



Riigikogu korruptsioonivastase erikomisjoni istungi protokoll nr 103

Tallinn, Toompea, videosild

Neljapäev, 01. oktoober 2026

Algus 14.00, lõpp 16.19

Juhataja: Anastassia Kovalenko-Kõlvart (esimees)

Protokollija: Airi Ausmees (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Rain Epler, Priit Sibul, Riina Sikkut

Komisjoni ametnik: Anu Kärtner (nõunik)

Puudusid: Mario Kadastik, Eerik-Niiles Kross, Irja Lutsar ja Stig Rästa

Kutsutud: Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna juhataja Ain Tatter, Rail Baltic Estonia OÜ juhatuse esimees Anvar Salomets, Elroni juhatuse esimees Lauri Betlem, Euroopa Komisjoni Eesti esinduse juhi asetäitja Elis Paemurd (1. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Rail Balticu uutest tähtaegadest tulenevad riskid ja otsustusprotsessi läbipaistvus
2. Info ja muud küsimused

Istungi avalik osa järelvaadatav Riigikogu Youtube'i kanalil ([link videole](#)).

Anastassia Kovalenko-Kõlvart juhatas istungi sisse korrates, et see toimub erikomisjonide jaoks ebastandardisel ajal, kuivõrd see oli mõnede kutsutud külaliste üks väheseid käesoleval töönädalal sobivaid aegu. Nädala töökava projekt saadeti komisjoni liikmetele reedel 25. septembril 2026 ning tagasisidet sellele ei tulnud. Esmapäeval 28. septembril 2026 istungil nädala töökava tutvustades vabandas esimees erikomisjonide istungiteks ebatavalisel ajal istungi korraldamise eest ja kinnitas, et niisugune nädala töökava on erandlik ning see kindlasti ei saa tavapraktikaks.

1. Rail Balticu uutest tähtaegadest tulenevad riskid ja otsustusprotsessi läbipaistvus

Anastassia Kovalenko-Kõlvart juhatas päevakorrapunkti sisse viidates, et korruptsioonivastane erikomisjon on korduvalt käsitlenud Rail Baltic (RB) ehitamise korralduslikku poolt, planeerimise ja ehituse läbipaistvust ning riikidevahelist koostööd, sh 10. aprillil 2025 kohtudes Euroopa Komisjoni (EK) RB koordinaatori Catherine Trautmanniga, kelle hinnangul on RB projekt kohaselt hallatud, kärped on mõistetavad ja ta kinnitas, et projekti teist faasi saab vajadusel mõne aasta võrra edasi lükata. Kuigi esitatud tähtaega pidas ebareaalseks ka Läti parlamendi RB uurimiskomisjoni endine juht ja tänane Läti Vabariigi peaminister Andris Kulbergs, kinnitati endiselt, et RB valmib tähtajaliselt 2030. aastaks.

22. septembri 2026 Balti riikide ühisavalduse kohaselt lükkub RB põhitrassi avamine

hilisemaks – 2034. aastaks. Kolme riigi peaministrid leppisid kokku, et uus siht on avada raudtee Euroopa Liidu (EL) järgmise eelarveperioodi jooksul ning selle ehitamiseks taotletakse EL-ilt veel vähemalt 10 miljardit eurot. Kuivõrd seni on lähtutud plaanidest saada kõik valmis 2030. aastal, tähendab tähtaja muudatus ümberkorraldusi planeerimises ja ehitustöodes, mis on mahust ja spetsiifikast tulenevalt rahalises mõttes väga kallid. Istungi eesmärk on saada ülevaade RB uutest tähtaegadest tulenevatest riskidest ja otsuseprotsesside korraldusest. A. Kovalenko-Kõlvart küsis, kuidas muudab Kliimaministeeriumi ja Rail Baltic Estonia OÜ tööd uus ajakava? Kuidas uus ajakava tekkis? Mis kalkulatsioonidest ja muudest analüüsistest lähtudes tehti otsus? Kes osalesid otsuse ettevalmistamisel ja tegemisel? Kui realistlik on uus ajakava?

Anvar Salomets ütles, et käesoleval ajal kehtivad RB osas senised omanikuootused, mille kohaselt on valmimise lõpptähtaeg 2030. a ja sellest lähtudes on kavandatud tegevusi ja hinnatud riske. Kuigi 2030. aastast juhinduva graafiku järgimine on olnud pingeline, maandati sellest lähtudes ka riske.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, mida tähendab projekti jaoks üleminek seniselt 2030. aasta graafikult uuele ajakavale, mille kohaselt valmib prioriteetne lõik 2032. aastal ja kogu projekt 2034. aastaks. Kuidas mõjutab ajakava muutus projekti elluviimist ja milliseid erinevaid arengustsenaariume selle kavandamisel arvesse võeti?

