



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 155

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 17. november 2025

Algus 11.10, lõpp 12.40

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollija: Kiia Väli (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Õnne Pillak, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Eve-Ly Kübard (nõunik-sekretariaadijuhataja), Mari Tänav (nõunik), Maria Haas (konsultant)

Puudusid: Tõnis Mölder ja Reili Rand

Kutsutud: Välisministeeriumi väliskaubanduse ja rahvusvaheliste majandusorganisatsioonide osakonna lauaülem Kristi Kraavi-Käerdi (2. päevakorrapunkt); Transpordiameti peadirektor Priit Sauk (3. päevakorrapunkt)

Kuulajad: Arvo Alleri töövari Jan Radnar Tomingas

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Arvamuse andmine väliskomisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Liidu ja Mercosuri vahelise partnerluslepingu ja kaubanduse vahelepingu allkirjastamise ning kahepoolse kaitseklausli rakendamise määruse kohta - COM(2025) 356, COM(2025) 338, COM(2025) 639
3. Kohtumine Transpordiameti peadirektoriga
4. Majanduskomisjoni esindaja muutmine Balti Assamblee Eesti delegatsioonis
5. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (17.11.2025-23.11.2025) töökava

Komisjoni istung esmaspäev, 17.11.2025 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Eesti seisukohad Euroopa Liidu ja Mercosuri vahelise partnerluslepingu ja kaubanduse vahelepingu allkirjastamise ning kahepoolse kaitseklausli rakendamise määruse kohta - COM(2025) 356, COM(2025) 338, COM(2025) 639 (1-2/25-803/1)
3. Kohtumine Transpordiameti peadirektoriga
4. Majanduskomisjoni esindaja muutmine Balti Assamblee Eesti delegatsioonis
5. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung teisipäev, 18.11.2025 kell 14.00

1. Isamaa fraktsiooni algatatud planeerimisseaduse muutmise seaduse eelnõu (742 SE)

esimese lugemise ettevalmistamine

2. Kohtumine Riigi Infosüsteemi Ameti peadirektoriga

3. Info ja muud küsimused

Otsustati:

1.1. Kinnitada nädala töökava (konsensus: Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2. Arvamuse andmine väliskomisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Liidu ja Mercosuri vahelise partnerluslepingu ja kaubanduse vahelepingu allkirjastamise ning kahepoolse kaitseklausli rakendamise määruse kohta - COM(2025) 356, COM(2025) 338, COM(2025) 639

