

Riigikontrolli ülevaade Eesti,  
Leedu ja Läti valitsuse Rail  
Balticu raudteeühenduse  
arendamise kokkuleppe kohta



## Head lugejad

„Seni pidurdas Eesti otseühendust Euroopaga just Läti ja ka Leedu raudteede halb seisukord ning asjaolu, et Eesti piiridest välja jõudes muutus kiirrong peagu „piimarongiks“ – peatudes igas suuremas jaamas. Sellest siis tuligi, et „Balti ekspress“ Eesti 275-km raudtee sõidab 4 tunniga, Läti 240 km läbistamiseks aga vajab üle 6 tunni, Leedu vähem kui 300 km-ks samuti 6 tundi. See on maksev sõites Tallinnast Berliini, kuna wastupidises suunas sõites oli lugu veel hullem ja äärmuseni tüütaw: Tallinnast Berliini pääseb praegu 25 tunniga, Berliinist Tallinna jõudmiseks kulub aga 36 tundi... Seni on asi seisnud just lätlaste ja leedulaste taga. Nõustuvad nad nüüd oma territooriumil rongide kiirust suurendama (millele nad seni seisid vastu seepärast, et suur kiirus peatuskohtade vähesusest tingitud reisijate vähesuse tõttu olewat ebatasuw), on Eesti esindajad suutnudki wiia läbi oma seisukohad, mida väljendatud juba ammu. ja milledega mindi ka Montreux'sse. Sel juhul peaks olema võimalik Tallinna-Berliini tee sooritada 20 tunniga.“

Need read pärinevad ajalehest Päevaleht, kes raporteeris Eesti lugejatele arengusuundumustest Šveitsis peetud rahvusvaheliselt raudteekonverentsilt. Aasta oli siis 1936.

Ligi 60 aastat hiljem, aastal 1994 panid Läänemere-äärsete riikide valitsused, nende hulgas Eesti, Läti ja Leedu, kokku visiooni, millised võiksid olla siinse regiooni transpordiühendused aastal 2010. Muu hulgas oli selles visioonidokumendis peamiste kiirraudteede hulgas ära toodud ühendus Tallinn – [Pärnu] – Riia – Kaunas – Varssavi – Berliin – Hamburg. Läänemere-äärsete riikide planeeringute ja arengu eest vastutavad ministrid arutasid visioonidokumenti 1994. aasta detsembri algul Tallinnas peetud kokkusaamisel ja kiitsid selle heaks. On ehk omamoodi sümboolne, et nädal hiljem algasid Eesti ja mitmete teiste Ida-Euroopa riikide assotsiatsioonilepingu läbirääkimised Euroopa Liiduga.

Nüüd, aastal 2017, kui Eesti, Läti, Leedu ja Poola on olnud Euroopa Liidu liikmed juba 13 aastat, on kolm Balti riiki allkirjastanud leppe, mille siht on ehitada kõigepealt ühiselt neid riike läbiv raudtee nimega Rail Baltic. Ja kavas on, et tänapäevane raudtee viib tulevikus Poolast läbi Saksamaale, ühendades meid Euroopa südamega.

See 1990ndate algusest pärit Euroopasse viiva raudtee visioon, mida on ühel või teisel määral edasi arendanud kõik Eesti iseseisvuse taastamise järgsed valitsused ja parlamendikoosseisud, on nüüd jõudnud staadiumisse, kus jutuks on reaalne raha, ehitamine, kohustused, vastutus. Aastatega konkretiseerunud visioon on lähedal sellele, et muutuda reaalseteks liipriteks ja rööbasteks. Enne peab aga vähemalt Eesti vaates saama raudtee ehitamise kokkulepe Riigikogu heakskiidu, sest selle välislepinguga võtab Eesti riik endale nii rahalise kui ka riikliku kohustuse Läti ja Leedu riigi ees. Ja mõttelise kohustuse ka Euroopa teiste riikide maksumaksjate ees, kelle raha eest on kavandatud raudtee põhiliselt ehitada.

Käesolev Riigikontrolli ülevaade on kokku pandud selleks, et aidata avalikkusel paremini tajuda Rail Balticu raudteeprojekti laiemat konteksti, kuid ennekõike selleks, et Riigikogu liikmetel oleks võimalik toetuda leppe ratifitseerimise üle otsustades võimalikult mitmekesisele infole. Nii lisab Riigikontroll omapoolse panuse materjalide hulka, mille on läbi aastate koostanud erinevad asutused ja organisatsioonid. Mõni neist parlamendile kättesaadavatest dokumentidest käsitleb võimalikku majanduslikku ja sotsiaal-majanduslikku mõju, mõni seda, milline oleks kohane raudtee kulgemistee, mõni erinevaid tehnilisi aspekte, mõni rahastamist. Nii lisab iga analüüs, ülevaade, üldisesse pilti oma osa ja vaatenurga, pretendeerimata monopoolsele tõele ja kõikehõlmavusele.

Riigikontroll on püüdnud oma ülevaadet koostades vältida dubleerimist teemadel, mida on juba ulatuslikult käsitletud või mille suhtes varem rahvusvahelises koostöös on selgelt kokku lepitud.

Ülevaade keskendub ratifitseerimisele tulevale kokkuleppele ning analüüsib küsimuste-vastuste vormis kokkuleppe sisu ja toob välja peamised riskid, mida Riigikogul oleks riigi kõrgeima auditiorganisatsiooni arvates oluline teadvustada ja võimalikult hästi maandada. Riske, eriti veel mastaapsete ja paljude muutujate ja tundmatutega projektide puhul ei saa olemuslikult kunagi viia nullini, kuid neid on võimalik muuta talutavaks. Selleks on Riigikontrollil parlamendile ka omapoolsed soovitusel.

Balti riike ühendava raudtee ehitamise mõtte edenemise kohta mitmekümne aasta jooksul saab lugeda ajateljelt, mis on käesoleva ülevaate lisa. Et rahvusvahelise leppe mõjude kohta oleks parlamendi liikmetel kasutada andmestik, mis avab sõlmitud lepet ka Euroopa Liidu õiguse kontekstis, on Riigikontroll tellinud eraldi õigusanalüüsi, mis on samuti ülevaate lisa. Leppe ja selle ratifitseerimise kohta põhiseadusega vastavuse aspektist annab Riigikogule oma hinnangu õiguskantsler.

Riigikogu liikmed on need, kellel on õigus ja kohustus langetada otsus Rail Balticu raudteelepe ratifitseerimise kohta. Ja Riigikogu liikmetel on ka vastutus teha otsus oma siseveendumuse järgi, mida parlamendi liikmed saavad kujundada, hinnates parlamendile kättesaadavaid materjale kogumis. Vajaduse korral on parlamendil võimalik alati küsida täitevvõimult lisateavet. Muu hulgas ka näiteks seda, kui suure rahalise kohustuse võtmiseks Riigikogu valitsusele volituse annab, kust tuleb raha juhul, kui Euroopa Liidu poolne rahastus peaks vähenema jne. Ja miks mitte küsida ka seda, kas üldse ja kui mitu tundi kiiremini jõuab aastal 2026 Rail Balticul reisirongiga Tallinnast Berliini võrreldes ajaga 90 aasta eest.

Ja ehk oleks otstarbekas mõelda laiemalt ka selle ligi veerandsaja aasta tagant pärineva Läänemere-äärsete riikide tulevikku kujutava visiooni teemal, mille sisu võttis Hommikuleht 9. detsembril 1994 kokku pealkirjaga „Tallinn jääb Helsingi varju ka aastal 2010“, lisades alapealkirjana „Tallinn jääb Balti linnaks, Riia küünib Euroopasse“.

\* \* \*

Kui Riigikogu Eesti, Leedu ja Läti valitsuse vahel sõlmitud leppe heaks kiidab ning Rail Balticu projektiga edasi minnakse, on Riigikontroll valmis parlamendile pakkuma sõltumatut kõrvalvaadet projekti kulgemise kohta. Riigikontroll saab vahendada Eesti parlamendile vaadet ka Lätist ja Leedust, sest kogu Rail Balticu valmimise protsessi jälgivad kolme Balti riigi kõrgeimad auditiasutused ühiselt ning kavandamisel on ühisauditid. Soome ning Poola kõrgeim auditiasutus on avaldanud soovi olla kaasatud Balti riikide riigikontrollide koostööprojekti infovälja.



Alar Karis  
riigikontrolör

24. mail 2017

# Riigikontrolli ülevaade Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe kohta

## Kokkuvõte

Riigikogu otsustab Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse Rail Balticu (RB) raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimisega (edaspidi riikidevaheline kokkulepe või kokkulepe) võtta Eesti riigile kohustuse ehitada 2025. aastaks Eesti territooriumile uus Euroopa rööpmelaiusega raudteeliin, kus rongid saavad liikuda kiirusega kuni 240 km/h. Samasuguse lubaduse annavad oma riigi osas ka Läti ja Leedu.

Rail Balticu ehitus läheb hinnanguliselt maksma 5,79 miljardit eurot, millest Eestis paikneva raudteelõigu ehitamise kogumaksumus on esialgsete arvutuste kohaselt ligikaudu 1,35 miljardit. Seda peaks praeguste eelduste kohaselt 85% ehk 1,07 miljardi euro ulatuses rahastatama Euroopa Liidu (EL) toetusest ning Eesti riigil tuleks tasuda vähemalt 268 miljonit.<sup>1</sup> Euroopa Liidu rahastusmäära vähenemisel ja/või ehituse maksumuse kallinemisel võivad riigi kulutused Rail Balticu väljaehitamiseks suureneda.

Välislepinguga riigile oluliste varaliste kohustuste võtmiseks on vajalik Riigikogu heakskiit.<sup>2</sup> Riigikogul on õigus ja kohustus planeerida riigieelarvelisi tulusid ja kulusid ning otsustada riigi varaliste kohustuste üle. Eelnimetatud ülesande täitmiseks riikidevahelise kokkuleppe kontekstis on oluline, et Riigikogu teab vastuseid vähemalt järgmistele küsimustele:

- Kui suur rahaline kohustus riigile võetakse?
- Kuidas projekti rahastatakse?

<sup>1</sup> 30.04.2017. a avalikustatud EY (Ernst & Young Baltic AS) tasuvusanalüüs.

<sup>2</sup> 2017. a riigieelarveseaduse § 2 lg 12 kohaselt ei ole vaja Riigikogus ratifitseerida välislepinguid, millest ühelgi esseeisval eelarveaastal Eesti Vabariigile tulenevate varaliste kohustuste või saamata jääva tulu maht ei ületa 3 protsenti riigiasutusele, kelle algatusel välisleping sõlmitakse, jooksvaks eelarveaastaks ettenähtud kulude summast. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kui riikidevahelise kokkuleppe algataja 2017. a ettenähtud kulude summast (556 578 000 eurot) 3% on 16 697 340 eurot.

- Kas kokku on lepitud selge otsustusmehhanism juhuks, kui projekt läheb kavandatust kallimaks või ei jõua tähtajaks valmis või muutub rahastamine?

Riigikontrolli analüüs näitas, et eelnimetatud küsimuste kohta riikidevahelisest kokkuleppes ega selle ratifitseerimise seaduse eelnõu seletuskirjast üheseid vastuseid ei leia. Võimalikult informeeritud otsuse langetamiseks ja kindlustunde saamiseks on oluline, et parlamendi kasutada olev teave oleks küllaldane. Ühtlasi on Riigikontrolli hinnangul oluline, et kui Riigikogu otsustab kokkuleppe ratifitseerida, oleks parlamendil sedavõrd tähtsa ja kuluka projekti puhul ka edaspidi oma roll ning võimalus saada projekti elluviimise kohta regulaarset ja asjakohast infot ning kontrollida raha kasutamist.

## Analüüsi tulemused ja järeldused

Riigikontrolli olulisemad tähelepanekud aspektide kohta, mis ei ole riikidevahelises kokkuleppes ega selle ratifitseerimise eelnõu seletuskirjas ammendavalt avatud ja mille kohta oleks Riigikogule täieliku informeerituse huvides vaja anda lisateavet, on järgmised:

- **Kokkuleppes ja selle seletuskirjas pole selgelt välja toodud, kui suur rahaline kohustus riigile võetakse.** Seetõttu ei ole teada, kui suure rahalise kohustuse võtmiseks Riigikogu valitsusele volituse annab, millal ja kui palju kavatseb riik Rail Balticu ehitamiseks raha kulutada, millistest allikatest vajalik raha saadakse ning kuidas tagatakse Riigikogule asjakohased toimivad sekkumisvõimalused riikidevahelise kokkuleppe täitmise edasiste rahastamisotsuste üle.
- **Riikidevahelises kokkuleppes ega selle seletuskirjas ei ole kirjas, millisel viisil Eesti, Läti ja Leedu Rail Balticu projekti rahastama hakkavad.** Kokkuleppega võtavad riigid üksnes kohustuse taotleda ELi toetust kõrgeima lubatud EL kaasrahastamismäära järgi. Pole teada, kuidas rahastatakse projekti siis, kui ELi toetus projektile peaks vähenema ja/või ehituse maksumus kallineb ja/või Rail Balticu projekt osutub kavandatust vähem tasuvaks.
- **Riikidevahelisest kokkuleppes taganemine ja sellega kaasnevad tagajärjed ei ole sõnastatud kokkuleppes üheselt mõistetavalt.** Kokkuleppes ei ole reguleeritud kokkuleppe rikkumise korral osalisriikide vastutust ja vaidluste lahendamise korda ei ole lõpuni kindlaks määratud. Kokkuleppe kohaselt lahendatakse kokkuleppe tõlgendamisest või kohaldamisest tulenevad vaidlused poolte vahel läbirääkimiste ja konsultatsioonide teel, viimaste ebaõnnestumise puhuks edasist vaidluste lahendamise mehhanismi kokku lepitud pole. Eraldi sätteid vastutuse kohta kokkuleppes ei ole.
- **Riigikogu sisuline roll ning kaasatus Rail Balticu projektiga seotud otsustes on selgusetu.** Riigikogule esitatud materjalidest ja Riigikontrollile antud selgitustest nähtub, et Riigikogul ei tule pärast riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimist rohkem otsuseid peale riigieelarvete protsessis osalemise seoses Rail Balticu projektiga vastu võtta. Eelnõu dokumentatsioonist ei nähtu, kas ja millistel juhtudel peaks valitsus enne Rail Balticu projektiga seotud otsuste vastuvõtmist või toimingute tegemist küsima Riigikogult heakskiitu.

