

Kollektiivse pöördumise „Peatame
Rail Balticu“ arutelu
12. oktoober 2021

Priit Humal

Avalikult Rail Balticust

Martin Helme: rahaline vastuväide Rail Balticule on minu silmis maandatud



Meinhard Pulk
reporter



Martin Helme
FOTO: Tairo Lutter

Rahandusminister Martin Helme hindas intervjuus [ERR](#)-ile Euroopa ülemkogu täna hommikust kokkulepet Eesti vaatepunktist heaks. Samuti kommenteeris ta fakti, et Rail Baltic sai uue pikaajalise eelarve jaoks raha juurde.

▶ KUULA ARTIKLIT

Martin Helme eelkäija EKRE esimehetoolil, siseminister Mart Helme sõnas maikuises raadiosaates «Räägime asjast», et nad on Rail Balticu seisma pannud. «Tegelikult Rail Baltic ei lähe edasi. Jah, ostetakse küll maid ja istuvad mingid tüübid, kes saavad korraliku palka, kuid tegelikult projekt seisab. Ja see on suurel määral tänu sellele, et meie oleme ta seisma pannud,» sõnas Mart Helme raadiosaates.

Martin Helme kinnitas päev hiljem üle, et koalitsioonis on kokku lepitud, et EL-i osaluse vähenemise korral «vaadatakse projekt üle». «Seda viimast sõnastust ma loodan, pole vaja tõlkida,» kirjutas Helme toona Facebookis.

Kuna Eesti saab Rail Balticu jaoks Euroopa Liidult 1,56 miljardit eurot jooksvat rahasüsti, millega omaosalus jääb 15% kanti, siis rahaline argument Rail Balticu vastu langes Helme sõnul ära.

Politico: Balti riigid ähvardavad blokeerida Euroopa Liidu koroonafondi (88)



Toimetas: Ekvard Joakit



Riigikogu

FOTO: RAUNO VOLMAR

Balti riikide liidrid soovivad saada Euroopa Liidult garantiid [Rail Balticu](#) rahastuse osas, vahendab Politico.

Eesti ametist lahkuv peaminister [Jüri Ratas](#), Läti peaminister [Krišjānis Kariņš](#) ning Leedu president [Gitanas Nausėda](#) saatsid [Euroopa Nõukogu](#) praegusele eesistujale, Portugali peaministrile Antonio Costale kirja, kus nad nõuavad Euroopa Nõukogu otsust eraldada Rail Balticule 1,4 miljardit eurot.



Baltimaade töövõit

Balti riikidele Euroopa Parlamendis edukalt lõppenud vaidlus Rail Balticu rahastamise üle annab lootust, et ka sinne maanurgake ülejäänud Euroopaga paremini ühendataks muutub.

Oli päris ebatavaline, et Eesti koos teiste Baltimaadega kasutas Rail Balticu läbisurumiseks ultimatiivset keelt, ahvardades blokeerida Euroopa taastefondi kasutuselevõtu. Tavaliselt on Eesti üritanud leida Euroopa Liiduga vaidluses kompromisse ja mitte Brüsselile teravalt vastanduda. Seega pidas Eesti koos teiste Baltimaadega nüüdset Rail Balticu vaidlust nii oluliseks, et näitas Euroopa Parlamendile punast tuld. Kusjuures ka Eesti ja teisedki Baltimaad saanuksid (ja saavad praegu) Euroopa Liidu taastefondist väga palju raha. Lõppes kuvand Eestist kui Brüsseli ees koogutajast.

Pole kahtlust, et Rail Baltic on Eesti tulevikku silmas pidades tähtis projekt. Erinevalt Talsinki tunnelist saab Rail Baltic reaalsuseks ja loodetavasti saavad sel raudteel mõne aasta pärast liikuda nii inimesed kui ka kaubad. Muidugi ei saa tulevikku sajaprotsendilisel ette planeerida – seda tõestas kurval kombel juba koroonakriis. Kuid paremate transportühenduste loomine on alati kindel investeering tulevikku. Eriti kui sil-

JUHTKIRI

Eesti ja teisedki Baltimaad saanuksid (ja saavad praegu) Euroopa Liidu taastefondist väga palju raha. Lõppes kuvand Eestist kui Brüsseli ees koogutajast.

mas pidada, et lennuliiklus teeb rohepöörde ja koroonakriisi tõttu ka vähikätku.

