegi neist kolmest otsustaks ka praegusel hetkel olemasolevatest kokkulepetest taganeda, siis põhjustaks ta teistele kahjustavaid ja konkreetset mõõdetavaid rahalisi kahjusid. On kokkulepped, mille alusel on loodud vastavad institutsioonid ja partnerid. Ühissetevõtte loomise otsus oli Eesti valitsuses tehtud sellepärast, et ühiselt kavandada trassi kui tervikut, välistamaks konkurentsi trassi üksikute lõikude vahel ja mitte asjatult riskida asjaoluga, et Leedus või Lätis jääb jupp kitsamaid rööpmeid ehitamata. Kui panna lepingusse Karli Lamboti poolt esitatud sõnastus, annaks muudatus võimaluse Lätile ja Leedule legaalselt jätta 1435 mm rööpad Eestis panemata. Selline on üks põhjustest, miks ei peaks Lamboti ettepanekut kaaluma.

Riskianalüüsi on tehtud mitmeid. Konkurentsi ja vastandumise vältimiseks on Eesti toetanud, et tasuvus- ja riskianalüüsi hangiks ühissetevõtte. Äriplaan koostatakse ühiselt põhjusel, et ei tekiks olukorda, kus Leedu, kes on Euroopa keskusele lähemal, saaks eelised võrreldes Eestiga, kes geograafiliselt asub kaugemal. Kas Eesti saaks jätta raudtee ehitamata? Ei saa. On määratletud üle-Euroopaline transpordivõrgustik, põhivõrk, veetranspordiseosed jne. Nende väljaehitamine on kõikide liikmesriikide kohustus ning liikmesriigid on kokku leppinud sellise võrgustiku väljaehitamises.

Küsimusele kohalike peatuste rahastamise abikõlblikkusest vastas **Mari Lahtmets**, et Euroopa rahastamise tingimused fondidest on teada aastani 2020. 2021+ tingimusi pole veel kehtestatud. Euroopa Liidu eelarves on fonde, mida Eesti saab kasutada oma programmide elluviimiseks. Ühtekuuluvusfondist ei oleks välistatud ka praegu toetuste saamine. 2014-2020 perioodi rahad on juba 100% ära kavandatud ja seotud investeeringute kavaga, sh on mitu raudteeprojekti. Tartu - Valga suunal on rekonstrueeritud trassi päris arvestatavalt Euroopa toel.

Olemasolev valge raamat käsitleb õhusaaste vähendamist kasvuhoonegaasi heitmete arvel aastal 2050. On neli suuremat valdkonda, mis õhu heitmetesse panustavad ja nende hulgas on transport üks neljast suuremast. Heitmete vähendamise ja transpordi liigituste vahel vaadates ei ole maanteetransport selles vaates kõige konkurentsivõimelisem.

Põhjus, miks Eesti toetas ühissetevõtte asutamist, oli soov nutikamate võimaluste ja lahenduste leidmiseks mitme riigi peale koos. Eesti on soovinud kaasata ka Soomet põhjusel, et haarata algusest peale reisijate ja kaubavoogude jõudmine raudteele.

Mari Lahtmets ei nõustunud Tallinna Lennujaama nimetamisega konkurentsivõimetuks tegijaks. Tema väidete kohaselt on Tallinna Lennujaam saanud viimastel aastatel toetusi oma äriplaanide elluviimiseks ja arendamiseks nii Euroopa Ühtekuuluvusfondist kui Euroopa Investeeringupanga laenuga, millest järeldub, et mitmed investorid on hinnanud tema äriplaani ja pidanud seda vettpidavaks.

Kristjan Kaunissaare rõhutas, et kolme riigi kokkuleppe sõlmimisega näidatakse kolme Balti riigi soovi selle raudtee ehitamiseks just sellisel kujul nagu projekt tehtud on. Samas ei tähenda lepingu sõlmimine seda, et kaoks justkui nende kolme riigi suveräänsus.

Siim Kiisler täpsustas, et regionaalministrina vedas ta planeeringu 2030+ koostamist. Planeeringu üle toimusid suured avalikud arutelud, mille tulemusena jõuti järeldusele, et trass peaks suunduma läbi Pärnu. Sellisele otsusele jõuti mitte ainult Vabariigi Valitsuses, vaid tuliste arutelude tulemusena. Siim Kiisler toetas trassi ehitust, kuid esitas küsimuse, miks kõne all olev tasuvusanalüüs valmis ei ole?

Anti Moppeli vastusest selgus, et lepingu sõlmimine venis, aga teisalt oli ka nõue, et ettevalmistus oleks parem. Analüüs peaks valmima aprillis 2017.

