

**EESTI VABARIIGI VALITSUSE,
LEEDU VABARIIGI VALITSUSE
JA
LÄTI VABARIIGI VALITSUSE
VAHELINE
RAIL BALTICU / RAIL BALTICA RAUDTEEÜHENDUSE
ARENDAMISE
KOKKULEPE**

Eesti Vabariigi valitsus, Leedu Vabariigi valitsus ja Läti Vabariigi valitsus, edaspidi *pooled*,

soovides täielikult integreerida Balti riike ja nende pealinnu Euroopa Liidu raudteesüsteemiga ja üleeuroopalise transpordivõrguga (TEN-T);

rõhutades ühist eesmärki arendada ühishuviprojekti (nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013 määruses (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010) Rail Baltic / Rail Baltica, millel on nende riikide kodanike ja majanduse seisukohast märkimisväärne strateegiline ja majanduslik tähtsus;

tunnistades vajadust leppida kokku Rail Balticu / Rail Baltica raudtee arendamise ja valmimise strateegilises ajakavas;

võttes arvesse OÜ Rail Baltic Estonia, SIA "Eiropas dzelzceļa līnijās" ja UAB "Rail Baltica statyba" 28. oktoobril 2014 sõlmitud aktsionäride lepingut seoses ühissettevõttega RB Rail AS;

tunnistades, et Rail Balticu/Rail Baltica projekti on seni kaasrahastatud Euroopa Liidu vahenditest ligikaudu 85% finantseerimismääraga, ning eeldades, et sarnast toetusmäära kohaldatakse projekti elluviimisele tulevikus – lähtuvalt Rail Balticu / Rail Baltica projekti strateegilisest tähtsusest piirkonna ja Euroopa Liidu transpordivõrgu ning samuti ühtse Euroopa turu jaoks – ning ühiselt julgustades Euroopa Liidu institutsioone võimalikult kiiresti kavandama pikaajalist raamistikku sellelaadsete prioriteetsete projektide rahastamiseks;

meenutades Euroopa Liidu eesmärki arendada üleeuroopalisi transpordivõrke, sealhulgas Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori, mille osaks on Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühendus;

rõhutades poolte regulatiivse ja koostööraamistiku kohandamise tähtsust, et soodustada tulevase Rail Balticu/Rail Baltica raudteeühenduse tõhusat kasutamist;

edendades jätkuvalt Rail Balticu/Rail Baltica projekti, kõigi projektipartnerite ja marsruudi integreerimist mitmepoolsetesse koostööraamistikesse, näiteks Põhjamere-Läänemere raudteekaubaveo koridori;

tunnistades, et Leedu-Poola piirist Varssavini kulgev raudteelõik on ajalooliselt 1435 mm standardrööpmelaiusega, kuid vajab tehniliste parameetrite ajakohastamist, et tagada liini koostalitlus kogu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori ulatuses;

kinnitades veel kord oma kohustust tagada projekti avatud ja läbipaistev rakendamine ning asjakohaste riiklike kõrgemate auditeerimisasutuste, ametlike Euroopa Liidu auditeerimisasutuste ning Euroopa Liidu finantseerimisvahendite auditeerimisasutuste ennetav kaasamine ja koostöö nendega kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimisstandarditega ning tagada, et nimetatud auditeerimisasutustele ei seata projektitegevuste auditeerimisel piiranguid,

on kokku leppinud järgmises.

ARTIKKEL 1

Kokkuleppe reguleerimisala ja eesmärk

Kokkuleppe eesmärk on tagada ühishuviprojektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil.

ARTIKKEL 2

Mõisted

Kokkuleppes kasutatakse järgmisi mõisteid, kui kokkuleppe kontekstist ei tulene teisiti:

a) *raudtee* – uus kiire kahe rööbastega elektrifitseeritud tavapärane raudteeliin maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) kokkulepitud marsruudil, mis valmib kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega, mille aluseks on asjakohastes Euroopa Liidu õigusaktides määratletud koostalitluse tehniline kirjeldus;

b) *projekti koordinaator* – Läti Vabariigis 28. oktoobril 2014 asutatud ühisettevõtte RB Rail AS, mille eesmärk on raudtee ehitamise lõpule viimine ja Rail Balticu / Rail Baltica projekti arendamine ning peamised ülesanded on raudtee projekteerimine, ehitus ja turundus (sealhulgas tootemargi arendus);

c) *marsruut* – raudtee Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevėžyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiirini; raudtee osaks on ka Vilniuse ja Kaunase vaheline ühendus;

d) *raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* – asutus või asutused, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012 direktiivis 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond;

e) *raudteeinfrastruktuur* – raudteeinfrastruktuur, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012 direktiivis 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond.

ARTIKKEL 3

Raudteeühenduse valmimine

Poolte eesmärk on tagada raudtee valmimine ja toimivus 2025. aastaks, et alustada selle kasutamist aastal 2026.

ARTIKKEL 4

Ehituse ettevalmistamine

1. Pooled kohustuvad koostöös projekti koordinaatoriga toetama ehitustööde õigeaegseks alustamiseks vajalike kõigi uuringute ja muude ettevalmistustööde valmimist. Ettevalmistustööd hõlmavad eelkõige järgmist:

a) marsruudi piirkonna ruumiline planeerimine;

b) vajalike teostatavus-, keskkonna- ja muude uuringute tegemine;

c) poolte territooriumil asuva raudtee ehitamiseks vajalike dokumentide, sealhulgas eelprojekti ja tehnilise projekti koostamine kogu vajaliku infrastruktuuri kohta.

2. Pooled toetavad hankeraamistiku ja ühiste hankejuhiste kehtestamist, lähtudes hangete, sealhulgas ühishangete heast tavast kooskõlas Euroopa Liidu õigusega ja poolte vahel sõlmitud kokkulepetega.

3. Pooled toetavad raudtee projekteerimise ja ehituse ühiste tehniliste juhendite kehtestamist, pidades silmas koostalitluse tehnilise kirjelduse järgimist.

ARTIKKEL 5

Projekti koordinaatori roll

Ettevalmistustöid ja raudtee ehitust kuni selle valmimise ja täieliku tehnilise toimivuse saavutamiseni koordineerib projekti koordinaator.

ARTIKKEL 6

Koostöö teiste riikide ja Euroopa Komisjoniga

Pooled teevad igakülgset koostööd ja vahetavad teavet Euroopa Komisjoniga ning võtavad kõik mõistlikud meetmed Poola Vabariigi ja Soome Vabariigi jätkuvaks kaasamiseks ja nendega koostööks raudtee arendamisel, eesmärgiga kõrvaldada kitsaskohad TEN-T põhivõrgus ja tagada koostalitlus, tehniliste standardite ühtlustamine ning tingimused raudteeinfrastruktuuri parimaks kasutamiseks ja raudteeteenuste turu ärilise kasutuse parandamiseks.