Välisministeeriumi väliskaubanduse ja rahvusvaheliste majandusorganisatsioonide osakonna lauaülem **Kristi Kraavi-Käerdi** andis ülevaate määrusest ning Vabariigi Valitsuse seisukohtadest (vt [siit](#)). Kõneleja lausus, et Mercosur on Lätina-Ameerikas tegutsev koostöövorm, kuhu kuuluvad Argentina Vabariik, Brasiilia Liitvabariik, Paraguay Vabariik ja Uruguay Idavabariik. Tegemist on eeskätt kaubandus- ja majandusliiduga, kuid seal tehakse ka poliitilist koostööd. Kaks lepingut (partnerlusleping ja kaubanduse vaheleping) on koostatud seetõttu, et partnerlusleping oma koostöövormilt ning teemadelt on laiem kui kaubanduse vaheleping. Seetõttu on see ka Euroopa Liidus (EL) liikmesriikide ja ELi jagatud pädevuses, mis tähendab seda, et liikmesriikide parlamendid peaksid lepingu ratifitseerima. Riigisiseste vaidluste tõttu on osad riigid jäänud hätta lepingu ratifitseerimisega, mistõttu on partnerluslepingust eraldatud kaubandusküsimused eraldi vahelepingusse, mille jõustumiseks piisab ELi institutsioonide ja Mercosuri riikide heakskiidust, kuna need küsimused on liidu ainupädevuses. EL-Mercosuri partnerlusleping loob maailma suurima vabakaubanduspiirkonna enam kui 720 mln elanikuga turul. Lepingu olulisus seisneb selles, et lepinguga avatakse tööstustoodete valdkonnas (91% toodetele) Mercosuri turg ELi toodetele ning turu avamine toimub ka suures mahus põllumajandustoodetele. Arvestades ELi keerulist majandusolukorda, loodetakse lepingu toel elavdada ekspordi ja majanduskasvu. Lisaks on lepingul geopoliitiline tähendus: tugevdatakse suhteid Lõuna-Ameerikaga ning soodustatakse ELi majandusjulgeolekut, parandades ligipääsu olulistele maavaradele, nagu näiteks grafiidile ja nioobiumile. Viimastel nädalatel on Hiina mitmel korral öelnud, et nad soovivad karmistada oma ekspordi kontrollireegleid arenenud riikide jaoks ülioluliste muldmetallide ja haruldaste maavarade suhtes. Lisaks seab leping kõrged standardid keskkonna-, kliima- ja sotsiaalvaldkonnas. Lepingu suhtes on ELi kutseorganisatsioonide ja huvirühmade poolt esitatud kriitikat, et Mercosuri riikidest pärit tooted ei vasta ELi tööstandarditele ega fütosanitaarnõuetele. Lepingu kohaselt peavad aga kõik ELi turule jõudnud tooted vastama ELi nõuetele. Lepingutel on Eestile positiivne mõju. Eesti jaoks tähendab tööstustoodete turu liberaliseerimine arvestatavat ekspordipotentsiaali. Kaubavahetuse maht Mercosuri riikidega on praegu u 100 mln € aastas, ning Euroopa Komisjoni (EK) hinnangute kohaselt on oodata ekspordi kasvu 7–8% võrra. Juba praegu sõltub Eestis Mercosuri riikide ekspordist hinnanguliselt u 1500 töökohta, seega kui prognoosid täituvad, siis võib eeldada nii töökohtade kui ka maksutulu suurenemist. Kuigi toidu- ja põllumajanduskaupade turu avamine ei ole nii ulatuslik kui tööstuskaupade puhul, siis kõrgeid tollimakse alandatakse. Varem oli nende kaupade eksport väga keeruline, mistõttu loodetakse ka nende toodete ekspordi suurenemist. **Kraavi-Käerdi** lisas, et Mercosuri lepingud puudutavad ka kahepoolsete kaitsemeetmete määrust, mille eelnõu on veel menetluses ja see plaanitakse vastu võtta koos lepingute allkirjastamisega. Eelnõu sisu seisneb selles, et juhul kui Mercosuri riikidest peaksid ELi turule jõudma väga suured kaubakogused põllumajandussaaduste

valdkonnas, eriti tundlikes valdkondades, nagu näiteks veiseliha ja kanaliha, siis on võimalik liikmesriikide nõudel või tootjate palvel EKL võtta kasutusele kaitsemeetmeid, millega taastatakse teatud toodete kvoodid või viiakse liberaliseeritud tollimaksud praegu kehtivale tasemele tagasi. Kaitsemeetmed on ajutised ja neid on võimalik vastu võtta kuni 12 aasta jooksul. **Kraavi-Käerdi** märkis, et Mercosuri lepinguga liberaliseeritakse ka riigihangete turg, mille tulemusel saavad ELi ettevõtted ligipääsu varem suletud Mercosuri riikide hanketurule. Lisaks liberaliseeritakse teenuste ja digimajanduse valdkond, mis on Eestis kasvav ekspordivaldkond. Muudatuse kaudu lihtsustatakse piiriülest teenuste osutamist ilma kohapealset äriüksust loomata. Samuti lihtsustatakse nende inimeste, kes on vajalikud, et teatud teenuseid osutada, nendesse riikidesse sisenemist. Eestis puudutab see eelkõige transporti, telekommunikatsiooni, e-kaubandust ja digiteenuseid. Lepingus on rõhutatud ka väikeste ja keskmiste ettevõtete toetust, tagades neile ettevõtluse, äritegevuse ning kaubavahetuse jaoks vajalike õigusnormide, sh tollireeglite, veebis kättesaadavus neile arusaadavas keeles ja vähendatakse ka bürokraatiat. Lisaks peetakse Pariisi kliimaeesmärke väga oluliseks modernse ja kaasaegse kaubandusleppe tunnuseks, seega puudutavad kaubavahetuse liberaliseerimise lepingud ka keskkonda ja tööohutusnorme. Majanduskasv ja kaubavahetuse kasv ei tohiks toimuda nende valdkondade arvel. Selleks, et neid meetmeid jõustada ja jälgida, et Mercosuri riikides neid norme järgitakse, luuakse lepinguga ka institutsionaalne raamistik, kus osalevad ka Mercosuri enda riikide valitsusvälised organisatsioonid ja huvioorganisatsioonid. Lisaks tagab leping tugeva intellektuaalomandi kaitse. Leping sisaldab geograafiliste tähiste nimekirja, mis sisaldab peaaegu 350 nimetust. Eesti geograafilist tähist nimekirjas ei ole.