Rail Baltic Estonia juhatuse liige **Indrek Orav** täiendas eelkõnelejaid ning Vene teemat kommenteerides väitis, et suhted sõltuvad kahest riigist. Tema väite kohaselt ei asu Eesti geograafiliselt valesi, et sellel põhjusel kaubad ei liigu. Ajaloos on ida-lääne transiit ühtmoodi hästi õitsenud kolmes Balti riigis ja seda ikkagi majanduslikel põhjustel toimivatel välissuhetel ja seda toetaval kaubanduspoliitikal. Töö käigus on palju suheldud erinevate uuringute raames Soome professorite ja praktikutega ja nemad on oma uuringute käigus intervjuueerinud vene ettevõtjaid Peterburis. Valdavas enamuses on saadud vastuseks, et kui kaup liiguks Lõuna-Euroopast neile paari-kolme päevaga, selle asemel, et tuleb 2-3 nädalat laevaga ümber Euroopa transportida, oleks huvi olemas. Ollakse isegi nõus enam maksma. Ta rõhutas, et ei tohi alahinnata fakti, kus kauba liikumist vaadeldakse üksnes lähiriikidesse. See on mõtteviga, et taolise suure projekti puhul arvestatakse ainult olemasoleva ekspordi- impordiga. Väga paljud projektid näitavad, et tekkiv ehk tingitud nõudlus *e induced demand*, tuleb raudtee loomisega kaasa. See loob võimaluse tuua Eestisse väga palju investeringuid, kus Eesti saaks tegelikult ära kasutada oma asukohta ja anda kaupadele lisandväärtusi, kaupu ümber töödelda, komplekteerida, pakendada jaotuskeskustes jne. Siit tekib raudteest kasu tervele Eestile. Need uuringud, kuidas parimal võimalikul moel siduda Eesti ekspordi-impordi tööstuspotentsiaal uue raudteega, on alles käivitunud.

Karli Lambot sõnas, et argumendid, miks riigid ei tohiks üksiti taganeda või välja astuda sellest kokkuleppest, on väga sisulised. Kui nii suurt asja koos alustatakse, peab olema partnerite peale kindel. Ta jäi seisukohale, et kui Eestil ei ole tulevikku hindavalt riske üksteisega maandatud ja sisulisi kokkuleppeid tehtud, siis leping praegusel kujul ei ole arukas.

Kristen Michal esitas küsimuse projektiga tegelejatele uurides nende arvamust võimalikust olukorrast, kui Eesti tõmbaks juba alustatud tegevusele pidurit nagu soovitakse? Kui tõenäoline oleks sellise projekti kordumine või võimalus sellise raha saamiseks lähema kümnendi või kahekümne jooksul?

Kristjan Kaunissaarelt tuli selge vastus, et selline võimalus uuesti raha saamiseks on null. Millised kahjud võivad sellega kaasneda? Tema selgituse kohaselt kaasneb nende rahastamislepingutega juba saadu tagasimaksmine, mida on kokku kolme Balti riigi peale üle 800miljoni euro. Seejuures tuleb arvestada Euroopa Komisjonile või konkreetsele organisatsioonile tekitatud kahju hüvitamist. Kahju hüvitamise sisu võib tuleneda mõne teise projekti, mida ei rahastatud, saamata jäänud tulust, aga ka Eestis, Lätis ja Leedus Rail Balticuga seotud juba tehtud investeringutest.

Aivar Kokk võttis eeltoodu kokku ning nentis, et komisjon kuulas ära istungil osalejate arvamused. Ministeeriumid on asunud seisukohale, et uuringud aastast 2011 on piisavad Eesti riigile lõplike kohustuste võtmiseks ja Rail Balticu projektile eitava hinnangu andjad on seisukohal, et praegusel hetkel on liialt vara lepingut allkirjastada.

3. Kollektiivne pöördumine Eestimaa kaitseks (1-6/16-116)

Aivar Kokk teavitas komisjonile saadetud kollektiivsest pöördumisest Eestimaa kaitseks ja avaldas arvamust, et kollektiivse pöördumise ja allkirjastamisele tuleva lepingu osas komisjon otsuseid ei langeta põhjusel, et Vabariigi Valitsus ei ole arvamust küsinud.

Toomas Kivimägi tegi ettepaneku teha ikkagi komisjoni otsus kollektiivse pöördumise kohta. Ta märkis, et Rail Balticu küsimus oli olulise tähtsusega riikliku küsimusena arutelul Riigikogu suures saalis 13. detsembril 2016. Kollektiivsele pöördumisele vastamisel saaks teha viite nimetatud arutelule.

Komisjoni nõunik **Piia Schults** selgitas, et vastavalt Riigikogu kodu- ja töökorra seadusele on võimalik inimestel pöörduda Riigikogu poole ning komisjonil on seadusest tulenev kohustus seda menetleda nii, et arutelul osalevad kõik osapooled. Küsimus on ainult vormis, kuidas seda menetleda. Kollektiivses pöördumises oli esitatud kaks ettepanekut: 1) trassi muutmise nii, et see läbiks Tartut ja 2) arutada küsimust Riigikogu täiskogu istungil avaliku istungina. Komisjonil tuleb otsustada, millisel viisil tehtud ettepanekuid arutada. Rail Balticu projektiga seonduvalt on komisjonile edastatud veel kolm kirja.