Anvar Salomets sõnas, et võrdlus tehti algse - 2030. aasta tähtjaks valmimise baasstsenaariumi ja uue rahastusstsenaariumi vahel. Uus stsenaarium lähtub eeldusest, et Läti jõuab RB valmimisega lõpule alles 2034. aastaks ning EL uus finantsperiood kestab aastatel 2028–2034. Selle põhjal hinnati, milline oleks projekti ajakava juhul, kui ehitustegevus ja investeeringud kohandatakse vastavalt olemasolevale rahastusettepanekule.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, kas selle kohta on olemas täpsemad analüüsid, kas on hinnatud erinevate ajakavade mõju projekti maksumusele ja ehitusturu olukorrale. Millel põhineb väide, et ehitustööde pikemale perioodile hajutamine võib vähendada ehitusturu ülekuumenemise riski ja seeläbi muuta projekti odavamaks? Kas nende väidete kinnituseks on koostatud arvutused või majandusanalüüsid ning kas neid on võimalik näha?

Anvar Salomets vastas, et pikema aja jooksul ehitamine ei tähenda tingimata projekti odavnemist. Eristada tuleb turu ülekuumenemise mõju ja inflatsiooni mõju. Investeeringute jaotamine pikemale perioodile aitab vältida ehitusturu ülekuumenemist ning Rail Baltic Estonia OÜ on selle kohta koostanud analüüsid, samas võib suurendada pikem ehitusperiood inflatsiooni tõttu projekti maksumust.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, kui palju võib ehitus minna kallimaks arvestades uut tähtaega?

Anvar Salomets vastas, et Rail Baltic Estonia OÜ on hinnanud ehitusturu ülekuumenemise riski olukorras, kus Tallinna–Pärnu ja Pärnu–Ikla lõikude ehitus käivitataks peaaegu samaaegselt. Selline üheaegne suuremahuline ehitustegevus võiks põhjustada tööde hinnatõusu, mille mõju on hinnanguliselt vähemalt 20–30% konkreetsete ehituslõikude või ehituspakettide maksumusele. Mõju suurus sõltub erinevatest tööliikidest, kuid üldpildis kujutab see endast märkimisväärset lisakulu, mille ulatus on detailsemalt välja toodud vastavates analüüsides.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, kui palju mõjutab inflatsioon hinda?

Anvar Salomets vastas, et projekti finantsarvestustes kasutatakse inflatsioonieeldusena ligikaudu 4–5% aastast hinnatõusu. Eesti Panga viimane majandusprognoos on konservatiivsem, mille kohaselt võiks inflatsioon jääda umbes 2–3% tasemele aastas. Seega

lähtutakse projekti kulude planeerimisel kõrgemast inflatsiooniriskist kui ametlikes makromajanduslikes prognoosides.

Rain Epler küsis, kas enne valitsuse otsust projekti ajakava pikendada olid 20–30% suuruseks hinnatud ehitusturu ülekuumenemise riskid juba RB finantsplaanides ja ehitusprognoosides arvesse võetud, arvestades, et algne plaan nägi ette projekti kiiremat elluviimist. Milline on ministeeriumi seisukoht juhuks, kui EL toetust ei laeku oodatud mahuks? Kas sellisel juhul kataks puudujäägi Eesti maksumaksja, kas projekt jätkuks senisel kujul või on arutatud ka riskistsenaariume, mille korral projekt aeglustub või peatub?

Anvar Salomets vastas, et algses 2030. aasta baasstsenaariumis ei olnud ehitusturu võimaliku ülekuumenemise mõju projekti maksumusse numbriliselt sisse arvestatud ega selle võrra eelarvet suurendatud. Küll aga oli riskina välja toodud, et kiire ehitustempo võib sellise mõju kaasa tuua ning seda riski teadvustati projekti planeerimisel. Võimaluse osas, et aastatel 2028–2034 ei laeku RB oodatud Euroopa Ühendamise Rahastu (Connecting Europe Facility lüh. CEF) rahastust, ei ole Kliimaministeeriumi ja Rail Baltic Estonia OÜ vahel veel varuplaanide üle arutletud, kuna praegu keskendutakse alles üleminekule seniselt baasstsenaariumilt uuele baasstsenaariumile. Suure tõenäosusega tuleb nende võimalike riskistsenaariumide juurde tulevikus tagasi pöörduda.

Priit Sibul küsis, millistest allikatest või mehhanismidest oleks rahastatud võimalikud lisakulud, kui ülekuumenemise mõju oli küll riskina kirjeldatud, kuid projekti finantsarvestustesse seda sisse ei olnud arvestatud? Kui ei ole selge, kas EL järgmisel finantsperioodil saadakse vajalikku rahastust või millised alternatiivsed rahastuslahendused üldse tekivad, siis ei ole võimalik kindlalt prognoosida ka ehitusturu koormust. RB ei ole ainus suur taristuprojekt ning ehitusturu olukorda mõjutavad ka riigi teised investeeringud. Kas tegelikkuses on ülekuumenemist üldse võimalik vältida?