Marek Reinaas palus selgitada, kuidas jõuti Mercosuri lepingu osas nüüd kokkuleppele, kuna lepingut on arutatud väga pikalt (ligi 25 aastat).

Kristi Kraavi-Käerdi vastas, et Prantsusmaa ei ole oma lõplikku seisukohta veel kujundanud. Nõukogu töögruppide aruteludes on näha, et nad ei ole täielikult veendunud, et nende põllumeeste huvid oleksid piisavalt kaitstud. Esineb kriitikat ka seoses sellega, kas kõik Pariisi kliimaleppe eesmärkidest ja kestliku arengu kohustustest tulenevad nõuded on lepingus piisavalt selgelt väljendatud. Prantsusmaa ei ole ainuke riik, kes on kahtleval positsioonil. ELi põllumeestele kindlustunde tagamiseks võetakse vastu kahepoolse kaitseklausli määrus põllumajandustoodete valdkonnas. Esmane kaitse seisneb selles, et kõik ELi turule jõudvad tooted peavad vastama liidu tooteohutusnõuetele, mistõttu ei saa ELi turul saavutada eelist madalamate kaitsestandardite kaudu, mille tõttu saadakse odavamalt oma kaupa toota. Kui aga peaks aset leidma olukord, kus Mercosuri riikidest pärit toodete mõjul toimub ELi turul järsk hinnalangus või impordimahud oluliselt suurenevad (nt rohkem kui 10%), võimaldab kahepoolse kaitseklausli määrus vajadusel rakendada kaitsemeetmeid – näiteks taastada eelnevad tollid või piirata impordikoguseid.

Kristina Šmigun-Vähi palus täpsustada, millised tööstustooted jääksid endiselt tollimäära alla.

Kristi Kraavi-Käerdi ei osanud neid täpselt välja tuua. Arutatavad lepingud on oma mahult väga pikad. Eelkõige keskenduti nendele aspektidele, mis tundusid Eesti seisukohalt väga olulised, ehk kuidas on Eesti ja Mercosuri kaubavahetus kaitstud ning kuidas lepingud mõjutavad Eestist eksporditavaid kaubagruppe.

Rene Kokk küsis, kuidas suhtuvad arutatavatesse lepingutesse Eesti lähinaabrid. Lisaks palus **Kokk** selgitada, kuidas ja kes hakkab kontrollima ELi jõudvate toodete vastavust liidu nõuetele.

Kristi Kraavi-Käerdi vastas, et Läti ja Leedu on Mercosuri lepingu osas toetaval seisukohal. Soome ja Rootsi on kaubandusküsimustes Eestiga samameelsed ja nad on erinevatel tasemetel väljendanud, et nad toetavad Mercosuri lepingut. Samuti on Saksamaa toetaval seisukohal. Eelmine aasta edastasid ELi 11 liikmesriiki, sh Eesti, EKle kirja sõnumiga kiirendada Mercosuri lepingu sõlmimist. Poola on olnud pigem mittetoetaval positsioonil. Poola toodud murekohad sarnanevad Prantsusmaa omadega, mis puudutavad põllumajandussektorit. Prantsusmaa puhul lisanduvad keskkonda puudutavad murekohad. **Kraavi-Käerdi** lisas, et Mercosuri riikide kõik tootjad, kes soovivad ELi turule enda tooteid eksportida, peavad sarnaselt teiste ELi turule kolmandatest riikidest pärit tootjatega läbima sertifitseerimissüsteemi. EK delegatsioonidel ja vastavatel allasutustel on õigus käia tootjaid kontrollimas. Selleks kulunud vahendid kaetakse EK eelarvest ja mitte liikmesriikide omadest.

Kristina Šmigun-Vähi küsis, kas Mercosuri riikidest on vastuseisu lepingu suhtes.

Kristi Kraavi-Käerdi vastas, et igas riigis on erinevaid huvigruppe. Kui jälgida neis riikides toimuvat debatti, siis pigem häirib see, et EL ei ole lepinguprotsessi lõpuni viinud. Suvel toimus Ameerika Ühendriikide, Mercosuri riikide ja Mehhiko kaubanduspoliitikat puudutav seminar, kus osales ka Euroopa Parlamendi liige Urmas Paet. Ta oli vahetult käinud visiidil Mercosuri riikides ja vahendas seal levivaid tundeid. Mercosuri riigid valdavalt tunnevad, et praegust hetke peaks ära kasutama, kuna seelses piirkonnas on Hiina ja teised riigid üha enam kanda kinnitamas. Ka USA tunnetab tõsiselt seda, et just majandusjulgeoleku aspektist on vaja enda ettevõtetele tagada kriitilised toormed, mida Mercosuri riikides leidub palju. Kui EL ei kasuta praegust hetke ära, siis Mercosuri riigid, kes on huvitatud enda majanduslikust arengust ja kaubanduskoostööst, hakkavad otsima uusi partnereid.

Urve Tiidus küsis, kas Mercosuri lepingu sõlmimisel võib määravaks saada liitumivarud, mis on väga strateegiline ressurss lähikümnetel tehnoloogia arengus ning mida leidub palju Argentinas ja Boliivias.

Kristi Kraavi-Käerdi vastas, et EKle Mercosuri lepingut toetava kirja edastanud liikmesriigid on rõhutanud, et see ei ole ainult kaubandusleping. Samas tema hinnangul ei ole majandusjulgeoleku aspekt määrav, aga see on siiski väga oluline ja seda ei saa alahinnata. **Kraavi-Käerdi** hinnangul on lepingu puhul kõige olulisem turgude avamise aspekt.

Otsustati:

2.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (konsensus: Jaak Aab, Rene Kokk, Mart Maastik, Örne Pillak, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Kohtumine Transpordiameti peadirektoriga

Transpordiameti (TRAM) peadirektor **Priit Sauk** andis ülevaate ameti tegevusest ja strateegilistest eesmärkidest (lisa).

Urve Tiidus palus selgitada, kuidas Eesti reageerib intsidentidele, kus mehitamata õhusõiduk ilmub ootamatult lennuväljade lähedusse.

Priit Sauk sõnas, et Eestil ei ole hetkel selles valdkonnas väga häid oskusi ja seirevõimekust. Kasutatakse mittedertifitseeritud infot – Eestis on mitmeid start-up firmasid, kes tegelevad seirevõimekuse arendamisega. Eesti saab ohtudest ülevaate ja oskab võimalikke ohte hinnata, aga need ei ole veel kokkulepitud protseduuride alusel Eestis käsitletavad, ennekõike et oleks ametlikult üldse tuvastatud, et need ohud olid. Lisaks aspekt, kuidas ohtudele reageerida. Need teemad on hetkel väga aktiivselt eri asutustel arutlusel.

Urve Tiidus küsis, kas liiklusjärelvalves arvestatakse joobes juhtide alla ka narkojoobes olek. Lisaks uuris **Tiidus**, kuidas karistatakse joobes juhte.