ARTIKKEL 7

Maa ja infrastruktuuri omandiõigus

1. Raudteeinfrastruktuuri omandiõigus kuulub poolele, kelle territooriumil asub projekti infrastruktuuri vastav osa ja sellega seotud maa.
2. Pooled lepivad kokku, et maa ja infrastruktuur antakse kasutada määratud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.
3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale tagatakse juurdepääs seotud teenindusrajatistele.

ARTIKKEL 8

Õigusaktid

1. Kokkuleppe kohaldamisel juhindutakse kokkuleppes reguleerimata küsimustes Euroopa Liidu õigusest, poolte riigisisestest õigusaktidest ja nende vahel sõlmitud kokkulepetest.
2. Kokkuleppe erisätetega ei piirata Euroopa Liidu nende õigusaktide kohaldamist, mis käsitleb raudteeturu avamist, raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu, raudtee koostalitlust, ohutust ja muid asjakohaseid valdkondi.

3. Pooled teavitavad üksteist kokkuleppe kohaldamist mõjutavatest olulistest muudatusest riigisisestes õigusaktides.

ARTIKKEL 9

Juurdepääs Euroopa standardlaiusega (1435 mm) raudteeinfrastruktuurile

1. Koordineeritud lähenemine regulatiivsele raamistikule tagatakse riikide reguleerivate asutuste ja riikide ohutusasutuste koostöö kaudu, et parandada nendevahelist koordineerimist ja ühtlustada nende otsuste mõju.

2. Koordineeritud lähenemist rakendatakse selles osas, mis puudutab juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile ja teenustele, sealhulgas raudteeinfrastruktuuri kasutustasu kehtestamist ja raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist, ning liikluskorraldust.

3. Pooled kohustuvad tagama raudteeinfrastruktuuri majandamise kõige tõhusamal ja otstarbekamal viisil, pidades muu hulgas eriti silmas lõikes 2 nimetatud aspekte, tagades raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ühise ja õigeaegse määramise, et kasvatada institutsiooniliste koostööpartnerite usaldust ühishuviprojekti vastu, tagada nende jätkuv osalemine selles ja toetada Rail Balticu/Rail Baltica raudtee pikaajalist tasuvust.

ARTIKKEL 10

Jurisdiktsioon

Kokkulepe ei mõjuta poolte jurisdiktsiooni teostamist oma territooriumil.

ARTIKKEL 11

Rahastamine

1. Euroopa Liidu toetuse lõplikud saajad on pooled.

2. Pooled taotleavad toetust kõrgeima lubatud Euroopa Liidu kaasrahastamismäära järgi kooskõlas konkreetse rahastamisvahendi eeskirjadega.

3. Pooled lepivad kokku, et poolte pealinnade ühendamiseks on Vilniuse ja Kaunase vaheline lõik osa raudteemarsruudist ja nad teevad ühiseid jõupingutusi, et saavutada Vilniuse ja Kaunase vahelise ühenduse abikõlblikkus Euroopa Liidu toetuse saamiseks Euroopa ühendamise rahastu või samaväärse rahastamisvahendi raames, pidades silmas, et nimetatud lõigu ehitus kavandatakse nii, et see ei tooks kaasa kogu projekti viibimist ega peatumist.

4. Pooled võivad projekti koordinaatori elluviidavaid tegevusi kaasrahastada otse riiklikest vahenditest.

ARTIKKEL 12

Vaidluste lahendamine

Kokkuleppe tõlgendamisest või kohaldamisest tulenevad vaidlused lahendatakse poolte vahel läbirääkimiste ja konsultatsioonide teel.

ARTIKKEL 13

Hoiulevõtja

1. Kokkuleppe hoiulevõtja on Läti Vabariigi valitsus.
2. Hoiulevõtja teavitab pooli kokkuleppe ja selle muudatuste jõustumiskuupäevast ning artiklis 14 nimetatud kokkuleppest taganemisest.

ARTIKKEL 14

Kokkuleppe jõustumine, muutmine, kehtivusaeg ja sellest taganemine

1. Kokkulepe jõustub kuupäeval, mil hoiulevõtja on diplomaatiliste kanalite kaudu saanud kätte poolte viimase kirjaliku teate selle kohta, et kokkuleppe jõustumiseks vajalik riigisisene menetlus on lõppenud.
2. Kokkulepet võib muuta poolte vastastikusel kirjalikul nõusolekul. Muudatused jõustuvad käesoleva artikli lõike 1 kohaselt.
3. Säilitades Rail Balticu/Rail Baltica projekti täiemahulise realiseerimise kohustuse, on pooltel õigus projekti rahastamise ja artiklis 3 viidatud kuupäevaks lõpetamise kohustused üle vaadata, kui ühishuviprojekti pikaajalise rahastamise võimalus oluliselt väheneb, mis mõjutab väga tugevalt projekti teostatavust, või tekib ettenägematu erakorraline olukord või leiab aset pooltest sõltumatu sündmus, mis ei tulene poolte eksimusest ega hooletusest ja takistab kokkuleppega võetud kohustuste täitmist ning mis osutub vältimatuks, hoolimata nõuetekohase hoolsusekohustuse rakendamisest (*vääramatu jõud*).
4. Kokkulepe on sõlmitud tähtajatult. Pool võib kokkuleppest taganeda, arvestades kokkuleppe artikli 14 lõiget 3, teavitades sellest hoiulevõtjat kirjalikult diplomaatiliste kanalite kaudu. Taganemine jõustub kuue kuu möödumisel kuupäevast, mil hoiulevõtja on kätte saanud sellekohase teate.

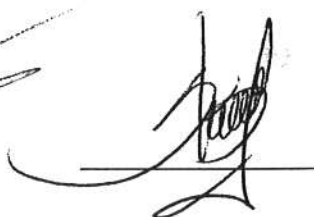
Eeltoodu kinnituseks on täievolilised esindajad kokkuleppele alla kirjutanud.

Koostatud 31.jaanuaril 2017.aastal Tallinnas ühes eksemplaris eesti, leedu, läti ja inglise keeles; kõik tekstid on autentsed ja antakse hoiule hoiulevõtja arhiivi. Hoiulevõtja edastab kõigile pooltele kokkuleppe tõestatud koopia. Tõlgenduserinevuste korral lähtutakse ingliskeelsest tekstist.

