



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 142

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 15. september 2025

Algus 11.10, lõpp 12.56

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets (Rene Kokk asendusliige), Maido Ruusmann (Õnne Pillak asendusliige), Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Eve-Ly Kübard (nõunik-sekretariaadijuhataja), Piia Schults (nõunik), Mari Tänav (nõunik), Kiia Väli (konsultant)

Puudus: Reili Rand

Kutsutud: majandus- ja tööstusminister Erkki Keldo, strateegiaosakonna strateegiajuht Raiko Puustusmaa ning ministri nõunikud Evelin Oras ja Kertu Subka (2. päevakorrapunkt); Riigikogu liige ja Isamaa fraktsiooni esindaja Mart Maastik, Rahandusministeeriumi finantsteenuste osakonna juhataja Siiri Tõniste ja Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse liige Lauri Potsepp (3. päevakorrapunkt); taristuminister Kuldar Leis ning ministri nõunik Erko Siitan (4.-5. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi merendusosakonna merenduspoliitika valdkonna juht Hana-Maarja Helinurm ja nõunik Anastasia Hohrjakova (4. päevakorrapunkt); Riigikogu liige ja Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esindaja Evelin Poolamets, Kliimaministeeriumi liikuvuse põhiüksuse teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter ja sama osakonna Rail Balticu valdkonna juht Andres Lindemann, Rail Baltic Estonia OÜ juhatuse liige ja tehniline juht Lauri Ulm (5. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Majandus- ja tööstusministri ettekanne „Riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ elluviimisest“
3. Isamaa fraktsiooni algatatud liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (649 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
4. Vabariigi Valitsuse algatatud Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga ühinemise seaduse eelnõu (663 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
5. Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele loobuda Rail Balticu projekti elluviimisest Eestis ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest“ eelnõu (650 OE)

esimese lugemise ettevalmistamine

6. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (15.09.2025-21.09.2025) töökava

Majanduskomisjoni istung esmaspäev, 15.09.2025 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine

2. Majandus- ja tööstusministri ettekanne „Riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ elluviimisest“

3. Isamaa fraktsiooni algatatud liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (649 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

4. Vabariigi Valitsuse algatatud Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga ühinemise seaduse eelnõu (663 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

5. Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele loobuda Rail Balticu projekti elluviimisest Eestis ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest“ eelnõu (650 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

6. Info ja muud küsimused

Majanduskomisjoni istung teisipäev, 16.09.2025 kell 14.00

1. Arvamuse andmine väliskomisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Liidu rahvusvahelise digistrateegia kohta - JOIN(2025) 140

2. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Liidu ettevõtjate halduskoormuse ja Euroopa Liidu ühtsel turul digipöörde edendamise lihtsustamise paketi Omnibus IV kohta - COM(2025) 501, COM(2025) 502, COM(2025) 503, COM(2025) 504, C(2025) 3500

3. Ülevaade 600 MW elektrilise võimsusega tuumaelektrijaama ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest

4. Ülevaade EstLink 3 Rehemäe-Aulepa maismaaosa riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest

5. Info ja muud küsimused

Otsustati:

1.1. Kinnitada nädala töökava (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2. Majandus- ja tööstusministri ettekanne „Riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ elluviimisest“

Majandus- ja tööstusminister **Erkki Keldo** andis ülevaate „Eesti 2035“ elluviimisest (lisa 1).

Mario Kadastik uuris, kas teadus- ja arendustegevuse 1% SKP-st arvestamine võib minna segamini, kui raha liigutatakse ühelt eelarveaastalt teisele. Kõneleja tõi näitena välja rakendusuuringute programmi, kus otsused tehakse ühel aastal, aga väljamaksed toimuvad mitme aasta jooksul.

Erkki Keldo vastas, et sellega ei tohiks probleeme tekkida. Nominaalne SKP kasv on kriisi aastatel väga kiire olnud ning tekitanud väljakutse, et teadus- ja arendustegevuse raha kõige

parematel eesmärkidel kiiresti kasutusele võtta. Heaks näiteks on rakendusüritingute programm (RUP), kus paigutatakse aastas ettevõtetesse 30 mln eurot, kes peavad ise sama palju juurde lisama. Programmi realiseerumiseks on aega 36 kuud. Ministeerium proovis võimalikult täpselt eelarvestada, millal reaalne väljamakse toimub. Riigieelarve on tekkepõhine ehk kulud kajastuvad aastal, kus toimub reaalne väljamakse. On olnud väljakutse, et panna paika, millised on väljamaksed erinevatel aastatel. Koostöös Haridus- ja Teadusministeeriumiga vaadatakse, et prioriteedid oleksid paigas.