Anvar Salomets sõnas, et RB võimalikku ülekuumenemise mõju hinnati kitsalt projekti enda vaates. Varasem kogemus näitab, et Eesti taristuehituse turg on suutnud toime tulla kuni ligikaudu miljardi euro suuruste investeeringutega aastas. Algse 2030. aasta graafiku järgi oleks RB pidanud kahel aastal investeerima keskmiselt umbes miljard eurot aastas, millele oleks lisandunud Transpordiameti ja Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse investeeringud. See oleks viinud kogu turu mahu umbes 1,5 miljardi euroni aastas, mis hinnanguliselt ületanuks turu võimekuse ning tekitanuks ülekuumenemise riski. Uue ajakava puhul jaotuvad investeeringud ühtlasemalt ning RB aastane investeeringumaht oleks umbes 500 miljonit eurot, millele lisanduvad teiste riigiasutuste investeeringud. Sellist kogumahtu peetakse turu jaoks oluliselt paremini hallatavaks.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart sõnas, et erikomisjonis on räägitud juba mitu aastat RB riskidest, sealhulgas Läti mahajäämusest ja võimalikest probleemidest projekti elluviimisel. Need riskid olid teada juba varem, kuid neid ei võetud piisavalt tõsiselt. Veel 2026. aasta juulis kinnitati erikomisjonile saadetud vastuses, et valitsus ei ole muutnud Eesti lõigu 2030. aasta valmimise eesmärki ega andnud ülesannet uue ajakava koostamiseks. Samas ilmnes juba augustis vajadus ajakava ja riskid ümber hinnata, sealhulgas arvestada Läti aeglasema edenemise ning ehitusturu ülekuumenemise riskiga. A. Kovalenko-Kõlvart küsis, mis toimus käesoleva 2026. a juuli ja augusti vahel, et senine lähenemine nii kiiresti muutus ja miks hakati alles siis neid riske uue ajakava koostamisel arvesse võtma?

Anvar Salomets ütles, et Rail Baltic Estonia OÜ jaoks ei ole ehitusgraafikute ja ajakavade täpsustamine olnud ootamatu ega lühikese aja jooksul tekkinud muutus. Graafikute ajakohastamine toimub pidevalt koostöös ehitajatega ning projektide küpsedes saadakse järjest rohkem vastuseid ja täpsemat teavet. Seetõttu on ajakavade täpsustamine tavapärane protsess, mitte üleöö tekkinud uus teadmine.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart sõnas, et Rail Baltic Estonia OÜ on tõenäoliselt erinevaid riske ja stsenaariume, sealhulgas võimalust projekti valmimistähtaaja edasilükkumiseks, analüüsinud juba varem. Vastavad analüüsid ja riskihinnangud olid olemas, kuid neid ei olnud erikomisjoniga jagatud ega komisjonile varasemalt tutvustatud.

Anvar Salomets Rail Baltic Estonia OÜ ametlik baasstsenaarium on jätkuvalt olnud projekti valmimine 2030. aastaks. Samal ajal on pidevalt hinnatud erinevaid riskistsenaariume, mis arvestavad võimalike viivitustega ja väliste mõjudega. Riskiprojektsioonides on muu hulgas käsitletud Läti võimalikke viivitusi elektrifitseerimise ja liiklusjuhtimissüsteemide valdkonnas ning keskkonna- ja muid välisriske, mis võivad projekti ajakava mõjutada. Kuigi need riskistsenaariumid on olnud kogu aeg teada ja analüüsis kasutusel, on RB arendustööd seni tehtud lähtudes 2030. aasta baasgraafikust.

Rain Epler küsis, kas järgmise aasta riigieelarvesse kavandatud ligikaudu 450 miljonit eurot on mõeldud Tallinna–Pärnu lõigu varasemaks valmimiseks pärast projekti ajakava muutusi? Millised on tänaste hinnangute järgi raudtee käitamise püsikulud: kui suur võiks olla iga-aastane riigipoolne dotatsioon näiteks Tallinna–Pärnu lõigu rongiliiklusele ning milliste püsikuludega tuleb raudtee valmimisel arvestada?