**Eesti Vabariigi
valitsuse nimel**

A stylized, cursive signature in black ink, written over a horizontal line.

**Leedu Vabariigi
valitsuse nimel**

A stylized, cursive signature in black ink, written over a horizontal line.

**Läti Vabariigi
valitsuse nimel**

A stylized, cursive signature in black ink, written over a horizontal line.

**IGAUNIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS
LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS,
UN
LIETUVAS REPUBLIKAS VALDĪBAS
LĪGUMS PAR RAIL BALTIC/RAIL BALTICA
DZELZCEĻA SAVIENOJUMA IZVEIDI**

Igaunijas Republikas valdība, Latvijas Republikas valdība un Lietuvas Republikas valdība, turpmāk tekstā "Puses",

ar vēlmi pilnībā integrēt Baltijas valstis un to galvaspilsētas Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā un Eiropas transporta tīklā (TEN-T),

uzsverot to kopējo mērķi attīstīt kopīgu interešu projektu (kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulā (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010) Rail Baltic/Rail Baltica, kas ir stratēģiski un ekonomiski nozīmīgs to iedzīvotājiem un tautsaimniecībām,

apzinoties vajadzību vienoties par stratēģisku Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa izstrādes un pabeigšanas termiņu,

ņemot vērā akcionāru 2014. gada 28. oktobra Līgumu starp OÜ Rail Baltic Estonia, SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" un UAB "Rail Baltica statyba" par kopuzņēmuma AS RB Rail izveidi,

atzīstot, ka Rail Baltic/Rail Baltica projekts līdz šim ticis finansēts no Eiropas Savienības līdzekļiem ar atbalsta intensitāti līdz 85%, un, pieņemot, ka līdzīga atbalsta intensitāte tiks piemērota projekta turpmākai īstenošanai, ņemot vērā Rail Baltic/Rail Baltica projekta stratēģisko nozīmīgumu reģiona un Eiropas Savienības transporta tīkla attīstībai, kā arī Eiropas Vienotajam tirgum, un kopīgi aicinot Eiropas Savienības institūcijas paredzēt ilgtermiņa finanšu nodrošinājumu šādiem prioritāriem projektiem, cik drīz vien iespējams,

atsaucot atmiņā Eiropas Savienības mērķi – attīstīt Eiropas transporta tīklus, tajā skaitā Ziemeļjūras – Baltijas jūras galvenā transporta tīkla koridoru, kura sastāvdaļa ir Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļš,

uzsverot regulatīvās un sadarbības ietvara pielāgošanas nozīmīgumu starp Pusēm, veicinot efektīvu Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izmantošanu nākotnē,

turpinot sekmēt Rail Baltic/Rail Baltica projekta, visu projekta partneru un maršruta integrāciju attiecīgajos daudzpusējos sadarbības formātos, piemēram, Ziemeļjūras – Baltijas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā, bet ar to neaprobežojoties,

apzinoties, ka dzelzceļa posms no Lietuvas-Polijas robežas līdz Varšavai vēsturiski ir veidots ar 1435 mm standarta sliežu platumu, bet ir nepieciešama tehnisko parametru atjaunināšana līnijas savstarpējās izmantojamības nolūkā Ziemeļjūras-Baltijas jūras galvenā tīkla koridorā,

no jauna apstiprinot savas līgumsaistības nodrošināt atvērtu un caurredzamu projekta īstenošanu un proaktīvu iesaistīšanos, un sadarbību ar atbilstošajām nacionālajām augstākajām audita institūcijām un oficiālajām Eiropas Savienības un Eiropas Savienības fondu audita institūcijām, pamatojoties uz starptautiskajiem auditēšanas standartiem, un apliecinot, ka šīm audita institūcijām nav ierobežojumu attiecībā uz projekta darbību auditēšanu,

Puses ir vienojušās par sekojošo:

1. PANTS

Līguma darbības joma un mērķis

Līguma mērķis ir nodrošināt efektīva, ātra, Eiropas sliežu platuma parastā dzelzceļa pabeigšanu un funkcionalitāti pasažieru un kravu transportēšanai pa maršrutu, ko būvē kā daļu no TEN-T tīkla Ziemeļjūras – Baltijas jūras galvenā tīkla koridora kā Pušu kopīgu interešu projektu saskaņā ar kopīgiem tehniskajiem parametriem.

2. PANTS

Definīcijas

Šajā Līgumā, ja kontekstā nav paredzēts citādi:

a) “dzelzceļš” – jauna, ātra, divceļu elektrificēta parastā dzelzceļa līnija ar maksimālo projektēto ātrumu 240 km/h un Eiropas standarta sliežu platumu (1435 mm) maršrutā, ko izveido saskaņā ar vienotiem tehniskajiem parametriem, kas balstīti uz savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām, kā noteikts attiecīgajos Eiropas Savienības tiesību aktos;

b) “projekta koordinators” – kopuzņēmums RB Rail AS, kas dibināts 2014. gada 28. oktobrī Latvijas Republikā ar mērķi uzbūvēt dzelzceļu un attīstīt Rail Baltic/Rail Baltica projektu un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa projektēšana, būvniecība un mārketinga (ieskaitot zīmogrādi);

c) “maršruts” - no Tallinas caur Pērnavu-Rīgu-Paņevežu-Kauņu līdz Lietuvas – Polijas robežai, iekļaujot Viļņas – Kauņas savienojumu kā daļu no dzelzceļa;

d) “infrastrukturā pārvadītājs” - jebkura iestāde vai uzņēmums, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES (2012. gada 21.novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, noteikto;

e) “dzelzceļa infrastruktūra” – dzelzceļa infrastruktūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES (2012. gada 21.novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, noteikto.

3. PANTS

Dzelzceļa savienojuma izveide

Pušu mērķis ir nodrošināt līdz 2025.gadam dzelzceļa izveidi un tā funkcionalitāti, lai uzsāktu tā darbību 2026.gadā.

4. PANTS

Būvniecības procesa sagatavošana

1. Puses sadarbībā ar projekta koordinātoru uzņemas atbalstīt visu to pētījumu un citu sagatavošanās darbību pabeigšanu, kas nepieciešami savlaicīgai būvniecības darbu sākšanai. Sagatavošanās darbības ietver:

a) maršruta zonas teritoriālo plānošanu;

b) nepieciešamās priekšizpētes, vides un citu pētījumu veikšanu;

c) visas nepieciešamās dokumentācijas sagatavošanu, ieskaitot visus nepieciešamās infrastruktūras skīču un tehniskos projektus, lai būvētu dzelzceļu Pušu pārstāvēto valstu teritorijās.

