

Tallinn
13 oktoober 2017
Number: 6.4/2017 – 1

MTÜ ARB
Mardi talu, Pirgu
Juuru vald, 79401 Raplamaa

RB Rail AS vastused MTÜ ARB-le.

Lugupeetud Priit Humal, Karli Lambot, Illimar Paul ja Raul Vibo,

Suur tänu tähelepanu ja selle eest, et meile kirjutasite.

Kõigepealt lubage mul ennast tutvustada. Olen Aivar Jaeski, alustasin hiljuti tööd kolme Balti riigi ühissettevõttes RB Rail AS, kui Eesti-Soome suuna koordinaator ja Eesti filiaali juhataja. Ma liitusin Rail Baltica meeskonnaga, kuna olen kindel selle projekti kasulikkuses ja tulus Eestile ning tervele regionile. Logistikainsenerina olen ma veendunud, et logistilised infrastruktuurid, nagu teed, sadamad, lennujaamad, sideliinid, kohalikud omavalitsused ja ka raudteed, moodustavad majanduse vereringe. Kui me tahame, et meie majandus areneks ja inimeste elujärg paraneks, peame me nendesse investeerima.

Suurte infrastruktuuri projektide puhul on oluline nende läbipaistvus ja avatus. 25 aastat tööd riiklikus sektoris on andnud mulle kindluse, et nii Euroopa kui meie enda ametnikud annavad endast parima, et kehtestada efektiivset ja hädavajalikku järelevalvet kõigi Rail Baltica projekti faaside üle. Parema tulemuse saavutamiseks on RB Rail korduvalt rõhutanud konstruktiivse dialoogi vajalikkust kõigi osapooltega, sealhulgas ka teiega. Siinkohal lubage väljendada nõrdimust MTÜ ARB käitumise üle 18. septembril, kui te keeldusite meie korraldatud ekspertide tasemel kohtumisel osalemast ja näitasite oma soovimatust kasutada võimalust konstruktiivseks dialoogiks kohaletulnud erapooletute ja projekti kaasatud spetsialistidega Rail Baltica tasuvusuuringu üle.

Rail Baltica projekt hõlmab mitmeid erinevaid osapooli, sealhulgas ka riiklikest süsteemidest väljaspool asuvaid organisatsioone üle Baltikumi kui ka üle kogu Euroopa Liidu. Ainult konstruktiivne dialoog ekspertide vahel viib edasi ja toob ausaid lahendusi.

Vaatamata kõigele, esitan siinkohal meie ekspertide poolt kokku pandud vastused teie poolt toodud küsimustele numbrilises järjekorras (pean ära märkima, et ekspertide arvamusel on paljud küsimused sisuliselt kattuvad).

1. Millise veokitüübi järgi ja millistel põhjustel on lähteandmetesse valitud „Heavy Truck Fuel % OPEX 25%“?

a. Rail Baltica Global Projecti tasuvusanalüüsi lõpparuandes (edaspidi „E&Y aruanne“) leheküljel 147 viidatud allikas käib andmete kohta, mida kasutati vastavusnäitajana (vahemik 25-30%) ja mis valiti tulenevalt põhjalikest aruteludest kohalike valdkonna esindajatega (E&Y aruande jaotise 13.4. kohaselt intervjueriti enam kui 40 huvirühmade esindajat), et leida arvutuste tegemiseks asjakohane sihttase, mis arvestab kohalikke olusid.

b. MTÜ ARB ei ole omaltpoolt esitanud ühtegi adekvaatset allikat, mis annaks alust muuta E&Y aruandes kasutatud lähteandmeid. Selle asemel olete vaid juhtinud tähelepanu asjaolule, et (teie pakutav?) 24 senti/km on väärtus, mis “vastab praegu tegelikule olukorrale” (viide puudub).