Riikidevahelise kokkuleppe sõlmimine on oluline RB projektile edaspidise ELi toetuse taotlemisel. Riikidevahelise kokkuleppe

ratifitseerimata jätmisega suureneb tõenäosus, et Rail Balticu projekt jääb pooleli. See võib kaasa tuua kõik poolelijätmisega ning sõlmitud rahastamislepetega võetud kohustuste täitmata jätmisega kaasnevad õiguslikud tagajärjed kuni seni saadud ELi toetuse tagasinõudeni.

## Soovitused

### Riigikontroll soovib eeltoodust tulenevalt Riigikogul

- töötada täiendavalt välja riikidevahelise kokkuleppe rakendamise regulatsioon, mis kohustaks valitsust küsima Riigikogu otsust enne Riigikogult saadud volitusi ületavate lisakohustuste võtmist või nende planeerimist iga-aastasest riigieelarve seaduses ning määraks kindlaks valitsuse kohustuse teavitada Riigikogu regulaarselt ning kokkulepitud juhtudel erakorraliselt Rail Balticu projekti arendamise seisust;
- lasta valitsusel esitada parlamendile analüüs ja tegevuskava juhuks, kui riigi kulutused Rail Balticu projektile suurenevad seoses ELi kaasrahastuse määra vähenemise, ehituse maksumuse kallinemise või kavandatust erinevate Rail Balticu majandustulemustega.



## Sisukord

Sissejuhatus	8
Millised kohustused tulenevad Eestile Rail Balticu raudtee rajamiseks Euroopa Liidu õigusest?	9
Mis juhtub, kui Eesti ei täida Euroopa Liidu ees TEN-T-määruse, CEF-määruse või CEF-rahastamislepetega võetud kohustusi?	10
Kui palju on riik Rail Balticu rajamise ettevalmistamiseks kulutusi teinud ning milliseid kulutusi tuleb seoses sõlmitud lepetega veel teha?	11
Miks on vaja riikidevaheline kokkulepe ratifitseerida?	12
Millised kohustused võtab Eesti riik endale riikidevahelise kokkuleppega?	13
Millised rahalised kohustused võtab Eesti riik endale riikidevahelise kokkuleppega?	13
Kas riikidevahelises kokkuleppes on määratud kindlaks Rail Balticu ehitamise rahastamise põhimõtted?	14
Kuidas on reguleeritud olukord, kui ELi toetuse suurus Rail Balticu ehitamiseks osutub kokkuleppes eeldatuga võrreldes väiksemaks?	15
Mis juhtub, kui üks osapool rikub riikidevahelist kokkulepet?	16
Millised tagajärjed kaasnevad riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimata jätmisega?	16
Millised tingimused riikidevahelises kokkuleppes erinevad olemasolevatest kohustustest ELi ees?	17
Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks vaja veel vastu võtta Riigikogul?	18
Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks vaja veel vastu võtta Vabariigi Valitsusel?	19
Ülevaate iseloomustus	20
Lisa 1. Sündmuste kronoloogia	22
Lisa 2. Ülevaade tehtud kulutustest	31

## Sissejuhatus

### Teadmiseks, et

esimest korda esitleti Euroopasse viiva raudtee ideed 1994. aastal Tallinnas toimunud 11 Läänemere piirkonna riigi ruumilise planeerimise koostööorganisatsiooni VASAB konverentsil, kus riikide planeerimisvaldkonna eest vastutavad ministrid kiitsid heaks dokumendi „Läänemere regiooni visioon aastani 2010“.

**TEN-T** – *trans-European transport Network* ehk üleeuroopaline transpordivõrk

**CEF** – *Connecting Europe Facility* ehk Euroopa ühendamise rahastu

1. Läänemere piirkonna riikide esindajad sõnastasid 1994. a raudteearenduse idee, millest on nüüdseks saanud Balti riike läbiv Euroopa Liidu poolt rahaliselt toetatav olulise tähtsusega suurprojekt Rail Baltic (RB), mille elluviimisega ja taristu hilisema kasutamisega kaasnevad riikidele erinevad õigused ja kohustused. Rahvusvahelisel tasandil tekib Eesti riigil RBga seoses eelkõige kaht liiki õiguslikke suhteid.
2. Esiteks, Eesti ja Euroopa Liidu vaheline suhe, mida sisustavad ELi transpordipoliitika, õigusaktid ja toetuste kasutamiseks sõlmitud kokkulepped jms. Peamised RBga seotud kohustuste allikad ELi õiguses on nn **TEN-T**-määrus<sup>3</sup>, kus on antud suunised üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta, ning nn **CEF**-määrus<sup>4</sup>, millega on kindlaks määratud TEN-T-võrgustiku arendamise projektidele ELi rahalise toetuse andmise reeglid. Mõlema määruse koostamis- ja menetlusprotsessis osalesid ELi liikmesriigid, sh Eesti. Eesti seisukohtade kujundamisel osalesid nii valitsus kui ka Riigikogu.<sup>5</sup>
3. Teine rahvusvaheliste suhete ring tekib riikide vahel, kes ehitavad RB raudtee ja hakkavad seda hiljem üheskoos või eraldi haldama. Rail Balticuga seotud peamised osalisriigid on Eesti, Läti ja Leedu, osasse RB projekti tegevustesse on vaatlejana kaasatud ka Soome ja Poola.
4. Rail Balticu raudteevõrgu ehitamiseks on loodud rahvusvaheline ühissetevõtte RB Rail AS asukohaga Riias. Ühissetevõtte omanikud ei ole riigid vahetult, vaid iga osalisriik on loonud selleks otstarbeks 100% riigile kuuluva äriühingu, kes omab 1/3 suurust osalust Rail Balticu rahvusvahelises ühissetevõttes (vt joonis 1).<sup>6</sup>
5. RB raudteeprojekti idee on juba üle 20 aasta vana. Seoses võimalustega ELi projektile raha taotleda on viimastel aastatel RB projekti aktiivselt edasi arendatud. 31.01.2017 allkirjastasid Eesti, Läti ja Leedu peaminister ka „Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe“, mis reguleerib projektis osalevate riikide omavahelisi suhteid. Kokkuleppe jõustumiseks peab selle ratifitseerima iga osalisriigi parlament.

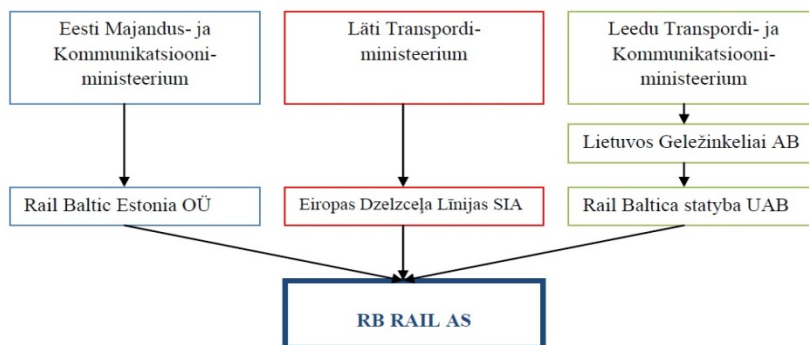
<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 1315/2013/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 1316/2013/EL, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu (Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010).

<sup>5</sup> Euroopa asjade menetlemise korra sätestavad nii Riigikogu kodu- ja töökorraseaduse ptk 18<sup>1</sup> kui ka Vabariigi Valitsuse seaduse jagu 4<sup>1</sup>.

<sup>6</sup> Leedu-poolne ühissetevõtte aktsionär kuulub omakorda 100% Leedu riigi omandis olevale äriühingule.

Joonis 1. RB Rail Asi struktuur



## Riigikontrolli ülevaate ulatus

6. Käesolevas ülevaates on Riigikontroll selgitanud, millised kohustused on Eestil enne RB riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimist, millised kohustused tekivad riigile RB riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimisel ning millised tagajärjed oleksid kokkuleppe ratifitseerimata jätmisel. Ühtlasi on toodud välja otsused, mida on seni RB arendamiseks langetatud ning mida Riigikogul ja valitsusel oleks RB projekti elluviimiseks tulevikus vaja veel teha.

7. Ülevaate koostamiseks analüüsis Riigikontroll RB projekti puudutavat dokumentatsiooni, sh ELi ja riigisiseseid poliitikadokumente, õigusakte, rahvusvahelisi deklaratsioone ja ühisavaldusi, uuringuid, planeeringuid, keskkonnamõju strateegilise hindamise materjale, RB arendamisega seotud lepinguid jms.

8. Samuti tellis Riigikontroll õigusarvamuse RB riikidevahelise kokkuleppe ning olulisemate ELi õigusaktide kohta (edaspidi õigusarvamus) (vt lisa 3) ning koostas kronoloogilise ülevaate seni RB arendamiseks tehtud olulisematest otsustest (vt lisa 1). Ülevaade on koostatud, tuginedes selle käigus tehtud toimingutele ja tellitud õigusarvamusele.

9. Riigikontrolli pädevusest väljapoole jääb kolme Balti riigi ja Euroopa Liidu vahel kokku lepitud Rail Balticu projekti kui säärase vajalikkuse, selle kulgemistee, rööpmelaiuse ja tehnilise teostatavuse hindamine. Samuti ei ole Riigikontroll pidanud mõistlikuks hakata dubleerima eri institutsioonide tehtud spetsiifilisi uuringuid ja analüüse. Riigikontroll võttis oma valikute puhul arvesse ka asjaolu, et Rail Balticu puhul on algusest peale otsuste tegemisel olnud määral positsioonil geopoliitilised kaalutlused, ning hüpoteetilised, tasuvust puudutavad arvutused parima hetketeadmise põhjal saavad olla projekti asjus otsuste langetamisel pigem toetavas, abistavas ja taustainfot andvas rollis.

## Millised kohustused tulenevad Eestile Rail Balticu raudtee rajamiseks Euroopa Liidu õigusest?

### TEN-T-määrusest tulenevad kohustused

10. Eestil on TEN-T-määrusest tulenev kohustus rajada Rail Balticu kiirraudteeliin trassil Tallinn-Pärnu-Ikla koos kõikide TEN-T-põhivõrgu raudteeliinile kohalduvate nõuetega hiljemalt 2030. aasta lõpuks. See kohustus on aga pigem paindlik, sest 2023. aastal vaadatakse määrus üle ning liikmesriigil on siis õigus teha ettepanekuid põhivõrgu trasside ja kokkulepitud tähtaegade muutmiseks. Ühtlasi puuduvad TEN-

T-määruses sanktsioonid, mida EL võiks rakendada nõudeid mittetäitnud liikmesriigi suhtes (vt ka punktid 13–15).

## CEF-määrusest tulenevad kohustused

**11. CEF-määrusest ei tulene Eestile eraldiseisvat kohustust rajada Rail Baltic, kuna määrus ise ei sätesta nõudeid transpordivõrgustiku väljaarendamiseks, vaid reguleerib üksnes ELi 2014.–2020. a finantsraamistiku projektide rahastamise tingimusi, meetodeid ja menetlusi, abikõlblike kulude määratlust.** Eestil on CEF-määrusest tulenev üldsõnaline kohustus teha oma vastutusvaldkonnas kõik endast olenev, et rakendada CEF-määruse alusel ELilt rahalist abi saavaid ühishuviprojekte, milleks on ka Rail Baltic.

12. Rail Balticuga seonduvad kohustused on Eestil tekkinud CEF-määruse alusel sõlmitud rahastamislepetest (2015. a novembri I CEF-rahastamislepe ja 2016. a novembri II CEF-rahastamislepe) (vt lähemalt punktid 22–24).<sup>7</sup> CEF-rahastamislepetest tulenevad lepete osapooltele kohustused viia ellu rahastamislepetes määratud toetust saanud konkreetseid tegevused ja saavutada eesmärgid. CEF-määrusest ja sõlmitud lepetest ei tulene otsest kohustust Rail Balticu raudtee Eesti territooriumil lõpuni valmis ehitada.

## Mis juhtub, kui Eesti ei täida Euroopa Liidu ees TEN-T-määruse, CEF-määruse või CEF-rahastamislepetega võetud kohustusi?

## TEN-T-määruse nõuetekohaselt täitmata jätmisega kaasnev menetlus

**13. TEN-T-määrusest tulenevat Rail Balticu raudteeliini rajamise kohustust ei saa Eesti ühepoolset muuta ega lõpetada, kuid projektist keeldumise või selle muutmise soovi korral saab Eesti osaleda oma ettepanekutega 2023. aastal algatavas TEN-T-määruse läbivaatamise protsessis. Põhivõrgu arendamise protsessi läbivaatamise tulemusel võib Euroopa Komisjon, arvestades põhivõrgu väljaehitamise kulgu, esitada ettepanekuid TEN-T-määruse, sh põhivõrgu trasside või nende rajamise tähtsaja muutmiseks.**

14. Kui Eesti ei täida TEN-T-määrusest tulenevat kohustust tähtaegselt, rakendab Euroopa Komisjon esmalt paindlikku koostöö ja konsultatsiooni menetlust. Menetluse käigus võib komisjon paluda asjaomasel liikmesriigil kohustuste täitmisega hilinemist põhjendada. Komisjon konsulteerib saadud vastuse põhjal asjaomaste liikmesriikidega, et lahendada viivituse põhjustanud probleem.

15. Kui konsultatsiooniprotsessis lahendust ei leita, on põhimõtteliselt võimalik, et komisjon algatab rikkumismenetluse ning hiljem vajaduse korral ka Euroopa Kohtus kohtumenetluse, millele võib järgneda rahatrahv. Arvestades, et ELil pole lõplikku siduvat kohustust ühtegi TEN-T-projekti lõpuni rahastada,<sup>8</sup> on aga vähetõenäoline, et komisjon nõuaks näiteks raha puudumise korral (nii ELis kui ka liikmesriigis)

<sup>7</sup> Rahastamislepetes, mis sõlmitud 19.11.2015 ja 15.11.2016, on poolteks ELi Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (INEA), kolme Balti riigi ühisetevõtte RB Rail AS ning Eesti, Läti ja Leedu transpordivaldkonna eest vastutavad ministriumid.