2. Puses atbalsta vienotu līgumu ietvara izstrādi un kopēju publisko iepirkumu vadlīniju sagatavošanu, kas ir balstītas uz labas prakses publisko iepirkumu, tajā skaitā Pušu kopīgo iepirkumu praksēm saskaņā ar Eiropas Savienības juridisko ietvaru un Pušu noslēgtajiem līgumiem.

3. Puses atbalsta kopēju tehnisko vadlīniju izstrādi dzelzceļa projektēšanas un izbūves nodrošināšanai saskaņā ar savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām.

5. PANTS

Projekta koordinators loma

Projekta koordinators līdz dzelzceļa pabeigšanai un pilnas tehniskās funkcionalitātes sasniegšanai koordinē sagatavošanās darbības un dzelzceļa izbūvi.

6. PANTS

Sadarbība ar citām valstīm un Eiropas Komisiju

Puses pilnībā sadarbojas un apmainās ar informāciju ar Eiropas Komisiju, un veic visas iespējamās darbības turpmākajai Polijas Republikas un Somijas Republikas iesaistei un sadarbībai ar tām dzelzceļa attīstības nolūkā ar mērķi atbrīvoties no sastrēgumiem TEN-T galvenajā tīklā un nodrošināt savstarpējo izmantojamību, tehnisko standartu harmonizēšanu, kā arī nosacījumus pilnvērtīgai dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai un dzelzceļa pakalpojumu tirgus komercializēšanas uzlabošanai.

7. PANTS

Zemes un infrastruktūras īpašumtiesības

1. Dzelzceļa infrastruktūras daļa pieder tai Puses pārstāvētajai valstij, kuras teritorijā atrodas projekta attiecīgā infrastruktūras daļa un ar to saistītā zeme.

2. Puses piekrīt, ka infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) šī zeme un infrastruktūra ir pieejama izmantošanai.

3. Infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) tiks piešķirta piekļuve saistītajām dzelzceļa apkalpes vietām.

8. PANTS

Normatīvais regulējums

1. Šī Līguma piemērošanā jautājumus, kas netiek risināti tā ietvaros, regulē Eiropas Savienības tiesību akti, Pušu nacionālie likumi un noteikumi, un starp Pusēm noslēgtie līgumi.

2. Īpašie šī Līguma noteikumi, kas skar dzelzceļa tirgus atvēršanu, piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, dzelzceļa savstarpējo izmantojamību, drošību un citas attiecīgās jomas neatceļ attiecīgo Eiropas Savienības tiesību aktu piemērošanu.

3. Puses apņemas informēt viena otru par visām nozīmīgajām izmaiņām attiecīgās Puses nacionālajos normatīvajos aktos, kas varētu ietekmēt šī Līguma piemērošanu.

9. PANTS

Piekluve Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) dzelzceļa infrastruktūrai

1. Regulatīvā ietvara koordinētā pieeja tiek veidota, izmantojot sadarbību starp nacionālajiem regulatīvajām iestādēm un nacionālajām drošības iestādēm, lai uzlabotu sadarbību un salāgotu lēmumu ietekmi.

2. Tiek piemērota saskaņota pieeja attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru un pakalpojumiem, ieskaitot maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un kustības vadību.

3. Puses apņemas nodrošināt, ka tiek sasniegta visefektīvākā un racionālākā infrastruktūras pārvaldība ar šī panta 9.2 punktā minētajiem aspektiem, bet ne tikai, un infrastruktūras pārvaldītājs (-i) tiek noteikts kopīgi un savlaicīgi, lai veidotu pārliecību un nodrošinātu nepārtrauktas saistības ar kopīgo interešu projekta institucionālajiem partneriem, kā arī sniegtu ieguldījumu Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa ilgtspējībā.

10. PANTS

Jurisdikcija

Šis Līgums neietekmē Pušu pārstāvēto valstu jurisdikcijas izmantošanu to teritorijās.

11. PANTS

Finansēšana

1. Puses ir Eiropas Savienības atbalsta gala saņēmēji.

2. Puses meklē atbalstu atbilstoši maksimāli pieļaujamām Eiropas Savienības līdzfinansējuma likmēm saskaņā ar attiecīgā finanšu avota nosacījumiem.

3. Puses piekrīt Viļņas-Kauņas savienojuma kā dzelzceļa maršruta daļas būvei, lai savstarpēji savienotu visu Pušu pārstāvēto valstu galvaspilsētas, un vienojas pielikt kopīgas pūles, lai iegūtu Eiropas Savienības finansējumu Viļņas-Kauņas savienojumam, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu vai līdzvērtīgu finansēšanas instrumentu, ievērojot to, ka šis posms būvēts tā, lai viss projekts netiktu kavēts vai apturēts.

4. Puses drīkst tieši no valstu rīcībā esošiem resursiem līdzfinansēt darbības, ko īsteno projekta koordinators.

12. PANTS

Domstarpību risināšanas kārtība

Domstarpības starp Pusēm par šī Līguma interpretāciju vai piemērošanu tiek risinātas sarunu un konsultāciju ceļā starp Pusēm.

13. PANTS

Depozitārijs

1. Latvijas Republikas valdība darbojas kā šī Līguma Depozitārijs.

2. Depozitārijs informē Puses par šī Līguma spēkā stāšanās dienu, par jebkuriem Līguma grozījumiem, vai izstāšanos saskaņā ar šī Līguma 14. pantu.

14. PANTS

Līguma stāšanās spēkā, grozījumi, darbības termiņš un izstāšanās

1. Līgums stājas spēkā dienā, kad Depozitārijs ir saņēmis pēdējo Pušu rakstisko paziņojumu pa diplomātiskajiem kanāliem, kas apstiprina, ka valstu juridiskās procedūras, kas nepieciešamas, lai šis Līgums stātos spēkā, ir pabeigtas.

2. Līgumu var grozīt Pusēm savstarpēji rakstiski vienojoties. Grozījumi stājas spēkā saskaņā šī panta pirmajā daļā noteikto procedūru.

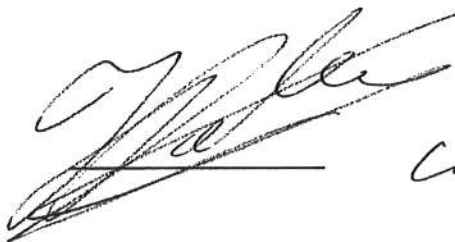
3. Pusēm, saglabājot savas līgumsaistības īstenot Rail Baltic/Rail Baltica projektu pilnā apmērā, ir tiesības pārskatīt savas līgumsaistības finansēt un pabeigt projektu līdz datumam, kas minēts šī Līguma 3.pantā, ja ilgtermiņa finansējuma pieejamība kopīgo interešu projektam tiek ievērojami samazināta, nopietni ietekmējot projekta iespējamību vai neparedzamas izņēmuma situācijas vai notikuma gadījumā, kas ir ārpus Pušu kontroles, kas attur tās no šī Līguma saistību izpildes, un šādā gadījumā nav uzskatāms par kļūdu vai nolaidību no viņu puses, un ir nenovēršams, neskatoties uz pienācīgu rūpību ("Force majeure").

