

Vabariigi Valitsuse korralduse „Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise“ eelnõu seletuskiri

1. SISSEJUHATUS

1.1. Sisukokkuvõte

Vabariigi Valitsuse korraldusega jäetakse algatamata Finest Bay Area Development Estonia OÜ (edaspidi *arendaja*) taotletud Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi *KSH*).

Taotletava riigi eriplaneeringu elluviimine tulevikus ei ole võimalik riikidevahelise kokkuleppeta. Enne riikidevahelise strateegilise taristuobjekti riigi eriplaneeringu ja KSH algatamist tuleb Eesti ja Soome valitsuste tasandil allkirjastada raudteetunneli kavandamiseks ühiste kavatsuste memorandum (edaspidi *MoU*). 2020. aasta juuli seisuga on riigid avaldanud valmisolekut alustatud MoU protsessiga jätkata, kuid MoU sisulised läbirääkimised ei ole veel alanud. Seega puudub riikidel valmisolek MoU-d allkirjastada ja prognoosimatu on, millal MoU allkirjastamiseni jõutakse. Ei ole otstarbekas algatada raudteetunneli kavandamiseks planeeringut, mis ei saa arvestada hilisema riikidevahelise kokkuleppe tingimusi, sh ajaraami ning ei ole seepärast tulevikus elluviidav.

Taotletava planeeringu elluviimine tulevikus ei ole võimalik seepärastki, et Eesti riigieelarves puuduvad vahendid taotletava planeeringu elluviimiseks ja kavandatava raudteetunneliga kaasnevate kulude kandmiseks. Enne MoU allkirjastamist ei ole plaanis ega põhjendatud kavandatava raudteetunneli rajamiseks vajalikke riigieelarvelisi vahendeid planeerida. Samuti ei ole leidnud kinnitust, et arendaja omab vahendeid planeeringu elluviimiseks ja sellega seotud kulude kandmiseks tulevikus ning arendaja äriplaani elluviimisega ei kaasne kulusid riigile.

Planeeringu koostamise korraldaja (Rahandusministeeriumi) eelarves puuduvad vahendid taotletava riigi eriplaneeringu koostamise, koostamise tellimise ja mõjude hindamisega kaasnevate kulude kandmiseks. Covid-19 haigust põhjustava koroonaviiruse levikuga seoses ning sellega kaasnevat majandusmõju, sh riigieelarvele jt avaliku sektori eelarvetele, on riigieelarve senisest oluliselt pingelisem ning keskendutakse kriisist väljumisega seotud hädavajalike tegevuste rahastamisele. Samuti ei ole riigi poolt vastutustundlik ega põhjendatud sõlmida planeeringu koostamisest huvitatud isikuga lepingut nimetatud kulude kandmiseks, sest puudub riikidevaheline kokkulepe raudteetunneli kavandamiseks ning riigile teadaoleva info alusel puudub kindlus sellest, et arendaja on võimeline lepinguga võetavaid kohustusi täitma. Riik on kohustatud kasutama riigieelarvelisi vahendeid vastutustundlikult ja kulutama riigi raha otstarbekalt.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna Harju talituse riigi eriplaneeringute koostamise nõunik Heddy Klasen (tel 611 3233, e-post

heddy.klasen@fin.ee), planeeringute osakonna nõunik Külli Siim (tel 611 3129, e-post kylli.siim@fin.ee) ja planeeringute osakonna juhataja asetäitja Tiit Oidjärv (tel 611 3151, e-post tiit.oidjarv@fin.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi õigusosakonna jurist Virge Aasa (tel 611 3549, e-post virge.aasa@fin.ee).

2. KORRALDUSE EESMÄRK

Korralduse eesmärk on jätta algatamata Finest Bay Area Development Estonia OÜ taotletud Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneering ning KSH.

3. EELNÕU SISU

Eelnõu punktis 1 antakse ülevaade olulisematest faktilistest asjaoludest ja menetluse käigust, mis on seotud Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneeringu ning KSH taotlusega.

Taotluse lahendamisel lähtus Rahandusministeerium (edaspidi *RaM*) sellest, et haldusorgan on kohustatud välja selgitama menetletavas asjas olulise tähendusega asjaolud ja vajaduse korral koguma selleks tõendeid oma algatusel.¹ RaM arvestas seejuures, et taotletakse kaht riiki ühendava strateegilise taristuobjekti planeerimist, projekti mastaapsust (mh ületab projekti maksumus Eesti Vabariigi ühe aasta eelarve) ja asjaolu, et potentsiaalselt kaasnevad projektiga riigile rahalised kohustused.

Esitatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise taotluse lahendamisel tegi RaM haldusmenetluse seaduse (edaspidi *HMS*) alusel riigisisest koostööd Keskkonnaministeeriumi (edaspidi *KeM*), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi *MKM*), Siseministeeriumi (edaspidi *SiM*), Välisministeeriumi (edaspidi *VäM*), Kaitseministeeriumi (edaspidi *KaM*), Kaitsepolitsei ameti (edaspidi *KAPO*), Välisluureameti (edaspidi *VLA*), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (edaspidi *TTJA*) ning Eesti Geoloogiateenistusega (edaspidi *EGT*).

Rahvusvahelist koostööd tegi RaM taotluse lahendamiseks Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Helsingi linna ning Eesti Vabariigi Valitsuse ja Soome Vabariigi Valitsuse vahel sõlmitud piiriülese keskkonnamõju hindamise kokkuleppe ellurakendamiseks loodud keskkonnamõju hindamise ühiskomisjoni Tallinn-Helsingi tunneli projekti *ad hoc* töörühmaga.

RaM informeeris taotlusest potentsiaalseid huvitatud isikuid: AS-i Tallinna Lennujaam, AS-i Tallinna Sadam, AS-i Sillamäe Sadam, AS-i Paldiski Sadamad, Tallinna Linnavalitsust, Rae Vallavalitsust, Viimsi Vallavalitsust, Maardu Linnavalitsust, Jõelähtme Vallavalitsust ja Kiili Vallavalitsust.

RaM andis arendajale ja teda esindavale advokaadibüroole Sorainen (edaspidi *Sorainen*) taotluse lahendamise seonduvaid selgitusi ja nõuandeid ning täitis ärakuulamise kohustust. RaM kogus menetluses tõendeid taotluse lahendamisel oluliste asjaolude kohta.

¹ HMS § 6 lg 1.

Riigisisese ja rahvusvahelise koostöö eesmärk oli:

- 1) tuvastada, kas kavandatava ehitise puhul on täidetud riigi eriplaneeringu kesksed tingimused, s.t kas tegemist on olulise ruumilise mõjuga ehitisega, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi²;
- 2) tuvastada kas kavandatava ehitise puhul on tegemist objektiga, mille puhul riigi eriplaneering on kohustuslik planeerimisinstrument³;
- 3) selgitada välja, kõik taotluse lahendamise seisukohast olulised asjaolud, et andmeid kogumis vaadeldes hinnata, kas PlanS § 28 lg 2 p-des 1–3 sätestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algamata jätmise eeldused on täidetud või mitte;
- 4) hinnata, kas eraõigusliku isiku taotlusel kavandatava ehitise riigi eriplaneeringuga kavandamisel kattub erahuvi riigi huviga, sh rahvusvahelise huviga.

Planeerimisseaduse (edaspidi *PlanS*) § 27 lg 3 kohaselt algatatakse riigi eriplaneering ja KSH või jäetakse algamata 90 päeva jooksul riigi eriplaneeringu algamise taotluse saamisest. Menetlustähtaeg algab nõuetekohase taotluse esitamisest.⁴ Riigi eriplaneeringu ja KSH algamise taotluse korral peab taotlus sisaldama infot, mis on vajalik PlanS § 28 lg 5 kohase riigi eriplaneeringu ja KSH algamise otsuse ettevalmistamiseks. Samuti infot, mis on vajalik, et hinnata, kas taotletava tegevuse puhul on PlanS § 27 lg-te 1–4 kohaselt tegemist riigi eriplaneeringu objektiga ning kas esineb PlanS § 28 lg 2 p-des 1–3 kehtestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algamata jätmise aluseid.