Urve Tiidus palus täpsustust üldplaneeringute kehtestamise arvu kohta ehk kuidas see tekib.

Erkki Keldo vastas, et kohalikud omavalitsused peavad oma üldplaneeringud üle vaatama ning uuendama. Seega arvu taga on Eesti omavalitsused. Eestis on 79 omavalitsust, mis on üldplaneeringute kehtestamise maksimaalne arv.

Mart Maastik uuris, mida eesmärkide seadmine annab ning mis juhtub, kui järgmistel aastatel selgub, et olukord on muutunud.

Erkki Keldo märkis, et on suhtunud strateegiate koostamisse kriitiliselt, kuna tema hinnangul ei tohiks neid luua pelgalt nende olemasolu nimel. MKM-is ning ka majanduskabinetis on tegevuskava, kus aastate lõikes vaadatakse, mis seadusandlust oleks vaja muuta või milliseid ebamõistlikke bürokraatlikke norme vähendada või kaotada. Seega reaalelu probleemidega tegeletakse igapäevaselt. Küll aga on aastaid tagasi Eesti 2035 tegevuskava vastu võetud ning hetkel on kohustus ministril sellest ülevaade anda. **Keldo** leidis, et on oluline teada, kuhu suunas riik liigub, kuid tihti on elulised tegevused veelgi olulisemad ning kui tegevuskavas esitatud arvutused ei realiseeru, tuleb vastavalt tegutseda. Ühtlasi on eesmärkides välja toodud näiteks Eesti tööjõu tootlikkuse teema, mis on reaalne probleem, kui soovitakse jõukamaks saada. Eelnimetatu puhul on tegemist tegevuskavaga, mis puudutab nt RUP-i, potentsiaalset investeeringute Eestisse saamist jpm. Kõik eelnimetatud tegevused aitavad tootlikkuse taseme tõstmisele kaasa, erinevalt ainuüksi selle strateegiasse lisamisest.

Mart Maastik tundis huvi, kuidas hakkab MKM tegelema soolise võrdõiguslikkuse ning palgalõhe temaga. Ühtlasi, kas plaanitakse kehtestada nõuded nagu kohustuslikud kvoodid jm.

Erkki Keldo lausus, et tema jaoks on prioriteet, et inimesed oleksid võrdselt koheldud ning maksimaalselt hästi rakendunud. Kui inimesed on õnnelikud, töötavad ning on seejuures hästi rakendunud, siis on see ka ühiskonnale tervikuna hea. Tööhõive küsimuses on uuringuid, et mida kõrgem on nt naiste tööhõive, seda jõukamad on ühiskonnad, sest rohkem inimesi on rakendunud. Rääkides selle tagamisest, siis seadused peavad kehtima kõigile. Täiendavat bürokraatiat selle raames minister ei toeta. Mitmed algatused tulevad Euroopa Liidust (EL), mis on pigem mõeldud läbipaistvuseks ning avatuse tekitamiseks. Üheks näiteks võib tuua palgapeegli põhimõtte, mille kohaselt avalik sektor annab eeskujuga, tagades samaväärsetel ametikohtadel võrdse tasustamise. Ministri rõhuasetus seoses võrdsuse tagamisega on, et kedagi ei tohi diskrimineerida, seadused kehtivad kõigile võrdselt ning mida rohkem on ligipääsetavust tööturule tervikuna ja vähem ebavõrdset kohtlemist, seda mõistlik on

ühiskond.

Kristina Šmigun-Vähi sõnas, et riigieelarves on teadus- ja arendustegevusele võimalus suunata 1% SKP-st ning uuris, mis oleks ideaal, mida eelnevasse suunata.

Erkki Keldo tõi välja EL-i võrdluse, kus 2023. aastal oli teadus- ja arendustegevusse Eestis suunatud u 0,9%. Saksamaa järel oldi protsendipunktiga SKP-sse EL-is teisel kohal avaliku sektori rahastusest. Rääkides ideaalist, siis avaliku sektori raha on piiratud. Soovitakse jõuda väga kõrge eesmärgini, kus erasektor panustab 2%. 2026. aasta 1% panus tähendab suurusjärku 440 mln eurot avaliku sektori rahastust. Lisaks panustab 450+ mln eurot erasektor. Seega 1% hoidmine on väga oluline ning loodetakse, et selle juures suudetakse püsida. Tegemist on keerulise eesmärgiga, kuid on näha, et see läheb õigesse suunda. Lisaks on erasektori teadus- ja arendustegevustele suunatud raha aastates kasvanud. Seega ideaal oleks avalikult sektorilt 1% ning erasektorilt 2%.