4. Līgums tiek noslēgts uz nenoteiktu laiku. Katra Puse, ievērojot 14.panta trešās daļas nosacījumus, var izstāties no šī Līguma rakstiski pa diplomātiskiem kanāliem, par to paziņojot Depozitārijam. Izstāšanās stājas spēkā sešu mēnešus pēc šāda paziņojuma saņemšanas dienas Depozitārijā.

To apliecinot, būdami pienācīgi pilnvaroti, šo Līgumu ir parakstījuši.

Parakstīts Tallinā 2017.gada 31.janvārī vienā eksemplārā igauņu, latviešu, lietuviešu un angļu valodās, visiem tekstiem ir vienāds spēks, un tas tiek glabāts Depozitārija arhīvā. Depozitārijs nosūta apliecinātas Līguma kopijas visām Pusēm. Atšķirīgas interpretācijas gadījumā noteicošais ir teksts angļu valodā.

**Igaunijas Republikas
valdības vārdā**



**Latvijas Republikas
valdības vārdā**



**Lietuvas Republikas
valdības vārdā**



**ESTIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS,
LATVIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
IR
LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS,
SUSITARIMAS
DĖL GELEŽINKELIŲ JUNGTIES „RAIL BALTIC/
RAIL BALTICA“ PLĖTROS**

Estijos Respublikos Vyriausybė, Latvijos Respublikos Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, toliau – Šalys,

norėdamos visapusiškai integruoti Baltijos valstybes ir jų sostines į Europos Sąjungos geležinkelių sistemą ir į transeuropinį transporto tinklą (TEN-T);

pabrėždamos bendrą tikslą plėtoti bendro intereso projektą (kaip apibrėžta 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukurama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010) „Rail Baltic / Rail Baltica“, kuris yra strategiškai ir ekonomiškai labai svarbus valstybių piliečiams ir ekonomikoms;

pripažindamos būtinybę susitarti dėl strateginio geležinkelio projekto „Rail Baltic / Rail Baltica“ plėtros ir įgyvendinimo termino;

atsižvelgdamos į 2014 m. spalio 28 d. suinteresuotųjų šalių OŪ „Rail Baltic Estonia“, SIA „Eiropas dzelzceļa līnijas” ir UAB „Rail Baltica statyba” susitarimą dėl bendros įmonės „RB Rail AS“;

pripažindamos, kad projektas „Rail Baltic / Rail Baltica“ iki šiol buvo bendrai finansuojamas Europos Sąjungos lėšomis, o paramos intensyvumas siekė 85 proc., taip pat manydamos, jog, atsižvelgiant į tai, kad projektas „Rail Baltic / Rail Baltica“ yra strategiškai svarbus regionui, Europos Sąjungos transporto tinklui ir bendrajai Europos rinkai, panašus paramos intensyvumas bus taikomas ir ateityje įgyvendinant projektą, ir kartu ragindamos Europos Sąjungos institucijas kuo skubiau numatyti ilgalaikį tokių pirmenybinių projektų finansavimą;

primindamos Europos Sąjungos tikslą plėtoti transeuropinius transporto tinklus, taip pat ir Šiaurės jūros ir Baltijos pagrindinio tinklo koridorių, kurio dalis yra geležinkelio projektas „Rail Baltic / Rail Baltica“;

pabrėždamos reguliavimo ir bendradarbiavimo pagrindų koregavimo svarbą siekiant užtikrinti veiksmingą būsimos geležinkelių jungties „Rail Baltic / Rail Baltica“ naudojimą;

ir toliau skatindamos projekto „Rail Baltic / Rail Baltica“, visų projekto partnerių ir maršruto įtraukimą į tokias atitinkamas daugiašalio bendradarbiavimo schemas, kaip Šiaurės jūros ir Baltijos krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, bet tuo neapsiribojant;

pripažindamos, kad nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Varšuvos einančio geležinkelio atkarpos standartinės vėžės plotis tradiciškai yra 1435 mm, tačiau jos techninius parametrus būtina modernizuoti siekiant užtikrinti Šiaurės jūros ir Baltijos pagrindinio tinklo koridoriaus linijos sąveikumą;

dar kartą pakartodamos savo įsipareigojimą užtikrinti atvirą ir skaidrų projekto įgyvendinimą, aktyvų dalyvavimą ir bendradarbiavimą su atitinkamomis nacionalinėmis aukščiausiomis audito įstaigomis ir oficialiomis Europos Sąjungos ir Europos Sąjungos fondų audito įstaigomis remiantis tarptautiniais audito standartais, taip pat užtikrinti, kad minėtoms audito įstaigoms nebus sudarytos jokios kliūtys atlikti projekto veiklos auditą,

susitarė:

1 STRAIPSNIS

Susitarimo taikymo sritis ir tikslas

Susitarimo tikslas yra užtikrinti veiksmingo greito paprastojo europinės vėžės geležinkelio, kuris statomas remiantis bendrais techniniais parametrais kaip bendro intereso projektas ir kuris yra skirtas keleiviams ir kroviniams vežti Šiaurės jūros ir Baltijos pagrindinio tinklo koridoriui, tai yra TEN-T tinklui priklausančia atkarpa, užbaigimą ir funkcionalumą.

2 STRAIPSNIS

Apibrėžtys

Šiame Susitarime, jeigu pagal Susitarimo kontekstą neturi būti suprantama kitaip:

a) „geležinkelis“ – tai nauja greito paprastojo dviejų bėgių geležinkelio elektrifikuota linija, kurios didžiausias projektinis greitis yra 240 km/h, o europinio standarto vėžės plotis yra 1435 mm, įrengta maršrutu, kuris bus baigtas remiantis vienodais techninės sąveikos specifikacijų techniniais parametrais, kaip apibrėžta atitinkamuose Europos Sąjungos teisės aktuose;

b) „projekto koordinatorius“ – tai siekiant nutiesti geležinkelį ir plėtoti projektą „Rail Baltic / Rail Baltica“ 2014 m. spalio 28 d. Latvijos Respublikoje įsteigta bendra įmonė „RB Rail AS“, kurios pagrindinė veikla yra geležinkelio projektavimas, statyba ir rinkodara (įskaitant prekės ženklo kūrimą);

c) „maršrutas“ – tai maršrutas, kuris prasideda Taline, eina per Pernu, Rygą, Panevėžį ir Kauną iki Lietuvos ir Lenkijos valstybės sienos, ir kuriam kaip geležinkelio dalis priklauso jungtis Vilnius–Kaunas;

d) „infrastruktūros valdytojas“ – tai įstaiga ar įstaigos, kaip apibrėžta 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė;

e) „geležinkelių infrastruktūra“ – tai geležinkelių infrastruktūra, kaip apibrėžta 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė.