<sup>8</sup> Vt TEN-T määruse artikkel 7 lg 5: „Ühishuviprojektid võivad saada liidult rahalist abi üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks kättesaadavatest vahenditest.“

## CEF-määruse ja rahastamislepete nõuetekohaselt täitmata jätmisega kaasnev menetlus

INEA – Euroopa Liidu innovatsiooni ja võrkude rakendusamet, mis haldab Euroopa ühendamise rahastu ja Horisont 2020 raames elluviidavad taristu- ja teadusprojekte transpordi, energeetika ja telekommunikatsiooni valdkondades

liikmesriigilt laiaulatuslike ja väga kallite taristuinvesteeringute tegemist või nende jätkamist või rakendaks riikide suhtes muid rangeid meetmeid.

16. I ja II CEF-rahastamisleppes võetud kohustusi (vt lähemalt punktid 22–24) ei saa Eesti ühepoolset muuta ega lõpetada. Rahastamislepete muutmise ettepaneku võib esitada rahvusvaheline ühissetevõtte RB Rail AS projekti osapoolte nimel ja volitusel ning leppe muutmiseks peab olema kõikide leppe osapoolte (Eesti, Läti, Leedu; RB Rail AS ja INEA) kirjalik nõusolek. EL võib rahastamislepete lõpetada oluliste leppe kohustuste rikkumise korral, sh näiteks juhul, kui toetust saanud projekti uuringute ning teiste tegevuste elluviimisega viivitatakse.<sup>9</sup>

17. Eestil ja teistel Rail Balticu projekti osalisriikidel on pärast CEF-rahastamislepetes kokku lepitud tegevuste nõuetekohast elluviimist teoreetiliselt võimalik täielikult loobuda Rail Balticu projekti edasisest teostamisest. Sellega võivad aga kaasneda tagajärjed, näiteks ELi-poolne tagasinõude esitamine, mis sõltuvad loobumise põhjendatusest.

18. Rail Balticu projektist põhjendatud loobumisel olukorras, kus CEF-rahastamislepete tingimusi ei rikuta ning täidetakse kõik leppes sätestatud eesmärgid ja vaheetapid, ei ole juba saadud ning sihtotstarbeliselt kasutatud toetussummade tagasinõudmine eriti tõenäoline. Kui abisaaja riik soovib ilma mõjuva põhjuseta<sup>10</sup> – näiteks toetusraha eest tehtud uuringutes ei ole seatud projekti teostatavust kahtluse alla – projektist loobuda, siis võib seda pidada lepingurikkumiseks. Sel juhul võib kaasneda nõue maksta juba saadud ning kasutatud toetused tagasi.

## Kui palju on riik Rail Balticu rajamise ettevalmistamiseks kulutusi teinud ning milliseid kulutusi tuleb seoses sõlmitud lepetega veel teha?

### Rail Balticu kulutused perioodil 2010–2016

19. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi arvestuse kohaselt on 18.05.2017. a seisuga perioodil 2010–2017 riik Rail Balticu projekti ettevalmistamiseks kulutanud 17,98 miljonit eurot.<sup>11</sup> Peamiselt on raha kasutatud ELi toetusprojektide tegevuste elluviimiseks (sh väljamaksed CEFist 5,27 miljonit) ning RB Rail ASi aktsiakapitali sissemakseteks. Detailne ülevaade tehtud kulutustest on esitatud lisan 2.

### I ja II CEF-rahastamisleppes võetud kohustused

20. Riik on aastani 2020 võtnud I ja II CEF-rahastamisleppes RB projekti elluviimiseks kohustusi 225,06 miljoni euro ulatuses. Kohustust on võimalik rahastada ELi toetusest 185 miljoni euro ulatuses. Ülejäänud raha on omafinantseering riigieelarvest (38,36 miljonit) ja Tallinna linna eelarvest (1,73 miljonit).

21. I CEF-rahastamislepete sõlmisid INEA, kolm Balti riiki ning ühissetevõtte RB Rail AS 19.11.2015. I CEF-rahastamisleppes toetab EL

<sup>9</sup> Uuringutega peab alustama hiljemalt üks aasta ja muude tegevustega hiljemalt 2 aastat pärast kokkulepitut tähtaega.

<sup>10</sup> ELi asjakohase institutsiooni poolt mitteaktsepteeritaval põhjusel.

<sup>11</sup> Summa sisaldab EList saadud toetusraha, riigipoolseid kulutusi projektiga seonduvate tegevuste elluviimiseks, sh omafinantseering ja abikõlbmatu käibemaks, ning perioodil 2014–2016 tehtud makseid Eesti valdusettevõtte Rail Baltic Estonia OÜ osakapitali.

RB projekti tegevusi Eestis perioodil 2015–2020 summaga 174 miljonit eurot. Riik on kohustatud lisama omaosaluse 38,15 miljonit eurot.

22. I CEF-toetust kasutab Eesti Rail Balticuga seotud uuringute ja mõjuhinnangute tellimiseks, tehniliseks projekteerimiseks, maa omandamiseks, omanikujärelevalveks, kommunikatsiooniks ja avalikkusega suhtlemiseks. Konkreetsed rahastatavad ehitustööd Eesti territooriumil on raudteetammi osaline rajamine, ökoduktide, elektrisüsteemide taristu, viaduktide ning sildade ehitus ning Ülemiste ja Pärnu reisijaterminalihoone ehitus.

23. II CEF-rahastamisleppes sõlmisid INEA ja kolm Balti riiki ning RB Rail AS 15.11.2016. Eesti riigi vastutusalas olevate tegevuste kogumaksumus on selle kohaselt 12,91 miljonit eurot, millest ELi toetus on 10,97 miljonit ning eeldatav omafinantseering 0,21 miljonit riigieelarvest ja 1,73 miljonit Tallinna linna eelarvest.

24. Teise CEF-lepinguga võeti kohustus korraldada muu hulgas Pärnu kaubaterminali eeluuringud, sh eelprojekteerimine, Vanasadama ja Ülemiste terminali trammiteega ühendamise teostatavuse ja tehniliste tingimuste uuring, Eesti riigi territooriumile jääva RB osa elektrifitseerimise uuring ning Tallinna lennujaama ja Ülemiste terminali ühendamine trammiliiniga.

25. Balti riigid ja ühissetevõtte RB Rail AS on esitanud ka kolmanda taotluse CEF-toetuse saamiseks. Rahastust taotletakse muu hulgas Ülemiste terminali ning Tallinna Vanasadama trammihenduse projekteerimiseks ja ehitamiseks ning RB infrastruktuuri hooldusdepo tehnilisteks uuringuteks, omanikujärelevalve korraldamiseks ja muldkeha osaliseks ehitamiseks. EL teeb taotluse kohta otsuse eeldatavasti juulis 2017.

## RB Rail ASi aktsionäride lepinguga võetud kohustused

### Teadmiseks, et

kolme Balti riigi ühissetevõtte RB Rail ASi aktsionäride lepingu allkirjastasid riikide valdusettevõtete esindajad 28.10.2014. Lepiti kokku aktsiakapitali suurendamiseks vajalike sissemaksete tegemises perioodil 2015–2017, trassi kulgemises ning RB väljaehitamise tähtajas.

26. 2017. a tuleb riigil seoses 28.10.2014 sõlmitud kolme Balti riigi ühissetevõtte RB Rail ASi aktsionäride leppega teha veel üks 0,65 miljoni euro suurune sissemaks RB Rail ASi aktsiakapitali suurendamiseks.

27. Kolme riigi ühissetevõtte RB Rail ASi aktsionäride lepingu kohaselt tegid Balti riigid igaüks 0,65 miljoni euro suuruse sissemaks ühissetevõtte aktsiakapitali moodustamiseks ning iga riik võttis perioodiks 2015–2017 kohustuse suurendada aktsiakapitali igal aastal 0,65 miljoni euro võrra. 2017. aasta alguseks on Eesti riigile kuuluva Rail Baltic Estonia OÜ kaudu, mis on üks kolmest RB Rail ASi aktsionärist, kulutanud RB Rail ASi aktsiakapitali sissemaks ja selle suurendamiseks kokku 1,95 miljonit eurot.

28. Lisaks sissemaksetele RB Rail aktsiakapitali on riigieelarvest perioodil 2014–2016 eraldatud 0,51 miljonit eurot ka Eesti valdusettevõtte Rail Baltic Estonia OÜ osakapitali sissemakseteks, mida on kasutatud ettevõtte tegevuskulude katmiseks.

## Miks on vaja riikidevaheline kokkulepe ratifitseerida?

### Leppe kinnitamine

29. Riikidevaheline kokkulepe ratifitseeritakse Riigikogus tulenevalt Eesti Vabariigi põhiseaduse § 121 punktist 4, mille kohaselt Riigikogu ratifitseerib ja denonsseerib Eesti Vabariigi lepingud, millega riik võtab



endale olulisi<sup>12</sup> varalisi kohustusi. Põhiseaduse sellele punktile on viidatud ka ratifitseerimise eelnõu seletuskirjas.

## Millised kohustused võtab Eesti riik endale riikidevahelise kokkuleppega?

### Kohustused Läti ja Leedu ees aastaks 2025 ja 2026

**30. Riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimisel ja jõustumisel tekib Eesti riigile Eesti territooriumi ulatuses kehtiv eraldiseisev rahvusvaheline kohustus Läti ja Leedu ees Rail Balticu raudtee valmimiseks aastaks 2025 ning raudteeühenduse kasutuse alustamiseks aastaks 2026. Samasuguse kohustuse võtavad Läti ja Leedu oma riigi osas Eesti ees. Kokkulepe ei tekita, muuda ega lõpeta Eesti Vabariigi kohustusi ELi ees.<sup>13</sup>**

31. Riikidevahelise kokkuleppe kohaselt on Rail Baltic uus kiire kahe rööbastega elektrifitseeritud tavapärane raudteeliin maksimaalse projektkiirusega 240 km/h<sup>14</sup> ja Euroopa standardrööpme laiusuga 1435 mm, mis ehitatakse Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevežyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiirini ning raudtee osaks on ka Vilniuse ja Kaunase vaheline ühendus.

## Millised rahalised kohustused võtab Eesti riik endale riikidevahelise kokkuleppega?

### Kokkuleppega võetav rahaline kohustus

**32. Rahvusvahelises kokkuleppes ega selle eelnõu seletuskirjas pole üheselt kirja pandud, kui suur rahaline kohustus Eesti riigile Rail Balticu rajamiseks võetakse. Seetõttu pole ka selge, kui suurte rahaliste kohustuste võtmiseks Riigikogu Vabariigi Valitsusele volituse annab. Riikidevaheline kokkulepe ja sellele lisatud seletuskiri ei ole koostatud viisil, mis annaks Riigikogule selge ülevaate, kui palju ja millal peab riik Rail Balticu ehitamisele raha kulutama, millistest allikatest selleks vajalik raha saadakse ning kuidas tagatakse Riigikogu kontroll riikidevahelise kokkuleppe täitmise edasiste rahastamisotsuste üle.**

33. Kokkuleppe seletuskirja kohaselt otsesid lisakulusid riigile kokkuleppe sõlmimisega ei teki. Samas aga on seletuskirjas öeldud, et Rail Balticu projekti Eesti territooriumil paikneva raudteelõigu ehitamise

<sup>12</sup> Välissuhtlemiseaduse § 20 p 5 kohaselt ratifitseeritakse välisleping Riigikogus, kui välislepinguga võtab Eesti Vabariik avalik-õiguslikes suhetes varalisi kohustusi, mille täitmiseks ei ole riigieelarves raha ette nähtud või mis ületavad riigieelarves kehtestatud varalise kohustuse piirmäärasid, mille ulatuses on välislepingu volitatud sõlmima Vabariigi Valitsus. 2017. a riigieelarveseaduse § 2 lg 12 kohaselt ei ole vaja Riigikogus ratifitseerida välislepinguid, millest ühelgi esseeisval eelarveaastal Eesti Vabariigile tulenevate varaliste kohustuste või saamata jääva tulu maht ei ületa 3% riigiasutusele, kelle algatusel välisleping sõlmitakse, jooksvaks eelarveaastaks ettenähtud kulude summast. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kui riikidevahelise kokkuleppe algataja 2017. a ettenähtud kulude summast (556 578 000 eurot) 3% on 16 697 340 eurot.

<sup>13</sup> V.a osas, kus riikidevahelise kokkuleppe sõlmimisega täidab Eesti CEF-määruse artikli 7 lg 2 viimases lauses sisalduva nõude – s.t rahvusvahelise lepingu sõlmimise fakt võib olla ELi õiguse järgsete õiguste ja kohustuste tekkimise (edasiste CEF-rahastamislepingute sõlmimise) eelduseks. Mõlemast õigusallikast tulenevaid õigusi ja kohustusi siiski kohaldatakse ja tõlgendatakse eraldiseisvalt.

<sup>14</sup> Reisirongide maksimumkiiruseks on projekteeritud 240 km/h ja kaubarongidel 120 km/h.

hinnanguline kogumaksumus on ligikaudu 1,3 miljardit eurot, seejuures on Eesti riigi omafinantseering umbes 250 miljonit eurot, kuid omafinantseeringu vajadus sõltub Euroopa Liidu toetuse määra<sup>15</sup>. Seletuskirjas on sedastatud, et täpsemad projekti kulud selguvad tasuvusanalüüsi käigus.

### Teadmiseks, et

Euroopa Liit rahastab projekti finantsvajakut 85% ulatuses, mitte tervet projekti maksumust. See tähendab, et EL rahastab 85% ulatuses seda projekti osa, mis ei ole tasuv ehk algse investeeringu ja taristu jääkväärtuse pluss tulevase kasumi vahet. Tasuvusanalüüsi kohaselt on finantsvajak 94,18%.