Kui taotluse esitab eraõiguslik isik, siis peab taotlus sisaldama täiendavat infot, et hinnata, kas konkreetsel juhul ühtib erahuvi riigi huviga, sh rahvusvahelise huviga. Riigi eriplaneeringu saab erahuvi elluviimiseks erandlikult algatada ainult juhul, kui erahuvi ühtib riigi huviga, sh rahvusvahelise huviga.⁵ Konkreetse asjas on riikidevahelise strateegilise taristuobjekti riigi eriplaneeringu ja KSH algamise üheks eelduseks ka Eesti ja Soome valitsuste tasandil MoU allkirjastamine. Memorandumi eesmärk on leppida kokku raudteetunneli kavandamisel olulistest tingimustes, sh tunneli kavandamise ajalises perspektiivis ning tagada seeläbi raudteetunneliga seonduvalt riikide ühishuvide kaitstus.

RaM 21.02.2019 kirjas⁶ selgitati arendajale MoU vajalikkust. Üksiti teatas RaM HMS § 41 kohaselt arendajale, et Vabariigi Valitsusel ei ole võimalik taotletud riigi eriplaneeringu ja KSH algamise või algamata jätmise üle otsustada PlanS § 28 lg-s 3 kehtestatud tähtaja jooksul, sest riigi eriplaneeringu algamine eeldab Soome ja Eesti valitsuste tasandil riikidevahelise raudteetunneli kavandamisega seotud kokkuleppe sõlmimist. Üksiti teatati RaM 21.02.2019 kirjas, et MKM on alustanud tegevustega MoU allkirjastamiseks kahe riigi transpordiministrite poolt. Samuti selgitati kirjas, et arendaja peab taotlusest kõrvaldama ministriumite välja toodud puudused ning esitama taotluse lahendamiseks täiendavat infot, sest arendaja 03.12.2018 esitatud taotlus⁷ ei sisaldanud piisavat infot õiguspärase otsuse ettevalmistamiseks ja langetamiseks.

² PlanS § 27 lg 1.

³ PlanS § 27 lg-d 1–4.

⁴ HMS § 33 lg 4 analoogia ja HMS § 35 lg 4.

⁵ RKHKm 11.10.2018, 3-17-2132, p 11; RKPJKo 18.01.2019, 5-18-4, p 54.

⁶ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6255239>

⁷ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6108138>

RaM 28.07.2019 kirjas⁸ selgitati, et arendaja 25.04.2019 esitatud täiendatud taotlus⁹ ei sisalda endiselt kogu küsitud infot. Samuti selgitati, et riigi eriplaneeringut ja KSH-d on võimalik algetada ainult juhul, kui kavandatav ehitis vastab PlanS §-s 27 esitatud tingimustele ning ei esine PlanS § 28 lg 2 p-des 1–3 kehtestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algetamata jätmise aluseid. Kuna arendaja täiendatud taotlus ei sisaldanud jätkuvalt kogu otsustamiseks olulist infot, palus RaM arendajal uuesti esitada teave, mis on oluline taotluse lahendamiseks ja täpsustas RaM 21.02.2019 kirjas esitatud küsimusi. Veel selgitas RaM, et info on vajalik riigi analüüside koostamiseks, et hinnata, kas konkreetse taotluse puhul esineb PlanS § 28 lg 2 kohaseid asjaolusid või mitte.

RaM 28.07.2019 kirjas rõhutati üle, et valitsuste arvamusel peab enne riigi eriplaneeringu koostamisele asumist allkirjastama Soome ja Eesti valitsuste tasandil MoU, mis tagab seotud osapooltele täpsema arusaama planeeringuga seotud olulistest asjaoludest (nt riikide huvid) ning riikidevahelise koostöö pikaajalise järjepidevuse. Arendajat teavitati sellestki, et vastavalt Soome ametkondade tagasisidele jätkab MKM Soome poolega 2019. aasta veebruaris alustatud tegevusi ühiste kavatsuste memorandumini sõlmimiseks eeldatavasti 2019. aasta augustis. MoU olulisust taotletava planeeringu elluviimise eeldusena selgitati arendajat esindavale Sorainenile ka vähemalt 27.08.2019 ja 01.10.2019 kohtumistel.

RaM 21.02.2019 ja 28.07.2019 kirjades anti arendajale ülevaade ka taotluse menetlusest, sh toimunud kohtumistest ja asutustest, keda on kaasatud riigi eriplaneeringu algetamise või algetamata jätmise menetluses oluliste asjaolude välja selgitamiseks.