Anvar Salomets vastas, et ehitusinvesteeringud keskenduvad aastatel 2027–2029 peamiselt Tallinna–Pärnu prioriteetlõigule ning teiste lõikude suuremahulisi ehitusinvesteeringuid enne 2030. aastat ei kavandata. Kuigi osa projekteerimistegevusi on kogu Eesti ülesed, moodustavad need vaid väikese osa kuludest. Raudteefrastruktuuri ettevõtja vaates hinnati piiriülese ühenduse käitamise aastaseks ülalpidamiskuludeks alates 2034. aastast ligikaudu 30–50 miljonit eurot aastas. Samas ei peaks kogu seda summat katma riik, sest eeldatakse tulu reisijateveost ja kaubaveost, kusjuures kaubaveost saadav tulu kasvab järk-järgult esimese tegevuskümneni jooksul.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, kui suur on Balti peaministrite viidatud 10 miljardi euro suurusest täiendavast rahastusvajadusest Eesti osa? Kui palju sellest tähendab projekti kallinemist Eesti jaoks ning kui suur osa loodetakse katta EL rahastusega, mille saamine ei ole veel kindel? Kust on võimalik veel kulusid kokku hoida, arvestades, et projekti on juba kärbitud, näiteks on vähendatud taristu mahtu ja jäetud osa viadukte ehitamata? Kas uute eelduste, ajakava ja projektimuudatuste tõttu on koostamisel uus tasuvusanalüüs ning millal võiks see valmida?

Anvar Salomets sõnas, et uue tasuvusanalüüsi ajakohastamine on eelkõige RB ühisettevõtte vastutus ning eeldatavasti tehakse seda pärast vastavate suuniste saamist. Tehnilistes lahendustes on veel optimeerimisruumi, mida pikem ehitusgraafik võib aidata paremini ära kasutada, kuid suuremad kontseptuaalsed otsused ja kärped on varasemate riikidevaheliste kokkulepetega juba tehtud. Kolme Balti riigi investeeringu kogumaksumus on hinnanguliselt umbes 15 miljardit eurot ning seni saadud CEF-i ja muu rahastuse arvestamisel jääb puudu ligikaudu 10 miljardit eurot.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart täpsustas, millisest kuluproгноosist lähtutakse praegu pärast ajakava muutusi ja kuluriski suurenemist?

Anvar Salomets vastas, et projekti maksumuse hinnangud esitatakse kindla ajahetke hindades ning tulevast inflatsiooni nendesse arvutustesse ei lisata. Antud juhul lähtutakse 2026. aasta juuli hinnatasemest ning 2034. aastaks võimalikku täiendavat hinnatõusu või inflatsioonimõju praegu maksumuse hinnangutesse ei arvestata.

Priit Sibul viitas Riigikogu menetluses olevale 2026. a lisaeelarvele, kus kajastub ka 28 miljonit eurot rööbaste ostuks ning uuris, kas on mõistlik rööpaid ette hankida.

Anvar Salomets pidas rööbaste soetamist kohaseks kuivõrd eraldi hankega saab rööpad soetada parema hinnaga kui raamhankega. Leedu Vabariik ostab rööpad samamoodi raamhanke väliselt.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, millal Kliimaministeerium sai esmakordse suunise vaadata ümber RB valmimistähtaeg ja teha uued analüüsid?

Ain Tatter selgitas, et Läti raskused täita 2030. aastaks seatud eesmärki oli peamine ajend Vabariigi Valitsusele hakata juhinduma eesmärgist saada RB valmis 2034. aastal, et uues olukorras maksimaalselt ära kasutada EL uue eelarveperioodi sihtotstarbelisi toetusi (eelkõige CEF) Nii peeti ka Eesti maksumaksja suhtes ebaõiglaseks survestada RB valmimist 2030. aastaks, kui selleks peaks kasutama laenuvahendeid või riigieelarve vahendeid teiste avalike teenuste arvelt, samuti arvestati turu ülekuumenemise mõjusid ehitushindadele. Turu ülekuumenemise näitena on üks Rail Baltic Estonia OÜ alltöövõtja uurimas võimalusi teisest riigist tehnikat ja tööjõudu tuua, kuivõrd nii oleks ettevõtjale soodsam allhange ära teostada 2030. aasta tähtajaks. Oleks väga kahetsusväärne, kui Eesti maksumaksja laenuvahendid suunataks teise riigi maksumaksjate omanikutuludesse ja ettevõtjate omanikutuludesse. 2026. a augustis küsiti Vabariigi Valitsuse poolt ministeeriumilt ja Rail Baltic Estonia OÜ-lt sisendeid erinevate tähtaegadega ehituse stsenaariumite kohta riigieelarve protsessiks. 22. septembril 2026 tehti kolme Balti peaministri poolt kokkulepe uue ajakava osas, see kinnitati Vabariigi Valitsuses riigieelarve kabinetiarutelul 24. septembril 2026, millest lähtudes on hakatud disainima uusi tegevuskavasid.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart imestas, et turu ülekuumenemise ja Läti Vabariigi RB rajamise tempo valguses uut tähteaga varem ei kaalutud ning Kliimaministeeriumilt sellekohaseid hinnanguid ei küsitud. Korruptsioonivastane erikomisjon on RB rajamisega seonduvaid riske, sh tähtajast hõlbimisega kaasnevaid EL rahastusega kaasnevaid võimalikke küsimusi korduvalt arutanud ja komisjonile on siiski räägitud ainult 2030. aastaks seatud tähtaegade järgimisest ja mitte muudest võimalikest stsenaariumidest. Kui Vabariigi Valitsus ei ole viimase kolme aasta vältel pidanud vajalikuks uusi hinnanguid teha, on siiski risk, et maksumaksja raha kulub sellele projektile rohkem, kuivõrd kõik läheb kallimaks. Kas sellekohased riskistsenaariumid on koostatud?