3 STRAIPSNIS

Geležinkelių jungties užbaigimas

Šalys, norėdamos, kad geležinkelis pradėtų veikti 2026 m., siekia užtikrinti, kad geležinkelio statyba būtų baigta ir geležinkelis jau pradėtų funkcionuoti 2025 metais.

4 STRAIPSNIS

Pasirengimas statybai

1. Šalys, bendradarbiaudamos su projekto koordinatoriumi, įsipareigoja siekti, kad būtų užbaigtos visos studijos ir kiti parengiamieji veiksmai, kurie būtini norint užtikrinti, kad statybos darbai prasidėtų laiku. Parengiamieji veiksmai visų pirma apima:

a) maršruto zonos teritorijų planavimą;

b) būtinas galimybių, aplinkos apsaugos ir kitas studijas;

c) visų būtinų užbaigti infrastruktūros objektų visų reikiamų dokumentų, įskaitant preliminarų ir techninį projektą, parengimą siekiant nutiesti geležinkelį valstybių, kurioms atstovauja Šalys, teritorijose.

2. Šalys palaiko sutarčių sudarymo pagrindų ir bendrų konkursų organizavimo gairių nustatymą, remdamosi geriausia patirtimi viešųjų pirkimų, taip pat ir bendrų viešųjų pirkimų, srityje pagal Europos Sąjungos teisę ir Šalių sudarytus susitarimus.

3. Šalys palaiko bendrą geležinkelio projektavimo ir statybos techninių gairių nustatymą, siekdamas užtikrinti atitiktį techninėms sąveikos specifikacijoms.

5 STRAIPSNIS

Projekto koordinatoriaus vaidmuo

Projekto koordinatorius koordinuoja parengiamuosius veiksmus ir geležinkelio statybą iki geležinkelio statybos pabaigos ir visiško jo techninio parengimo veikti momento.

6 STRAIPSNIS

Bendradarbiavimas su kitomis valstybėmis ir Europos Komisija

Šalys visapusiškai bendradarbiauja su Europos Komisija ir keičiasi su ja informacija, taip pat imasi visų pagrįstų priemonių, siekdamas užtikrinti nuolatinį Lenkijos Respublikos ir Suomijos Respublikos dalyvavimą bei bendradarbiavimą kartu plėtojant geležinkelį, kad būtų pašalintos kliūtys pagrindiniame TEN-T tinkle ir užtikrinta sąveika, techninių standartų suderinimas bei sudarytos sąlygos, kurios leistų kuo geriau naudotis geležinkelių infrastruktūra ir pagerinti geležinkelių paslaugų rinkos komercializavimą.

7 STRAIPSNIS

Nuosavybės teisė į žemę ir infrastruktūrą

1. Valstybei, kuriai atstovauja Šalis ir kurios teritorijoje yra projekto infrastruktūros ir su ta infrastruktūra susijusios žemės dalis, priklauso ta geležinkelio infrastruktūros dalis.

2. Šalys susitaria leisti paskirtam infrastruktūros valdytojui ar valdytojams naudotis žeme ir infrastruktūra.

3. Infrastruktūros valdytojui ar valdytojams bus suteikta teisė patekti į susijusius geležinkelių paslaugų įrenginius.

8 STRAIPSNIS

Įstatymai ir kiti teisės aktai

1. Taikant Susitarimą visi klausimai, kurie nereglamentuojami šio Susitarimo, yra reglamentuojami vadovaujantis Europos Sąjungos teise, Šalių nacionaliniais įstatymais ir kitais teisės aktais, taip pat Šalių tarpusavio susitarimais.

2. Susitarime išdėstytomis konkrečiomis nuostatomis nepažeidžiamos Europos Sąjungos teisės nuostatos, kuriomis reglamentuojamas geležinkelių rinkos atvėrimas, teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra, geležinkelių sąveika, sauga ir kitos susijusios sritys.

3. Šalys viena kitai praneša apie visus svarbius jų nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų pakeitimus, kurie gali daryti įtaką Susitarimo taikymui.

9 STRAIPSNIS

Teisė naudotis Europinio standarto vėžės (1435 mm) geležinkelių infrastruktūra

1. Bendradarbiaudamos nacionalinės reguliavimo įstaigos ir nacionalinės saugos institucijos nustato suderintą požiūrį į reguliavimo pagrindus siekdamos sustiprinti koordinavimą ir suderinti jų priimamų sprendimų poveikį.

2. Turi būti nustatytas suderintas požiūris į teisę naudotis geležinkelių infrastruktūra ir paslaugomis, įskaitant naudojimosi geležinkelių infrastruktūra mokesčių nustatymą ir geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymą, taip pat eismo valdymą.

3. Šalys įsipareigoja užtikrinti, kad bus pasiektas veiksmingiausias ir įmanomas infrastruktūros valdymas atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalyje nurodytus aspektus, bet jais neapsiribojant, o infrastruktūros valdytojas ar valdytojai bus bendrai veikiant laiku nustatyti tarpusavio pasitikėjimo pagrindu, taip pat bus užtikrintas nuolatinis bendro intereso projekto institucinių partnerių dalyvavimas ir prisidėta prie geležinkelių projekto „Rail Baltic / Rail Baltica“ ilgalaikio įgyvendinamumo.

10 STRAIPSNIS

Jurisdikcija

Susitarimas nedaro įtakos valstybių, kurioms atstovauja Šalys, teritorijose galiojančiai jurisdikcijai.

11 STRAIPSNIS

Finansavimas

1. Šalys yra Europos Sąjungos paramos galutinės gavėjos.

2. Šalys stengiasi gauti didžiausio prieinamo Europos Sąjungos bendro finansavimo intensyvumo lygio paramą, kokia gali būti skiriama vadovaujantis atitinkamus finansavimo šaltinius reglamentuojančiomis nuostatomis.