RaM 28.07.2019 kirjas teavitati arendajat sellestki, et lisaks ministeeriumitele on taotlust erinevatel kohtumistel tutvustatud Tallinna Linnavalitsuse, Maardu Linnavalitsuse, Rae Vallavalitsuse ja Jõelähtme Vallavalitsuse esindajatele. Ettepaneku taotluse tutvustamiseks tegi RaM ka Viimsi ja Kiili vallavalitsuste esindajatele. Kohtumistel lepiti kohalike omavalitsuste esindajatega kokku taotletava tegevusega seotud edasises koostöös. Vastavalt kohalike omavalitsuste soovile küsis RaM kirjalikku seisukohta taotlusega kavandatava tegevuse osas Tallinna Linnavalitsuselt ja Rae Vallavalitsuselt. Samas kirjas teavitati arendajat ka sellest, et RaM edastas taotluse tutvumiseks isikutele, keda taotluses otseselt või kaudselt mainitakse: AS-le Tallinna Lennujaam, AS-le Tallinna Sadam, AS-le Sillamäe Sadam ja Paldiski Sadamate AS-le. Kirjas märgiti, et juhul, kui riigi eriplaneering ja KSH algetatakse, siis arvestatakse võimalusel kohalike omavalitsustelt ja taotluses puudutatud isikutelt saadud vastustega.

Taotluse menetlemisest anti ülevaade ka arendajat esindava Soraineni, ministeeriumite ja TTJA vahel toimunud kohtumistel. Memod on koostatud 25.06.2019, 27.08.2019, 01.10.2019 ja 14.11.2019 toimunud kohtumistest.

26.11.2019 esitas Sorainen arendaja nimel teist korda täiendatud taotluse.¹⁰ Taotluses ei esitatud kogu riigi eriplaneeringu ja KSH algetamise või algetamata jätmise otsustamiseks olulise tähendusega infot. Näiteks viidatai 26.11.2019 esitatud taotluses, et kulu-tulu analüüsi, äriplaani ja projekti finantseerimisega seotud info on kaetud ärisaladusega. Märgime, et RaM 28.07.2019 kirjas rõhutatakse, et vastavalt avaliku teabe seaduse (edaspidi *AvTS*) § 35 lg 1 p-le 17 on RaM kohustatud hoidma ärisaladust, mistõttu puudub avalikkusel

⁸ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6585018>

⁹ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6380403>

¹⁰ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6883527>

ja kolmandatel isikutel juurdepääs küsitud materjalis sisalduvale ärisaladusele, lepingute alusel konfidentsiaalseks tunnistatud osadele jmt. Arendaja jättis märke tähelepanuta.

Arvestades asjaolu, et RaM on kahel korral palunud arendajal täiendada taotlust infoga, mis on vajalik riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks ning esitada taotluse lahendamise seisukohast olulised andmed ja selgitanud andmete olulisust taotluse lahendamisel, siis ei ole põhjendatud sama info kolmandat korda küsimine. Võib eeldada, et arendajat esindav advokaadibüroo on mõistnud andmete tähtsust asja lahendamisel ja arendaja on esitanud taotluses kogu info, mille esitamist ta võimalikuks peab.

Lisaks on RaM koostöös teiste ministeeriumite ja asutustega kogunud piisavalt andmeid, et täita taotluses esinevad infolüngad ulatuses, mis võimaldab RaM-il valmistada Vabariigi Valitsusele ette õige ja õiglase otsuse. Tehes seda asja keerukust ja mastaapsust arvestades võimalikult lihtsalt ja kiirelt ning vältides isikutele üleliigseid kulutusi ja ebaseaduslikkusi. Arvestada tuleb ka asjaolu, et taotletud riigi eriplaneeringu puhul on tegemist planeeringuga, mille vastu saab eeldada suure avaliku huvi olemasolu, mistõttu on usaldusväärsete andmete kogumisel eriti suur tähtsus, sest vaid selliste andmete olemasolul on võimalik vältida valeotsuste langetamist ja tagada, et tehtav otsus oleks õiguspärane.