Ain Tatter selgitas, et Vabariigi Valitsus ei ole tellinud Kliimaministeeriumilt sellekohast riskide analüüsi, ilmselt valitsus ei näe selleks ka vajadust, kuna mingi riski realiseerumisel tehakse siis uus poliitiline otsus nii nagu valitsus äsja tegi otsustades seada RB valmimiseks uus tähtaeg. Ametkondade kohtumistel sel teemal on arutelusid olnud. Läti Valitsus ei kinnitanud loobumist 2030. a eesmärgist kuni RB tulevikku puudutava peaministrite ühisavalduseni, seetõttu polnud ka Eesti valitsusel seni alust loobuda 2030. a eesmärgist, seda enam, et selline eesmärk on sätestatud EL-i õigusaktides.

Anvar Salomets ütles, et RB ajakavas väljendub Läti Vabariigis asuva osa väljaehitamise töötempo erinevalt ja tõi tehnilise riskina välja liiklusjuhtimissüsteemide hankelepingu, mille osas on risk, et seda ei saa õigeaegselt sõlmida.

Ain Tatter tõi teise näitena välja nii uute reisirongide kui ka taristu osas vajaduse hankida elemente, mille standard ei olnud veel valmis (nt raudtee liiklusjuhtimise raadiosüsteem FRMCS), mistõttu hilisemast tähtajast juhindudes saab hankimisel lähtuda ajakohasemast teadmisest, pakkujate tagasisidest ning koostada kvaliteetsemad hankedokumendid.

Priit Sibul küsis rongihangete kohta.

Ain Tatter selgitas, et rongide maksumuseks koos depoodega on hinnatud umbes 100 miljonit eurot, mis on eelarvestatud tänasest parimast teadmisest lähtudes, kuid lõplikud hinnad selguvad alles riigihanke tulemusena.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, millal teavitati Elronit (AS Eesti Liinirongid) tähtaegade edasilükkumisest ja mis veel Elroni jaoks seejuures oluline on?

Lauri Betlem ütles, et rongide hankes osales pakkuja, kes ei vastanud kõigile nõuetele. Hange kuulutatakse välja kohe kui tingimused on taas läbi töötatud ja ministeeriumilt arvamus saadud. Hanke maksumust võib mõjutada inflatsioon ning see kui samasse perioodi langeb palju muid hankeid.

Ain Tatter mainis, et 100 miljonit eurot on prognoositud nii veeremi kui ka depooseadmete maksumuseks, depooseadmete osas oleme saanud ka tagasisidet, et see on pigem üledimensioneeritud hind. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile on samuti tähtaja pikenemine leevenduseks, kuivõrd käesoleval ajal Elroniga sõlmitud otseleping kehtib kuni 2032. aastani. EL määruse kohaselt saab rongiliikluseks olla kogu võrgustikule sõlmitud vaid üks otseleping, seega Regionaal- ja Põllumajandusministeerium oleks pidanud kehtiva lepingu ennetähtaegselt lõpetama ja uue sõlmima, et lisada sellesse ka avaliku teenindamise kohustus RB trassil 2030. aastast. RB 2032 uue tähtaja puhul saab kehtiva lepingu tähtaegsel lõppemisel sõlmida uue lepingu, mis sisaldab korraga nii 1520 kui 1435 mm raudteedel korraldatavat reisijatevedu.

Rain Epler küsis, kas rongiliikluse tagamine on Elroni ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi vaheline pädevus ning perioodi lõppedes võib see muutuda? Mis on iga-aastane Tartu-Tallinna vahelise rongiliikluse dotatsioon?

Lauri Betlem ütles, et RB rajal opereerimine maksaks aastas 20 miljonit eurot, millest piletitulu kataks 10-12 miljonit eurot ning dotatsiooni oleks vaja 8-10 miljonit eurot aastas.