Kui Eesti suutis koos teiste Baltimaadega tõestada Rail Balticu kasulikkust väljapoole, siis mõõnda tuleb, et sissepoole vaadates pole pilt nii selge. Vigu võib leida selles, kuidas projekti on elanikele tutvustatud, sest tegemist on avaliku rahastamisega ja seega on kõigil, kaasa arvatud ajakirjandusel, õigus olla avaliku raha kasutamise suhtes kriitiline.

Nagu kirjutas ökonomist Raivo Soosaar hiljuti Sirbis (08.01.2021): «Üks Rail Balticu promoja on jonnakaid, end pidevalt meelde tuletavaid kriitikuid võrrelnud rikkis grammofoniga, kuid projekti eestvedajad pole suutnud oma korras grammofoniga vastust eeltoodud etteheitele mängida panna. Peaaegu kõigist funda-

mentaalsest küsimustest hiilitakse kõrvale.»

Väga paljud haritlased on praegusel kujul kavandatava Rail Balticu vastu, ehkki avaliku arvamuse küsitlused on näidanud rahva poolehoidu projektile.

Seega on Rail Balticu projektil mitu poolust ja üheks selliseks on veel asjaolu, et ka selle projektiga üritavad mõned poliitikud häält nõutada, kasutades Rail Balticu vastu olemist oma valijate euroskeptitsismi toitmiseks. Nii et kommunikatsioonivead ja poliitilised kalkultatsioonid mängivad Rail Balticu tulevikus endiselt tähtsat rolli.

Ent vaatamata diplomaatilisele võidule Rail Balticu puhul pole selle projekti institutsionaalne teekond veel lõppenud. Euroopa ühenduste programmi peavad veel heaks kiitma ELi liikmesriikide alalised esindajad, Euroopa Parlamendi transpordi- ja tööstuskomitee ning seejärel ministrite nõukogu ja parlament tervikuna. Loodame, et see teekond ei kujune sama konarlikuks, nagu see oli praegu. Rongiga Kesk-Euroopasse sõita on ilus unistus, mis on käeulatuses, aga tööd nii riigisiselisel kui ka välispoliitilisel tandrill tuleb veel kõvasti teha.



LOE
LK 8

URMAS NEMVALTS JOONISTAB



Connecting Europe Facility: provisional deal on next generation programme

- Funds to modernise EU transport infrastructure and complete essential Trans-European projects
- Development of projects on very high capacity digital networks and 5G systems
- Projects funded will have to be in line with EU and national climate and energy plans

EP and Council negotiators reached a deal to upgrade the Connecting Europe Facility and release new funds for transport, digital and energy projects for 2021-2027.

A provisional agreement between Parliament and Council reached on Thursday evening sets the framework for how the funds for the Connecting Europe Facility (CEF) will be used from 2021 to 2027. The programme will fund transport, energy and digital projects, and ensure that essential Trans-European projects, such as Rail Baltica, alternative fuels charging infrastructure and the roll out of 5G coverage to important transport axes are finished on time by 2030.

With an overall budget of about €30 billion (in 2018 constant prices), CEF will fund projects to modernise transport infrastructure and cross-border projects with an EU added value. Around €10 billion allocated to cross-border transport projects will come from Cohesion Funds and will help EU countries complete missing transport links. **A share of €1.4 billion will** be designated to fast track the completion of major missing cross border railway projects, to be selected by the Commission **on a competitiveness basis.**

In the digital sector, CEF will support the development of projects of common interest on safe and secure very high capacity digital networks and 5G systems, as well as the digitalisation of transport and energy networks.