34. Tasuvusanalüüsi<sup>16</sup> tulemuste kohaselt on Eesti territooriumile jääva raudtee ehitamise maksumus ligikaudu sama, kui seletuskirjas välja toodud, ehk 1,346 miljardit eurot ning omafinantseering kokku 268 miljonit eurot. Eesti riigi omafinantseering on 268 miljonit eurot vaid juhul, kui Euroopa Liit toetab rahaliselt projekti finantsvajakut 85% ulatuses ka perioodil 2020+. Tasuvusanalüüsis on aga välja toodud ka stsenaariumid juhtudeks, kui ELi toetus on järgneval eelarveperioodil 0, 20, 40, 60 või 80 protsenti. Näiteks juhul, kui Euroopa Liit toetaks projekti 40% ulatuses, oleks Eesti riigi territooriumile jääva raudteelõigu ehituse omafinantseering kokku 737 miljonit eurot.

35. Samas ei olnud tasuvusanalüüsi valmimise ajaks veel koostatud Rail Balticu äriplaani ega lõpuni viidud eelprojekteerimist ning kokku lepitud, kas raudteed hakkab haldama üks ettevõtja või mitu. Samuti seisab veel ees valdava osa hangete läbiviimine. See tähendab, et tasuvusanalüüs on koostatud parima praegu teadaoleva info põhjal, kuid projekti tegelik kulu saab selgeks alles siis, kui projekteerimisdokumentatsioon on valmis. Oma 2010. aasta auditis tõi Euroopa Kontrollikoda välja, et 19 auditeeritud raudteelõigust kõigil täheldati projektikulude suurenemist.<sup>17</sup>

### Riikidevahelise kokkuleppe seletuskirja koostöla hea õigusloome nõuetega

36. Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja kohaselt peaks riikidevahelise kokkuleppe seletuskiri sisaldama ülevaadet kokkuleppe rakendamiseks vajalikest tegevustest ja eeldatavalt vajalikest otsestest ühekordsete ja iga-aastaste kulude ulatusest ning nende katmise allikatest koos asjakohaste rahaliste arvestuste ja põhjendustega. Riigikontrolli hinnangul peaks valitsus Riigikogule selgitama, kuidas rahastatakse Rail Balticu valmishitamist juhul, kui Euroopa Liidu kaasrahastuse määr projektile peaks vähenema või projekt kallinema. Samuti tuleks välja töötada parlamentaarne otsustusmehhanism juhuks, kui RB kulud ületavad Riigikogu lubatud.

## Kas riikidevahelises kokkuleppes on määratud kindlaks Rail Balticu ehitamise rahastamise põhimõtted?

### Rail Balticu rahastamisviis

37. Riikidevahelises kokkuleppes ei ole kirjas, millisel viisil Eesti, Läti ja Leedu Rail Balticu projekti rahastama hakkavad. Kokkuleppega võtavad Eesti, Läti ja Leedu üksnes kohustuse taotleda ELi toetust kõrgeima lubatud EL kaasrahastamismäära järgi. Raudtee ehitamiseks vajaliku omafinantseeringu tagamine on iga riigi enda otsustada.

<sup>15</sup> Vabariigi Valitsuse korralduse „Eesti Vabariigi valitsuse, Läti Vabariigi valitsuse ja Leedu Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe eelnõu heakskiitmine” eelnõu seletuskiri, lk 8.

<sup>16</sup> Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, EY, 30.04.2017.

<sup>17</sup> Euroopa Kontrollikoja eriaruanne nr 8/2010 „Üleeuroopaliste raudteetransporditelgede toimimise parandamine. Kas ELi investeeringud raudteefrastruktuuri on olnud mõjusad?”.



38. Kokkulepe põhineb eeldusel, et seni projekti kaasrahastamiseks kohaldatud kõrge ELi toetusmäär on ka tulevikus samasugune. EL selles osas õiguslikku garantiid ei anna, sest EL pole võtnud õiguslikku kohustust ühishuviprojektide ega põhivõrgu või põhivõrgukoridoride lõpliku väljaehitamise rahastamiseks, samuti pole kokku lepitud edaspidist ELi toetuse määra. Kokkuleppe osapooled ei saa eeldada, loota ega märkimisväärselt mõjutada ELi toetuste edasist vormi või kaasrahastamise määra rohkem, kui seda võimaldab ELi õigusaktide tingimuste läbirääkimiste protsess, kus kokkuleppe osapooled ELi liikmesriikidena osalevad.

39. Samuti ei määratle kokkulepe ega eelnõu seletuskiri, kuidas Rail Balticu rajamise rahastamine toimub pärast 2020. aastat, kui perioodi 2014–2020 CEF-määruse alusel toetuste andmine lõppeb. Võimalikuks võib saada nii Euroopa Liidu toetuse vähenemine ja riikidepoolse omaosalusmäära suurenemine kui ka näiteks muude rahastamise allikate laiem kasutamine (sh omakapitaliinstrumendid, laenud ja tagatised).

40. Hea praktika kohaselt tuleks määrata riikide võetavad rahalised kohustused ning nende võtmise viis kindlaks riikidevahelises kokkuleppes, selle seletuskirjas ja/või ratifitseerimise seaduses. Näiteid:

- Oresundi silla ehitamiseks Rootsi ja Taani poolt 23.03.1991 sõlmitud lepingus<sup>18</sup> lepiti kokku, et projektile ei tehta riigieelarvetest sihtotstarbelisi eraldisi, kuid lepingu lisaprotokollis lepiti kokku riiklike tagatiste süsteemis, et projekti elluviiv eraettevõtte saaks projekti rahastamiseks võtta laenu.<sup>19</sup>
- Prantsusmaa ja Ühendkuningriigi vahelises Eurotunneli rajamise kokkuleppes oli reguleeritud, et tunnel ehitatakse ilma riigieelarveliste eraldiste ja riigigarantiideta.<sup>20</sup>
- Brenneri tunneli ehitamiseks sõlmisid Austria ja Itaalia 30.04.2004 kahepoolse kokkuleppe. Projekti kaasrahastas ka sel puhul EL, seda põhitunneli rajamise puhul kuni 40% ulatuses, ülejäänud kulud kandsid ja kannavad Austria ja Itaalia võrdses osas ning selleks sõlmiti mais 2010. a eraldi koostööleping.<sup>21</sup>

## Kuidas on reguleeritud olukord, kui ELi toetuse suurus Rail Balticu ehitamiseks osutub kokkuleppes eeldatuga võrreldes väiksemaks?

### ELi toetuse vähenemise stsenaarium

41. Kokkuleppe ei reguleeri üheselt, mis saab, kui ELi rahaline toetus projektile osutub eeldatavast väiksemaks.

42. ELi toetuse olulisel vähenemisel on kokkuleppe poolel õigus taotleda kokkuleppe muutmist või kokkuleppes taganeda (kokkuleppe artiklid 14 (3) ja 14 (4)).

<sup>18</sup> Agreement between Sweden and Denmark on a fixed link over the sound, 23.03.1991.

<sup>19</sup> Main Report: Rail Baltic Joint Venture Study, February 2013, Tallinn, lk 135–136.

<sup>20</sup> Treaty between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic concerning the Construction and Operation of a Channel Fixed Link with Exchange of Notes, Canterbury, 12.02.1986, artikkel 1.

<sup>21</sup> Main Report: Rail Baltic Joint Venture Study, February 2013, Tallinn, lk 145, 147

43. Kokkulepet saab muuta vaid poolte vastastikusel kirjalikul nõusolekul ning kokkuleppe muutmisel peab säilima kokkuleppe laiem lõppeesmärk – viia Rail Balticu projekt ellu. Kokkuleppe kohaselt on riikidel õigus projekti rahastamise ja tähtaegse lõpetamise kohustused kindlaksmääratud juhtudel üle vaadata. Kokkuleppe ülevaatamine võib toimuda, kui ühishuviprojekti rahastamise võimalused oluliselt vähenevad, tekib ettenägematu erakorraline olukord või leiab aset pooltest sõltumatu sündmus, mis takistab kokkuleppega võetud kohustuste täitmist (vääramatu jõud ehk *force majeure*). Samas aga ei ole kokkuleppes kirjas, kui suurt ELi toetuse vähenemist peetakse oluliseks.

44. Samuti on kokkuleppes võimalik taganeda, kui projekti pikaajalist rahastamist ei suudeta tagada või kui Rail Balticu raudteeühenduse valmimine ei ole võimalik tulenevalt vääramatust jõust. Kokkuleppe sõnastusest ei selgu üheselt, kas kokkuleppe poolel on õigus ühepoolset taganeda, kas teistel kokkuleppe pooltel säilib sellisel juhul Rail Balticu projekti täiemahuline elluviimise kohustus ning kas kokkuleppes taganemine on leppe rikkumine, millega kaasneb rikkuja vastutus, sh kahju hüvitamise võimalik nõue.

## Mis juhtub, kui üks osapool rikub riikidevahelist kokkulepet?

### Vaidluste lahendamise kord

#### Teadmiseks, et

tulenevalt Leedu reservatsioonidest ei allu ÜRO kohtule näiteks Leeduga seotud vaidlused, mille suhtes kõik osapooled lepivad kokku või on kokku leppinud mõnes muus vaidluste rahumeelse lahendamise meetodis või mille osas muu vaidluse osapool on allutanud ennast Rahvusvahelise Kohtu kohustuslikule jurisdiktsioonile ainult seoses või eesmärgiga allutada konkreetne vaidlus kohtu jurisdiktsioonile. Samuti peab vastavalt Leedu reservatsioonidele muu vaidluse osapool kohtu kohustuslikule jurisdiktsioonile allutamise deklaratsioonis ratifitseerimisest olema möödunud vähemalt 12 kuud.

### Kokkuleppe kinnitamata jätmise riskid

45. Riikidevaheline kokkulepe ei reguleeri kokkuleppe rikkumise korral osalisriikide vastutust ja jätab vaidluste lahendamise korra lõpuni kindlaks määramata.

46. Ainukese vaidluste lahendamist käsitleva sätte kohaselt (kokkuleppe artikkel 12) lahendatakse kokkuleppe tõlgendamisest või kohaldamisest tulenevad vaidlused poolte vahel läbirääkimiste ja konsultatsioonide teel. Läbirääkimiste ja konsultatsioonide ebaõnnestumise puhuks ei ole kokkuleppes kindlaks määratud muud vaidluste lahendamise mehhanismi.

47. Kokkuleppe osapooled saavad vaidluse omavahelisel kokkuleppel allutada kas ÜRO Rahvusvahelisele Kohtule või arbitraazikohtule. Rahvusvahelisele Kohtule allutamise teeb aga keerulisemaks asjaolu, et kolmest riigist on vaid Eesti ennast ilma reservatsioonideta allutanud ÜRO Rahvusvahelise Kohtu jurisdiktsioonile ning Leedu on seda teinud reservatsioonidega.

## Millised tagajärjed kaasnevad riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimata jätmisega?

48. Riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimata jätmisega suureneb risk, et Rail Balticu projekt jääb pooleli (nt kui üks riik ei soovi enam Rail Balticut oma territooriumil välja ehitada). See toob kaasa kõik poolelijätmisega kaasnevad võivad õiguslikud tagajärjed, sh võimalik CEF-rahastamislepete alusel tehtud maksete tagasinõue, TEN-T-määruse kohase põhivõrgu valmimise hilinemisega kaasnev komisjoni konsultatsioonimenetlus ja võimalik rikkumismenetlus jm.

49. Riikidevahelise kokkuleppe olemasolu või puudumine võib olulisel määral mõjutada järgnevate toetuste saamise edukust CEFist. Käesoleva

finantsperioodi CEF-määruses on sätestatud, et transpordivaldkonnas võivad piiriüleseid lõike või nende osi hõlmavad meetmed saada ELi rahalist abi üksnes juhul, kui vastavate riikide vahel on sõlmitud kirjalik leping piiriüleste lõikude lõplikuks väljaehitamiseks.<sup>22</sup>

50. Sellel ELi eelarveperioodil on komisjon toetuse andmiseks pidanud piisavaks taotlustes esitatud riikide ühisdeklaratsioone, ühissetevõtte RB Rail ASi ja Balti riikide sõlmitud abisaajate lepingut, hangete korraldamise lepingut ja Balti riikide valitsuste koostatud ühist toetuskirja.<sup>23</sup> Komisjon on eeldanud, et CEF-taotlustes kajastatav RB riikidevahelise kokkuleppe sõlmimise protsess lõpetatakse tulemuslikult ning kokkulepe sõlmitakse ja see jõustub.

51. Kuigi CEF-määruses olev sõnastus enne käesoleva finantsperioodi lõppu eeldatavasti ei muutu, on tulenevalt Rail Balticu projekti edenemisest (siirdumine ettevalmistamisest ehitustööde faasi) siiski tõenäoline ka asjakohase rahvusvahelise leppe rolli tähtsustumine ELi toetuse saamise eeltingimusena nii praegusel kui ka eelseisval rahastamisperioodil. Samuti kaasneb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi hinnangul leppe ratifitseerimata jätmise korral mainekahju.

## Millised tingimused riikidevahelises kokkuleppes erinevad olemasolevatest kohustustest ELi ees?

Tähtaegade ja tehniliste nõuete erinevus eri dokumentides

52. Riikidevahelises kokkuleppes on Rail Balticu valmimise tähtaeg ja tehnilised nõuded sätestatud ELi õiguse järgsetest kohustustest mõnevõrra erinevalt.

53. Kui riikidevahelise kokkuleppega võetakse Läti ja Leedu ees konkreetne tähtajaline rahvusvaheline kohustus – tagada Rail Balticu valmimine ja toimivus aastaks 2025 ja kasutuse algus aastaks 2026 –, siis TEN-T-määrusest tuleb Eestile kohustus võtta põhivõrgu arendamiseks asjakohaseid meetmeid, et põhivõrk vastaks määruse nõuetele 2030. aasta lõpuks.

54. CEF-rahastamislepetes on kirja pandud konkreetsete rahastulepete alusel ellu viidavate tegevuste tähtajad. Kuna CEF-määruse alusel eraldab EL toetusi vaid perioodil 2014–2020, on ka senistes lepetes kõige hilisemad tähtajad praeguse seisuga seatud 2020. a lõpuks. CEF-lepete kohaselt on aga vajaduse korral neid tähtaegu võimalik pikendada.

<sup>22</sup> CEF-määruse artikli 7 lg 2.