Ain Tatter selgitas, et ühistranspordi korraldamisel on vastutus seadusega jagatud kahe ministeeriumi vahel. Kliimaministeerium tegeleb taristu ja veeremi hangetega. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium korraldab siseriiklikku ühistransporti ning sõlmib vastavad avaliku teenindamise lepingud vedajatega. Samas, tulevikus võivad vastutusala poliitiliste otsustega muutuda ning praegune pädevuste jaotus ei pruugi jääda püsima.

Rain Epler viitas A. Salometsa varasemale prognoosile 30 miljoni euro suuruse dotatsiooni kohta.

Lauri Betlem selgitas, et tema poolt nimetatud 10-12 miljonit eurot sisaldab ka Elroni poolt RB-le makstavat taristutasu.

Anvar Salomets rääkis, et infrastruktuuri ettevõtja kulubaas on 30-50 miljonit eurot aastas ja see sõltub erinevatest asjaoludest. Piiriülese ühenduse korral on esimese kasutuskümneni lõpuks RB infrastruktuuri ülalpidamine jõudmas tasakaalupunkti, kus tulud katavad kulu. Vastavalt tuleb uuendada ka tasuvusanalüüsi.

Rain Epler leidis, et kui ettevõtjad nimetavad värsket analüüsi, siis on kaubavedudest vaja saada 20-40 miljonit eurot, et kuludega nulli jõuda.

Anvar Salomets selgitas, et RB tulubaasi hinnangud põhinevad eeldusel, et valmib toimiv piiriülene ühendus. Sellisel juhul on prognoositud, et esimese tegevuskümneni lõpuks jõuab raudteeinfrastruktuur tasakaalupunkti, kus nii reisijateveost kui ka kaubaveost saadavad tulud katavad taristu käitamise ja ülalpidamise kulud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart tõi välja, et korruptsioonivastasele erikomisjonile ei ole RB teemat käsitledes varem Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi rollist regionaalrongide hangetes räägitud.

Priit Sibul soovis tutvuda L. Betlemi selgituste aluseks oleva analüüsiga, mille kohaselt piletitulud on 8-12 miljonit eurot ning kulud 20 miljonit eurot.

Lauri Betlem vastas, et andmed pärinevad Kliimaministeeriumi poolt 2025. a tellitud analüüsist, mille tegi Elron.

Ain Tatter lisas, et saadab küsitud analüüsi.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Häädemeeste piletihinna, mis kataks kulud ja küsis Kliimaministeeriumi uute arvutuste järele.

Anvar Salomets vastas, et 2026. aasta hindades on projekti maksumus 3,5 miljardit eurot.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart palus selgitada, mida tähendab uue tähtaja seadmine eelarveliselt. Edasilükkamise üheks põhjuseks oli hoida kokku ja vähendada vajadust laenata ning EL fondist loodetakse saada umbes 660 miljonit eurot. Kuivõrd EL vahendite saamise osas kokkulepet ei ole, siis kuidas on tagatud projekti rahastamine?

Ain Tatter vastas et RB rajamiseks uue EL-i eelarveperioodi toetusfondidest rahastuse saamise tõenäosus on oluliselt suurem kui mittesaamine. RB rajamiseks on EL-i vahendeid eraldatud nii tänasest kui eelmisest EL eelarveperioodist ja mingit alust pole eeldada, et uuest eelarveperioodist RB-d enam ei rahastata.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart ei veennud vastuse kindlus EL vahendite saamise osas ning küsis EL vahenditest 660 miljoni euro mittesaamisel kohalduva stsenaariumi ning sellekohase riskianalüüsi järele nentides siiski, et kohasem on seda küsida Vabariigi Valitsuselt. Samas avaldas ta kahtlust RB Läti Vabariiki jääva osa valmimise kohta 2034. a tähtajaks.

Ain Tatter vastas, et rahastuse saamise kindluse osas on olnud sarnane määramatus ka eelmiste EL-i eelarveperioodide eelsetel aastatel, nii nt 2012 ja 2019, ka siis lähtuti EL toetusfondidest rahastuse saamise suuremast tõenäosusest, vastasel korral poleks ehitusega algust tehtudki, ning eeldatav rahastus on ka saadud. Läti Vabariigi poolt tähtjast kinnipidamise osas arvas ta, et kohane on uskuda Läti Vabariigi tänast peaministrit, kes tähtaegade osas on olnud seni väga konservatiivne ja kes peab 2034. aastaks RB väljaehitamist Lätis teostatavaks. Kui Läti Vabariik oleks oma osa 2030. aastaks valmis teinud, oleks ka Eesti Vabariik samaks ajaks oma osa valmis ehitanud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis RB alusdokumentide kohta – Balti riigid on ratifitseerinud leppe, mille kohaselt RB on 2026. aastal opereeritav. Kas RB alusdokumendid uuendatakse uute tähtaegade kehtestamisega? Korruptsioonivastase erikomisjoni istungil käsitletud materjalidest nähtus juba 2024. aastal, et RB ei saa valmis 2030. aastaks ja sisaldab eelarvele riske, kuid komisjonile kinnitati, et 2030. aasta tähtjaks on võimalik RB valmis ehitada. Kui seni eeldati et EL rahastab RB rajamist 85 % ulatuses ning EL uuel eelarveperioodil edaspidi 75 % ulatuses, siis kuidas see tegevuskavas kajastub?