Priit Sauk märkis, et karistamise küsimuse osas ei ole ta piisavalt pädev, mistõttu ta sellele küsimusele vastata ei saa. **Sauk** lisas, et joobes juhtide statistikas arvestatakse narkojoobe ja alkoholijoobe juhtumid kokku. Narkojoobe juhtumeid on alkoholijoobe juhtumitest oluliselt vähem (mõnisada juhtumit aastas), aga nende juhtumite arv ei ole langustrendis, vaid pigem kasvutrendis. Hetkel on liiklusohutusprogrammis hoiak muutumas. Kui varasematel aastatel räägiti võimalikust veapunktiüsteemist, kus korjatakse kergemad rikkumised teatud registrisse kokku, mille põhjal peatatakse inimese juhtimisõigus või suunatakse juhtimisõiguse taastamiseks ta rehabilitatsiooni. Hetkel leitakse, et keskendumine peaks süstemaatilistele rikkujatele ja nende liiklusest kõrvaldamisele. Kui veapunktiüsteem võiks hõlmata u 30 000 rikkujat aastas, siis raskemaid rikkujaid võib aastas olla paar tuhat.

Kristina Šmigun-Vähi palus selgitada kiiruseületamise temaatikat (maal vs linnas).

Priit Sauk sõnas, et täpset statistikat ei oska ta hetkel välja tuua. Kiiruseületamise fikseerimise arvu on suurendanud mobiilsed kiiruskaamerad, mida Politsei- ja Piirivalveamet kasutab. Tema tunnetuse kohaselt kasutatakse neid rohkem maanteedel. Murekohaks on hetkel kujunemas kõrvalmaanteed, mitte põhimaanteed. Ühest küljest on loodud ohutumad teed, kus lubatakse kiiremini sõita. Seetõttu on kõrvalmaanteedel, mis tihti on ohtlikumad ja ei vasta kõige kõrgemale ohutusstandardile, näha rohkem rikkujaid. **Sauk** selgitas keskmise kiiruse mõõtmise projekti. Lätis ja Leedus on võetud see kasutusele ning ohutusnäitajad on paranenud. See teema on ühiskonna kokkuleppe ja diskussiooni koht.

Mart Maastik sõnas, et Eesti Taristuehituse Liit ei ole TRAMi peadirektoriga sama optimistlikul arvamusel Eesti teede olukorrast. Liidu andmetel on riigiteede ja kohalike teede remondivõlg ehk rahastuse mahajäämus kokku 4,4 mld €. Riigiteede võrgu säilitamiseks vajaliku rahastamise mahajäämus on u 800 mln €. Nende sõnul on riigiteede korrashoiuks vaja aastas 218 mln €. Järgmiseks aastaks on riigiteede korrashoiuks eraldatud aga 106 mln € ja järgmistel aastatel vahendite maht vaikselt küll kasvab (2029. aastal 146 mln €), aga aastast vajadust siiski ei saavutata. **Maastik** palus TRAMi peadirektoril selgitada enda optimismi teede korrashoiuks eraldatud rahastuse üle olukorras, kus on teada, et reaalne vajadus on oluliselt suurem.

Priit Sauk sõnas, et TRAM vastutab 17 000 km riigiteede eest. Rõõmustama peab teede korrashoiuks saadud kõikide vahendite üle. Kohalikele omavalitsustele (KOV) kuulub oluliselt suurem hulk teid ja KOVidel on teede korrashoiu osas TRAMiga sarnased mured. Strateegilise rahastuse vajaduse analüüs koostati koos tee-ettevõtetega. **Sauk** nõustus, et rahastuse vajadus on suurem. Nii teedevõrgu säilitamise kui ka arendamise osas võiks vahendeid olla mõlemal juhul ligi 100 mln € võrra rohkem.

Jaak Aab märkis, et KOVidel on murekoht tõenäoliselt suurem kui TRAMil. **Aab** küsis, kui palju vahendeid eraldatakse 2025. aastal riigiteede korrashoiuks.