Jaak Aab tundis huvi suurinvesteeringute toetusmeetme vastu ning uuris, kui kaugel sellega ollakse.

Erkki Keldo sõnas, et Eestis ilmselt ei õnnestu suurt tööstust teha nt Tallinnas või Tartus. Tööstuse üks suurtest positiivsetest külgedest on, et see on olemuselt suuresti regionaalne. Meetme raames on arvestatud ka regionaalset erisust ehk Harjumaal on maksimaalne toetusmäär 10%, kuid mujal Eestis 15%. Kõne all on suurinvesteeringud alates 100 mln eurost. Meede on avatud. Loodetavasti tulevad lähinädalatel esimese meetme positiivsed tulemused. Meetme abil tulevad Eestisse täiendavad investeeringud, mis on väga märgiline ning näitab, et siia julgetakse investeerida.

Jaak Aab uuris, kas tingimustes on määratud, kes võivad kandideerida ning kas kriteeriumiteks on näiteks töökohtade arv või ka loodav lisandväärtus.

Erkki Keldo vastas, et kriteeriumid, mille järgi ettevõtteid hinnatakse on, et peab olema suurinvesteering alates 100 mln eurot, 30 otsest ja 70 kaudset töökohta, lisaks ekspordile orienteeritus ning kõrgem lisandväärtus. Eestil on eesmärk, et tööjõu tootlikkus on 110% EL-i keskmisest, seega tuleb suunata raha kõrgema lisandväärtusega tootmistesse.

Aleksei Jevgrafov sõnas, et 2024. aasta seisuga on Eesti tööjõus osalemise määr 74,6% ning uuris, miks 2035. aasta eesmärk on väiksem ehk 72%.

Erkki Keldo lausus, et Eesti 2035 töötati välja 2018. aastal ning tõenäoliselt oli sellel aastal tööjõus osalemise määr madalam kui 72%. Lisaks on teada, et Eestis tööjõuline elanikkond väheneb ning aina rohkem on lapsi ja pensionäre, kes enam ei tööta. Seetõttu muutub protsendi hoidmine kogu elanikkonna kohta nt 10 aasta pärast keerulisemaks.

Ministri nõunik **Evelin Oras** lisas, et tänaseks on juba 2035. aasta tööjõus osalemise määra 72% eesmärk ületatud.

Kristina Šmigun-Vähi tundis huvi, kui palju on rahastatavaid projekte, mis ebaõnnestuvad.

Erkki Keldo lausus, et ei oska ebaõnnestunud projektide arvu koheselt välja tuua. Igale finantsinstrumendile on pandud teatud riskimarginaal alati juurde. Investeeringu riskitase võib varieeruda, mistõttu tuleb arvestada võimalusega, et teatud juhtudel võib näiteks 10–15% investeeritud summast osutuda kahjumlikuks. Üheks heaks näiteks on RUP, kus 30 mln eurot aastas läheb kõrge lisandväärtusega uute toodete ja teenuste toetamiseks. Ettevõtted peavad sealjuures esitama oma äriplaani, millist uut toodet või teenust nad pakuvad. Tehtud on esimene järeldamine 2023. aasta taotlusvoorule. Ettevõtted, kes said toetust, nende keskmine tootlikkus on juba 120% EL-i keskmisest. Näha on ka teadus- ja arendustöötajate ning käibe kasvu. Eestisse soovitakse kõrge lisandväärtusega innovaatilisi ettevõtteid. MKM-is on kokku lepitud, et investeeritud raha peab saama võimalikult hästi majanduslikult mõõta, st mida see majandusele tagasi või juurde andis.

3. Isamaa fraktsiooni algatatud liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (649 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Riigikogu liige ja Isamaa fraktsiooni esindaja **Mart Maastik** lausus, et hetkel on omanikel kohustus mootorsõidukite haagiseid kindlustada, mis iseseisvalt liikluses reeglina ei osale ning on üldiselt autoga seotud. Eelnõu esitajad ei näe järelkärude kindlustamisel mõtet, kuna käru kasutamine ei ole enamasti igapäevane. Seega eelnõu eesmärk on vabastada täismassiga kuni 3,5 (kaasa arvatud) tonni haagised liikluskindlustuse kohustusest.

Mario Kadastik uuris, kas ei või juhtuda olukorda, et selle eelnõu seadusena jõustumise korral kõigi kärukonksuga autode liikluskindlustus kallineb, isegi neil, kes kunagi käru ei kasuta.

Mart Maastik sõnas, et kindlustustel on alati õigus oma hindasid tõsta. Samas, kuna haagiseid kasutatakse üldjuhul harva, siis hinna tõstmisel ei tundu mõtet. Ühtlasi tuleb sellisel juhul igal kasutuskorral üheks päevaks haagisele kindlustus teha.