Ain Tatter kinnitas, et EK on olnud kursis projekti arengutega kolmes Balti riigis ning EK on just soovinud, et Balti riigid sünkrooniksid oma tegevuse, lepiksid kokku realistlikus tähtajas, millest lähtuvalt asuksid EK-ga läbi rääkima. Mis puudutab võimalikke sanktsioone, siis nt Euroopa Kontrollikoja analüüsi põhjal on enamus EL-i suurprojekte ettenähtud ehituse tähtaegades maas ja väheusutav, et EK hakkab kõiki liikmesriike trahvima, pigem võib eeldada, et räägitakse läbi realistlikud uued tähtjad ja EK otsustab juhtumipõhiselt. Uue eelarveperioodi rahastustingimuste osas alles käivad EL-i institutsioonides läbirääkimised ja sellekohaseid otsuseid, sh kaasrahastamise määrade kohta, ei ole veel tehtud. Seega ei ole veel ka selge, kas uuel perioodil on rahastusmäär 85 %, 75% või muus määras. Balti riikide poolt

ratifitseeritud lepe RB rajamise kohta ilmselt täna muutmist ei vaja ning ka teised leppeosalised riigid seda vajadust ei ole näinud, kuna tänaseks on õigusruum hoopis teine ja RB osas kehtivad otsekohalduvad EL õigusaktid. Detailsemat õigusanalüüsi ei ole tehtud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart palus selgitada meedias avaldatud teavetⁱ, mille kohaselt EL nõuab Rail Baltic Estonia OÜ-lt tagasi 2024. aastal töötajate tulemustasudeks makstud raha, u 311 000 eurot, kuivõrd seda ei hinnatud abikõlblikuks. Kuidas toimub Rail Baltic Estonia OÜ-s tulemuskomponendi määramine?

Anvar Salomets selgitas, et CEF rahastusotsused näevad ette, et lisaks ehitamisele ja projektijuhtimisele on abikõlblikud ka projektijuhtide töötasud. Nii on rakendusasutus niisugused kulud seni abikõlblikena kinnitanud kuni nüüd leiti, et need kulud ei ole abikõlblikud. Seega on Rail Baltic Estonia OÜ nüüd olukorras, kus abikõlblikuks saab pidada vaid konkreetse tulemieesmärgita makstud tasusid, kuid RB on välja maksnud üksnes konkreetse eesmärgi täitmisest sõltuvaid tulemustasusid. Rail Baltic Estonia OÜ tegutseb tihedas tööjõukonkurentsi keskkonnas ning Eesti sama valdkonna tasemest rahalises mõttes allpool, tulemustasude maksmine on valdkonna tavapraktika. Tagasimakstav summa kaetakse laekunud tuludest ning see probleem on Kliimaministeeriumi ja Rail Baltic Estonia OÜ vahel juba lahendatud. Rohkem ei tohiks olla juhtumeid, kus CEF vahendeid oleks kasutatud abikõlbmatult, seda auditeerib ka rakendusasutus CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency). Samuti on uuendamisel Rail Baltic Estonia OÜ omanikuootused.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart avaldas lootust, et uuendatud omanikuootustes pööratakse tähelepanu RB lõppversioonile. A. Kovalenko-Kõlvart soovis teada, mis oli kolme Balti riigi ühise kiirrongide hanke, mis pidi teenusena sisse ostma kiirrongide opereerimise, läbikukkumise põhjus?

Ain Tatter vastas, et kolme Balti riigi ühist kiirrongide hanget ei ole korraldatud, kuid Elron korraldas Kliimaministeeriumi volituse alusel RB nn regionaalsete reisirongide soetushanke. Hangitavad rongid (5 tk) on ettenähtud eelkõige Eestisest liinide teenindamiseks, kuid võimaldavad ka piiriülest teenindamist ühenduses Riiaga. Eestisest liinilogsitika on kavandatud nii kiirete ekspressliinidega kui regionaalsete paljude peatustega liinidena. Eestisest teenindamist kavandatakse avaliku teenindamise lepingu alusel, mille sõlmib Regionaal- ja Põllumajandusministeerium. Hanke ettevalmistamisel määratleti koostöös Eesti, Läti ja Leedu vajadused. Läti ja Leedul on võimalus hankel osaleda vajadusel optsiooni realiseerimise kaudu, kuna neil võib vaja minna täiendavat ajavaru oma vajaduste täpsustamiseks ja tellimuste lisamiseks hankesse. Seega kavandati hanketingimuste lahendus 3 Balti riigi koostöös, jättes naaberriikidele paindliku osalemise võimaluse.