Aivar Koka arvamuse kohaselt on Rail Balticu küsimus olnud juba ühel korral suures saalis arutelul, mistõttu pole mõtet küsimust Riigikogu täiskogul uuesti arutada. Kuivõrd komisjon peab seadusest tulenevalt pöördumist arutama, tegi ta ettepaneku 21. veebruaril korraldada kollektiivse pöördumise Eestimaa kaitseks arutamiseks avalik istung.

4. Kollektiivne pöördumine omandireformi küsimuses (1-6/16-98)

Riigihalduse minister **Mihhail Korb** informeeris komisjoni liikmeid, et seonduvalt Eesti Üürnike Liidu pöördumisega ning omandireformi lõpule viimisega on Vabariigi Valitsuse tööplaani kavandatud omandireformi komisjoni moodustamine. Komisjoni moodustamise põhjuseks on valitsusele laekunud ettepanekud omandireformi lõpetamiseks, samuti Eesti Üürnike Liidu kollektiivne pöördumine omandireformi küsimuses ja teemakohase seaduseelnõu esitamine. Valitsuse poolt moodustatava komisjoni eesmärk on omandireformi lahendamata küsimuste määratlemine, omandireformi käigus siiani tehtu analüüs ja ettepanekute tegemine Vabariigi Valitsusele ja Riigikogule omandireformi lõpetamiseks.

RMi halduspoliitika osakonna riigivara osakonna nõunik **Uku Hänni** täiendas ministrit, selgitades, et omandireform on Eestis kestnud juba 25 aastat ning selle lõpetamiseks on üles jäänud väikesel arvul üksikküsimusi. Loodava komisjoni ülesandeks jääb omandireformi kohta lõppjäreluste tegemine, sh vastava analüüsi koostamine. Ühtlasi on vajalik omandireformi tulemused siduda käimasoleva haldusreformiga, sest omandireformiga sätestati palju ülesandeid nii kohalikele omavalitsustele kui maavalitsustele. Käimasoleva haldus- ja riigireformiga need rollid muutuvad ja kõik järelejäänud rahuldamist vajavad nõuded tuleb üle anda reformi käigus keskvalitsuse asutustele. Samuti tuleb komisjonil leida lahendused omandireformi käigus üles jäänud lahendamata keerukatele üksikküsimustele. Viimaste hulka kuuluvad ka sundüürnike puudutavad küsimused, mis olid kollektiivse pöördumise ajendiks.

Mihhail Korb teavitas, et Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõu komisjoni moodustamiseks on koostatud, eeldatavalt on selle arutamine Vabariigi Valitsuse istungil veebruari lõpul ja märtsi alguseks on komisjon moodustatud. Komisjoni liikmete arvuks on kavandatud kümme inimest, kellest kaks võiksid olla Riigikogu liikmed. Ministri arvamuse kohaselt võiksid liikmed tulla Riigikogu majanduskomisjonist.

Toomas Kivimägi toetas ministri selgitust, ent avaldas kahtlust, kas sellise komisjoni moodustamine ei tundu üleliigsena, kui omandireformi alustamisest on 25 aastat möödas ja lahendamata on jäänud pelgalt üksikud küsimused?

Mihhail Korbi vastuse kohaselt ei moodustata komisjoni üksikute küsimuste ehk kümnendiku protsendi lahendamata probleemide pärast, vaid komisjon tekib eelkõige seepärast, et hinnata omandireformi tagajärki, sh suurusjärku, kui paljusid inimesi omandireform puudutas.

Toomas Kivimägi rõhutas komisjoni ülesande täpset fookusesse asetamist.

Vastuseks tõi **Mihhail Korb** välja kaks komisjonile püstitatud eesmärki: 1) omandireformi lõpule viimine ja 2) reformi käigus lahendamata küsimuste analüüsimine ja konkreetsete ettepanekute tegemine.

Märt Sults toetas ministri ettepanekut komisjoni moodustamiseks ja palus komisjoni toetust enda nimetamiseks loodava komisjoni üheks liikmeks.

JaanusMarrandi toetas samuti komisjoni moodustamist, ent avaldas samas kahtlust kollektiivse pöördumise lisana esitatud sundüürnikke puudutava seaduseelnõu positiivse lahenduseni jõudmisel.

Otsustati:

4.1 Lugeda Eesti Üürnike Liidu kollektiivne pöördumine omandireformi küsimustes menetletuks 10. jaanuari 2017. aastal toimunud avalikul istungil toimunud aruteluga. (konsensus - Aivar Kokk, Toomas Kivimägi, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Kristen Michal, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler).

4.2 Edastada Eesti Üürnike Liidu kollektiivne pöördumine omandireformi küsimuses lahendamiseks Vabariigi Valitsusele, kus moodustatakse omandireformi komisjon eesmärgiga analüüsida omandireformi mõjusid ja lahendamata küsimusi. Menetluse käigust teavitada Riigikogu majanduskomisjoni. (konsensus - Aivar Kokk, Toomas Kivimägi, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Kristen Michal, Märt Sults, Raivo Põldaru, Siim Kiisler).

(allkirjastatud digitaalselt)

(allkirjastatud digitaalselt)

Aivar Kokk

Kaie Masing

Juhataja

Protokollija