



Alar Veraksits

alar.veraksits@ut.ee

Teie 28.08.2025

Meie 30.12.2025 nr 1.4-1/3833-2

Austatud Alar Veraksits

Täna küsimuse eest Rail Balticu raudteeühenduse rajamise ja kasutusele võtu järgse kulu seosest Eesti riigieelarvega.

Viitate Rail Balticu (RB) Balti riikide ülese rahvusvahelise 2024.a seisuga teostatavusanalüüsile, konkreetsemalt selles (p 10.9.3) välja toodud analüüsi tegijate võetud eeldusele, mille kohaselt raudtee käigushoidmise kulu kolme Balti riigi peale kokku oleks 466 mln €.

Allpool on kommentaar esmalt RB Eesti osa ehitusmaksumuse prognoosile ja seejärel raudtee käigushoidmise kulu prognoosile.

Ehitusmaksumusest:

Lähtudes vajadusest RB EL rööpmelaiusega raudteeühendus 2030.a reisijate- ja kaubaveoks käiku anda, selle rajamise paar aastat tagasi uuendatud maksumuse prognoosist, vajadusest ning eelarvevahendite piiratusest nii Balti riikide kui EL eelarves, andis valitsuskabinet 07.12.2023 otsusega Kliimaministeeriumile ülesande jätkata RB rajamist etapiviisiliselt, selle maksumust ja rahastamisvõimalusi kriitiliselt üle vaadates ning eesmärgiga, et hiljemalt 2030. aastal oleks rajatud kogu Eestit läbiv vähemalt ühe rööpapaariga piiriülene Rail Baltica raudteeühendus kaheteelisel muldkehal, samuti jõuda Läti ja Leedu esindajatega kokkuleppele uues ehituse baasstsenaariumis.

Selle alusel määratleti 2024.-2025. aastal RB rajamise 1.etapi ulatus ja maksumus, mille tulemusel RB Eesti osa 1.etapi kogumaksumus on ehitust korraldava Rail Baltic Estonia OÜ ja Kliimaministeeriumi poolt hinnatud ca 3,1 mld €-le. Seega Teie viidatud RB CBA-ga võrreldes on Eesti osa ehitusmaksumuse prognoos oluliselt väiksem. Ja viimaste 2024.-2025. aastal RB ehituseks läbi viidud riigihangete tulemuste kohaselt on ehituslepingute maksumus olnud suures plaanis selle uuendatud 1.etapi kogumaksumuse prognoosi kohaste eeldustega võrreldav, jäädes mitmel juhul sellele alla.

RB käigushoidmise kulu prognoosist:

Arvestades RB 1.etapis rajatava reisija- ja kaubaveoühenduse käiku andmise eeldatavat aega ja kavandatavaid veomahte, on Rail Baltic Estonia OÜ prognoosinud raudtee käiguse hoidmise kulu suurusjärgus 35...50 (sh amortisatsioon) mln €/aastas, selle kõrval hakkab raudtee kasutusest ka tulu laekuma. Uue raudtee käiku võtmisel tuleb selle taristu ülalpidamist sarnaselt olemasoleva raudteega osalt toetada. Kõikides EL riikides kehtib põhimõte, et avaliku raudtee majandamine on üldhuviteenus, mitte tavaline äriprojekt, seetõttu rahastatakse raudtee majandamist kõikjal nii raudtee kasutustasudest kui riigipoolsest toetusest, kusjuures viimane moodustab enamikes riikides kordades suurema osakaalu.

Sarnaselt rahastatakse ka avalike teede hoidu EL riikides laialdaselt sihtotstarbelistest teemaksudest/ -kasutustasudest ning riigipoolsetest toetustest.

Avalik raudtee võimaldab veo-ettevõtjatel pakkuda reisijatele, kaubaomanikele ja tarbijatele säästlikumat ja tulemuslikumat teenust, hoides seeläbi kokku aega ja raha – selle arvesse võtmiseks arvestatakse tasuvusanalüüsis kogu sotsiaalmajandusliku tulu poolt. Kui RB peaesmärk on ühendada meie piirkond/Balti riigid Euroopa Liidui raudteevõrguga, luues sellega ettevõtlusele täiendava juurdepääsu EL kauba- ja veoturule, siis lisaks on sel Euroopa Komisjoni rakendusotsuse (EL) 2025/1332 kohaselt oluline roll ka laiemalt Euroopa julgeoleku ja sõjalise liikuvuse tagamisel, mille rahalist mõõdet on siinses geopoliitilises olukorras väga suure mõjuga.

RB teostatavusanalüüsil tugineva prognoosi kohaselt hakkab RB raudteeliini kasutus kasvama järk-järgult ning taristu haldaja kulusid tuleb esimestel opereerimise aastatel riigieelarvest doteerida ca 10-15 mln €/a, ent esimese kasutuskümnendi teises pooles peaks see vajadus tulu kasvu arvel oluliselt vähenema, jõudes kümnendi lõpuks tulude ja kuludega tasakaalu punkti lähedale. Viie aasta pärast valmiva ja mitut riiki hõlmava suure taristuobjekti majandamisega kaasneva tulude-kulude prognoos ei ole täpne ega saa veel võtta arvesse tegelikke kulusid, seda ajakohastatakse uute usaldusväärsete sisendandmete saamisel ning seejärel RB kasutusse andmisel ja edasise kasutuses oleku kestel.

Ülaltoodut kokku võttes: ühissetevõtte RB Rail AS tellitud CBA on suhteliselt suure üldistusastmega analüüs, mille Teie viidatud versioonis ei olnud veel arvestatud RB etapiviisilise rajamise ega kasutuselevõtiga. Nüüdseks on CBA aluseks olnud andmeid uuendatud, RB parameetrite üle vaatamise ning ehitamise ja hangete strateegia uuendamise tulemusel ehitusmaksumuse prognoosi 2024.a CBA aegsega võrreldes vähendatud, ja nagu RB ette valmistamise algusajast saati eesmärk on seatud, tehakse jätkuvalt tööd RB-le optimaalse kasutuse saavutamiseks, et raudteetaristu käigushoidmise kulu võimalikult suures ulatuses selle tulust katta.

Sellega kaasnevalt on Eestile oluline RB mõju EL-i ühisturuga parema ühenduse loojana, kaubaveomahtude võimalikult suures ulatuses maanteedelt raudteele üle toomise võimaldajana, transpordi energiatarbe (ja heitkoguste) vähendajana ning meie inimeste, ettevõtete ning kaitseväge liikuvusvõimaluste parandajana – võimalikult soodsas koostoimes olemasoleva raudtee- jm seotud taristuvõrgu kasutusega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi  
rahandusminister

Mari Laht mets 58851430  
Mari.Lahtmets@fin.ee