Priit Sauk vastas, et ettekande slaidil nr 31 kujutatud tabelis on näha teedehoiu rahastamist. Teedevõrgu säilitamise investeeringud, mis on laiemas vaates kergemad remondimeetmed koos teehooldega, moodustavad 2025. aastal 127,9 mln €. Teedevõrgu arendamise investeeringud moodustavad 2025. aastal 153,5 mln €.

Rene Kokk palus selgitada TRAMi töötajate kompetentsi enda tegevusvaldkonnas. **Kokk** tõi näiteid, kus näiteks põllumeestele, transpordiettevõtjatele ja veoautojuhtidele tekitab muret TRAMi teede planeerimine – näiteks uuel ringteel ei keera enam suura autod välja või kõrvalteedel on mahasõidud kehvad. Peale seda kui kruusatee on ehitatud ohutumaks, ei ole võimalik kombainide ega traktoritega teelt maha keerata, kuna truubid on tehtud liiga kitsaks. Ettevõtjad tunnevad huvi, miks ei räägita nendega teede planeerimisel, kus lõpuks avastatakse, et uus variant ei toimi. Sarnane olukord on teepiiretega. On näiteid, kus rajatud teepiire võetakse mingi hetk maha, kuna see ei toimi, aga kõige selle jaoks kulub riigil vahendeid. Teepiiretega liigutatakse tihti möödasõidukohad teiste kohtade peale, ehk liiklusohhtlikud olukorrad lükatakse teiste kohtade peale. Näiteks Rapla ja Tallinna vahel olid möödasõidukohad terve tee ulatuses, aga nüüd nihutatakse need väga kitsa lõigu peale. Arusaadavalt on ohtlikud manöövrid väga murettekitavad ja tegemist on liikluskultuuri-küsimusega, aga need liigutatakse nüüd kitsa ala peale.

Priit Sauk sõnas, et tema hinnangul on TRAMi töötajad pädevad. Vahel on ühiskonnal raske mõista TRAMi eesmärke. Ohutuse vaates tehtavad piirangud üldjuhul ei meeldi inimestele. Samas kui TRAM toetaks piirangute kaotamist, siis liiklusohutuse numbrid kindlasti ei paraneks. TRAMil on hea koostöö MTÜ Autovedajate Liidu ja Eesti Põllumajandus-Kaubanduskojaga. TRAM on eelnevalt selgitatud teemadest teadlik. Konkreetsed murekohad peab TRAMini tooma ja need vaadatakse üle. Kui ligipääs põllumaale ei ole kuskil registreeritud, siis tee rekonstrueerimise planeerimisel ei osata sellega arvestada. Tee rekonstrueerimisest saadetakse teated, et palun anda teada oma soovidest ja vajadustest, aga tihti on põllumaad edasi renditud, mistõttu ei pruugi vajalik info õige inimeseni jõuda. **Sauk** lisas, et Tallinn-Rapla teelõigule paigaldatud piire ei ole tema hinnangul viga. Kui ei katsetata, siis ei muutu midagi paremaks. Teoreetiliselt paberil ei osanud keegi näha, et Rapla lõigule piire ei sobi. Põhjamaades on mitmeid 1+1 teede liiklusuundasid üksteisest eraldatud. Ühelt poolt soovitakse kiiremini sõita, aga teiselt poolt soovitakse ohutust parandada – sel juhul peab sõidusuunad lahku viima. Arutatava lõigu teegeomeetria ja laius ei vasta tänastele vajadustele ja see põhjustas plekimõlkimisi, aga samas hoidis ära rasked õnnetused – kui piirdesse sõite on mõne aasta jooksul olnud viis või kuus, siis need võisid olla potentsiaalsed laupkokkupõrked, mis hoiti ära.

Aleksei Jevgrafov küsis, kas teevõrgu investeeringutes arvestatakse ka inflatsiooni ja tööde võimalikku kallinemist.