Urve Tiidus küsis, kas Isamaa fraktsiooni esindajal on teavet selle kohta, kui paljudele inimestele on järelkärude kindlustamine probleem.

Mart Maastik vastas, et tagasisidet on paljudelt inimestelt saadud ning tegemist on laiema probleemiga. Rendifirmade järelkärude puhul on kindlustamine arusaadavam, kuid koduses kasutamises olevat järelkäru ei ole mõistlik kogu aeg eraldi kindlustada.

Rahandusministeeriumi finantsteenuste osakonna juhataja **Siiri Tõniste** lausus, et 12. juunil arutati teemat Vabariigi Valitsuse istungil ning hinnang oli, et sellist eelnõu ei saa toetada. Peamine põhjus on, et liikluskindlustus on rahvusvaheline teema ning see on Euroopa Liidu direktiiviga kaetud valdkond. Ministeeriumi hinnangul ei ole selline muudatus, et jätta suur hulk järelhaagiseid liikluskindlustuse kaitse alt välja, direktiiviga kooskõlas. Kõik liikmesriigid peavad tagama, et selle riigi registris olevad sõidukid, sh järelkäru on kindlustusega kaetud. Ühtlasi ei ole õige ka väide, et haagistega õnnetusi ei juhtu. Eesti liikluskindlustuse seaduse kohaselt lähevad haagise poliisi alt hüvitamisele sellised kahjud, kus haagis on iseeneslikult liikuma hakanud, haagis on pargitud selliselt, et on kahju

põhjustanud või ka kontaktita liiklusõnnetuste puhul. 2024. aastal oli selliseid õnnetusi 45. Keskmine kahju on u 1000-1500 eurot. Eelnõu mõte on haagised liikluskindlustuse kohustusest vabastada, mis tähendab, et neil ei oleks kindlustuskaitset. Õnnetusi juhtub, mis kokkuvõttes tähendab haagiste omanikele, et edaspidi peaksid nad õnnetuse juhtumise korral selle tagajärjel tekkinud kahju ise kinni maksma. Liikluskindlustuse kohaselt on süsteem selline, et kõik kannatanud on alati kaitstud. See tähendab praktikas, et kui on kindlustuskaitseta sõiduk, mis on kahju põhjustaja, siis Eesti Liikluskindlustuse Fond tegutseb esmase kindlustusandjana ning hüvitab kannatanule kogu tekkinud kahju. Sealt edasi järgneks süüdlasele ehk haagise omanikule praeguse eelnõu kohaselt edaspidi tagasinõue. Seega süüdlane peab haagise tekitatud kahju ise kinni maksma. Rääkides kindlustuse hindadest haagise omanikule, siis 2024. aasta statistika järgi oli see u 5-6 eurot aastas. Seega ministeerium ei saa sellise muudatusega nõustuda. Kindlustusel on antud juhul väärtus ning võiks jätkata senisel moel.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse liige **Lauri Potsepp** tõi välja mõned praktilised näited. Haagised, mis ilma neid vedava autota seisavad, hakkavad aeg-ajalt ka ise liikuma, nt tuule vms mõjul. Rahvusvahelisest vaatenurgast võib tuua näiteks Saksamaa, kus juhul kui haagisega sõiduk põhjustab kahju, jagatakse hüvitis kannatanule võrdselt ehk 50% autot kindlustava poliisi ja 50% haagist kindlustava poliisi kaudu. Seda sõltumata sellest, kuidas kokkupõrge toimus. Üksikutes riikides, kus haagiste liikluskindlustus on kaetud sõiduki kindlustusega, on juhtunud olukord, kus Saksamaal õnnetuse põhjustades maksavad kindlustused kannatanule kõik kahju kinni, kuid kuna haagise kohta omanikul liikluskindlustust ei ole, sest tema koduriigis seda eraldi ei nõuta, peab haagise omanik selle osa kahjust ise kinni maksma. Kahjud ei ole sellisel juhul kindlasti keskmiselt 1000 eurot, vaid palju suuremad. Seetõttu leiab kõneleja, et kindlustusvõimaluse ära võtmine ei ole põhjendatud, kuna üksikisikud, kes hiljem peavad tasuma suuremaid summasid võrreldes näiteks 5-eurose aastamaksega, võivad sattuda keerulisse olukorda.

Mart Maastik sõnas, et kõne all ei ole kindlustuse ära võtmine, vaid selle muutmine vabatahtlikuks. Kindlustus ei peaks olema kohustuslik. Kellegi võimalusi vabatahtlikult kindlustusleping sõlmida eelnõu kohaselt ei piirata.