2. Miks on lähteandmetes aktsiisimäärana kasutatud madalamat protsenti kui täna Eestis kehtib ning miks pole sarnaselt õhusaaste väliskuludele aktsiisi suurendatud koos SKP tõusuga?

a. Aktsiisimäär valiti lähtuvalt tasuvusanalüüsi üldmetodoloogiast, kasutades analüüsiks referentsaastana Eurostati andmeid.

b. Aktsiisimäär suurendamine: RB Rail on täielikult nõus MTÜ ARB tähelepanekuga: “ei ole teada, millised saavad täpselt olema aktsiisimäärad ja kütusehinnad tulevikus või mis tüüpi kütust üldse kasutatakse”. See toetab ka tasuvusanalüüsi läbiviija E&Y lähenemist, milles jäeti muutujad prognoosiperioodiks võimalikult suures ulatuses samaks tulenevalt tulevikuarengute määramisest. Samas ei ole meil õnnestunud leida piisavalt põhjendatud alust kasutamaks lähteandmeid, mis on soovitanud MTÜ ARB: “Mõistlik on eeldada, et aktsiisimäär kasvab samas tempos kliimamuutuste mõjude prognoositud kasvuga.” Tasuvusanalüüs on tehtud tegelike hindade alusel (vt E&Y aruanne lk 143) ning kasutatud maksumäärad on samuti jäetud samaks.

3. Millise veokitüübi järgi ning millistel põhjustel on lähteandmetes kasutatud saastemõju väliskulu veokitele maanteel 0.10€/vkm ja linnas 0.22€/vkm?

a. Euroopa Komisjoni tasuvusanalüüsi juhendmaterjali[1] kohaselt tuleks sellele küsimusele läheneda kahest eraldi aspektist:

i. *Prognooside tegemine ja võrdlusstsenaariumid.* Komisjoni juhendmaterjali kohaselt (lk 26) võrreldakse tasuvusanalüüsis kahte stsenaariumi: projektiga ja ilma selleta (astmeline lähenemisviis). Astmelise lähenemise puhul on võrdlusstsenaariumiks olukord kui projekti ei teostataks. Näiteks kui tegemist on investeringutega, mille eesmärk on parendada juba olemasolevat objekti, siis tuleks arvesse võtta ka kulu ja tulu/kasu selle käitamisest ja teenuse säilitamine töökorras tasemel (*Business As Usual* - BAU) või isegi väiksemahuliste investeringute puhul, mida oli nagunii kavas teostada (*do-minimum*). Valik BAU või *do-minimum* mudeli kasutamiseks võrdlusstsenaariumina tuleks teha juhtumipõhiselt, lähtuvalt olemasolevatest andmetest kõige teostatavam ja tõenäolisema olukorra kohta. Juhul, kui esineb määramatust, siis lähtutakse reeglina BAU stsenaariumist. Juhul, kui võrdlusstsenaariumina käsitatakse *do-minimum*'i, siis peab see stsenaarium olema nii tõenäoline kui ka realistlik, selles kirjeldatu ei tohiks põhjustada põhjendamatuid ja ebarealistlikke lisakulusid või -kasu. Komisjoni tasuvusanalüüsi juhendmaterjali kohaselt peaks analüüsi võrdlusstsenaarium olema suuremalt jaolt neutraalne ja lähtuma andmetest, mis on teada prognooside

tegemise ettevalmistamise ajal. Teisisõnu, tulenevalt tuleviku etteennustamatusest, peaks analüüs võimalikult suures ulatuses säilitama erapooletuse, hoidudes tegemast eeldusi arvutuse aluseks olevate parameetrite võimalike muutuste osas, välja arvatud juhul, kui vastavate muutuste toimumine tulevikus on täiesti kindel või see tuleneb metodoloogiast. Sellest põhimõttest lähtuti ka E&Y aruande koostamisel (viitasime sellele ka eespool vastuses aktsiisimäära tõusu kohta). See tähendab, et vastavat "viga" tuleks tõlgendada kui arutelu, mis puudutab vastavate eelduste realiseerumise tõenäosust tulevikus.