<sup>23</sup> Abisaajate (kasusaajate) lepingu on sõlminud 16.06.2016 RB Rail AS ning Balti riikide transpordiministeeriumite esindajad. Lepiti kokku RB Rail ASi poolt saadud CEF-rahastuse teistele toetuse saajatele ülekandmises, aruandluses, auditeerimise korralduses ja tulemuste omandis; RB hangete korraldamise lepingu sõlmisid 29.09.2016 RB Rail AS, Balti riikide transpordiministeeriumid, Eesti Tehnilise Järelevalve Amet, Rail Baltic Estonia OÜ, Euroopa Dzelzcela Linjas SIA, Lietuvos Geležinkeliai AB ja Rail Baltica Statyba UAB. Lepingus on kirjas põhimõtted ja vastutus hangete korraldamiseks, hankelepingute sõlmimiseks, lepingute täitmiseks, tasumiseks ning lepingute tulemuste omandi määramiseks ja arvelevõtmiseks. Balti riikide valitsuste ühise toetuskirja, milles väljendati pühendumist RB rajamisele ning mis edastati Euroopa Komisjoni transpordivolinikule, allkirjastasid riikide transpordivaldkonna eest vastutavad ministrid 23.02.2015. Soome transpordiminister ja Poola riigisekretär lisasid sellele oma toetuskirjad vastavalt 24.02.2015 ja 25.02.2015.

55. TEN-T-määrusest tulenev Rail Balticu raudtee kirjeldus erineb praegu plaanitud. TEN-T-määruse kohaselt tuleb Eestis marsruudil Tallinn-Pärnu-Ikla rajada kiirraudteeliini nõuetele vastav raudtee, mis muu hulgas peab võimaldama rongide liikumiskiirust 250 km/h või enam, kuid seniste ettevalmistustööde käigus (sh Riigikogule ratifitseerimiseks esitatud riikidevahelises kokkuleppes, CEF-rahastamislepetes, ka 2017. a aprillis avalikustatud tasuvusanalüüsis) on plaanitud rajada kiire raudtee maksimaalse projektkiirusega 240 km/h. Liikmesriigi taotlusel ning nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib Euroopa Komisjon TEN-T-määruse kohaselt ka lubada raudteetransporditaristu puhul erandeid (nt rongide pikkus, teljekoormus, maksimumkiirus).

56. Riigikontrollile teadaolevalt ei ole Eesti koos Läti ja Leeduga Rail Balticu raudtee tarvis sellelaadset erandit komisjonilt seni ametlikult taotlenud. Kuigi Euroopa Komisjon on CEF-rahastamislepete kaudu aktsepteerinud RB projekti kokkulepitud parameetreid, tuleks õigusliku selguse mõttes taotleda komisjonilt projektile erandi kehtestamist.

## Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks vaja veel vastu võtta Riigikogul?

### Riigikogu roll Rail Balticu edasisel arendamisel

57. Rail Balticu projekti puhul kujuneb Riigikogu peamiseks rolliks tulevikus projektile raha eraldamine riigieelarvete kinnitamise kaudu. Majandus- ja Kommunikatsiooni- ning Rahandusministeeriumi hinnangul Riigikogul ühtegi lisanduvat otsust teha ei tule.

58. Riikidevaheline kokkulepe võib Riigikontrolli tellitud õigusarvamuse kohaselt kujutada praegusel kujul endast ebaproportsionaalset põhiseadusliku põhimõtte – Riigikogu finantspädevuse – riivet, sest kokkuleppes puuduvad selged rahastamisreeglid ja vaidluste lahendamise mehhanism pole lõpuni selge. Samuti on kokkuleppes taganemise regulatsioon ja tagajärjed mitmetiõlgendatavad.

59. Riikidevahelise kokkuleppe sõnastuse järgi ei saa välistada, et teised osalisriigid võivad ELi-poolse rahastuse vähenemise või ärajäämise puhul esitada Eestile nõude täiemahuliseks Rail Balticu Eesti osa väljaehitamiseks. See omakorda mõjutaks oluliselt Eesti riigieelarve tulusid ja kulusid ning Riigikogu eelarvepoliitilisi valikuid. Riigikogu põhiseadusliku finantspädevuse tagamiseks tuleks luua efektiivne ja tegelikku kontrolli võimaldav mehhanism, mille kaudu Riigikogu saaks oma kontrollikohustust täita.

60. Sellist võimalust kasutati näiteks 2012. aastal Euroopa Stabiilsusmehhanismi Asutamislepingu (ESML) puhul, mille ratifitseerimise eel leidis Riigikohus, et välisleping riivab Riigikogu finantspädevust. Riigikohus koostas ESMLi lahendis suunised<sup>24</sup> täiendava Riigikogu kontrollimehhanismi<sup>25</sup> loomiseks.

<sup>24</sup> Riigikohtu üldkogu 12.07.2012. a otsus põhiseaduslikkuse järelevalve asjas nr 3-4-1-6-12.

<sup>25</sup> Euroopa stabiilsusmehhanismi asutamislepingu ratifitseerimise ja rakendamise seadus, RT II, 14.09.2012, 1.

61. Arvestades, et RB on järgmisel kümnendil teadaolevalt kõige kallim investimisprojekt Eestis, oleks Riigikontrolli arvates otstarbekas luua täiendav regulatsioon, mis kohustaks valitsust küsima Riigikogu otsust enne Riigikogult saadud volitusi ületavate täiendavate kohustuste võtmist või nende planeerimist iga-aastases riigieelarve seaduses ning määraks kindlaks Valitsuse kohustuse teavitada Riigikogu regulaarselt ning kokkulepitud juhtudel erakorraliselt RB projekti arendamise seisust.

## Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks vaja veel vastu võtta Vabariigi Valitsusel?

### Vabariigi Valitsuse roll Rail Balticu edasisel arendamisel

62. Vabariigi Valitsusel tuleb Rail Balticu arendamiseks tulevikus anda volitus OÜ Rail Baltic Estonia osakapitali ja RB Rail ASi aktsiakapitali sisse makseteks ning vajaduse korral RB Rail AS tegevuse rahastamise korralduse muutmise ja edasise ELi raha taotlemise heakskiitmiseks.

63. RB Rail ASi aktsionäride lepingust võib kaudselt tulla Vabariigi Valitsusele kohustus sõlmida lisaks riikidevahelisele kokkuleppele rahastamiskokkuleppeid teiste Balti riikidega. Kuigi RB Rail ASi aktsionäride lepingust ei tulene Eesti Vabariigile otseselt ühtegi kohustust, on lepingus toodud 3-astmeline (projekteerimine, planeerimine ja rajamine) projekti teostusmudel, mis näeb ette, et projektiga ei liiguta enne järgmisesse etappi, kui rahastamiskohustused (s.t lisaks ELi rahastamisele ja krediidasutuste kui kolmandate isikute poolsele rahastamisele) on Balti riikide valitsuste vahel kokku lepitud (vt lisa 3 p 201).

64. Praeguseks ei ole aktsionäride lepingu tähenduses rahastamise leppeid riigid sõlminud. On ka võimalus, et rahastamiskohustused võetakse riikidevahelise kokkuleppega ja aktsionäride lepingus ette nähtud valitsustevaheliste täiendavate kokkulepete sõlmimiseks puudub vajadus.

65. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ega Rahandusministeerium ei väljendanud Riigikontrolli ülevaade koostamise käigus oma seisukohta aktsionäride lepingust tulenevate valitsustevaheliste rahastamislepingute sõlmimise vajalikkuse või mittevajalikkuse küsimuses.

/allkirjastatud digitaalselt/

Tarmo Olgo  
tulemusauditi osakonna peakontrolör

## Ülevaate iseloomustus

### Ülevaate eesmärk

Riigikontrolli ülevaate koostamise eesmärk oli anda Riigikogule enne Rail Balticu riikidevahelise kokkuvõtte ratifitseerimist ülevaade sellest, millised kohustused on Eesti riigil tulenevalt varasematest otsustest, sealhulgas Euroopa Liidu õigusest, ning millised kohustused tekivad riigile riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimisel.

Riigikontroll otsis ülevaate koostamise käigus vastuseid järgmistele küsimustele:

1. Millised kohustused tulenevad Eestile Rail Balticu raudtee rajamiseks Euroopa Liidu õigusest?
2. Mis juhtub, kui Eesti ei täida Euroopa Liidu ees TEN-T-määruse, CEF-määruse või CEF-rahastamislepetega võetud kohustusi?
3. Kui palju on riik Rail Balticu rajamise ettevalmistamiseks kulutusi teinud ning milliseid kulutusi tuleb seoses sõlmitud lepetega veel teha?
4. Miks on vaja riikidevaheline kokkulepe ratifitseerida?
5. Millised kohustused, k.a rahalised, võtab Eesti riik endale riikidevahelise kokkuleppega?
6. Kas riikidevahelises kokkuleppes on määratud kindlaks Rail Balticu ehitamise rahastamise põhimõtted?
7. Kuidas on reguleeritud olukord, kui ELi toetuse suurus Rail Balticu ehitamiseks osutub kokkuleppes eeldatuga võrreldes väiksemaks?
8. Mis juhtub, kui üks osapool rikub riikidevahelist kokkulepet?
9. Millised tagajärjed kaasnevad riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimata jätmisega?
10. Millised tingimused riikidevahelises kokkuleppes erinevad olemasolevatest kohustustest ELi ees?
11. Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks veel vaja vastu võtta Riigikogul?
12. Millised otsused on Rail Balticu arendamiseks veel vaja vastu võtta Vabariigi Valitsusel?

### Ülevaate ulatus ja käsitlusviis

Käesolevas ülevaates ei ole Riigikontroll andnud hinnangut RB projekti vajalikkuse, teostatavuse ega avalikkusele ning otsustajatele esitatud info, sh uuringute ja analüüside õigsuse ning täielikkuse kohta. Näiteks ei käsitletud seda, kas RB tuleks ehitada, kas RB trass peaks minema läbi Pärnu või Tartu, kas reisirong peaks sõitma 240 või 160 km/h, millise rööpmelaiusega peaks raudtee olema jm.

Ülevaate koostamiseks analüüsis Riigikontroll RB projekti puudutavat dokumentatsiooni, sh ELi ja riigisiseseid poliitikadokumente, sh valitsuse istungite ja valitsuse kabinetiistungite materjale, õigusakte, rahvusvahelisi deklaratsioone ja ühisavaldusi, uuringuid, planeeringuid, keskkonnamõju strateegilise hindamise materjale, RB arendamisega seotud lepinguid, uuringuid jms. Samuti tellis Riigikontroll õigusarvamuse RB riikidevahelise kokkuleppe ning olulisemate ELi õigusaktide kohta ning koostas kronoloogilise ülevaate seni RB arendamiseks tehtud kõigist olulisematest otsustest. Riigikontrolli ülevaade on koostatud, tuginedes tellitud õigusarvamusele ja koostatud otsuste kronoloogiale.

Ülevaate koostamise ajal küsis Riigikontroll infot Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist, Rahandusministeeriumist, Keskkonnaministeeriumist, Välisministeeriumist, Tehnilise Järelevalve Ametist, RB Estonia OÜst, Riigikantsleist, Riigikogu majanduskomisjonilt ja Euroopa Liidu asjade komisjonilt.

### **Ülevaate lõpetamise aeg**

Ülevaate toimingud tehti 2017. aasta märtsist maini.

### **Ülevaate koostamise meeskond**

Ülevaate koostasid auditijuht Kaire Kuldperre, vanemaudiitor Matis Mägi, audiitorid Kristiina Visnapuu ja Triin Jõelet.

### **Kontaktandmed**

Ülevaate kohta saab lisainfot Riigikontrolli kommunikatsiooniteenistusest tel +372 640 0704 või +372 640 0777, e-post [riigikontroll@riigikontroll.ee](mailto:riigikontroll@riigikontroll.ee)

Ülevaate elektrooniline koopia (pdf) on saadaval koduleheküljel [www.riigikontroll.ee](http://www.riigikontroll.ee).

Ülevaate kokkuvõte on saadaval ka inglise keeles.

Ülevaate number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 2-1.7/17/70127/16.

Riigikontrolli postiaadress on:

Kiriku 2/4  
15013 TALLINN  
Tel +372 640 0700  
Faks +372 661 6012  
[riigikontroll@riigikontroll.ee](mailto:riigikontroll@riigikontroll.ee)



## Lisa 1. Sündmuste kronoloogia

Tabel. Rail Balticu (RB) raudtee rajamist puudutavaid otsuseid ja sündmusi alates aastast 1994