Priit Sauk vastas, et kõik analüüsid tehakse tänastes hindades. See, et täna saadakse uusi km vähem kui neli aastat tagasi, on paratamatu hindade kallinemise tõttu. TRAM püüab taolisi riske maandada. Näiteks Tallinn-Pärnu-Ikla Are ehitusobjektiga sooviti alustada eelmise aasta talvel. Objektile tehti üks suur hange, mis osutus siiski liiga kalliks. Seejärel jagati objekt neljaks eraldi hankeks, mille maksumused on odavamad ja nende ehituste osas on tänaseks lepingud sõlmitud.

Marek Reinaas palus selgitada teede ehitamisel sinna internetti puudutava infrastruktuuri rajamist.

Priit Sauk vastas, et hetkel puudub Eestis teemal nii-öelda omanik ehk ka TRAMile partner, kellega konkreetseid arendusi kokku leppida. TRAMil ei ole probleeme näiteks elektrivõrgu erinevate valdajatega, kes teavad oma soove ja on valmis ka oma vajadustest tulenevalt investeeringute tegemiseks. Levib müüt, et TRAM ei luba telekommunikatsiooniettevõtetal teede ehitamisel sinna vajalikke kaableid rajada. Eestis on telekommunikatsiooniettevõtted eraettevõtted, seega kui TRAM ise kaablikanali paneks, siis oleks tegemist ebaseadusliku riigiabiga. TRAMil oleks heameel, kui teema osas oleks talle partneriks näiteks üks operaator. Üldjuhul kui mõni ettevõtte soovib võrku arendada, siis ta pöördub TRAMi poole ja selles osas tehakse koostööd. TRAM ise ei saa hetkel seda teehoiu vahendite eest teha, kuna see on seadusega keelatud. Kui sidekanalisatsiooni võrgu arendamise kohustus koos rahastusega pannakse TRAMile, siis TRAM täidab seda kohustust. Sel teemal on korduvalt ministriumid omavahel arutanud, aga kokkuleppeid ei ole sõlmitud, ehk Eestis on täna kokku leppimata, kes telekommunikatsiooni baasvõrgu arendamise eest vastutab. Samas ei ole hetkel ka TRAMil telekommunikatsiooni pädevust, ehk oskust öelda, kus peaks võrku arendama. Igal võrguhaldajal on oma võrk, kes teab oma vajadusi.

4. Majanduskomisjoni esindaja muutmine Balti Assamblee Eesti delegatsioonis

Marek Reinaas selgitas, et Balti Assamblee (BA) on moodustanud viis komisjoni, mille töö kattub Riigikogu vastava alatise komisjoni valdkondadega: majandus-, energeetika- ja innovatsioonikomisjon; julgeoleku- ja kaitsekomisjon; haridus-, teadus- ja kultuurikomisjon; loodusvarade- ja keskkonnakomisjon ning heaolukomisjon. Hetkel kuuluvad BA majandus-, energeetika- ja innovatsioonikomisjoni Riigikogu majanduskomisjoni aseesimees Aleksei Jevgrafov ja komisjoni liige Jaak Aab. Kuna enamasti esindab komisjoni BA vastavas komisjonis Riigikogu valdkondliku komisjoni esimees ja aseesimees, siis on ettepanek määrata Jaak Aabi asemel BA delegatsiooni liikmekandidaadiks Marek Reinaas. **Reinaas** lisas, et järgmisel aastal on Eesti BA eesistujariik.

Otsustati:

4.1. Esitada Balti Assamblee Eesti delegatsiooni liikmekandidaadiks Marek Reinaas (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5. Info ja muud küsimused

5.1. Vabariigi Valitsuse algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (725 SE) saali saatmise otsustamine

Marek Reinaas sõnas, et eelnõule on laekunud üks muudatusettepanek ning ka arvamus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumist, mis sisaldab samasisulist ettepanekut. Ettepanekuid on võimalik arutada komisjoni 1. detsembril toimuval istungil. Eelnõu peaks seadusena jõustuma 2026. aastal, seetõttu on vajalik teha täna menetluslik otsus eelnõu teisele lugemisele saatmise kohta.

Otsustati:

5.1.1. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 03.12.2025 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Kiia Väli
protokollija