3. Šalys susitaria laikyti jungtį Vilnius–Kaunas geležinkelio maršruto dalimi norėdamos sujungti visas valstybių, kurioms atstovauja Šalys, sostines ir dėti bendras pastangas siekiant užtikrinti, kad jungčiai Vilnius–Kaunas būtų skirta Europos Sąjungos parama pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę arba jai lygiavertę finansavimo priemonę nepamirštant, kad šios atkarpos statyba bus suplanuota taip, kad nebūtų vėluojama įgyvendinti visą projektą ar jo įgyvendinimas nebūtų stabdomas.

4. Šalys gali projekto koordinatoriaus veiklą tiesiogiai bendrai finansuoti nacionalinėmis lėšomis.

12 STRAIPSNIS

Ginčų sprendimas

Šalių ginčai dėl Susitarimo aiškinimo ar taikymo sprendžiami derybose ir konsultacijose tarp Šalių.

13 STRAIPSNIS

Depozitaras

1. Latvijos Respublikos Vyriausybė yra Susitarimo depozitaras.

2. Depozitaras informuoja Šalis apie Susitarimo įsigaliojimo dieną arba apie visus jo pakeitimus ir kiekvieną 14 straipsnyje nurodytą Susitarimo nutraukimo atvejį.

14 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas, pakeitimai, galiojimo trukmė ir nutraukimas

1. Susitarimas įsigalioja dieną, kurią depozitaras diplomatiniais kanalais gauna paskutinį Šalių rašytinį pranešimą apie Susitarimui įsigaliojimą būtinų nacionalinių teisinių procedūrų įvykdymą.

2. Susitarimas gali būti iš dalies keičiamas rašytiniu Šalių tarpusavio sutarimu. Pakeitimai įsigalioja šio straipsnio 1 dalyje nustatyta tvarka.

3. Šalys, įsipareigojusios visiškai įgyvendinti projektą „Rail Baltic / Rail Baltica“, turi teisę persvarstyti savo įsipareigojimus finansuoti ir įgyvendinti projektą iki 3 straipsnyje nurodyto termino, jei bendro intereso projektui skiriamas ilgalaikis finansavimas yra žymiai sumažinamas ir tai daro didelį poveikį projekto įgyvendinamumui arba jei susiklosto nenumatytos išskirtinės aplinkybės ar atsitinka įvykis, kurio Šalis negali kontroliuoti, ir dėl tokių aplinkybių ar įvykio, kurie susiklosto ne dėl Šalių klaidų ar aplaidumo ir kurie yra neišvengiami nepaisant reikiamų pastangų (neįveikiamos jėgos aplinkybės), Šalys nebegali vykdyti Susitarime joms nustatytų įpareigojimų.

4. Susitarimas galioja neribotą laiką. Bet kuri Šalis gali nutraukti Susitarimą vadovaudamasi šio straipsnio 3 dalimi apie tai raštu diplomatiniais kanalais pranešdama depozitarui. Susitarimo nutraukimas įsigalioja praėjus šešiams mėnesiams nuo dienos, kurią depozitaras gauna tokią pranešimą.

Tai patvirtindami, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė šį Susitarimą.

Pasirašyta 2017 m. sausio 31 d. Taline vienu egzemplioriumi estų, latvių, lietuvių ir anglų kalbomis. Visi tekstai yra autentiški ir yra deponuojami depozitaro archyve. Depozitaras perduoda patvirtintas Susitarimo kopijas visoms Šalims. Kilus nesutarimų dėl aiškinimo, vadovaujamosi tekstu anglų kalba.

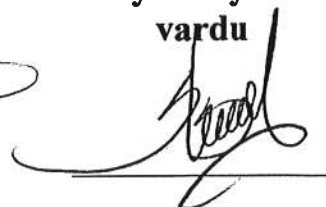
Estijos Respublikos
Vyriausybės
vardu



Latvijos Respublikos
Vyriausybės
vardu



Lietuvos Respublikos
Vyriausybės
vardu



**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ESTONIA,
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA
ON
THE DEVELOPMENT OF THE RAIL BALTIC/RAIL
BALTICA RAILWAY CONNECTION**

The Government of the Republic of Latvia, the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Republic of Lithuania, hereinafter referred to as “the Parties”,

Desiring to fully integrate the Baltic States and their capitals into the European Union railway system and the trans-European transport network (TEN-T),

Emphasizing their common objective to develop the project of common interest (as defined in Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010) Rail Baltic/Rail Baltica that is of a considerable strategic and economic importance to their citizens and economies,

Acknowledging the need to agree upon the strategic timeframe for the development and completion of the Rail Baltic/Rail Baltica railway,

Taking into consideration the Shareholders' Agreement relating to the Joint Venture RB Rail AS between OÜ Rail Baltic Estonia, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” and UAB “Rail Baltica statyba” from 28 October 2014,

Acknowledging that Rail Baltic/Rail Baltica project has been hitherto co-financed from the European Union sources with intensity in the order of 85% and assuming that a similar support rate will be applied in relation to the project's implementation in the future - given the strategic importance of the Rail Baltic/Rail Baltica project to the region and the European Union transport network, as well as the Single European Market – and jointly encouraging the European Union institutions to envisage a long-term financing horizon for such priority projects as soon as possible,

Recalling the objective of the European Union to develop trans-European transport networks including the North Sea – Baltic Core Network Corridor which the Rail Baltic/Rail Baltica railway is part of,

Emphasizing the importance to adjust regulatory and cooperation framework within the Parties in order to facilitate the efficient use of the future Rail Baltic/Rail Baltica railway connection,

Continue to promote the integration of the Rail Baltic/Rail Baltica project, all project partners and route in the relevant multilateral cooperation frameworks, such as North Sea – Baltic rail freight corridor, but not limited to,

Acknowledging that the section of the railway from the Lithuanian-Polish border to Warsaw is historically with 1435 mm standard gauge, but requires an upgrade of technical parameters for the purposes of interoperability of the line across the North Sea – Baltic Core Network corridor,

Reaffirming their commitment to ensure an open and transparent implementation of the project and a proactive engagement and cooperation with the relevant national supreme audit institutions and official European Union and European Union funds auditing institutions based on international auditing standards and assure that those audit institutions do not have any restrictions to audit the project activities.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Scope and the purpose of the Agreement

The purpose of the Agreement is to ensure the completion and functionality of an effective fast conventional European gauge railway, built as a project of common interest according to the common technical parameters, for passengers and freight transport on a route as part of the TEN-T Network North Sea – Baltic Core Network Corridor.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of the Agreement, unless the context of the Agreement otherwise requires:

a) “railway” means new fast conventional double track electrified railway line with the maximum design speed of 240 km/h and European standard gauge (1435 mm) on the route to be completed in accordance with uniform technical parameters based on the Technical Specifications for Interoperability, as defined in the relevant legal acts of the European Union ;

b) “project coordinator” means the joint venture RB Rail AS established on 28 October 2014 in the Republic of Latvia for the purpose of completing the railway and developing the Rail Baltic/Rail Baltica project, whose main business is the design, construction and marketing (including branding) of the railway;

c) “route” shall be from Tallinn through Pärnu-Riga-Panevezys-Kaunas to Lithuanian-Polish state border with a connection of Vilnius-Kaunas as a part of the railway;

d) “infrastructure manager” means a body or bodies as defined in the Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area;

e) “railway infrastructure” means railway infrastructure as defined in the Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area.