Mario Kadastik lausus, et see ei kata olukorda, kus järelkäru omanik peab maksma kinni kõik kahjud, mis käru tõttu on tekkinud. Kõneleja leidis, et eelnõus väljapakutud muudatus ei ole mõistlik. Vabatahtlikud kindlustused on mõeldud selleks, et katta isiku endaga seotud riske temale endale. Liikluskindlustus peab hõlmama kõiki neid riske, mis on sõiduki omanikul selle kasutamisest tulenevalt, teistele isikutele tekitatud kahjud.

Piia Schults uuris, kui Eesti võtaks seadusemuudatuse vastu ja haagis oleks kindlustamata, siis kas sellisel juhul nt Läti, kus haagisel peab olema kohustuslik liikluskindlustus, selle kindlustuseta haagisega sõita ei tohiks.

Siiri Tõniste vastas, et Eesti Liikluskindlustuse Fond tagab kannatanule igal juhul kaitse, olenemata, kas õnnetus juhtub Eestis või Euroopa Liidus. Piiride peal kontrolle ei ole ning toimub sõidukite vaba liikumine.

Lauri Potsepp lausus, et Läti vaates on tegemist kindlustamata sõidukiga ning sellega ei tohi seal sõita. Küll aga ei ole EL-is üksnes kindlustuse kontrolliks sõiduki peatamine lubatud ning enamasti eeldatakse, et kindlustus on olemas. Tegemist on aga siiski kindlustamata sõidukiga ning trahvi saamise võimalus teistes EL liikmesriikides kindlustamata haagisega liigeldes on olemas.

Otsustati:

3.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Mario Kadastik (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 24.09.2025 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3.3. Teha ettepanek eelnõu tagasi lükata (poolt 7: Jaak Aab, Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 3: Aleksei Jevgrafov, Mart Maastik, Evelin Poolamets; erapooletuid 0).

4. Vabariigi Valitsuse algatatud Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga ühinemise seaduse eelnõu (663 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Taristuminister **Kuldar Leis** andis 663 SE-st ülevaate (lisa 2).

Kristina Šmigun-Vähi tundis huvi, et kas Eestil ei olnud enne organisatsiooniga ühinemist hääleõigust.

Kuldar Leis vastas, et hetkel ei ole Eestil veel hääleõigust. Varasemalt oli tegemist valitsustevälise organisatsiooniga, mis on nüüd ümber muudetud valitsustevaheliseks organisatsiooniks. Erineva tempoga on riigid organisatsiooniga ühinenud. Riikidel, kes on ühinenud, on hääleõigus.

Urve Tiidus uuris, kuidas seondub eelnõu teemaga, et Läänemeres liigub regulaarselt kindlustamata laevu, millega on suured riskid seotud.

Kuldar Leis lausus, et Eesti on kogu aeg osalenud ülemaailmses valitsustevälises organisatsioonis ning kõigi ümberkaudsete riikidega käitatakse ühtmoodi, kui rääkida navigatsioonimärkidest. Küll aga ei ole hetkel võimalik täpselt öelda, kuidas eelnõu mõjutab varilaevastikku.

Otsustati:

4.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Urve Tiidus (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.2. Teha otsus eelnõu täiskogu päevakorda võtmise kuupäeva osas 16.09.2025 istungil (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.3. Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5. Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele loobuda Rail Balticu projekti elluviimisest Eestis ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest“ eelnõu (650 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas sõnas meeldetuletuseks, et otsuse eelnõu algatamise korral ei küsita valitsuselt selle kohta arvamust ning antud teema puhul on palutud osalema asjassepuutuva ministriumis esindajad. Lisaks, kuna antud otsuse eelnõu puhul on tegemist põhiseaduse § 103 lg 2 nimetatud Riigikogu otsuse eelnõuga, millega Riigikogu pöördub Vabariigi Valitsuse poole ettepanekuga algatada Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu (RB) raudteeühenduse arendamise kokkulepe denonsseerimise seaduse eelnõu, siis sellise eelnõu Riigikogu otsusena vastuvõtmiseks on nõutav Riigikogu koosseisu häälteenamus ehk vajalik on kokku saada vähemalt 51 häält.