Teisisõnu, MTÜ ARB esitatud ettepanek on erapoolik ning juhul kui tasuvusanalüüsis oleks kasutatud teistsugust prognoosimis põhimõtet, siis mõjutanuks see kõiki transpordiliike, sh. raudteetransporti). Lisaks ei vasta MTÜ ARB soovitatud allikas Rail Baltica regioonis kasutatud veokipargile, mida tõenäoliselt asendaks Rail Baltica.

ii. *Heitgaasi koguste arvutamine.* E&Y kasutatud lähenemise kohaselt kasutati analüüsis kombineeritult keskmisi heitefaktorite väärtusi, mis katavad kõiki EURO klasse, et olla paremini kooskõlas järgmiste tegurite määramatusega:

- *Rail Baltica trassil tegutseva veokipargi praegused ja tulevased parameetrid.* Prognooside kohaselt liiguks ligikaudu kolmandik Rail Baltica kaubavoogudest marsruudil SRÜ regiooni, mis järgib ELi heiteregulatsioone märkimisväärse viivitusega ja võimalike kõrvalekalletega (ulatudes isegi kuni 10 aastani[2]). Ühtlasi oli Läti sadamate, transiidi- ja logistikanookogu[3] andmetel 01.05.2017 seisuga Euro 0-II klassi sõidukite osakaal, mis on registreeritud Lätis rahvusvahelisteks kaubavedudeks, endiselt üle 20%. Sarnased arengud on täheldatavad ka üldise Euroopa maanteekaubaveo osas (Eurostati andmed[4]), mille kohaselt on kilomeetraži lõikes ligikaudu 20% osakaal üle 10 aastat vanadel sõidukitel, kusjuures Balti riikides ja eriti Poolas on kohalikud osakaalud isegi kõrgemad (näiteks Euroopa Autotootjate Liidu 2015. aasta andmete põhjal oli raskeveokite keskmine vanus Eestis 16,3 aastat) [5]. Need asjaolud lükkavad ümber MTÜ ARB väite, et ligikaudu 100% veokitest on vastavuses Euro VI standardiga.
- *Rail Balticast tuleneva ülemineku tõttu tulevikus tõenäoliselt asendatavad transpordivahendid.* Arvestades, et Euro VI standardile vastavad sõidukid omavad rahvusvahelistes kaubavedudes suhtelist konkurentsieelist võrreldes vanemate Euro heiteklassi kuuluvate sõidukitega, siis Rail Baltica suure tõenäosusega asendab eelkõige just taolised madalama Euro heiteklassi sõidukid. Madalama Euro heiteklassiga sõidukid ei suuda tõenäoliselt konkureerida uue raudteeveoteenusega. Sellest tulenevalt ei ole E&Y aruandes toodud ärahoitud heitekasu ülehinnatud, isegi kui keskkonnasõbralikumad veokid (nt. EURO V/VI klass) asendatakse Rail Balticast tulenevalt aeglasemas tempos.
- *veokipargi keskmine vanus.* MTÜ ARB ei ole arvesse võtnud üleeuroopalisi suundumusi keskmise vanuse näitajate osas[6], mis viitavad selgelt sõidukite keskmise vanuse kasvule kommertssõidukite kategoorias. Eriti teravalt on see märgatav ajavahemikus 2010–2014, mil võeti kasutusele EURO VI standardid, mis annab tunnistust, et turg reageeris uue standardi

kehtestamisele negatiivselt. See on järjekordseks näiteks, miks õhusaaste kasutegureid ei saa kontekstist lahus muuta, võttes vaatluse alla ainult ühe teguri. Liiatigi on MTÜ ARB viidanud oma argumente selgitava teksti veokite keskmist vanust käsitlevas osas Suurbritannia näitajatele ja esitlenud neid väljendiga „meie piirkonnas“, mis on ilmselge lugeja eksitamine endale sobivas suunas.

b. Lisaks toetavad MTÜ ARB argumendid ainult valitud parameetreid, samas kui metodoloogiliselt korrektse lähenemise kohaselt tuleks neid tegureid põhjalikumalt analüüsida osana kompleksmudelist, mis hõlmaks kõiki transpordiliike. Näiteks väidab MTÜ ARB, et „EL on läbi viimas „rolling road testing“, mis vähendab lähitulevikus veokitest tulenevat saastet märkimisväärselt. See mõjutab ka sõidukite saastemõjusid, mis on juba praegu mitu korda madalamad kui E&Y arvutustes kasutatud hinnangulised väärtused ja langevad veelgi enam selleks ajaks kui RB peaks plaanide kohaselt tööd alustama.“ Metodoloogiliselt tuleks uute tehnoloogiate mõju hinnata kõikide transpordiliikide lõikes, sh. raudteetranspordi puhul (lihtsaks näiteks on veeremi rekuperatiivenergia kasutamine jms). Ühtlasi tuleks veoteenuste parenduste saavutamiseks võrdlusstenaariumis arvesse võtta ka investeringuid teetariistus ja veokiparki, mis suurendaks Rail Baltica suhtelisi kasutegureid.

Kokkuvõtteks, mis puudutab MTÜ ARB peamist väidet, et Rail Baltica tasuvusanalüüs hindab üle maanteeveokite õhusaaste määra, mis on arvatud kombineerides kõikide heiteklasside asjakohasid määrasid, et kajastada olemasoleva veokipargi mitmekesisest koosseisust Balti riikides, siis on siinkohal oluline rõhutada, et arvestades transpordivaldkonna heitgaaside vähendamise võimalike tulevikuarengute olemuslikku keerukust ja määramatust nii selles konkreetses kui ka teistes sarnastes olukordades, on sageli pea võimatu teha objektiivseid eeldusi heitetegurite tulevikuarengute osas. Selles lähtuvalt näeb ka Komisjoni tasuvusanalüüside juhendmaterjal ette ettevaatlikku ja konservatiivset lähenemist, mille kohaselt tuleks valida neutraalne võrdlusstenaarium, mis rajaneks prognoosi tegemise ajal teadaolevatel andmetel ning hoiduks potentsiaalselt erapoolikute/kallutatud eelduste tegemisest tuleviku kohta. MTÜ ARB pakutud lähenemine kaldub seevastu sellest neutraalsuspõhimõttest kõrvale, soovitades kasutada tulevikus kasutusele võetavate veokite puhul (mis võivad tulevikus realiseeruda, kuid praegu ei ole võimalik seda objektiivselt mingi kindlusastmega hinnata) ülimalt ambitsioonikaid heitestandardeid, kuid ühtlasi jättes kõrvale, võimalik et ka taotluslikult, edasise heitgaaside vähendamise ja öko-innovatsiooni võimalikke mõjusid, näiteks raudteetranspordi ja energiatootmise valdkonnas. Lähtuvalt taolisest erapoolikust ja metodoloogiliselt ebaprintsiipiaalsest lähenemisest on MTÜ ARB jõudnud provotseerivale järeldusele, et tasuvusanalüüsis on heitgaaside vähendamist ülehinnatud 3 miljardi euro mahus.

4. Millises omavahelises proportsioonis on veokite saastemõju arvutustes kasutatud linna- ja maantee sõitude väliskulu?

Analüüsis on arvestatud HEATCO indikaatoreid. Vastus sellele küsimusele ära toodud punkt 3 toodud selgitustes.

5. Tasuvusanalüüsis pole võetud arvesse raudtee ehitamisega seotud keskkonnamõjusid, raudtee objekti poolt põhjustatud keskkonna püsivkulused ning elektrirongide jaoks elektri

tootmisega kaasnevaid püsikulusid. Palun selgitage, kuidas on eelnev kooskõlas EL tasuvusanalüüside koostamise juhendiga.

Kooskõlas EL tasuvusanalüüsi koostamise juhendiga on ehituskulud ja püsikulud sisse kirjutatud CAPEX ja OPEX väärtustesse, mis sisaldavad sealhulgas ka ehituseks kasutatud negatiivsete mõjude hinnangut.

Eeldus, et uue raudtee ehitamine ning rongide käitamiseks elektri tootmine toovad endaga kaasa mõjusid, millele on võimalik anda rahaline väärtus, peavad paika. Kriitikutel tuleb aga arvestada ka faktiga, et transpordikoormuse kasvamisel on alternatiivina vajalikud investeeringud maanteedesse. Rail Baltica puhul tähendab see, et alternatiivina näiteks Via Baltica laiendamine 4-realiseks maanteeks toob endaga eeldatavasti kaasa sarnased keskkonnamõjud ning nendega seonduvad kulud. See omakorda viitab asjaolule, et kulusid ei tekiks vaid juhul kui säiliks *status quo*, ehk investeeringuid taristusse ei tehtaks. Arvestades nii kauba- kui reisivedude pideva kasvuga Via Baltical (vt Maanteeameti liiklusloenduste tulemused www.mnt.ee), ei ole mingit põhjust eeldada, et isegi lühemas või keskpikas perspektiivis oleks tegemist rahuldava olukorraga, mis ei nõuaks transporditaristu arendamist. Võttes arvesse, et raudteede kui keskkonnasäästlikuma transpordiliigi arendamine on nii Eesti, teiste Balti riikide kui Euroopa Liidu üldine poliitika, ei maksa eeldada, et maantee arendamine peaks paremate alternatiivide olemasolul saama eelistuse.

6. Kas tasuvusanalüüs on esitatud Euroopa komisjoni struktuuriüksustele DG Move-le ja/või DG Regio-le?

Tuginedes RB Raili üldpõhimõtetele, milleks on läbipaistvuse ja avalikkuse kontrolli tagamine protsessi rakendamisstaadiumis, tutvustati valminud tasuvusanalüüsi mitte ainult olulisematele Balti ja Euroopa asjakohastele ametiasutustele (kaasa arvatud DG Move, INEA), vaid see tehti täismahus kättesaadavaks ka laiemale avalikkusele. Lisaks korraldati Tallinnas ja Tartus avalikud arutelud, et kohtuda silmast silma nii projekti toetajate kui ka kriitikutega ning teha seda konstruktiivses ja avatud õhkkonnas. DG Move poolt antud esialgne tagasiside sisaldab väidet, et analüüs on täielikult vastavuses EL juhistega.

Eeltoodut arvesse võttes palume MTÜ ARB lõpetada valetõlgenduste ja desinformatsiooni levitamine Euroopa Komisjoni agentuuride rollist Rail Baltica projekti tasuvusanalüüsiga seoses.

7. Palume teatada tasuvusuuringute kinnituse andnud välisvaatlejate nimed, nagu on viidatud ühisettevõtte RB Rail vastulauses 08.07.2017.

Rail Baltica Global Project tasuvusanalüüsi tegemine kestis poolteist aastat ning seejuures järgiti lisaks projekti osapoolte seatud lähteülesandele ka Euroopa Komisjoni vastavat juhendmaterjali investimisprojektide tasuvusanalüüside läbiviimise kohta. Valminud tasuvusanalüüsi vastavust lähteülesandega kontrollis järjepidevalt projekti juhtkomitee, kuhu kuuluvad osapooled kõigist kolmest Balti riigist – osaühingust Rail Baltic Estonia, Läti Eiropas dzelzceja linijas, Lietuvos Geležinkeliai, Leedu transpordi- ja kommunikatsiooniministerium ning RB Rail. Eesti poolelt olid protsessi kaasatud veel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi, Rahandusministeriumi ning ka nimetatud organisatsioonide välised eksperdid. Ühtlasi oli protsessi kaasatud ka kogenud välishindaja,

kes kontrollis tasuvusanalüüsi vastavust Euroopa Komisjoni juhendmaterjalile ja kelle soovitude kohaselt tehti ka vajalikud täiendused.