Asja lahendamisel omab tähtsust seegi, et korralduse eelnõu punktides 106–107 toodud põhjustel on MoU läbirääkimised mitmel korral katkenud ning Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium avaldas läbirääkimistega jätkamiseks valmisolekut alles 01.06.2020. Sõltumata mõlema riigi tahtest kõnesolev MoU sõlmida puudub Eesti riigil praegusel ajal teadmine, millal MoU läbirääkimiste protsessis tulemusteni jõutakse ning millised kokkulepped riigid kavandatava raudteetunneli osas sõlmivad, sh millises ajaraamis riigid raudteetunneli kavandamises kokku lepivad.

Eelnevast lähtudes peab Vabariigi Valitsus eelkõige menetlusökoonomia ja õigusselguse huvides vajalikuks teha arendaja esitatud riigi eriplaneeringu algatamise taotluse osas otsus, mitte lükata asja otsustamist teadmata ajaks edasi.

Taotluse lahendamisel kogutud andmed on üldreeglina avalikud.¹¹ HMS § 7 lg 3 alusel on haldusorgan kohustatud hoidma riigi- ja ärisaladust ning hoidma saladuses salastatud välisteabe ja asutusesiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed. Käesoleva taotluse lahendamisel ei ole avalikud VLA 12.07.2019 ja 03.09.2019 analüüsid, VäM 25.11.2019 analüüs ning KAPO konsultatsioonid, sest RaM on kohustatud hoidma riigisaladust. Samuti ei ole avalikud AS-i Tallinna Lennujaam ja EGT kirjad, sest RaM on kohustatud hoidma ärisaladust. Veel ei ole avalikud VäM 30.01.2019, 11.07.2019 ja 31.01.2020 kirjad, SiM 20.02.2019, 04.07.2019 ja 31.01.2020 kirjad, rahandusministri 19.02.2020 kiri, KaM 25.02.2020 kiri, MKM 16.04.2020 kiri ning Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 01.06.2020 kiri. Ülejäänud (eelnevalt nimetatud) taotluse lahendamisel olulisi asjaolusid sisaldavad dokumendid on avalikud juba praegu või avalikustatakse AvTS § 35 lg 2 p 2 alusel pärast Vabariigi Valitsuse otsuse tegemist.

Eelnõu punktis 2 esitatakse õiguslik alus, mille järgi on Vabariigi Valitsusel pädevus otsustada, kas taotletud riigi eriplaneering algatada või jätta algatamata.¹² Samuti esitatakse

¹¹ HMS § 7.

¹² PlanS § 28 lg 1.

punktis õiguslik alus eeldustest, mille tuvastamisel riigi eriplaneeringut ja KSH-d ei algatata.¹³

Eelnõu punktis 3 esitatakse kaalutlused, mis viisid taotletud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmiseni.

Kaalutlemisel tugineti taotluses esitatud andmetele ja RaM algatusel asja lahendamiseks kogutud olulistele asjaoludele. Eelkõige ministriumite (sh Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi) seisukohtadele, julgeolekuasutuse analüüsidele ja teistele eelnõu punktis 1 nimetatud ja eelnõu punkti 3 kaalutlustes viidatud tõenditele.

Taotletava riigi eriplaneeringu algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks olulistest asjaoludest parema ülevaate saamiseks ja faktide tuvastamiseks palus RaM taotlejal kahel korral¹⁴ esitada asja otsustamiseks täiendavat infot ja tõendeid. Samuti selgitati 01.10.2019 kohtumistel arendajat esindavale Sorainenile vajadust esitada taotluse lahendamiseks tähtsate asjaolude (sh projekti finantseerimise, kulu-tulu analüüsi, äriplaani jm) kohta lisatõendeid, sest haldus peab alati arvestama riigi rahaliste võimalustega, potentsiaalsete kohustuste, sh kulutustega, mis võivad tuleneda nt täiendavate võimekuste välja arendamise vajadustest. Arendaja ei esitanud kõiki asja lahendamise seisukohast tähtsaid asjaolusid viidates nt sellele, et projekti finantseerimise, kulu-tulu analüüsi ja äriplaaniga seotud info on kaetud ärisaladusega. Seetõttu tuli RaM-il eelnõu koostamisel nimetatud temade lõikes lähtuda kaalutluste tegemisel riigile teadaolevast infost ning jätta kõrvale taotluses esitatud tõendamata väited, kui need olid vastuolus riigile teadaoleva infoga.