Aeg	Sündmus	Sisu
7.– 8.12.1994	Kiideti heaks „Läänemere regiooni visioon aastani 2010“.  <i>Läänemere piirkonna riikide planeerimisvaldkondade eest vastutava 11 ministri koostööotsus.</i>  <i>Eestit esindas keskkonnaminister Vootele Hansen.</i>	Tallinnas toimunud VASABi konverentsil kiitsid planeerimisvaldkonna eest vastutavad ministrid heaks Läänemere regiooni visiooni aastaks 2010, mis rõhutas muu hulgas puuduolevate raudteelõikude väljaehitamist, sh Tallinna-Riia-Kaunase-Varssavi-Berliini-Hamburgi kiirraudtee väljaehitamist. Visiooni illustreerival Läänemere regiooni raudteesüsteemi kaardil oli märgitud rahvusvaheline kiirraudteeliin teljel Tallinn-Pärnu-Riia.
19.09.2000	Kehtestati üleriigiline planeering.  <i>Vabariigi Valitsuse korraldus</i>	Üleriigilises planeeringus „Eesti 2010“ seati eesmärgiks arendada koostöös Soome, Läti, Leedu ja Poolaga välja arendama kiiret reisirongijuhendust võimaldava raudtee Rail Baltic, mis kasutab soovitatavalt Euroopa standardset rööpmelaiust.
29.04.2004	Rail Baltic lisati Euroopa Liidu (EL) prioriteetprojektide nimekirja.  <i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus. Eesti seisukohad kinnitas Riigikogu ELi ühinemislepinguga.</i>	Jõustus „Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus 884/2004/EÜ, millega muudeti otsust 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta“ (TEN-T <sup>26</sup> -otsus) ja <b>lisati Rail Baltic ELi prioriteetprojektide nimekirja numbriga 27 teljel Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn-Helsingi</b> . Otsuse kohaselt oleksid pidanud Riia-Tallinna ehitustööd lõppema 2016. aastal.
01.05.2004	Eesti ühines Euroopa Liiduga.  <i>ELi liikmesriikide ja toonaste kandidaat-riikide liitumislepingu allkirjastasid 16.04.2003. a president Arnold Rüütel ja välisminister Kristiina Ojuland, rahvahääletus ELiga liitumise üle toimus 14.09.2003.</i>	Liitumislepingu allkirjutamisega nõustus Eesti muu hulgas transpordipoliitika korraldusega, mis on sätestatud ELi aluslepingutes. ELi liikmestaatusest tulenevalt kohaldub Eesti suhtes ELi õiguse ülimuslikkuse põhimõte ELi pädevusse kuuluvais küsimustes, sh ka üleeuroopaliste transpordivõrkude korraldamises (tehnilised nõuded, ohutuse jm seonduv). Õiguslik alus teiseste õigusaktide vastuvõtmiseks transpordivõrke puudutavalt sisaldub Euroopa Liidu toimimise lepingus.
27.03.2006	Balti riikide, Soome ja Poola transpordiminister allkirjastasid RB teostamise ühisdeklaratsiooni.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Edgar Savisaar.</i>	Poola, Leedu, Läti, Eesti ja Soome transpordiminister võtsid vastu ühiste kavatsuste deklaratsiooni Rail Balticu projekti teostamise kohta. Peeti oluliseks ja vajalikuks, et riigid lisavad RB riigisisestesse arengukavadesse, määratakse kindlaks piiriületuskohad ja alustatakse tasuvusanalüüsi tellimist.
08.09.2006	Balti riikide transpordiministrid allkirjastasid transpordikoridori nr 1 arendamise deklaratsiooni.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Edgar Savisaar</i>	Balti riikide transpordivaldkonna ministrid leppisid kokku ELi õigusaktides sätestatud transpordikoridori nr 1 (sh ka RB) edasises arendamises, kooskõlas Euroopa Komisjoni tellitud teostatavusanalüüsi tulemustega. Samuti kutsuti üles Poolat kui olulist partnerit lisama transpordikoridori arendamiseks vajalikud tegevused riiklikesse arengukavadesse.
24.01.2007	Kinnitati transpordi arengukava 2006–2013.  <i>Riigikogu otsus</i>	<b>Riigikogu kinnitas transpordi arengukava aastateks 2006–2013, milles võeti eesmärk ehitada järgmise kümne aastaga valmis ELi standarditele vastav raudteeühendus Euroopaga – Rail Baltic.</b>
03.2007	Valmis Rail Balticu teostatavuse strateegiline uuring.  <i>Tellijä Euroopa Komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraat, teostaja COWI ASI juhitud konsortsium</i>	Uuringu eesmärk oli hinnata Rail Balticu üldist vajadust ja arendamispotentsiaali ja anda soovitusi trassi paiknemise, tehniliste standardite ja korralduse kohta. Lähteülesande kohaselt märkis uuring majanduslikult tasuvaimaks uue 1435 mm ja kiirust 160 km/h võimaldava trassi rajamise läbi Pärnu, kuid investeringute sisemise tulumäära ja rentaabluise seisukohalt leiti, et 1. etapis on otstarbekaim olemasoleva Tallinna-Tapa-Tartu-Valga 1520 mm trassi rekonstrueerimine, et saaks sõita

<sup>26</sup> TEN-T – trans-European transport Network ehk üleeuroopaline transpordivõrk



		kiirusel 120 km/h. Märgiti detailsemate uuringute vajadust.
05.07.2007	Otsustati RB projekti edasise arendamise üldised tegevussuunad ja põhimõtted.  <i>Vabariigi Valitsuse kabinetinõupidamise otsus</i>	Otsustati RB projekt ellu viia etapiviisiliselt (I etapp: saavutada Tallinna-Tapa-Tartu-Valga lõigul kiirus 120 km/h, s.t investeerida raudteelõikudesse ja Valga raudteejaama; II etapp: teha detailsed uuringud selle kohta, kuidas saavutada olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega raudteel kiirus 160 km/h; III etapp (samaaegselt II etapiga): tehti detailsed uuringud selle kohta, kas on võimalik ja tulus ehitada uus ELi standardile vastav raudtee). Vajalike uuringute korraldamine tehti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ülesandeks.
12.07.2007	Eesti ja Läti transpordiminister allkirjastasid memorandumid.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts.</i>	Eesti ja Läti transpordivaldkonna minister leppisid kokku, et taotletakse ELi toetust, et viia läbi 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini ehitamise otstarbekust hindavad uuringud.
03.12.2008	EL määras RB projektile toetuse uuringute tarbeks.  <i>Euroopa Komisjoni otsus</i>	<b>Komisjon otsustas anda toetust projektile „Euroopa standardrööpmelaiusega liini Rail Balticu (Eesti raudteelõiku Tallinn – Pärnu – Eesti-Läti piir) käsitlevad uuringud“ (projekt 2007-EE-27010-S).</b> Tegevuse kogumaksumus oli 2 miljonit eurot, millest ELi toetus oli 1 miljon eurot. Töö peamine eesmärk oli Euroopa standardrööpmelaiusega raudtee kõige otstarbekama sihi kindlaksmääramine, keskkonnamõju strateegiline hindamine, uue raudteeliini jaoks vajalike maaeralduste kindlaksmääramine ja kavandamine.
12.12.2008	EL määras RB projektile raudteelõikude rekonstrueerimise toetuse.  <i>Euroopa Komisjoni otsus</i>	Komisjon otsustas anda toetust projektile „Tartu-Valga raudtee piiriülese lõigu rekonstrueerimine/ajakohastamine“ (projekt 2007-EE-27020-P). Meetme kogumaksumus oli 34,4 miljonit eurot, millest ELi toetus oli 9,3 miljonit eurot.
12.04.2010	Sõlmiti hankeleping RB teostatavusuuringu tellimiseks.  <i>Tellijal Läti transpordiministeerium, teostaja Briti uuringufirma AECOM</i>	Briti uuringufirmaga AECOM sõlmiti teostatavusuuringu tegemise hankeleping. AECOM tegi 19.10.2009 edukaks osutunud hankepakkumise. Uuringu eesmärk oli anda Balti riikide valitsustele selge alus, mille põhjal otsustada, kas Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) uue raudteeliini arendamine on otstarbekas või mitte.
08.06.2010	Poola, Leedu, Läti, Eesti ja Soome transpordiminister allkirjastasid RB arendamise memorandumid.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts</i>	Osapooled lubasid muu hulgas kaaluda uue reisirajateveo teenuse avamist liinil Tallinn-Riia-Kaunas-Białystok-Varssavi, kasutades ära tänapäevaseid rööpmevahetuse mehhanisme nii rongidel kui ka rööbastel, ja analüüsida edasi ELi standardrööpmelaiusega uue raudtee ehitamise tasuvust.
07.07.2010	Jõustusid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise suunised.  <i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus 661/2010/EL</i>	Jõustus Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate suuniste kohta. Otsuses oli endiselt sees prioriteetprojekt nr 27 teljel Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn-Helsingi, kavandatavad arendused lähtusid olemasolevast raudteetrassist. Tallinna-Riia lõik pidi otsuse kohaselt valmima 2016.
22.09.2010	Jõustus määrus konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta.  <i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 913/2010/EL</i>	Vastuvõetud määrusega loeti Eestis olevaks oluliseks kaubaveokoridoriks Tallinn-Tartu-Valga lõik, öeldi, et kaubavedudele tuleb anda läbilaskevõime jaotamisel eelis ja esitati muud kaubavedude konkurentsivõimelisust parandavad sätted.
22.09.2011	Kavandati RB edasised tegevused, otsustati trassi, kiirus ning rööpmelaius.  <i>Vabariigi Valitsuse kabinetinõupidamise otsus</i>	<b>Valitsus tutvus RB raudteeliini tasuvusuuringu lõpparuandega (koostaja AECOM) ning otsustas toetada põhimõtet, et edasine Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) RB arendustöö keskendub Eesti piires Tallinna-Pärnu-Riia otsetrassile.</b> Rahandusministeerium ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium said ülesande töötada välja võimalikud rahastamismehhanismid, kuidas tagada RB Eesti omafinantseering (AECOMi uuringu tulemuste kohaselt arvestati toona omafinantseeringuks vajalikuks summaks ca 460 miljonit

		eurol).
10.11.2011	Balti Ministrite Nõukogu peaministrite nõukogu allkirjastas ühisavalduse Rail Balticu projekti kohta.  <i>Eestit esindas peaminister Andrus Ansip.</i>	Peaministrid tervitasid Euroopa Komisjoni initsiatiivi lisada Rail Balticu trass Tallinna-Pärnu-Riia-Kaunase-Varssavi põhivõrgu kindlaksmääratud projektide nimekirja ning rõhutasid erinevate ELi finantsinstrumentide olulisust projekti elluviimisel. Peaministrid leppisid kokku kolme riigi ühisettevõtte asutamise 2012. aasta lõpuks.
07.12.2011	Eesti, Läti ja Leedu transpordiminister allkirjastasid ühiste kavatsuste deklaratsiooni.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts</i>	Kolme riigi ministrid rõhutasid, et maakonnaplaneeringud tuleks valmis saada 2015. aasta lõpuks, 16. jaanuariks 2012 tuleb määrata kolme riigi esindajad RB rakkerühma, rakkerühm peaks otsustama ühisettevõtte asutamise ning projekti haldamise struktuuri, õigusliku staatuse, aktsionäride lepingu, finants ja juhtimiskulude plaani ja tööplaani.
08.12.2011	Kinnitati Eesti seisukohad TEN-T-määruse eelnõu suhtes.  <i>Heakskiit Vabariigi Valitsuse istungil, järgnes Riigikogu majanduskomisjoni ja ELi asjade komisjoni toetus valitsuse seisukohtadele.</i>	Vabariigi Valitsus kiitis üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste eelnõu suuresti heaks, kuid märkis, et määrus peab võimaldama 1520 mm standardiga raudteede ehitamist ja rekonstrueerimist. Eesti seisukohtade eelnõu seletuskirjas oli ära mainitud ka, et lähtudes ELi komisjoniga peetud läbirääkimistest, on Eesti TEN-T põhitranspordivõrgustiku osa ka Rail Balticu 1435 mm standardile vastav Tallinna – Pärnu – Riia – Kaunase – Varssavi raudtee.
12.04.2012	Algatati maakonnaplaneeringute koostamine.  <i>Vabariigi Valitsuse korraldus</i>	<b>Valitsuse korraldusega algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute koostamine RB trassikoridori asukoha määramiseks.</b>
19.04.2012 (Harjumaa) 23.04.2012 (Pärnumaa) 25.04.2012 (Raplamaa)	Algatati maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine.  <i>Maavanemate korraldused</i>	Harju, Pärnu ja Rapla maavanem algatasid oma maakondades maakonnaplaneeringu „Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramine” keskkonnamõju strateegilise hindamise.
09.08.2012	Kuulutati välja riigihange RB ettevalmistustööde läbiviimiseks.  <i>Tehnilise Järelevalve Amet Vabariigi Valitsuse korralduse alusel</i>	Tehnilise Järelevalve Amet kuulutas välja riigihanke RB ettevalmistustööde (planeeringud ja eelprojekti koostamine) läbiviimiseks. Hange kuulutati hiljem nurjunuks, kuna esitatud pakkumused ületasid oluliselt kavandatud maksumust.
30.08.2012	Kehtestati üleriigiline planeering „Eesti 2030+“.  <i>Vabariigi Valitsuse korraldus</i>	<b>Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ kohaselt märgiti kiire rongiühenduse raudteetrassideks Läti suunal Tallinn-Rapla-Pärnu (240 km/h) ja Tallinn-Tapa-Tartu-Valga (160 km/h).</b> Planeeringus toodi välja eesmärk valida lähiaja maakondade teemaplaneeringute abil välja moodsa ja kiire põhjalõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Planeeringu koostamine algatati 4. veebruaril 2010.
01.12.2012	Kinnitati Eesti seisukohad Euroopa Komisjoni teatise „Euroopa ühtse taristu kasvupakett“ ja CEF <sup>27</sup> -määruse eelnõu asjus.  <i>Heakskiit Vabariigi Valitsuse istungil, järgnes Riigikogu majanduskomisjoni ja ELi asjade komisjoni toetus valitsuse seisukohtadele</i>	Eesti toetas teatises toodud seisukohti, CEF-määruse eelnõu suhtes oldi muu hulgas seisukohal, et peale Rail Balticu tuleks lisada transpordi põhivõrgustiku koridoride nimekirja määruse lisas 1 Tallinna-Tartu-Koidula raudteelõik, mis hiljem lisati eespool nimetatud määruse lisasse muu põhivõrguna.
10.01.2013	Kuulutati välja RB ettevalmistustööde tarvis uus riigihange.  <i>Valitsuskabineti nõupidamise otsus</i>	Tehti otsus kuulutada välja uus hange RB planeeringute ja eelprojekti koostamiseks, kuna esimene hange nurjus, sest pakkumised olid kõik liiga kallid.