Tasuvusanalüüs kinnitati RB Rail AS juhtkomitee poolt ja märgiti positiivselt ära ka RB Rail AS nõukogus.

8. Kas tasuvusanalüüsi lõpparuanne on läbinud E&Y sisekontrolli protseduuri? Kui on, siis palun väljastage vastavuskinnitus.

RB Rail AS hanke läbiviimise protsess nõuab, et lepingu osapool omaks usaldust ning piisavat kompetentsi ja sisemisi protseduure, mis tagaksid kvaliteetse tulemi.

E&Y sisekontrolli protseduuride osas peate pöörduma E&Y poole.

9. Suurim tasuvusanalüüsi probleem puudutab veokite õhusaaste arvestust asulavälistel teedel (10 senti/km), mida on kasutatud sotsiaalmajandusliku kasu arvestamisel. Diskonteerimata tulu on sellisel eeldusel 3,3 miljardit eurot ehk 20% majanduslikust kogutulust. Vastavalt tasuvusanalüüsis viidatud lähteallikatele vastab kasutatud ühikuhind EURO I ja EURO II klassi veoautodele. Asjakohases ajavahemikus 2026-2055 on mõistlik eeldada, et teedel sõidavad põhiliselt EURO VI normidekohased või veel madalama saastega veokid. Vastavalt korrektselt viidatud allikale on selliste veokite saastemõju 25 korda väiksem (0,4 senti km). see muutus vähendab sotsiaal majanduslikku tulu 3 miljardi võrra.

Sama küsimus on juba korra esitatud. Palun vaadake vastust mis on ära toodud punkt 3 all.

10. Asjakohase kaugvedudeks kasutatava veokitüübi (vt 1 küsimust) kasutamine vähendab sotsiaal-majanduslikku kasu 220 miljoni euro võrra.

Palun vaadake vastust mis on ära toodud punkt 3 all.

11. Aktsiiside tõusu arvestamine korelatsioonis SKP tõusuga (vt 2. küsimust) nagu on arvestatud teiste majandusnäitajate puhul vähendab sotsiaalmajandusliku kasu 930 miljoni võrra.

Palun vaadake vastust mis on ära toodud punkt 2 all.

12. Meie arvates ei ole raudtee ehituse poolt põhjustatud kasvuhoonegaaside emissioon ja teiste keskkonnamõjude, mida uute raudtee koridori rajamine tekitab, sotsiaalmajanduslikku mõju arvesse võetud. See näitab projekti ühiskonnale kasulikumana kui ta tegelikult on (vt 5. Küsimust).

Palun vaadake vastust mis on ära toodud punkt 5 all.

13. Kulude kokkuhoid raudteekaubaveol on tasuvusanalüüsis lk 179 (tabel 177) ja leheküljel 75 (tabel 26) illustreeritud terminalidevahelise raudteeveoga võrreldes seda uksest-ukseni autoveoga. Selline käsitlus ei võta arvesse kulusid, mis tekivad veol kliendi uksest raudteeterminalini ning sihtkoha raudteeterminalist kliendi ukseni. Taoliste nn kohalike kulude mitte arvestamise tõttu on raudteeveo kulueelis teiste transpordiliikide ees üle hinnatud.