Kaalutluste osas selgitatakse, et kavandatav Soomet ja Eestit ühendav raudteetunnel ja sellega seonduv tehissaar on riigi eriplaneeringu objekt, mille planeerimisel on riigi eriplaneering kohustuslik planeerimisinstrument. See tähendab, et kavandatava ehitise ehitusprojekti koostamise aluseks saab olla ainult riigi eriplaneering ja mitte ükski teine PlanS kohane planeeringuliik (nt üldplaneering, detailplaneering või kohaliku omavalitsuse eriplaneering).

Riigi eriplaneeringuga kavandatavate ehitiste hulka kuuluvad olulise ruumilise mõjuga ehitised, mille ehitamine on vajalik pidades silmas kogu Eesti riigi ja rahvusvahelisi huve. Eraõigusliku isiku taotlusel koostatakse riigi eriplaneering erahuvi elluviimiseks erandlikult juhul, kui erahuvi ühtib riigi huviga ning ei esine riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmise eeldusi.

Kaalutluste osas selgitatakse veel, et tuginedes RaM kogutud infole tuleb enne riikidevahelise raudteetunneli planeeringu koostamisele asumist Eesti ja Soome valitsuste tasandil allkirjastada raudteetunneli kavandamiseks MoU. Mõlema riigi valitsuse liikmed on rõhutanud, et riikide ühishuvide tagamiseks peavad kavandatavat suurprojekti juhtima riigid ning strateegilise transporditaristu kavandamisel on vältimatult vajalik Eesti ja Soome tihe koostöö. Taotletava tegevuse kavandamiseks vajaliku planeeringu elluviidavuse üheks eelduseks on riikidevaheline kokkulepe, kas, millistel tingimustel (sh milliseid põhimõtteid

¹³ PlanS § 28 lg 2 p-d 1–3.

¹⁴ RaM 21.02.2019 kiri: <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6255239> ja 28.07.2019 kiri: <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6585018>.

ja nõudeid arvestades) ja millises ajalises perspektiivis riikidevahelist tunnelit kavandama hakatakse. Ettevalmistusi läbirääkimiste alustamiseks on tehtud, kuid sisuliste läbirääkimisteni veel jõutud ei ole, mistõttu ei ole praegusel ajal teada, kas ja millal MoU sõlmimiseni jõutakse. Et taotletava riigi eriplaneeringu elluviimine tulevikus ei ole Eesti ja Soome riigi koostööta ja kokkuleppeta võimalik selgitas RaM arendajale ka 21.02.2019 ja 28.07.2019 kirjades. MoU olulisust taotletava planeeringu elluviimise eeldusena selgitati arendajat esindavale Sorainenile vähemalt 27.08.2019 ja 01.10.2019 kohtumistel.

Kaalutlustes jõutakse järeldusele, et taotletava riigi eriplaneeringu elluviimine ei ole tulevikus võimalik, sest puuduvad vahendid kavandatava tegevuse elluviimiseks ja tegevusega kaasnevate kulude kandmiseks ning puudub riikidevaheline kokkulepe kavandatava raudteetunneli rajamiseks. Planeeringu algatamine ei ole avaliku huviga kooskõlas julgeolekupoliitilistel kaalutlustel. Kaalutlemise tulemusel ei oleks riigi huvides ning heade kommete ja mõistlikkuse põhimõttega kooskõlas arendajaga PlanS § 4 lg 2¹ kohase lepingu sõlmimine taotletava riigi eriplaneeringu koostamise, planeeringu tellimise ja mõjude hindamise (sh KSH) kulude kandmiseks, sest RaM-ile teadaoleva info alusel puudub kindlus sellest, et arendaja on võimeline lepinguga võetavaid kohustusi täitma. Samuti ei ole mõistlik kulutada riigieelarvelisi vahendeid või sõlmida arendajaga PlanS § 4 lg 2¹ kohast lepingut olukorras, kus ei ole teada, kas koostatav planeering on tulevikus elluviidav, sest puudub riikidevaheline kokkulepe raudteetunneli kavandamiseks ja ei ole teada, kas ja millal MoU sõlmitakse. Lisaks puuduvad planeeringu koostamise, koostamise tellimise ja mõjude hindamisega seotud kulude kandmiseks riigieelarvelised vahendid.