<sup>27</sup> CEF – Connecting Europe Facility ehk Euroopa ühendamise rahastu

02.2013	Valmis ühissetevõtte uuring.  <i>Tellijä Tehnilise Järelevalve Amet, teostaja TRINITI</i>	Uuringus soovitati asutada ühissetevõtte kolme riigi valdusettevõtete kaudu ning esitati prognoos, kui palju ettevõtte tegutsemiseks raha vajaks.
28.03.2013	Tehti ettevalmistused Balti riikide RB ühissetevõtte asutamiseks.  <i>Valitsuskabineti nõupidamise otsus</i>	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile tehti ülesanne planeerida ühissetevõtja asutamisega seotud kulud riigi eelarvestrateegiasesse ning 2014.–2017. a riigieelarve eelnõudesse, valmistada ette ja kooskõlastada kõik ühissetevõtja asutamiseks vajalike dokumentide eelnõud kirjalikult Rahandusministeeriumiga ning esitada need heakskiitmiseks Vabariigi Valitsuse istungile. Ühissetevõtte vormi valikul ning rahastamise planeerimisel tugineti rahvusvahelise hanke tulemusel veebruaris 2013 valminud TRINITI uuringule.
11.04.2013	Balti riikide transpordiministrid allkirjastasid ühisavalduse RB edasise koostöö asjus.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts</i>	Ministrid otsustasid, et RB rakkerühm peaks edasi liikuma ühissetevõtte rajamisega, sealjuures asutamiselepingu ettevalmistusega, mille lõplik versioon tuleks esitada 2013. aasta juuli lõpuks.
25.04.2013	Valitsus andis loa RB maakonnaplaneeringute ja eelprojekti hankelepingu sõlmimiseks.  <i>Vabariigi Valitsuse korraldus</i>	Vabariigi Valitsuse korralduse alusel sai Tehnilise Järelevalve Amet loa sõlmida hankeleping ühispakkujatega OÜ Reaalprojekt, OÜ Hendrikson & Ko, AS EA Reng, UAB Kelprojekta, kelle ülesanne on teha RB ettevalmistustööd (maakonnaplaneeringud ja eelprojekt) summas 9,95 miljonit eurot. Arvestati, et riigieelarve muudest tuludest tuleb maksta 5,8 miljonit eurot ning ELi toetusraha on võimalik kasutada 4,14 miljonit eurot.
08.08.2013	Eesti RB maakonnaplaneeringute juhtkomitee koostus esimest korda.	Esimest korda sai kokku Rail Balticu projekti maakonnaplaneeringute juhtkomitee, kuhu kuulusid Harju, Rapla ja Pärnu maavalitsuse, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tehnilise Järelevalve Amet, Siseministeeriumi ning kohati ka Rahandusministeeriumi ja maakonnaplaneeringute koostamisel osalenud konsultantide esindajad. Komitee töö keskendub maakonnaplaneeringute ettevalmistamiseks vajalike kohalike trassikoridoride alternatiivide arutelule ning väljavalimisele.
16.09.2013	Balti riikide, Poola ja Soome transpordiministrid allkirjastasid ühisavalduse RB ühissetevõtte asutamise kohta.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts.</i>	Ministrid leppisid kokku, et juhtrühm esitab ühissetevõtte põhikirja ja aktsionäride lepingud allkirjastamiseks 1. jaanuariks 2014. Eesti, Läti ja Leedu minister sedastasid muu hulgas, et Vilniuse-Kaunase trass on osa Põhjamere-Läänemere TEN-T põhivõrgu koridorist <sup>28</sup> . Samuti otsustati ühissetevõtte juhtimisorganite struktuur.
15.10.2013	ELi määras RB projektiga seotud uuringute tarbeks toetuse.  <i>Euroopa Komisjoni otsus</i>	Määrati ELi TEN-T-rahast toetus ühist huvi pakkuvale projektile „Ruumiline planeerimine ja tehnilised uuringud Rail Balticu (Eesti raudteelõik) jaoks“. Meetme kogumaksumus oli 10,26 miljonit eurot, millest nii ELi toetus kui ka Eesti omafinantseering oli kumbki 5,13 miljonit eurot.
08.11.2013	Balti Ministrite Nõukogu peaministrite nõukogu allkirjastas ühisavalduse rahvusvahelise lepingu läbirääkimiste alustamise kohta.  <i>Eestit esindas peaminister Andrus Ansip</i>	Balti riikide peaministrid leppisid kokku, et alustatakse rahvusvahelise lepingu läbirääkimisi, et määrata kindlaks osalevate riikide ülesanded seoses ühissetevõttega ning RB projekti arendamine. Samuti lepiti kokku, et Balti riikide transpordiministrid tagavad ettevalmistused I CEF-taotlusvoorus osalemiseks 2014. aastal ning et Balti riigid soovivad RB projektile saada 85% ELi toetust nii sel kui ka järgmisel ELi rahastamisperioodil.

<sup>28</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste 1316/2013/EL ja 1315/2013/EL kohaselt on põhivõrgukoridorid mitmeliigilised kõige tähtsamad kaugtranspordivoogusid hõlmavad transpordikoridorid, mille eesmärk on eelkõige parandada piiriüleseid ühendusi ja kooskõlastatud rakendamist liidus. Põhivõrgukoridoride loetelu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 1316/2013/EL I lisa I osas. Eesti kuulub Põhjamere-Läänemere põhivõrgukoridori Helsingi-Tallinna mereühenduse, Via Baltica maanteeühenduse ning Tallinna-Riia-Kaunase-Varssavi raudteelõiguga.

11.12.2013	Jõustus TEN-T-määrus.  <i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 1315/2013/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta</i>	Määrusega kehtestati transpordi üld- ja põhivõrgu arendamise põhimõtted ning määrati transpordivaldkonna ühishuviprojektid. <b>Määruses on põhivõrgu osana ära märgitud ka Rail Baltic kui kavandatav kiirraudtee trassil Tallinn – Pärnu – Riia – Kaunas – Leedu-Poola piir.</b> Mitmel pool määruses on rõhutatud, et liikmesriigid peavad võtma kasutusele asjakohased meetmed, et arendada prioriteetselt põhivõrku ja lõpetada asjakohased ühishuviprojektid aastaks 2030.
11.12.2013	Jõustus CEF-määrus.  <i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 1316/2013/EL, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu</i>	Määrusega kehtestati ELi eelarveperioodil 2014–2020 CEFist raha jagamise tingimused, meetodid ja menetlused liidu rahalise abi andmiseks. Määruse I lisa 1. osas loetleti põhivõrgukoridorid, nimekirjas on ka Tallinna-Riia-Kaunase-Varssavi trass.
19.02.2014	Kinnitati transpordi arengukava aastateks 2014–2020.  <i>Riigikogu otsus</i>	Arengukava meede 6.4 sedastab, et Eesti on võtnud RB projekti elluviimiseks aktiivse rolli, et saada võimalikult suur osa ehitustöödest valmis ELi käesoleva eelarveperioodi 2014–2020 jooksul.
21.06.2014	Balti riikide peaministrid allkirjastasid ühisavalduse.  <i>Eestit esindas peaminister Taavi Rõivas</i>	Ühisavaldusega lepiti muu hulgas kokku, et töötatakse selle nimel, et RB trassi ehitamiseks oleks terves ulatuses, sh Kaunase-Vilniuse lõigule võimalik CEFist raha taotleda.
07.07.2014	Kiideti heaks maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise programm.  <i>Keskkonnaministri otsus (kiri)</i>	Keskkonnaminister kiitis heaks Rail Balticu trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi.
28.08.2014	OÜ Rail Baltic Estonia asutamiseks ja osakapitali sissemaksiks ning RB Rail ASI asutamiseks anti volitus.  <i>Vabariigi Valitsuse korraldus</i>	Majandus- ja taristuministritele anti volitus asutada osaühing Rail Baltic Estonia ja teha osakapitali sissemaks 890 000 eurot, millest osa nimiväärtus moodustab 2500 eurot ning 887 500 eurot on ülekurs. Sissemaksest 650 000 eurot suunatakse RB Rail ASI aktsiakapitali sissemaksiks ning ülejäänud osa (240 000 eurot) arvestatakse OÜ Rail Baltic Estonia OÜ 2014–2015 tegevuskulude katmiseks. Otsustati ka RB Rail ASI asutamisdokumentide ning aktsionäride lepingu allkirjastamine.
10.10.2014	Asutati RB Estonia OÜ.  <i>Allkirjastas majandus- ja taristuminister Urve Palo</i>	Majandus- ja taristuminister allkirjastas OÜ Rail Baltic Estonia asutamisdokumendid, lähtudes Vabariigi Valitsuse 28.08.2014. a korraldusest nr 357.
28.10.2014	Asutati ühissettevõtte RB Rail AS ning allkirjastati aktsionäride leping.  <i>Aktsionäride lepingu allkirjastas OÜ Rail Baltic Estonia juhatuse liige Indrek Orav</i>	<b>Asutati kolme Balti riigi ühissettevõtte RB Rail AS ning sõlmiti aktsionäride leping, lähtudes Vabariigi Valitsuse 28.07.2013. a korraldusest nr 357.</b> Eesti riigieelarve sissemaks RB Rail ASI aktsiakapitali oli 650 000 eurot, vastavalt aktsionäride lepingule võttis Eesti riik kohustuse maksta perioodil 2015–2017 igal aastal RB Rail ASI aktsiakapitali suurendamiseks 650 000 eurot, ehk perioodil kokku 1,95 miljonit eurot lisaks asutamisel tehtud sissemaksle.  Aktsionäride lepingus nimetati raudteetrassiks Tallinn –Pärnu – Riia – Panevėžys – Kaunas – Leedu-Poola piir ja määrati raudtee valmimise tähtjaks 31. detsember 2024.
05.12.2014	Balti Ministrite Nõukogu peaministrite nõukogu allkirjastas ühisdeklaratsiooni.  <i>Eestit esindas peaminister Taavi Rõivas</i>	Balti riigi peaministrid andsid oma toetuse RB Rail ASI aktsionäride lepingule ning otsustasid pikendada riikidevahelise kokkuleppe sõlmimise tähtaega 2015. aastani. Peaministrid otsustasid kutsuda Soome ja Poola RB ühissettevõtte nõukogusse vaatlejateks ning leppisid kokku, et saadavad Euroopa Komisjonile ühise toetuskirja koos projekti CEF-rahastamistootlusega.
05.02.2015	Valitsus andis nõusoleku Balti riikidel ja RB Rail ASil ühiselt taotleda ELi toetust (CEFist).	Valitsus nõustus, et Balti riigid ja Rail Balticu ühissetevõtte esitavad taotluse saada raha CEFist (I CEF-rahastamistootlus), ja otsustas omafinantseeringu vajadust arvestada riigieelarve strateegia 2016–2019 koostamisel.

	<i>Valitsuskabineti nõupidamine</i>	Kokku esitasid Balti riigid ja RB Rail AS taotluse saada 2015.–2020. aastal 540 miljonit eurot, millest Eesti tegevuse kogumaksumus oli 213 miljonit eurot. Omafinantseeringuks arvestati riigieelarvest aastatel 2015–2020 kokku 38,15 miljonit eurot.
23.02.2015	Balti riikide transpordiministri allkirjastasid ühise toetuskirja.  <i>Eestit esindas majandus- ja taristuminister Urve Palo</i>	Balti riikide ministrid allkirjastasid kirja, mis saadeti Euroopa Komisjoni transpordivolinikule, et toetada RB projektile CEF-toetuse saamist. Kahel järgmisel päeval allkirjastasid oma toetuskirjad ka Soome transpordi eest vastutav minister (24.02.2015) ja Poola riigisekretär (25.02.2015).
23.02.2015	Balti riigid ning RB Rail AS esitasid I CEF-rahastamistaotluse.  <i>Eesti poolt allkirjastas taotluse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asekantsler Merike Saks</i>	Eesti esindajana osales I CEF-ühistaotluse esitamisel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.
22.06.2015	Balti riikide, Poola ja Soome transpordiminister ja ELi transpordivolinik Violeta Bulc allkirjastasid ühisdeklaratsiooni.  <i>Eestit esindas majandus- ja taristuminister Kristen Michal</i>	Deklaratsiooni kohaselt sooviti ühtlustada RB projektiga seotud protsessi ning tehnilisi lahendusi trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Panevėžys-Kaunas-Varssavi, sh rakendada ühtse kiiruse ja harmoneeritud koostalitluse standard terve trassi ulatuses.
10.07.2015	Euroopa Liidu liikmesriigid kiitsid ühehäälselt heaks Euroopa Komisjoni transporditaristu toetuste paketi.  <i>Euroopa Komisjoni otsus; CEF komitee, kuhu kuulusid 28 liikmesriigi esindajad, kiitis otsuse heaks.</i>	Kõiki ELi liikmesriike hõlmava I CEF-taotlusvooru toetuste maht kokku oli 11,93 miljardit eurot. Sellest rahast eraldati ühe osana toetus ka Eesti, Läti, Leedu ning kolme Balti riigi ühisettevõtte RB Rail ASi elluviidavale Rail Balticu ühisprojektile. Projekti esimese etapi tegevuste elluviimise maksumus on kokku 540 miljonit eurot, sellest ca 82% moodustab CEF-toetus.
06.10.2015	Sõlmiti detailse RB tasuvusuuringu tegemise leping.  <i>Tellija RB Rail AS, teostaja SIA Ernst &amp; Young Baltic</i>	Uuringu eesmärk oli teha kogu RB projekti laiem tulu-kulu analüüs, hõlmates erinevaid majandusarengu stsenaariume ning mh ka olukorda, kui RBd ei ehitata; koostada reisija- ja kaubaveoprognosisid; selgitada välja võimalus teha Eesti, Läti ja Leedu kohta eraldi tulu-kuluanalüüs; teha projekti finantsanalüüs, sotsiaalmajanduslik analüüs ning riskide ja tundlikkuse analüüs.
19.11.2015	Sõlmiti I CEF-rahastamislepe.  <i>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi volitusel kirjutas lepingule Eesti riigi eest alla RB Rail ASi juhatuse esimees ja tegevjuht Baiba Rubesa</i>	<b>Euroopa Komisjon, INEA, Balti riikide ministeeriumide esindajad ja RB Rail AS sõlmisid I CEF-rahastamisleppe.</b> I CEF-toetust kasutab Eesti RBga seotud uuringute ja mõjuhindamiste tellimiseks, tehniliseks projekteerimiseks, maa omandamiseks, omanikujärelevalveks, kommunikatsiooniks ja avalikkusega suhtlemiseks. Eesti territooriumil rahastatakse järgmisi ehitustöid: raudteetammi rajamine, ökoduktide, elektritaristu, viaduktide, sildade ning Ülemiste ja Pärnu reisirajaterminalikompleksi ehitamine. Tegevuste kogumaksumus on 213 miljonit eurot, millest CEF-toetus on 175 miljonit eurot ning eeldatav omafinantseering 38,15 miljonit eurot.
16.02.2016	Esitati II CEF-rahastamistaotlus.  <i>Eesti poolt allkirjastas taotluse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asekantsler Merike Saks</i>	Eesti esindajana osales II CEF-ühistaotluse esitamisel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Toetuse taotlemise eesmärk oli saada RB projekti 2. osa tegevuste elluviimiseks raha.
28.04.2016	Kinnitati riigi eelarvestrateegia aastateks 2017–2020.  <i>Strateegia koostas Vabariigi Valitsus rahandusministri ettepanekul</i>	Vabariigi Valitsus kinnitas eelarvestrateegia, milles märgiti, et riigieelarvesse on Rail Balticu arendamiseks aastatel 2017–2020 vaja raha planeerida kokku 258,5 miljonit eurot (summa sisaldab nii CEF-toetust kui ka Eesti omafinantseeringut; samuti Eesti oma raha trassiplaneeringu lõpetamiseks).
13.06.2016	Võeti vastu RB Harjumaa	Harju maavanem võttis vastu Harju maakonnaplaneeringu „Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramine“ ja suunas selle