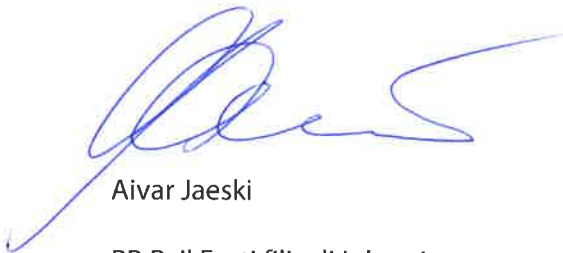
Kokkuvõttes kaubavedudel on kalkuleeritud vastavalt distantsidele, mis jäävad põhikaubaterminalide vahele (seda ka kaubaautode puhul), nii nimetatud "viimase miili" vedusid raudtee terminalist kliendi ukseni ja tagasi, mida tehakse ainult veoautodega, neid kulusid ei ole arvatud tasuvuse sisse. Viidatud tabelites toodud info on käsitletav näidetena tingimustest, kus Rail Baltica konkurentsivõime on tagatud.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Rail Baltica tasuvusanalüüs oli koostatud vastavalt Euroopa Liidu tasuvusanalüüside juhise printsiipidele, meetoditele ja põhimõtetele. Parimate tavade ja kogemustega (*best practice*) arvestamine tagas ettevaatlikku ning konservatiivse lähenemise. Stsenaariumide valikul jäädi neutraalseks ja lähteandmeteks valiti juba teada olev informatsioon ning ei kasutatud liiga optimistlikke eeldusi. E&Y järgis antud printsiipe järjepidevalt kogu tasuvusuuringu koostamise ajal, sealhulgas ka veokite saastemääradega seotud arvutuste juures.

Rail Baltica on sajandi projekt, mis toob tulu miljonitele inimestele. See projekt on mõeldud meie kõigi jaoks, meie elu paremaks muutmiseks. Raudteede ehitamisega on tegeletud juba sadu aastaid, täna on võimalus kõik need kogemused ja paremad teadmised kaasata Rail Baltica projekti elluviimisse kõige efektiivsema moel. RB Rail AS meeskond on alati tänulik tähelepanu ja energia eest, mida ühiskondlikud organisatsioonid panustavad projekti õnnestumisse ja parendamisse, ka osa MTÜ ARB liikmetest on öelnud, et nad pole Rail Baltica vastu. Konstruktiivsema koostöö ning avatuma diskussiooni arendamiseks nii suure, mitut riiki hõlmava raudteeprojekti puhul oleks aus tuvastada ka MTÜ ARB kompetentsi tase. Läbipaistvuse ja avalikkuse huvi rahuldamiseks oleks aus, kui kaardistataks ja osalevate institutsioonide eesmärgid ja motivatsioon. Head ja kompetentsed eksperdid on alati teretunud Rail Baltica projekti edendamata, eriti, kui neil on spetsiifilised teadmised suurte rahvusvaheliste infrastruktuuri projektide elluviimisel. Lähtudes eeltoodust palume vastuseid alljärgnevatele meiepoolsetele küsimustele:

1. Mitut suurt rahvusvahelist infrastruktuuri projekti on teie organisatsioon eelnevalt analüüsinud ja hinnanud enne Rail Baltica tasuvusanalüüsi?
2. Kes on need eksperdid ja mis organisatsioonid on teie eksperte valideerinud tasuvusanalüüsidele hinnangute andmiseks?
3. Missugused sõltumatud institutsioonid toetavad teie esitatud väiteid?
4. Mis on teie kogemus ja ekspertiis Euroopa Liidu tasuvusuuringute metodoloogia kohapealt?

Parimate soovidega,



Aivar Jaeski

RB Rail Eesti filiaali juhataja

Viited

[1] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf

[2] http://transportpolicy.net/index.php?title=Russia:_Heavyduty:_Emissions

[3] www.transport.lv

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/images/c/ca/Share_of_age_categories_in_road_goods_transport%2C_2015_%28%25_in_vehiclekilometres%29-F4.png

[5] <http://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

[6] <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/average-age-of-the-vehicle-fleet/averageage-of-the-vehicle-8>.