Eelnõu punktis 4 otsustatakse PlanS § 28 lg 2 p-de 1–3 alusel jätta algatamata Finest Bay Area Development Estonia OÜ taotletud Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneering ja KSH. PlanS § 28 lg 2 alusel ei algatata riigi eriplaneeringut ja KSH-d isegi juhul, kui esineb üks kolmest planeeringu algatamata jätmise eeldustest. Konkreetsel juhul on subsumeerimisel tuvastatud kõikide PlanS § 28 lg 2 p-des 1–3 kehtestatud riigi eriplaneeringu algatamata jätmise aluste esinemine. Lähtudes normi imperatiivsest sõnastusest asub Vabariigi Valitsus seisukohale, et taotletud riigi eriplaneering ja KSH jäetakse algatamata.

Eelnõu järgi saab Vabariigi Valitsuse korraldusega lisaks Riigi Teataja veebilehele tutvuda ka Vabariigi Valitsuse ja RaM veebilehel.

4. EELNÕU TERMINOLOOGIA

Eelnõus ei kasutata uusi ega võõrsõnalisi termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud.

5. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

6. KORRALDUSE TÄITMISEGA SEOTUD TEGEVUSED JA VAJALIKUD KULUD

6.1. Korralduse avalikustamine

Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmisest ning selle põhjustest teavitatakse 14 päeva jooksul algatamata jätmisest arvates Ametlikes Teadaannetes ning Vabariigi Valitsuse ja RaM-i veebilehel. Veel teavitatakse riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmisest ning selle põhjustest 30 päeva jooksul algatamata jätmisest arvates ühes üleriigilise levikuga ajalehes.

Lisaks teavitatakse riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmisest ja selle põhjustest 30 päeva jooksul algatamata jätmisest arvates kirjalikult ministeeriume ja teisi valitsusasutusi, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi taotletav riigi eriplaneering käsitleks, Riigikogu, planeeringuala kohaliku omavalitsuse üksusi ja isikuid, kelle õigusi planeering oleks puudutanud.

6.2. Korralduse täitmisega seotud kulud

Korralduse täitmisega kaasnevad kulud riigieelarvele. RaM-il kui planeeringu koostamise korraldajal tuleb kanda riigi eriplaneeringu koostamise ja KSH algatamata jätmisest ning selle põhjustest teavitamisega seotud kulud (nt ajaleheteavitused ligikaudu 2000 eurot, korralduse tõlkimine soome keelde ligikaudu 1000 eurot). Kuna korraldus on halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras vaidlustatav, siis tuleb RaM-il vajadusel kanda võimalike kohtuvaidlustega seotud kulud, mille suurus on prognoosimatu.

7. KORRALDUSE JÕUSTUMINE

Korraldus jõustub üldises korras.

8. KORRALDUSE EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE

Eelnõu esitati EIS kaudu kooskõlastamiseks KaM-ile, KeM-ile, MKM-ile, SiM-ile, VäM-ile ja rahandusministrile. Eelnõu saadeti arvamuse avaldamiseks advokaadibüroole Sorainen, kes esindab Finest Bay Area Development Estonia OÜ-d, Harjumaa Omavalitsuste Liidule, Tallinna Linnavalitsusele, Jõelähtme Vallavalitsusele, Kiili Vallavalitsusele, Maardu Linnavalitsusele, Rae Vallavalitsusele, Viimsi Vallavalitsusele ja EGT-le.

Eelnõu kohta avaldasid arvamust /osa kirjutatakse pärast kooskõlastamiseks ja arvamuste avaldamiseks antud aja lõppemist/.

Kõigi esitatud arvamustega arvestamist või mitteamestamist on selgitatud käesoleva seletuskirja lisas olevas kooskõlastustabelis. /tabel täidetakse pärast kooskõlastamiseks ja arvamuste avaldamiseks antud aja lõppemist/.

Korraldust on võimalik vaidlustada halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul korralduse Riigi Teatajas avaldamise päevast arvates.

Lisa. Vabariigi Valitsuse korralduse „Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja sellega seonduva tehissaare riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine“ eelnõu koostöölastamise käigus esitatud arvamuste arvestamise tabel

	Koostöölastaja/arvamuse esitaja	Märkused, ettepanekud	Rahandusministeeriumi arvamus
1.			
...			