



Alo Ervin
aloervin@ut.ee

Meie 22.02.2018 nr 1.15-5/2018/1566

Vastuskiri

Austatud Alo Ervin

Suur tänu kirja eest. Oleme tänulikud igasuguse konstruktiivse kriitika eest nii Rail Balticu projekti kui muude MKM-i haldusala puudutavate tegevuste osas; samuti võtame arvesse probleemipüstitusi, mille autoriks on vabatahtlikud arvamusevaldajad.

Vastan Teie küsimustele alljärgnevalt:

Nii EY koostatud Rail Balticu (RB) tasuvusanalüüs kui ka sellele eelnenud, 2011. aastal valminud AECOM'i koostatud analüüs on koostatud vastavalt Euroopa Komisjoni kulu-tulu analüüsi metoodikale (European Commission Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects). Sama metoodika on aluseks ka teistele EL rahastatavate taristuinvesteeringute planeerimisel ning rahastustaotluste koostamisel. Seega on selle alusel koostatud ka näiteks Ühtekuuluvusfondist rahastatud maantee- ja raudteeprojektide või veemajandusprojektide rahastustaotlused.

Protsessi kaasatud ekspertide hinnangul vastab analüüs Euroopa Komisjoni kehtestatud kulu-tulu analüüsi metoodikale. Uuringu tulemused on piisavad selleks, et tõendada projekti elujõulisust ning positiivseid mõjusid ühiskonnale kõigis kolmes Balti riigis ning laiemal tasandil. Uuringu tulemusel on jõutud arusaamale, et Rail Baltic on sotsiaalmajanduslikult tasuv projekt.

RB projekt on jätkuvalt Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) mõistes abikõlblik, mida tõendavad senised rahastusotsused, millest seni viimase (kolmanda) tegi CEF juhtkomitee 2017. aasta juulis. Kolmanda rahastuslepe sõlmimine on plaanis käesoleva aasta esimeses pooles.

Eeltoodud järeldustele on jõudnud ka Euroopa Komisjoni transpordi peadirektoraat; viited sellele leiata ka Rail Balticu vastaste koostatud 74 lehekülge pikast dokumendist.

Oluline on siinkohal märkida, et Riigikogu ratifitseeris Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe 19. juunil 2017. Kokkuleppe ratifitseerimisega võttis Eesti riik rahvusvahelise kohustuse Läti ja Leedu ees rajada Eesti territooriumile Rail Balticu raudtee aastaks 2025 ning võimaldada sellel raudteeliiklus aastast 2026. Samasuguse kohustuse võtsid Leedu ja Läti Eesti ees.

Meile teadaolevatel andmetel ei ole juba saadud ning sihtotstarbeliselt kasutatud toetussummade tagasinõudmine tõenäoline, kui täidetakse Euroopa Liiduga sõlmitud rahastamislepete eesmäärke ja tingimusi. Kui riik soovib ilma põhjuseta projektist loobuda, siis võib olla tegemist lepingu

rikkumisega, mille korral võib kaasneda nõue maksta juba saadud ning kasutatud toetused tagasi. Ka Rail Balticu vastaste esitatud dokumentidest ei ole võimalik leida viidet sellele, millistel konkreetsetel alustel peaks toimuma või saaks toimuda teie kirjeldatud tagasinõue.

Lugupidamisega

Ahti Kuningas
transpordi asekanstler

Kristjan Kaunissaare
6397682 Kristjan.Kaunissaare@mkm.ee