	maakonnaplaneering.  <i>Harju maavanem</i>	avalikule väljapanekule.
16.06.2016	Sõlmiti kasusaajate leping CEF-rahastamislepete täitmiseks.  <i>Eesti poolt kirjutatakse alla Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asekantsler Ahti Kuningas</i>	Lepingu sõlmisid RB Rail AS ning Balti riikide transpordivaldkonna eest vastutavad ministeeriumid, et reguleerida I CEF-rahastamislepet ja sellele järgneva II rahastamislepet elluviimist. Lepiti kokku raha kasutamise korraldamine.
21.06.2016	Balti riikide, Soome ja Poola transpordiminister allkirjastasid ühisdeklaratsiooni.  <i>Eestit esindas majandus- ja kommunikatsiooniminister Kristen Michali nimel ministeeriumi asekantsler Ahti Kuningas</i>	Ministrid otsustasid, et peale vastavate riiklike uuringute valmimist tuleks kiirendada RB projekti elluviimist ning üritada alustada ehitustöödega kõigil suurematel lõikudel 2018. aastal.
29.06.2016	Võeti vastu RB Raplamaa maakonnaplaneering.  <i>Rapla maavanem</i>	Rapla maavanem võttis vastu Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramine“ ja suunas avalikule väljapanekule.
29.09.2016	Sõlmiti hangete korraldamise leping.  <i>Eesti poolt kirjutatakse alla Merike Saks (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), Raigo Uukkivi (Tehnilise Järelevalve Amet) ja Indrek Orav (RB Estonia OÜ).</i>	RB Rail AS, Balti riikide transpordiministeeriumid, Eesti Tehnilise Järelevalve Amet, Rail Baltic Estonia OÜ, Eiropas Dzelzceja Līnijas SIA, Lietuvos Geležinkeliai AB ja Rail Baltica Statyba UAB sõlmisid Rail Balticu hangete korraldamise lepingu, millega määrati kindlaks hangete korraldamise, hankelepingute sõlmimise, lepingute täitmise, tasumise ning lepingute tulemuste omandi määramise ja arvelevõtmise põhimõtted.
09.11.2016	Võeti vastu RB Pärnumaa maakonnaplaneering.  <i>Pärnu maavanem</i>	Pärnu maavanem võttis vastu Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramine“ ja suunas avalikule väljapanekule.
15.11.2016	Sõlmiti II CEF-rahastamislepe.  <i>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi volitusel kirjutatakse lepingule Eesti riigi eest alla RB Rail ASI juhatuse esimees ja tegevjuht Baiba Rubesa</i>	<b>Euroopa Komisjon, INEA, Balti riikide ministeeriumide esindajad ja RB Rail AS sõlmisid II CEF-rahastamislepet.</b> Leppega võeti kohustus teha muu hulgas Pärnu kaubaterminali eeluuringud (sh eelprojekteerimine), Vanasadama ja Ülemiste terminali trammiteega ühendamise teostatavuse ja tehniliste tingimuste uuring, Eesti riigi territooriumile jääva RB osa elektrifitseerimise uuring ning ühendada Tallinna lennujaam ja Ülemiste terminali trammiliiniga. Eesti riigi vastutusalas olevate tegevuste kogumaksumus on 12,91 miljonit eurot, millest CEF-toetus on 10,97 miljonit ning eeldatav omafinantseering 0,21 miljonit eurot riieelarvest ja 1,73 miljonit Tallinna linna eelarvest.
26.01.2017	Peaministrile anti volitus allkirjastada Eesti, Leedu ja Läti valitsuse kokkulepe Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kohta.  <i>Vabariigi Valitsuse otsus</i>	Valitsus andis peaminister Jüri Ratasele volituse allkirjastada Eesti Vabariigi nimel kolme Balti riigi lepe. Selle eesmärk on tagada, et ühishuviprojektina ehitatav reisirajate- ja kaubaveoks mõeldud tõhus ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmib ja toimib kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega ning TEN-T Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil.
31.01.2017	Eesti, Leedu ja Läti valitsus sõlmisid Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe.  <i>Eesti poolt andis allkirja peaminister Jüri Ratas</i>	<b>Balti riikide peaministrid allkirjastasid kokkulepet, millega määrati kindlaks RB üldised tehnilised parameetrid (rööpmelaius 1435 mm, maksimaalne kiirus 240 km/h, vastavus ELi õigusaktidega sätestatud muudele nõuetele), marsruut (Tallinn – Pärnu – Riia – Panevėžys – Kaunas – Leedu-Poola piir ning RB osaks loetakse ka Kaunase-Vilniuse vaheline lõik) ja rajamise tähtaeg (valmimine ja toimivus 2025, kasutamise algus 2026); reguleeriti ehitatava taristu ja sellealuse maa omandiküsimusi ning ehitamise rahastamise tingimusi.</b>

02.02.2017	Esitati III CEF-rahastamisaotlus.  <i>Eesti poolt allkirjastas taotluse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asekancler Merike Saks</i>	Eesti esindajana osales III CEF-ühistaotluse esitamisel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.
27.04.2017	Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe eelnõu edastati Riigikogule ratifitseerimiseks.  <i>Vabariigi Valitsuse otsus</i>	Vabariigi Valitsus kiitis heaks Eesti, Läti ja Leedu valitsuse RB raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise eelnõu ning otsustas selle edastada Riigikogule ratifitseerimiseks.
30.04.2017	Valmis RB detailne tasuvusuuring.  <i>Tellijä RB Rail AS, teostaja Ernst &amp; Young, uuringu tegemise leping sõlmiti 06.10.2015</i>	Uuringu eesmärk oli teha kogu RB projekti laiem tulu-kulu analüüs, hõlmates erinevaid majandusarengu stsenaariume ning mh ka olukorda, kui RBd ei ehitata; koostada reisija- ja kaubaveoprognosisid; selgitada välja võimalus teha Eesti, Läti ja Leedu kohta eraldi tulu-kuluanalüüs; teha projekti finantsanalüüs, sotsiaalmajanduslik analüüs ning riskide ja tundlikkuse analüüs.  Võrreldes varem koostatud tasuvusanalüüsiga (AECOM 2011) pöörati uuringus vähem tähelepanu projektiga seotud strateegiliste valikute hindamisele ja keskenduti enam projekti majandusliku elujõulisuse taashindamisele ning projekti finantsvajaku, mis on seotud ELi kaasrahastamisvajaduse määraga, määratlemisele. Lähtuti projekti ulatuse ning makromajandusliku olukorra (sh turutingimuste) muutumisest.
<i>Planeeritavad tegevused</i>		
2017	Kehtestatakse maakonnaplaneeringud.  <i>Harju, Pärnu ja Rapla maavanem</i>	Eeldatavasti 2017. a II poolaastal kehtestatakse maakonnaplaneeringud. Need planeeringud saab kehtestada pärast seda, kui keskkonnaminister on keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande heaks kiitnud ning riigihalduse minister seejärel planeeringute üle järelevalvet teinud.
2017	Koostatakse detailplaneeringud.  <i>Tehnilise Järelevalve Amet ning selle koostavad OÜ Reaalprojekt, OÜ Hendrikson &amp; Ko, AS EA Reng, UAB Kelprojektas</i>	Koostatakse Ülemiste ning Pärnu reisirajaterminali ning Rae valda planeeritud veeremi hooldusdepo detailplaneeringud.
2017	Alustatakse läbirääkimisi maaomanikega.  <i>Maa-amet (koostöölepingu alusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga)</i>	Maa-amet alustab läbirääkimisi, et omandada raudtee rajamiseks vajalik maa.
2017–2024	Ehituse ettevalmistamiseks koostatakse uuringuid.  <i>RB Rail AS, RB Estonia OÜ, Tehnilise Järelevalve Amet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Tallinna Linnatranspordi AS</i>	Erinevate uuringute koostamine (Pärnu kaubajaama ning Muuga multimodaalse terminali uuringud, analüüsid, keskkonnamõjude hindamine; maavarade varustuskindluse uuring, arheoloogilised uuringud, keskkonnamõjude strateegilise hindamise täiendamine projekti elluviimise käigus jms).
2018	Valmis RB Eesti osa eelprojekt.  <i>Eelprojekti tellis Tehnilise Järelevalve Amet ning selle koostavad OÜ Reaalprojekt, OÜ Hendrikson &amp; Ko, AS EA Reng, UAB Kelprojektas</i>	Rail Balticu raudteeliiniga seotud maakonnaplaneeringute koostamiseks ja eelprojekteerimise läbiviimiseks on hanke tulemusel valitud partneriks OÜ Reaalprojekt, kes teeb töid koos partneritega: OÜ Hendrikson & Ko, AS EA Reng ja UAB Kelprojektas. Eelprojekt on kavandatud täies mahus valmima 2018. aasta kevadel.
2018	Viiakse läbi RB tehniline projekteerimine.  <i>RB Rail AS</i>	2018. aastal on kavandatud algama raudtee tehniline projekteerimine kõigis kolmes Balti riigis.

2019–2025	Toimub Rail Balticu ehitamine.  <i>RB Rail AS, RB Estonia OÜ, Tehnilise Järelevalve Amet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Tallinna Linnatranspordi AS</i>	RB ehitamine (hanked, tööde tegemine): reisijaterminalide ehitus, kaubaterminalide ehitus, raudtee muldkeha ning eritasandiliste ristmike ehitus, raudtee pealisehituse tegemine, raudtee elektrifitseerimine, side- ja turvanguseadmete paigaldamine jms.
2025	Algab testperiood.	Raudtee ehitustööd on lõppenud ja algab selle testperiood.
2026	Algab liiklus uuel raudteel.	



## Lisa 2. Ülevaade tehtud kulutustest

Tabel. Ülevaade projektiga Rail Baltic seotud kuludest perioodil 2010–2017 (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmed seisuga 18.05.2017)

Nimetus	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (18.05 seisuga)	2010– 2017 kulud kokku
<b>Kulud seoses ELi TEN-T-projektide rahastamislepetega<sup>29</sup></b>									
Teostatavus-tasuvus-analüüs (2011, AECOM analüüs)	57 600	92 751							150 351
Ühisettevõtte loomise analüüs ( <i>Joint venture study</i> )			23 688	95 952					119 640
Keskonnamõtjude strateegiline hindamine				532 500	1 065 000	532 500			2 130 000
Kommunikatsioon					108 415	113 028			221 443
Maakonnaplaneeringute koostamine ning eelprojekteerimine					2 301 232	1 919 011			4 220 244
Arheoloogiuuringu II etapp						900 840			900 840
Maade omandamise kompensatsioonimeetmete uuring						67 096			67 096
Maavarade varustuskindluse lähteülesande koostamine						26 304			26 304
Muuga multimodaalse terminali ruumiliste ja tehnoloogiliste vajaduste uuringu lähteülesande koostamine						22 800			22 800
Personalikulud (Tehnilise Järelevalve Amet)					27 589	37 510			65 099
Maavalitsuste kulude korvamine seoses maakonnaplaneeringute koostamisega					12 957				12 957
<b>Kulud seoses ELi TEN-T-rahastamislepetega kokku</b>	<b>57 600</b>	<b>92 751</b>	<b>23 688</b>	<b>628 452</b>	<b>3 515 194</b>	<b>3 619 091</b>			<b>7 936 777</b>
<b>Kulud riigieelarvest (ilma toetuseta)</b>									
Maakonnaplaneeringute koostamine ja eelprojekteerimine							2 152 694		2 152 694
Sissemaksed Rail Baltic Estonia osakapitali moodustamiseks ja suurendamiseks (sh maksed RB Rail ASi aktsiakapitali moodustamiseks ja suurendamiseks)					890 000	874 000	650 000		2 464 000
<b>Kulud riigieelarvest (ilma ELi toetuseta) kokku</b>					<b>890 000</b>	<b>874 000</b>	<b>2 802 694</b>		<b>4 616 694</b>

<sup>29</sup> Projekt nr 2007-EE-27010-S; rahastamislepe nr C(2008)7494 ning projekt nr 2012-EE-27001-S; rahastamislepe nr C(2013)5399. Kulu sisaldab nii ELi toetusraha, omafinantseeringut kui ka abikõlbamatut käibemaksu.

<b>ELi tehniline abi</b>									
RB projekti administreerimine ning Eesti Vabariigi osalemine TEN-T põhivõrgustikus						49 540	111 186		160 726
<b>ELi tehniline abi kokku</b>						<b>49 540</b>	<b>111 186</b>		<b>160 726</b>
<b>CEF I ja CEF II lepetega<sup>30</sup> seotud kulud</b>									
Projektijuhtimine ja kommunikatsioon							166 260	148 568	314 828
Muuga multimodaalse terminali ruumiliste ja tehnoloogiliste vajaduste uuring								2 700	2 700
RB Ülemiste terminali ning Tallinna lennujaama vahelise trammiliini rajamine							1 605 705	3 284 654	4 890 359
RB Ülemiste terminali ning Tallinna lennujaama vahelise trammiliini rajamise omanikujärelevalve							11 550	4 200	15 750
Maade omandamise administreerimine							46 247		46 247
<b>I ja II CEF-rahastamislepetega seotud kulud kokku</b>							<b>1 829 763</b>	<b>3 440 123</b>	<b>5 269 886</b>
<b>RB projektiga seotud kulud kokku</b>	<b>57 600</b>	<b>92 751</b>	<b>23 688</b>	<b>628 452</b>	<b>4 405 194</b>	<b>4 592 631</b>	<b>4 743 643</b>	<b>3 440 123</b>	<b>17 984 083</b>

<sup>30</sup> Rahastamislepe nr INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482 ja rahastamislepe nr INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482.