ARTICLE 3

Completion of the railway connection

The Parties aim to ensure completion and functionality of the railway by 2025 in order to commence its operation by 2026.

ARTICLE 4

Preparation for construction

1. The Parties commit to support, in cooperation with the project coordinator, the completion of all studies and other preparatory activities necessary for a timely start of the construction works. The preparatory activities shall include, in particular:

a) the spatial planning of the route area;

b) performing of necessary feasibility, environmental and other studies;

c) the completion of all necessary documentation, including the preliminary and technical design, of all necessary infrastructure in order to construct the railway in the territories of the States represented by the Parties.

2. The Parties support establishment of a contracting framework and common tendering guidelines, based on best procurement, including joint procurement, practices according to law of the European Union and agreements concluded by the Parties.

3. The Parties support establishing common technical guidelines for design and construction of the railway in view of compliance with Technical Specifications for Interoperability.

ARTICLE 5

The role of the project coordinator

The preparatory activities and the construction of the railway until its completion and achieving full technical functionality shall be coordinated by the project coordinator.

ARTICLE 6

Cooperation with other countries and with the European Commission

The Parties shall fully cooperate and exchange information with the European Commission and undertake all reasonable measures for a continuous involvement of and cooperation with the Republic of Poland and the Republic of Finland in the development of the railway with a view to remove the bottlenecks in TEN-T core network and to ensure interoperability, harmonization of technical standards, as well as to provide the conditions for the best use of railway infrastructure and for improving commercialization of railway service market.

ARTICLE 7

Ownership of land and infrastructure

1. The State of the Party within whose territory the part of the project's infrastructure and land related to that infrastructure is located shall own that part of the railway infrastructure.

2. The Parties agree that land and infrastructure shall be made available for use by nominated infrastructure manager(s).

3. Infrastructure manager(s) will be granted access to related service facilities.

ARTICLE 8

The laws and regulations

1. In the application of the Agreement, any matters not dealt with herein shall be regulated by the law of the European Union, national laws and regulations of the Parties, and agreements concluded between them.

2. The specific provisions set out in the Agreement are without prejudice to European Union law concerning rail market opening, access to railway infrastructure, railway interoperability, safety and other relevant areas.

3. The Parties shall inform each other of any significant change in their national laws and regulations that would affect the application of the Agreement.

ARTICLE 9

Access to European standard gauge (1435 mm) railway infrastructure

1. A coordinated approach to regulatory framework shall be taken through the cooperation between national regulatory bodies and the national safety authorities, in order to enhance their coordination and align the impact of their decisions.

2. A coordinated approach shall be taken concerning access to railway infrastructure and services, including levying of charges for the use of railway infrastructure and allocation of railway infrastructure capacity, and traffic management.

3. The Parties commit to ensure that the most effective and feasible infrastructure management with a view but not limited to aspects mentioned in paragraph 2 of this Article is achieved and infrastructure manager(s) determined in a joint and timely manner to build confidence and achieve continuous engagement of project of common interest institutional partners and contribute to long-term feasibility of the Rail Baltic/Rail Baltica railway.

ARTICLE 10**Jurisdiction**

The Agreement shall not affect the exercise of the jurisdiction of the States of the Parties within their territories.

ARTICLE 11**Financing**

1. The ultimate recipients of the European Union support shall be the Parties.

2. The Parties shall seek support at the highest permissible European Union co-financing rates according to the provisions of the relevant source of financing.

3. The Parties agree on the connection of Vilnius-Kaunas as part of the railway's route in order to interconnect all the capitals of the States of the Parties and to deploy joint efforts to achieve the eligibility of the Vilnius-Kaunas connection for European Union support under Connecting Europe Facility or equivalent financing instrument, bearing in mind that the construction of this section will be phased in such a way that the entire project would not be delayed or stopped.

4. The Parties may co-finance directly from national resources the activities implemented by the project coordinator.

ARTICLE 12**Settlement of disputes**

Disputes between the Parties concerning the interpretation or application of the Agreement shall be resolved by negotiations and consultations between the Parties.

ARTICLE 13**Depositary**

1. The Government of the Republic of Latvia shall act as the depositary of the Agreement.

2. The Depositary shall inform the Parties of the date of entry into force of the Agreement or any amendments thereto, as well as of any withdrawal referred to in Articles 14.

ARTICLE 14

Entry into force, amendments, duration and withdrawal

1. The Agreement shall enter into force on the date of receipt by the Depositary of the last written notification by the Parties through diplomatic channels confirming that the national legal procedures for the entry into force of the Agreement have been completed.

2. The Agreement may be amended by the mutual written consent of the Parties. The amendments shall enter into force according to the procedure set forth in paragraph 1 of this Article.

3. The Parties, maintaining commitment to realize Rail Baltic/Rail Baltica project in full, shall have a right to review their commitments to finance and complete the project by the date as referred in Article 3 in case long-term financing availability to the project of common interest is significantly reduced severely influencing feasibility of the project or in case of unforeseeable exceptional situation or event beyond a Party's control, which prevents them from fulfilling their obligations under the Agreement, which was not attributable to error or negligence on their part and which proves to be inevitable in spite of exercising all due diligence ("Force majeure").

4. The Agreement shall remain in force for an indefinite period of time. Any Party may withdraw from the Agreement, subject to paragraph 3 of this Article by giving a written notification thereof to the Depositary through diplomatic channels. The withdrawal shall take effect six months after the date of receipt by the Depositary of such notification.

In witness whereof, the undersigned duly authorized have signed the Agreement.

Done at Tallinn on 31 day of January 2017, in a single copy in the Latvian, Estonian, Lithuanian and English languages, all texts being equally authentic, which shall be deposited into the archives of the Depositary. The Depositary shall transmit certified copies of the Agreement to all Parties. In case of divergence of interpretation, the text in the English language shall prevail.

**For the Government
of the Republic
of Latvia**

**For the Government
of the Republic
of Estonia**

**For the Government
of the Republic
of Lithuania**