Riigikogu liige ja Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esindaja **Evelin Poolamets** lausus, et eelnõu esitajad on teinud Vabariigi Valitsusele ettepaneku loobuda RB projekti elluviimisest ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest. Üheks põhjuseks on, et 2017. aastal räägiti projekti maksumuse osas paarist miljardist eurost, kuid praeguseks on kogumaksumus neljakordistunud. Isegi ehitades projekti kärbitult ehk ainult ühe rööppaari ja jättes mõned peatused vahele, jääb eelarves puudu 10 mld eurot. Küsimus on, kust sellised summad saadakse. Käesoleval aastal oli näha, et investeeringud tõsteti järgmisesse aastasse, et riigieelarves 116 mln eurot säästa. Lisaks on projekt graafikust viis aastat maas. Algne plaan oli, et rongid sõidavad juba 2025. aasta lõpus. Lisaks on probleemiks, et isegi kui rööpad saadakse paika, ei pruugi olemas olla rongi, mida sinna sõitma panna. Ühtlasi lõpeb 2027. aastal Euroopa Liidus (EL) praegune eelarveperiood ning uus rahastusperiood algab 2028. aastal. Teadupärast esimesel aastal toetusi ei maksta, mis tähendab, et kõige pingelisemal ehitusaastal tekib rahastuslünk. Järelikult peavad Balti riigid selle katma omavahenditest. Eelnevad asjaolud näitavad, et projekt ei tasu ära.

Taristuminister **Kuldar Leis** sõnas, et RB töösse saamise uus eesmärk on 2030. aasta, mida on ka Euroopa Komisjonile (Komisjon) korduvalt kinnitatud. Eesti liigub tempos, et 2030. aastal on sinne osa valmis. Rääkides rahastuslüngast ning EL rahastuse puudumisest teatud perioodil, siis see oli ette teada ning sellega on arvestatud. Ehitustempo on selle järgi paika pandud. Eesti osa on praeguse teadmise kohaselt 3,1 mld eurot kogu esimese osa eest, mis tähendab raudtee rajamist, ehitades esialgu välja ühe rööppaari. Rääkides rongidest, siis valitsuse poolt on tulnud otsus kuulutada välja hange Eesti-siseste rongide hankeks. Ronge hakkab opereerima Elron ning need saavad sõita kuni Riiani või Kaunaseni, kuid prioriteet on, et need teenindavad Eesti-sisest transporti. Selle juures on veel omakorda kaks suunda. Üks on n-ö Eesti-sisene kiirrong ning teine peatub kõigis jaamades. Ekspressrongid, mis liiguvad Baltikumist välja, on eraldi teema ning neid ei hangi Eesti, vaid see toimub kommertsalustel. Just täna toimub Vilniuses lepingu allkirjastamine, kus kolm Balti riiki on teinud otsuse, et ühiselt teostada kogu elektrifitseerimise ja signalisatsiooni ehitus kolmes riigis korraga. Tihti on kõne all ka Läti ehitustempo, kuid lähtume sellest, et Läti valitsus on korduvalt väljendanud seisukohta, et nende jaoks on siht saada 2030. aastal nende osa valmis.

Kliimaministriumis liikuvuse põhiüksuse teede- ja raudteeosakonna juhataja **Ain Tatter**

lausus, et eelnõu sõnastuse kohaselt tuleks väljuda kõikidest rahvusvahelistest lepingutest, mis seostuvad RB-ga, siis üks selline seostuv leping on ka EL-iga liitumise leping, milles võeti ülesanne võtta üle EL-i õigus ning seda rakendada ja ellu viia. Vastukaaluks saadi ligipääs ühisturule ja EL-i fondidele. RB projektile kohaldub ka Euroopa otsekohalduv määrus ehk TEN-T määrus, mis seab ülesande põhivõrgu väljaehitamiseks 2030. aastal ning RB on selle põhivõrgu osa. Seda kinnitab Komisjoni rakendusotsus käesoleva aasta suvest, mis toob välja, et tegemist on strateegilise tähtsusega projektiga. Lisaks on rõhutatud ka Euroopa julgeoleku ja sõjalise mobiilsuse tagamist. Kõigist neist lepingutest väljumisel on kindlasti tagajärjed. Õiguslikku analüüsi lepingutest välja astumise teemal tehtud ei ole, kuna valitsus ja Riigikogu on andnud ülesande, et 2030. aastaks tuleb RB välja ehitada. Küll aga tehti 2017. aastal Riigikontrolli tellimisel analüüs õiguslikest tagajärgedest, mis on osati ülekantav tänasesse aega. Keeruline on ette kujutada olukorda, kus Eesti lepingutest väljuks ning Läti ja Leedu teeksid siiski oma osa projektist valmis. See paneks Eesti keerulisse positsiooni ning mõjuks majandus- ja investeerimiskeskonnale väga halvasti, kui Eesti ei oleks Euroopa raudteevõrgustikuga ühendatud, kuid naaberriigid on. Teemaks on ka võimalikud nõuded, mis tulevad erinevatest lepingutest. Kindlasti kaasneksid sellega seoses Eestile ka nõuded EL-i õiguse rikkumise osas. Mainekahju on samuti vältimatu. Rääkides rahastusest, siis iga riigi eelarvestrateegiaga rahastusnumber täpsustub. Vaadates Komisjoni ettepanekut järgmisele rahastusperioodile, siis see on üle kahe korra suurem kui senisel perioodil. Rahastusperspektiiv RB-le on endiselt väga optimistlik. RB Estonia OÜ poolt on samuti kinnitus, et kui rahastustempot jätkatakse planeeritult, siis 2030. aasta lõpuks on Eesti ehituse teekaart realistlik. Kõikide Balti riikide peaministrid on samuti kinnitanud oma pühendumist 2030. aasta valmimise eesmärgile.