The programme will finally aim to make energy networks more interoperable and ensure that projects funded are in line with EU and national climate and energy plans.

Rapporteurs' quotes

Transport and Tourism rapporteur [Marian-Jean Marinescu](#) (EPP, RO) said: "I am happy that we ensured future funding to modernise and expand infrastructure projects in Europe. Modern and

Brussels, 19 March 2021
(OR. en)

Interinstitutional File:
2018/0228 (COD)

7063/21

LIMITE

TRANS 144
FIN 190
CADREFIN 132
POLGEN 40
REGIO 39
ENER 81
TELECOM 100
COMPET 184
MI 170
ECO 39
CODEC 378
IA 38

NOTE

From: General Secretariat of the Council

To: Permanent Representatives Committee (Part 1)

No. prev. doc.: 5832/21

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014
- Analysis of the final compromise text with a view to agreement

I. INTRODUCTION

1. On 2 May 2018, the Commission adopted its proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014, as one of the proposals related to the Multiannual Financial Framework (hereinafter: MFF). The proposal aims to establish the legal basis for the CEF for the period beyond 2020.

PART II: INDICATIVE PERCENTAGES FOR THE TRANSPORT SECTOR

The budgetary resources referred to in Article 4 paragraph 2 (a) (i) shall be distributed as follows:

- 60% for the actions listed at Article 9 paragraph 2 (a): "Actions relating to efficient, interconnected and multimodal networks" out of which EUR 1 559 800 000³⁴ to be allocated, in priority, on a competitive basis, for the completion of missing major cross-border railway links between Member States eligible for funding from the Cohesion Fund;
- 40% for the actions listed at Article 9 paragraph 2 (b): "Actions relating to smart, sustainable, inclusive, safe and secure mobility".

The budgetary resources referred to in Article 4 paragraph 2(a) (ii) shall be distributed as follows:

- 85% for the actions listed at Article 9 paragraph 2(a): "Actions relating to efficient, interconnected and multimodal networks";
- 15% for the actions listed at Article 9 paragraph 2(b): "Actions relating to smart, sustainable, inclusive, safe and secure mobility".

For the actions listed at Article 9 paragraph 2(a), 85% of the budgetary resources should be allocated to actions on the core network and 15% to actions on the comprehensive network.

³⁴ EUR 1 384 000 000 in 2018 prices.

7. On 10 March 2021, Coreper agreed on a revised mandate (cf. ST 5832/21) in view of the trilogue held on 11 March which led to an overall provisional agreement, as reflected in the Annex to this note.
8. At this last trilogue, the following amendments were provisionally agreed:
- Recital 4 (biodiversity objectives): at the request of the Parliament, the wording of the recital has been slightly adjusted to bring it more in line with agreed language as it appears in the Interinstitutional Agreement on budgetary discipline, on cooperation in budgetary matters and on sound financial management³.
 - Recital 34 (Duration): the EP's proposal, which refers to wording of the European Council conclusions of July 2020 to one part, and the text of the common understanding to the other, has been accepted.
 - Article 5(1)(d)(v) ('Reciprocity'): the words "where applicable" have been deleted at the request of the Parliament. This deletion does not result in a change on the substance.
 - Article 4 (Budget (Allocation of the Cohesion Envelope)): The following paragraph 8c. has been added in order to address the EP's demand for a cap on the share of a Member State in the total amount transferred from the Cohesion Fund to the CEF:

"Until 31 December 2025, the total amount allocated, from Article 4(2)(a)(ii), to actions in a Member state eligible for funding from the Cohesion Fund shall not exceed 170% of the share of that Member State in the total amount transferred from the Cohesion Fund."
 - Article 14(2) (Co-financing rates): the wording of paragraph (ba) has been slightly amended (and now refers explicitly to Part II of the Annex) which does not result in a substantial change.
 - Recitals 1 and 20b: the Parliament accepted the addition of the words 'islands' and 'energy isolation', respectively.

³ OJ L 4331, 22.12.2020, p. 28–46.