Istungi avalik osa lõppes.

Elis Paemurd selgitas, et komisjoni eelarve-ettepaneku kohaselt suureneks CEF-i maht poole võrra 51,5 miljardi euroni, sh CEF-i transpordikomponent. Seejuures on ette nähtud 17,6 miljardit eurot sõjalise liikuvuse jaoks, mis on varasemaga võrreldes suurem. EK rahastuse saamiseks peab RB vahenditele konkureerima koos teiste projektidega. Baltikumi ühendamise on vajalik mitte ainult reisijate- ja kaubaveo seisukohalt, vaid ka sõjalise liikuvuse jaoks. Arvestades, et RB on siiani vahendite taotlemisel edukas olnud, siis saab igaüks teha omad järeldused, kas see projekt võiks olla edukas ka edaspidi. Samas ei ole praegu teada, kas taotlemine ka edaspidi edukas on, eelarve ei ole veel kokku lepitud. CEF-i programmi rahastamine on ka järgmise eelarve-ettepaneku kohaselt projektipõhine, see tähendab konkureerimist teiste projektidega. Käesoleva 2026. aasta oktoobris toimub Ülemkogu ja uuest aastast algab Leedu Vabariigi eesistumine, kuid soov on EL-i eelarve suhtes jõuda poliitilise kokkuleppeni käesoleva 2026. aasta lõpuks. CEF-i toetuse määr oleks komisjoni ettepaneku kohaselt järgmisel perioodil 75%, kuid selles ei ole veel kokku lepitud.

RB konkurentideks on mõned suured taristuprojektid Lõuna-Euroopas. Praegu on oluline, et kolm Balti riiki esitaksid ühiselt projektiplaani ja ajakava vastavuses taotletavate summadega, millest lähtuvalt tehakse otsused. Seega on ülioluline, et kolm Balti riiki läheksid eelarve läbirääkimistele ühise sõnumiga RB osas. Kuigi RB määruses on tähtajaks seatud 2030. aasta, on seal ka ette nähtud, et rakendamine jätkub, samuti võimalik paindlikkus juhaks, kui tähtajad venivad või saavad objektid kiiremini valmis.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart tõi välja, et Trans-European Transport Network poliitikadokumendis on viide RB rajamise kiirendamise kohta ehitamiseks see 2030. aastaks valmis. Kuidas see praegustest arengutest mõjutatud on?

Elis Paemurd leidis, et RB projekt on viimastel aastatel edenenud hästi, kuid ülal hoitakse sõnumit vajaduse kohta sellega jõudsalt edasi minna. Eesti on oma osa hästi ära teinud, väga suurt kriitikat ei ole, kuid ühisprojekt nõuab ühist tegutsemist. RB senine koordinaator on ametist lahkunud, ta läks Strasbourgi linnapeaks.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart meenutas Catherine Trautmanni visiiti Eestisse ja osalemist komisjoni istungil aprillis 2025 ja leidis, et tema suhtumine oli mõistlikult paindlik.

Elis Paemurd jätkas, et EK on jätkuvalt seisukohal, et RB lõpuleviimine on hädavajalik. Ajakava peab olema mõistlik ning hinnatakse ka projekti küpsust – kuhu sellega jõutud on. Trahve või muid sanktsioone ei ole paistmas.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart viitas eelmisel nädalavahetusel toimunud parlamendivalimistele Lätis, kus tundub jätkavat senine peaministripartei ning peaminister Läti parlamendi RB uurimiskomisjoni endise juhina on RB valmimise konservatiivse ajakava pooldaja. A. Kovalenko-Kõlvart küsis kas on võimalik, et EK ei anna RB jaoks raha või ei anna ainult Eestile. Samuti – kas võib juhtuda, et rahastus saabub mitu aastat hiljem?

Elis Paemurd leidis, et seda on raske hinnata, kuid igal juhul tuleks taotleda selleks raha järgmise eelarveperioodi 2028-2034 vahenditest. E. Paemurd ütles, et on valmis vastama ka edaspidistele lisaküsimustele.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart tänas E. Paemurdu ning pidas oluliseks jälgida RB projekti edenemist ja Euroopa Komisjoni vahendite taotlemise käiku.

2. Info ja muud küsimused

Infot ei esitatud ja muid küsimusi ei arutatud.

(allkirjastatud digitaalselt)
Anastassia Kovalenko-Kõlvart
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Airi Ausmees
protokollija

ⁱ [Euroopa Liit nõuab Rail Baltic Estonialt 2024. aastal töötajate tulemustasudeks makstud raha tagasi - Äriteht](#)