Rail Baltic Estonia OÜ juhatuse liige ja tehniline juht **Lauri Ulm** ütles, et hetkel on meil sõlmitud u 1,1 mld euro eest ehituslepinguid, lisaks on olemas ka alliansslepingud, mis võimaldavad paindlikkust. Ülemistest Tootsini on lepingutega kaetud. Samuti on olemas rahastus. Hetkel on ehitusse investeeritud juba u 350 mln eurot. RB vaates on väga üksikud lepingud, mis on veel puudu, et Eesti osa trassist suudetaks 2030. aastaks valmis ehitada. Ehitustehniliselt usutakse, et 2030. aastal saadakse soovitu valmis.

Kuldar Leis lisas, et võib olla on avalikkusele vähe selgitatud, mis järgus projektiga ollakse. Projekti algus kindlasti venis kõigis Balti riikidest ning on toimunud palju ümberkorraldusi. Seega avalikkusele võib varasemate aastate tempo põhjal tunduda, et projektiga ei liiguta õige kiirusega ning tegevusi ei toimu. Esialgu aga tegeletaksegi ju projekteerimisega ning midagi silmaga nähtavat ei toimu. Nüüd on jõutud järgimisesse etappi. Lisaks, 2026. aastal toimub RB ehitus Eestis terve trassi ulatuses.

Mario Kadastik uuris, mis oleks hetkel hinnanguline maht trahvide ja EL-i tagasimaksete osas, kui projekti elluviimisest loobutaks vs kui palju on jäänud projekti lõpuni kulused kanda.

Lauri Ulm vastas, et likvideerimise ja lõpetamisega seotud ehituslepingud tuleks kinni maksta. Igasugune lõpetamine tekitab nõudeõiguse ning kõne all on 10 miljonid eurod, mis oleks seotud ehituslepingutest väljumisega. Vaidluste periood tuleks samuti pikk ning keeruline.

Ain Tatter sõnas, et keeruline on öelda, mis võiks olla konkreetne rahaline nõue nt CEF-i lepingutest välja astumiseks. Nõude teke sõltub sellest, kuidas Komisjon hindab välja astumise põhjendamist. TEN-T määruse mõttes on olnud üldjuhul nii, et kui taristuobjekti tähtjaks valmis ei ehitata, siis on Komisjoni praktika olnud üsna leebe ning kohe ei minda rikkumismenetluses Euroopa Kohtust trahvi nõudma, vaid lepitakse kokku järgmine tähtaeg või uus teekaart.

Evelin Poolamets küsis, kas vaidlused maaomanikega on läbitud ning kui palju on rööpaid maas. Taristuminister tõi välja, et tuleb kaks liini, millest üks on kiirliin Varssavini ning teine on kohalik liin, mis teenindab kohalikke peatuseid. Arusaamatu on, milline projekt käivitub, kuna kärbitud projektides on kohalikud peatused välja võetud. Ühtlasi mainiti eelpool, et projekt on ka julgeoleku osas oluline. Kõneleja uuris, kas taristut plaanitakse kuidagi kaitsta, nt droonikaitsega. Viimaseks uuris kõneleja, et kui Läti ja Leedu ei täida oma osa, siis kuidas trahv lepingu järgi jaotatud on.

Lauri Ulm sõnas, et kõik maad ei ole veel omandatud. Kõige keerulisem lõik oli ilmselt Ülemistest Pärnuni. Hetkel toimub veel Tootsi-Pärnu lõigul maade omandamine Pärnust edasi. Ehitust alustati Harjumaal ning liiguti edasi Pärnu suunas. Samuti on omandamisel veel Soodevahe-Muuga lõik. Kõike tehakse arvestades seda, millal sellel lõigul päriselt ehitustegevus peaks algama. Maid ei omandada liiga varakult ette, et raha voogu juhtida ka riigi vaatest kõige mõistlikumalt. Hetkel ei ole näha, et maavaidlused saaksid olema piiranguks. Koostöös riigi ja Maa- ja Ruumiametiga on protsess, kuidas maid omandatakse, hästi käima saadud. Aasta alguses olid olukorrad, kus maid ei olnud veel omandatud, kuid töödega oli vaja alustada. Sellele leiti operatiivselt koostöös Maa- ja Ruumiameti ning maaomanikega lahendus. Rööpaid hetkel veel maas ei ole. Traditsioonilised ehituslepingud Ülemistelt kuni Tootsini hõlmavad endast alusehitust, mille peale hakatakse rööpaid ehitama. Rööbastest ja ülemise kihi ehitus toimub alliansslepingute raames, mida ei ole veel tellitud. Allianss tegeleb projekteerimisega ning ka Tootsist kuni Läti piirini ehitamisega. Kohalike peatuste vaatest on rahastus olemas ning on ka selge plaan, kuidas need saaksid välja ehitatud. Rääkides kaitsest, siis kogu raudtee infrastruktuuri ehitamine on äärmiselt suurte nõuete ja regulatsioonide põhjal tehtud. Toimuvad riskihinnangud, sh küberturvalisus jms. Ette ei ole nähtud eraldi droonikaitset. Küll aga kõik telekommunikatsiooni ja IT-süsteemid läbivad väga karmid nõuded, mis tuleb ehitamisel arvesse võtta.

Ain Tatter sõnas, et RB väljaehitamise esimene etapp näeb ette kõikide regionaalsete peatuse väljaehitamist. Vastasel korral ei oleks mõistlik ka regionaalseid ronge hankida. Lätiga ühenduse valmides on tegemist aeglasemate ja kiirete rongide kombinatsiooniga. Varssavini kiirrongide puhul võiks pigem eeldada kommertshuvi. Küll aga on selle puhul tegemist juba hilisemate otsustega. Rääkides julgeolekust, siis on ka Komisjon oma rakendusotsuses laiemalt RB-le sõjalise mobiilsuse tähtsuse andnud. Trass veel hetkel valmis ei ole, seega otseselt kaitse poolega tegutsetakse veidi hilisemas perioodis. Tegemist ei ole RB tehnilise osaga. Rääkides trahvide nõuetest, siis vastutus langeb konkreetsele riigile, kes ei ole oma osa eesmärgipäraselt kasutanud ja kes on rahastusleppe kohaselt abisaaja. Lisaks on ka teatud horisontaalsed kulud, kust tuleneb vastutus riikidevaheliste lepingute alusel. Eelnimetatu

kujunemist on eelpool välja toodud analüüsis mainitud. Kokkuvõtvalt, rahastuse osas, mis on otse Eestile ehitamiseks suunatud, vastutab Eesti. Balti riikide üldrahastuse osas tekivad nõuded läbi teiste lepingute.

Evelin Poolamets küsis, et kui esmalt ehitatakse välja üks rööpapaar, siis kas nii kohalikud rongid kui ka kiirrongid, millel on kindlasti erinõuded, hakkavad sama rööpapaari kasutama.

Lauri Ulm vastas, et tuleb ühe rööpapaariga trass, mille Eesti ehitab valmis vastavalt karmimatele nõuetele ehk seal võivad sõita kuni 249 km/h rahvusvahelised kiirrongid. Analüüsitud on, kas üks rööpapaar saab rongiliiklusele takistuseks. Peatustesse on plaanis rajada möödasõidukohad, mistõttu takistust ei peaks olema. Esimesel kümnel aastal ei teki seega probleeme seoses sellega, et trassil on ainult üks rööpapaar. Pigem võib seda ette näha kaugemas tulevikus, arvestades nt kaubavedusid. Tulevikus saab ühtlasi vajadusel teise rööpapaari juurde rajada ning vajalik eeltöö selleks on tehtud.

Otsustati:

5.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Õnne Pillak (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 24.09.2025 (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5.3. Teha ettepanek viia läbi eelnõu lõpphääletus (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Maido Ruusmann, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6. Info ja muud küsimused

6.1. Vabariigi Valitsuse algatatud planeerimisseaduse ja sellega seondult teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (683 SE) juhtivkomisjoni esindaja määramine

Otsustati:

6.1.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Tõnis Mölder (konsensus: Mario Kadastik, Tõnis Mölder, Evelin Poolamets, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6.2. Muud küsimused

Piia Schults teavitas, et majanduskomisjon saatis 18.06.2025 esimesele lugemisele Keskerakonna fraktsiooni algatatud liikluskindlustuse seaduse täiendamise seaduse (kergliikurite kindlustamine) eelnõu (631 SE), mis eelnimetatud kuupäeval algataja ettepanekul päevakorrast välja võeti. Eelnõu on nüüd 17.09.2025 täiskogu istungi päevakorras.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija