



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 118

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 07. aprill 2025

Algus 11.10, lõpp 12.56

Juhataja: Jaak Aab (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mihkel Lees, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Piia Schults (nõunik), Mari Tänav (nõunik), Kiia Väli (konsultant)

Kutsutud: energeetika- ja keskkonnaminister Andres Sutt, Kliimaministeeriumi rohereformi aseksantsler Kristi Klaas ning elurikkuse ja keskkonnakaitse aseksantsler Antti Tooming, energeetikaosakonna juhataja Rein Vaks, lennundusosakonna juhataja Taivo Linnamägi ning ministri nõunik Emma Kruusmäe (2. päevakorrapunkt); taristuminister Kuldar Leis, elukeskkonna ja ringmajanduse aseksantsler Ivo Jaanisoo, merendusosakonna õigusnõunik Anton Merits ning ministri nõunikud Kristiina Viks ja Erko Siitan (3. päevakorrapunkt); Rahandusministeeriumi rahandusteabe poliitika osakonna juhataja Rainer Osanik ning Riigikogu Euroopa Liidu asjade komisjoni nõunik Teele Taklaja (4. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi liikuvuse aseksantsler Sander Salmu (3. ja 5. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Energeetika- ja keskkonnaministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas
3. Taristuministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas
4. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad ettevõtete kestlikkusaruandlust ja ettevõtete kestlikkusalast hooldsuskohustust puudutavate direktiivide muutmise kohta - COM(2025) 80, COM(2025) 81
5. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti uuendatud seisukohad juhilubade direktiivi eelnõu kohta - COM(2023) 127
6. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (07.04.2025-13.04.2025) töökava

Komisjoni istung esmaspäev, 07.04.2025 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Energeetika- ja keskkonnaministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas
3. Taristuministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas
4. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad ettevõtete kestlikkusaruandlust ja ettevõtete kestlikkusosalast hoolsuskohustust puudutavate direktiivide muutmise kohta - COM(2025) 80, COM(2025) 81
5. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti uuendatud seisukohad juhilubade direktiivi eelnõu kohta - COM(2023) 127
6. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung teisipäev, 08.04.2025 kell 14.00

1. Isamaa fraktsiooni algatatud energiamajanduse korralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu (574 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
2. Isamaa fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele esitada Riigikogule Eesti elektri tootmisvõimsuste ja elektrivõrkude arendamise tegevuskava energiakindluse tagamiseks" eelnõu (575 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
3. Riigikogu liikme Kalle Grünthali algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (578 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
4. Info ja muud küsimused

Otsustati:

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

2. Energeetika- ja keskkonnaministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas

Energeetika- ja keskkonnaminister **Andres Sutt** andis ülevaate ministeeriumi õigusloome plaanidest majanduskomisjoni valdkonnas. Puhas energia ning majandus on Eesti konkurentsieelis, mistõttu on mõlemat vaja arendada ja toetada. Puhas majandus ning energeetika tähendavad ka puhast ja mitmekesist keskkonda. Mida konkurentsivõimelisem on riigi majandus, seda rohkem on võimalik toetada loodushoidu, elurikkust ning muid ühiskonnale olulisi teemasid. Hetkel on tormilised ajad, eelkõige majanduses, mistõttu on väga oluline, et energeetikapoliitikaga liigutakse järjepidevalt edasi. Majanduskomisjonis on juba menetluses kaks väga olulist eelnõu, milleks on 555 SE ja 556 SE. Rääkides eelnõudest, mis on menetlusse saabumas, siis üsna palju on kajastust saanud kliimakindla majanduse seaduse eelnõu ning sellega edasi liikumine. Kliimaeesmärgid soovitakse seaduse tasemel sätestada. Seadus tuleb lühike ning konkreetne. Sinna juurde tulevad teekaardid, kuidas erinevad sektorid nende eesmärkide suunas peaksid liikuma. Samuti soovitakse seal näidata olemasolevaid rahastusallikaid ning neid, mis on potentsiaalselt võimalik juurde saada. Lisaks soovitakse koos Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga vaadata üle, milliseid tegevusi saab avaliku sektori poolt teostada, et nende sektorite konkurentsivõimet tõsta. Ühtlasi on oluline eesmärkide suunas liikumine iga-aastaselt üle vaadata ning põhjalikumalt paari aasta tagant. Vaadates tagasi nt viimasele 25 aastale, mis tõi kaasa finantskriise, COVID-i, sõjad, energiakriisi jne, siis ei ole põhjust arvata, et järgmised 25 aastat saavad

olema ilma ootamatusteta ning kõik läheb täpselt nii nagu soovitakse. Seega paindlikkus on äärmiselt oluline. Soov on eelnõuga jõuda majanduskomisjoni kevadistungjärgu lõpus. Lisaks on ministeeriumi poolt tulemas veel mõned eelnõud, mis majanduskomisjoni puudutavad. Esmalt atmosfääriõhu kaitse seaduse muutmise, mis on seotud direktiivi ülevõtmisega ja heitkogustega kauplemise süsteemi tingimuste laiendamisega merendussektorile. Ühtlasi on tulemas ka vedelkütuse seaduse muutmise seaduse eelnõu, mis puudutab ennekõike lennutranspordi kütuseid. Mõlema eelnõuga on plaan Riigikogu menetlusse jõuda kevadistungjärgu jooksul. Viimasena on tulemas atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu ehk taastuvenergia direktiivi muutuste ülevõtmine. Eesmärk on suurendada taastuvatest energiaallikatest toodetud energia osakaalu ning parandada energiatõhusust ja -julgeolekut.

Urve Tiidus lausus, et minister tõi välja, et uus kliimakindla majanduse seaduse eelnõu tuleb lühem ja selgem ning uuris, kas regulatsioonid lähevad rangemaks või leebemaks.

Andres Sutt vastas, et regulatsioonide puhul on soov lähtuda kolmest märksõnast, milleks on lihtsus, selgus ja paindlikkus. Viimane on väga oluline, sest paljud teemad, mis on mõnda aega tagasi kokku lepitud, ei pruugi enam olla relevantid ning regulatsioone tuleb vastavalt rakendada ja muuta. Küll aga eesmärgid nagu kliimanetraalsus ja erinevad vahe-eesmärgid sätestatakse seaduse tasandil.

Mart Maastik uuris, kas Eestis 100% taastuvenergiale üleminek 2030 aastaks on ministri arvates realistlik eesmärk, arvestades seda, et ka juhitavat energiat on vaja.

Andres Sutt lausus, et eesmärkide täitmine eeldab kindlasti ka juhitavate võimsuste rajamist. Kui riik on seadnud eesmärgiks, et aastaks 2030 toodetakse aastas tervikuna taastuvenergiat vähemalt tarbimise ulatuses, siis sinna juurde on vaja ka reguleeritavaid võimsusi. Kuni ei ole uusi gaasijaamasid, on kindlasti oluline, et põlevkiviplokid täidavad varustuskindluse rolli. Ühtlasi on olulised ühendused ning need on Eesti huvides, olenevalt sellest, kas teatud ajahetkel soovitakse eksportida või on import vajalik. Jätkatakse kindlasti arutelude ja analüüsidega, mis puudutavad Estlink 3 ja elektriühendust Lätiga. Juhitavate võimsuste osas on samuti Elering AS-il hange toimumas kuni 500 MW-i hankimiseks.

Mart Maastik uuris, kas Eesti 100% taastuvenergia eesmärgile ei oleks võimalik kuidagi realistlikult läheneda. Tegelikuses on vaja ka juhitavat võimsust, mis ei ole taastuvenergiast toodetud.

Andres Sutt lausus, et toimumas on hange juhitavatele võimsustele, et tuleks juurde ka gaasijaamasid. Eesmärgid ei ole vastandlikud.

Jaak Aab uuris seoses energiamajanduse arengukavaga, et milline on selle ajagraafik.

Andres Sutt lausus seoses arengukavaga, et peab väga oluliseks, et selle juures saaks esitada tervikvaadet Eesti energiasüsteemile ehk milline on olukord praegu ning mida soovitakse aastaks 2035 ja sealt edasi. Kõigil peaks olema edasisest ühine arusaam. Ühtlasi on oluline, et

ei vaadataks ainult Eestit, vaid ka seda, mida teevad lähiriigid ning Euroopa tervikuna. See annab parema arusaama, kuhu Eesti liigub ning mida vajab.

Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna juhataja **Rein Vaks** vastas, et keskkonnamõju strateegiline hindamine on lõpusirgel. Aprilli jooksul loodetakse energiamajanduse arengukava vastu võtta.

Tõnis Mölder lausus, et meediast on läbi käinud looduskaitsele piirangutele ülemlae seadmine, eelkõige majandushuvidest lähtuvalt ning palus teemat selgitada. Lisaks uuris kõneleja, kas metsanduse arengukava on valmimas.

Andres Sutt sõnas, et looduskaitsele piirangutega on kaks peamist teemat. Üks on seotud 30%-ga, mis on eesmärk kaitsealustele pindadele maismaal. Eraldi küsimus on, kuidas reguleerida merega seotut. Teine, mida ootab väga ka metsa- ja puidusektor, on teadmine, mis on Eestis majandusmetsa protsent. Kõneleja soov on saavutada olukord, kus kaks eesmärki kõlavad kokku.

Kliimaministeeriumi elurikkuse ja keskkonnakaitse asekantsler **Antti Tooming** lisas, et eesmärk on kaitsealade konkreetne protsent paika panna. Eesti ettepanek on 30% maismaast. Hetkel ollakse 28% juures. Väljakutse on, kuidas saada paika töötav mehhanism ehk kui midagi soovitakse kaitse alla võtta, siis tuleb kuskilt metsa kaitse alt maha võtta. Eesmärk on, et 30% sees oleks kõige kvaliteetsem ala, mida on põhjust kaitsta. Ühtlasi soovitakse anda kindlus, et üle 30% kaitse alla ei panda. Metsanduse poolelt on tulnud ettepanek majandusmetsade osakaal ära fikseerida. On arutelu koht, kas see saaks olema nt seadus või metsanduse arengukava. Metsanduse arengukava osas tehakse tehnilist ülevaatus. Eesmärk on, et kui metsaseaduse muudatustega liigutakse valitsusse, siis olemas on ka metsanduse arengukava, mida saaks heaks kiita.

Rene Kokk uuris, kas minister ja ministeerium seisavad selle eest, et energeetikas tehtavad otsused lähtuksid Eesti huvidest.

Andres Sutt ütles, et ühendused on Eestile vajalikud ning see on oluline energiapuuduse vaatest. Ühendused on olulised nii ekspordi kui ka impordi seisukohalt, olenevalt konkreetsest ajahetkest. Energiamaajanduse arengukava peaks andma vastuse, millises tempos ning mahus ühendusi luua. Peab olema selge vaade nii Eesti vajadustest kui ka sellest, mis toimub naaberriikides. Kõik otsused, mis tehakse, lähtuvad Eesti huvidest.

Rene Kokk ütles, et tema hinnangul on nii Estlinkide kui ka Läti ühendustega tehtud teataval määral valeotsuseid. Vaadates elektri hindu, siis Estlink ühendustega oleks pidanud juba varem tegelema.

Andres Sutt lausus, et tagasi vaadates saab ennekõike analüüsida ning õppida, mida tuleks järgmistes tegevustes teistmoodi teha. Varasemalt tehtud otsuseid tuleb vaadata kontekstis ja ajas, millal need realselt tehti. Toona ei olnud inimestel otsuseid tehes sama informatsiooni, mis on hetkel olemas.

Aleksei Jevgrafov ütles, et ministri varasematest sõnavõttudest on kõlanud, et kliimakindla majanduse seadust ei tule ning uuris, miks on tema meelsus muutunud.

Andres Sutt lausus, et ei ole öelnud, et kliimakindla majanduse seadust ei tule. Kõneleja ütles, et on välja toonud, et seadust ei tule täpselt sellisel kujul nagu esialgu planeeritud. Seadus tehakse lühemaks ning selgemaks. On tulnud tagasiside, et seaduse tasandil reguleeritakse detailis väga paljusid punkte, millega on risk, et reaalne elu teeb korrektureid ning seadust tuleks uuesti muutma hakata. Seega paindlikkust võiks olla ka selliste algatuste juures ning teatud teemasid käsitletakse alamastme dokumentides.

Urve Tiidus uuris, kas on olemas informatsioon, kui palju on Soomes kaitsealuseid metsasid.

Antti Tooming lausus, et riike üks-ühele võrrelda ei saa, kuid teatud referents on võimalik saada, kuidas teised riigid on teemale lähenenud. Soome kaitsealuste metsade osakaal on tänaste teadmise juures 10-20% vahel. Seega võrreldes nt Soome, Läti ja Rootsiga on Eesti oma metsasid rohkem kaitse alla võtnud.

Mart Maastik uuris, kas Eesti-Läti neljanda elektriühenduse eriplaneering plaanitakse lõpetada, eeldusel, et Saaremaa kõrvale loodetavasti meretuuleparki ei ehitata ning kas selle asemel hakatakse Estlink 3 tegelema, mis on tunduvalt mõistlikum.

Andres Sutt sõnas, et mõlemad teemad on töös. Meretuuleparkide tulekut näitab aeg ning loomulikult ei teki pargid lähima paari aasta jooksul. Nii Estlink 3 kui ka Läti ühenduse puhul ei ole investeerimisotsuseid tehtud. Hetkel on kõne all trassivalikute küsimus, eriplaneeringu teema, keskkonnamõju jne. Kõneleja on seda meelt, et esmalt tuleks teha ettevalmistused ning vajadusel saab informatsiooni ka tulevikus kasutada. Ühendusi Eesti lõppkokkuvõttes siiski vajab. Seoses ühenduste hinnaga, siis need saavad eelduste kohaselt kaasrahastatud Euroopa Liidust ning teine allikas on ülekoormustasu. Rääkides miljarditesse ulatuvatest investeeringutest, siis peab kõneleja õigeks, et enne otsuse tegemist tehakse põhjalik analüüs, et otsustusprotsess oleks mõistetav ning otsused analüüsipõhised ja teadlikud.

3. Taristuministri kuulamine, sh ministeeriumi õigusloome plaanide tutvustus majanduskomisjoni valdkonnas

Taristuminister **Kuldar Leis** andis ülevaate ministeeriumi õigusloome plaanidest majanduskomisjoni valdkonnas. Üks olulistest teemadest, millega liigutakse lähiajal valitsusse ning seejärel Riigikogusse, on jäätmereform, mida on mitu aastat ette valmistatud. Küll aga korraldatakse veel erinevate huvigruppidega kohtumisi, et kõigile oleks planeeritavad muudatused arusaadavad. Kuna muudatused puudutavad iga elanikku ning väga erinevaid ettevõtjaid, siis on oluline palju ka avalikkusega suhelda.

Kliimaministeeriumi elukeskkonna ja ringmajanduse asekanstler **Ivo Jaanisoo** lisas, et jäätmereformi põhialus on, et olmejäätmetest saaks rohkem ressursi kätte. Praeguse 38% ringlussevõtu taseme asemel tuleb jõuda juba aastaks 2030 tasemeni 60%. Seda tänases üleriiklikus jäätme kogumise süsteemis teha ei saa. Ministeeriumil on tasemeni jõudmiseks

mitu teesi. Kõige olulisem on konkurents, mida on ka Konkurentsiamet oma novembrikuises jäätmeveo raportis välja toonud. Konkurentsi selles valdkonnas tuleb edendada ning seda suures osas eelnõu sisaldabki. See ei tähenda, et omavalitsused hakkavad ettevõtetele konkurentsi pakkuma, vaid turule peaks juurde tekkima jäätmeveo ning -käitluse ettevõtteid. Loomulikult on oluline, et puhast ressursi tuleks turule juurde, selleks, et tööstusel oleks ka kohalikku toorainet. Hoitakse kinni ka printsiibist, et üleminek oleks inimesele võimalikult taskukohane. Jätkuvalt kõik arvutused näitavad, et sorteeriva leibkonna kulu suudetakse hoida kuu kohta u 5 euro piires, mis on võrreldes teiste riikidega väga mõistlik tase.

Kliimaministeriumi liikuvuse asekancler **Sander Salmu** tutvustas muudatusi lennunduseaduses, millest kaks on tehnilised ning kaks sisulised. Alustades viimastest, siis koos Kaitseministeriumiga on välja töötatud kaitsevaldkonda puudutav spetsiifiline regulatsioon kaitselennundusega kokku puutuvatele isikutele. Vajadus tuleneb sellest, et valdkond ei allu tsiviillennunduse reeglitele ning kuna hetkel puudub regulatsioon, siis tekib õigusselgus, kuidas kaitselennundus toimib. Teine sisulisem muudatus puudutab lennujaamatasude võimalikku vaidlustamist. Vajadus on tulnud asjaolust, et lennujaam ei tõstnud lennujaamatasusid u 15-20 aastat ning puudus ka hea teadmine praktikas, millised kitsaskohad on. Praegu on üks pikem menetlus läbi Konkurentsiameti peetud. Sealt ilmnes asjaolu, et võimalik vaidlustaja võib sisuliselt viimasel hetkel lennujaamatasude tõusu Konkurentsiametis vaidlustada, isegi, kui lennujaamatasud on juba kehtestatud. See ei anna lennujaamale aega oma tegevust planeerida. Eesmärk on, et kui lennujaam teavitab kõiki lennuettevõtjaid vähemalt 2 kuud ette, et ta tõstab lennujaamatasusid ja sellele eelneb ka konsultatsiooniperiood. Seejärel jääb lennuettevõtjatele 30 päeva, et nad saaksid teha otsuse kas vaidlustada või mitte. Sellele järgnevalt saab lennujaam tasud kas kehtestada või jätkub menetlus. Üks tehniline aspekt puudutab Euroopa Liidu (EL) nõuetega kooskõlla viimist. Teine on seotud metsaseadusega, kus lisaks tehnilistele sõnastustele muudetakse ära põhimõtte, et kui keegi soovib lennujaama ümbruses metsa majandada, siis ei pea enam küsima kooskõlastust ministrilt või volitatud isikult, vaid sellest tegevusest antakse lennujaama operaatorile otse teada. Lisaks tutvustas **Salmu** raudteeseaduse muudatusi. EL-i auditi käigus on välja tulnud puudused Eesti õiguse ja EL-i õiguse vahel ning nende õiguseks vajalike minimaalsete muudatustega viiakse kehtiv seadusandlus kooskõlla.

Kliimaministeriumi merendusosakonna õigusnõunik **Anton Merits** tutvustas meresõiduohutuse seaduse muudatusi. Eesmärk on teha muudatused seaduse veeteetasude peatükis. Veeteetasu on üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud taristu kasutamise eest võetav tasu. Peamised muudatused võib jagada kaheks. Esimene oleks veeteetasude diferentseerimine keskkonnanäitajate alusel. Kehtestatakse veeteetasu soodustused ettevõtetele, mis investeerivad rohetehnoloogia kasutamisesse. See annab ka laevaomanikule suurema kindlustunde, kui teema on seaduse tasandil sätestatud. Teine suurem muudatus on laevade punkerdamisega seotud vabastuste ülevaatamisega. Hetkel on tegevus veeteetasu maksimisest vabastatud, kuid see ei ole enam põhjendatud, sest punkerdavad laevad kasutavad samamoodi veeteed ning vajavad muid teenuseid, ühtlasi tuleb arvestada ka keskkonnaohtlikkuse aspekti.

Kuldar Leis lisas, et veeteetasu muudatus on fokuseeritud sellele, et kui tegemist on keskkonnasõbralikuma vahendiga, siis makstakse vähem.

Jaak Aab lausus näitena, et linnatänavatele on ilmunud punased elektrilised mootorrattad, mille osas on juba tekkinud mitmeid arutelusid. Varasemate liikluseaduse muudatustega on omavalitsustele antud üsna palju volitusi kergliikureid reguleerida. Küll aga on kuulda mõnest probleemist, mida soovitakse, et ministeerium lauale tooks. Kõneleja uuris, kas ministeerium on jõudnud analüüsida, kas on vaja teatavaid seadusemuudatusi, et anda veel suuremaid õigusi kohalikele omavalitsustele teatud piirangute või nõuete osas, mis puudutavad liiklusohutust, parkimist, liiklusvahendite piirarvu jms.

Kuldar Leis vastas, et sedavõrd konkreetseks ei ole veel jõutud teemaga minna. Eelkõneleja välja toodud sõidukite näide on väga uus ning sellega tuleb tegeleda. Ohutuse teema on arusaadavalt kõige olulisem. Reguleerimine peab toimuma selliselt, et seoses järjest lisanduvate liiklusvahenditega liiklusohutlikkus ei suureneks.

Sander Salmu sõnas, et Aab mainis regulatsiooni, mis 2024. aastal koos kohalike omavalitsustega sai välja töötatud analoogsete olukordade lahendamiseks. Ka tol hetkel ei tehtud omavalitsuste poolt ettepanekut, et sõidukite arv oleks piiratud ning selles ei nähtud probleemi. Ehkki ka toona oli kõne all, kas tõukerattaid mahub linnaruumi piisavalt või tuleks seda reguleerida. Pigem oli diskussioon selles, kas vähendada kiirust, kas on alad, kus kergliikurid üldse sõita ei tohi, kas luuakse alad, kus nad tohivad parkida jne. Praegu ei ole ükski omavalitsus veel jõudnud sinna, et nad oleksid seadust ka praktikas rakendanud, et näha, kas see lahendab olukorrad, mis on tõusetunud. Sõitja vanus on üks asjaolu, kuid tegemist on pigem järelevalve küsimusega, mida saab järelevalvega ühiselt arutada. Seega kohalike omavalitsuste tasemel tuleks esmalt proovida reguleerida ning vaadata, millised on kitsaskohad. Vastasel juhul jõutakse olukorrani, kus tehakse regulatsioon, siis proovitakse seda praktikas rakendada ning seejärel saadakse aru, et seadust on kohe vaja uuesti muuta. Teine küsimus on, kas piirarv on võimalik saavutada nt seotult sellega, kus kergliikur tohib parkida. See annab ette, kui palju sõidukeid üldse linnaruumi ära mahub. Omavalitsus saaks rakendada ka nt tasude süsteemi ehk läbi linnaruumi kasutusele andmise ettevõtetele piirarvu määrata. Omavalitsused peaks proovima olemasoleva regulatsiooniga enda spetsiifilist olukorda lahendada.

Jaak Aab uuris, kas mõni omavalitsus on viimastel nädalatel ministeeriumi poole koostöösooviga pöördunud, et midagi seadusandlikus regulatsioonis muuta.

Sander Salmu vastas, et küsimus oli valitsuse liikluskomisjonis, kus paluti otsa vaadata, millised regulatsioonid on olemas. See ülevaade sai tehtud. Tulnud on ettepanek seoses piirarvu määramisega, kuid seal ei olnud välja toodud, milline piirarv olema peaks või kuidas seda reguleerida. Kui seaduse tasemel on ette antud piirarv, siis on vaja teada, kuidas seda rakendada. Need küsimused on hetkel veel läbi rääkimata.

Jaak Aab lausus, et teema puudutab otseselt liiklusohutuse näol ministeeriumi ning palve oleks, et ministeerium arutaks esimesel võimalusel teemad omavalitsustega läbi.

Sander Salmu nõustus, et tegemist on ohutuse küsimusega ning see on esmane.

Tõnis Mölder sõnas, et meedias on ministri sõnavõttudest tulnud esile lause, et isegi, kui rahalisi vahendeid ei ole, tuleb teeprojektid valmis teha. **Mölder** palus täpsustada, milline on projektide reaalne seis. Lisaks, kas kõne alla tulevad ka avaliku ja erasektori koostööprojektid ehk PPP projektid.

Kuldar Leis ütles, et kui minna ajaloos 10-20 aastat tagasi, siis olid tihti olukorrad, kus rahalised vahendid teedehituseks saabusid, kuid projektid ei olnud valmis, mistõttu töö seisis. Kõneleja soovib anda suunda selleks, et kus on võimalik, siis esmalt tuleks valmis teha projektid, et juhuks, kui teatav rahastus peaks tulema, saaks kohe asuda ehitama. Sellise suuna andmine ei ole ainult riigi, vaid ka omavalitsuste tasemel. PPP projektid ei ole hetkel kõne all.

Sander Salmu lisas, et tegemist on väga hea lähenemisega, kuna hetkel on paljud taristuobjektid kahese kasutusega ning Euroopa Komisjoniga (Komisjon) käivad praegu diskussioonid, et võib olla juba käesoleval eelarveperioodil on võimalik täiendavaid rahastusi leida. Komisjon väga ootab, et liikmesriik oleks rahaliste vahendite saabumisel kohe valmis ehitama.

Reili Rand uuris seoses elamumajanduse probleemiga, et kas ministri poolt võiks tulla ettepanek taas avada üürielanute programm, et riik, omavalitsus ning erasektor koostöös saaks investeerida kvaliteetsetesse ning kaasaegsetesse üürielanutesse. Lisaks uuris kõneleja, milline on seis Haapsalu raudtee projektiga.

Kuldar Leis sõnas, et üürielanutega jätkamist hetkel plaanis ei ole. Küll aga on üks võimalik meede, mis loob võimaluse kaasata erarahastust ja EL-i raha, et turutõrkepiirkondades elamuid ehitada. Täpsem informatsioon selles osas on selgumas. Haapsalu raudtee ehitust hetkel eelarves sees ei ole.

Mart Maastik uuris, kas ei ole mõeldud lennujaamatasude vähendamisele. See võiks olla hea variant, kus riik saaks mõistlikult doteerida lennujaama kaudu, et ühendusi saaks hoida ning et neid tuleks erinevatesse paikadesse rohkem.

Kuldar Leis ütles, et lennujaama juhtkonnaga on toimunud sisukas kohtumine, kus arutati erinevaid teemasid. Esimene prioriteet on, et lennuühendused Tallinnas peavad olema vähemalt samal tasemel ning kasvama. Selles osas ei saa järeleandmisi teha. Lennujaamatasud on osalt seotud hinna küsimusega, kuid lisaks ka sellega, et kui pikaks ajaks on kindlus lennuettevõtjatele antud. Ühtlasi on küsimus, et kui uusi liine avada, siis kui pikaks ajaks antakse soodustus lennujaamatasu osas. **Leis** lisas seoses airBalticu lennufirmaga, et ehkki Eesti ei toeta neid rahaliselt, siis oluline on olla neile riigina moraalseks toeks, et neil läheks hästi ning nad oleksid tulevikus tugevamad. Tallinna lennujaamas on 26% lende airBalticu teenindada.

Kristina Šmigun-Vähi palus täpsustada, kas lennujaamatasude alandamine oleks mõttekas.

Lisaks uuris kõneleja, ega raudteede osas EL direktiivide ülevõtmine ei tähenda, et Eestis hakatakse raudtee mõõtmeid muutma.

Kuldar Leis lausus, et lennujaamatasude osas tuleb jälgida turuolukorda ehk kuidas käituvad lähemad lennujaamad. Tegemist on kompleksse küsimusega. Pigem võib näha, et lennujaamatasu saab vähendada juhul, kui lendude arv tõuseb.

Sander Salmu sõnas raudteede osas, et eelnõu ei mõjuta tee mõõtmeid. Küll aga on Euroopa poolelt antud liikmesriikidele eesmärk analüüsida, millistes kohtades oleks see sotsiaal-majanduslikult mõistlik. Selline analüüs on Eestil koos Lätiga käimas ning tulemused saabuvad järgmisel aastal.

Urve Tiidus uuris, kuidas on nt eelnimetatud punaste mopeedide puhul kindlustus korraldatud.

Sander Salmu sõnas, et kindlustuse teema on Rahandusministeeriumi haldusalas. Laias plaanis peab sõiduki omanik tagama, et sõidukil on liikluskindlustus. Uus kindlustusseadus ütleb, et see toimub lähtuvalt massist ehk 25 kg ja raskemad sõidukid peavad olema kindlustatud.

Urve Tiidus küsis, kas veeteetase teema haakub varilaevastiku sõitmisega vabades vetes. Tegemist on teadupärast suure keskkonnariskiga.

Anton Merits vastas, et need ei ole omavahel seotud.

Kuldar Leis lisas, et varilaevastik on täiesti eraldi teema, mis on üks ministeeriumi prioriteetidest. Tegemist on suure ohuga nii keskkonnale kui ka julgeolekule.

Tõnis Mölder palus täpsustada, millise ministri alla lennunduse teema käib.

Sander Salmu sõnas, et energeetika- ja keskkonnaministri teema on kütused ja energeetika, kuid liikuvus ehk ka nt lennunduse teemad on taristuministri haldusalas.

4. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad ettevõtete kestlikkusaruandlust ja ettevõtete kestlikkusalast hoolsuskohustust puudutavate direktiivide muutmise kohta - COM(2025) 80, COM(2025) 81

Rahandusministeeriumi rahandusteabe poliitika osakonna juhataja **Rainer Osanik** andis ülevaate direktiivi eelnõust (vt. [siit](#)) ning Vabariigi Valitsuse seisukohtadest (vt. [siit](#)).

Jaak Aab palus täpsustada, kui palju oli Eestis n-ö esimese laine ettevõtteid, kes langesid aruandluskohustuse alla.

Rainer Osanik vastas, et täpselt ei ole veel teada, kes aruande esitavad, sest see sõltub majandustulemustest. Prognoositakse, et ettevõtteid on 6-9.

Jaak Aab uuris, mis tingimused antud ettevõtete puhul olid.

Rainer Osanik ütles, et tegemist oli ettevõtetega, mis olid teatud tingimustega avaliku huvi üksused. Mõned ettevõtted on aruande juba esitanud, kuid ministeeriumi teadmisel on esitajaid veel tulemas.

Mart Maastik küsis, kas ei ole mõeldav seisukohtades öelda, et aruandluskohustust ei saa üldse Eestis rakendada ning riik seda ei toeta, kuna tegemist on Eesti ettevõtetele ülejõukäiva kohustusega ning bürokraatia suurendamisega.

Rainer Osanik vastas, et kuna direktiiv on vastu võetud, jõustunud ning ka Eesti õigusesse üle võetud, siis praegusel hetkel ei ole võimalik öelda, et me seda ei rakenda. Seda oleks pidanud tegema siis, kui direktiivi hakati 2019. aastal üle võtma. Küll aga saab nõustuda lihtsustustega, mis on Eesti arvates mõistlikud ning kergendavad. Samas ei soovita, et lihtsustused oleksid ainult formaalsed, vaid neil peab olema ka reaalne sisu. Hetkel proovitakse nii palju leevendusi teha, kui direktiivi raames võimalik on, kuid direktiivi tagasi pöörata ei saa.

Jaak Aab juhtis tähelepanu, et Vabariigi Valitsuse (Valitsus) seisukohtades on samuti välja toodud, et riigi esimene eelistus oleks muuta kestlikkusaruannete esitamine ettevõtete jaoks vabatahtlikuks.

Mart Maastik tundis huvi, et kui Euroopa Liidus (EL) on regulatsioon vastu võetud, siis kas liikmesriigid ei ole enam õigust soovida protsessi tagasi pöörata või oma seisukohta muuta.

Rainer Osanik ütles, et kui EL-is on direktiiv vastu võetud, siis tuleb see üle võtta, sest vastasel juhul saab selle eest trahvi.

Mart Maastik uuris, et mis saab siis, kui kehtivat direktiivi soovitakse muuta.

Rainer Osanik vastas, et antud juhul on Brüsseli töögruppides juba Eesti poolt taolisi ettepanekuid esitatud. Leides teiste riikide poolehoidu, on võimalused selleks olemas. Kui poolehoidu ei leita, siis jääb direktiiv kehtima sellisena nagu praegusel hetkel.

Rene Kokk sõnas, et Euroopa Komisjon (Komisjon) peaks pöörama tähelepanu hetkel maailmas toimuvale. Praegu ei ole mõistlik välja pakkuda kestlikkusaruannete esitamise edasilükkamist kahe aasta võrra. Teemad, mis ei ole kriitilised, peaks pikemaks ajaks edasi lükkama ja tulema arutelule uuesti 2029. aastal. **Kokk** ütles, et Eesti seisukoht peaks olema, et Komisjon hakkaks teemat arutama oma järgmises koosseisus, kui on näha, milliseks on kujunenud reaalne olukord maailmas.

Rainer Osanik ütles, et ministeeriumi vaatest sellist otsust kahjuks teha ei saaks, kuna taoline ettepanek ei ole seni Brüsselis aruteludel kõne alla tulnud.

Rene Kokk lausus, et kahjuks on pidevalt selline suhtumine, et tegutsemiseks võimalusi ei ole, selle asemel, et neid võimalusi otsida. Eesti peab otsima liitlasi ning vastavaid sõnumeid välja andma. Kõik, mida inimesed on otsustanud, saavad nad soovi korral ka ümber otsustada.

Tõnis Mölder uuris, kas kõne all on olnud see, et liikmesriik saab ise otsustada, kas aruandluskohustust rakendada ning mis piirides.

Rainer Osanik vastas, et hetkel ei ole. Vabatahtlikkuse puhul tekiks võimalus, kas ettevõtte esitab aruande või mitte, kuid kuna tegemist on direktiiviga, siis hetkel see kohaldub üle Euroopa. Direktiivi mõte on, et kõik riigid rakendaksid seda samamoodi ning riikide vahel ei tekiks ebaausat konkurentsi.

Urve Tiidus lausus, et jagab osalt seisukohta, et kestlikkusaruandlus võiks olla järgmise Komisjoni koosseisu teema. Samas on mõistetavad ka Valitsuse seisukohad. Kui riigi seisukohtadesse jääb sisse aruande esitamise vabatahtlikkuse variant, siis ilmselt ei tule EL-i kohta esitajaid palju. Seega vabatahtlikkus on justkui pehme tee selleni, et võib-olla ühel ajahetkel pööratakse direktiiv ümber.

Rainer Osanik ütles, et ettevõtete hulgas tehti küsitlus ning tegelikkuses paljud ettevõtted, kes planeeritavate muudatuste kohaselt langeks aruandluskohustuse alt välja, on öelnud, et nad kavatsevad vabatahtlikult esitamist jätkata. Juhul, kui aruannete esitamine muutub vabatahtlikuks, siis osad ettevõtted kavatsevad küll aruandlust jätkata, aga mitte auditeerida. Teised jällegi soovivad oma kestlikkusaruannet ka auditeerida, nii nagu näeb ette direktiiv. Olukord ei ole selline, et kohustuse kadudes aruandeid üldse ei esitataks. Ministeerium on suhelnud ettevõtjatega, kellest mitmed on tajunud selles oma konkurentsieelist.

Mart Maastik leidis, et komisjon võiks Valitsuse seisukohtade punktis 1.1 nõustuda ainult ettepanekuga muuta kestlikkusaruannete esitamine vabatahtlikuks kõigile ettevõtetele.

Jaak Aab sõnas, et EL-i läbirääkimiste juures on mõistlik, et toetatakse mitut erinevat varianti, sest, kui jäädakse ainult ühe konkreetse juurde ning ei leita liitlasi, siis teiste võimalike valikute üle toimuvate arutelude puhul riik kaasa rääkida ei saa.

Rene Kokk tundis huvi, kas oleks võimalik hääletada variandi poolt, et uus Komisjon vaatab kestlikkusaruannete teema üle 2029. aastal.

Rainer Osanik ütles, et ka ettevõtjate vaatest pooldatakse aruannete esitamise edasilükkamise asjus selguse saabumist pigem võimalikult ruttu. Hetkel on pakutud välja kahe-aastane tsüklil selleks, et Komisjon kiirustaks. Mida rohkem antakse aega, seda rohkem hakkab juhtuma olukordi, et viimasel hetkel tajutakse, et miski on tegemata või on segadus. Arutelu all oli ka ettepanek aruannete esitamise tähtaega vaid ühe aasta võrra edasi lükata, et selgus tuleks võimalikult kiiresti. Saades aru kogu protsessi keerukusest, siis mõõndi, et nii kitsa ajaraamiga oleks tekitatud ettevõtjatele segadus. Pigem oleks kõne all kahe aasta võrra edasilükkamine ning selle aja jooksul võib tekkida olukord, kus võetakse suund vabatahtlikkusele või lükatakse see hoopis Komisjoni poolt veelgi edasi. Mõistlik on, et läbirääkimistele minnakse erinevate, paindlikkust võimaldavate positsioonidega, et leida liitlasi. Vastasel korral võib Eestil läbirääkimistel probleeme tekkida ning saadakse oluliselt vähem, kui esialgu soovitud.

Tõnis Mölder lausus, et komisjon võiks otsustada, et toetatakse Valitsuse seisukohti, kuid prioriteet, mille suunas peaksid Valitsuse esindajad EL-iga läbi rääkima, on punkt 1.1.

Rainer Osanik täpsustas, et praegusel hetkel soovib Komisjon arutada eelkõige punkti 1.2 ning teised punktid arutelul ei ole.

Jaak Aab sõnas, et arutelust saab järeldada, et esmalt oleks oluline, et aruannete esitamine lükatakse kahe aasta võrra edasi ning seejärel saab sisuga edasi tegeleda. **Aab** tegi komisjoni liikmete arvamuste põhjal ettepaneku toetada Valitsuse seisukohti, kuid järgnevates sisulistes läbirääkimistes eelistada kestlikkusaruannete esitamist vabatahtlikkuse alusel.

Otsustati:

4.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti, pidades oluliseks, et tähtaegade edasilükkamise otsuse tegemisele järgneval perioodil tuleks direktiivi muudatuste läbirääkimistel lähtuda eelkõige Vabariigi Valitsuse 3. aprilli 2025. a istungil heaks kiidetud punktis 1.1. nimetatud esimesest seisukohast, st et aruannete esitamine võiks olla ettevõtjatele vabatahtlik (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mihkel Lees, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti uuendatud seisukohad juhilubade direktiivi eelnõu kohta - COM(2023) 127

Kliimaministeeriumi liikuvuse asekanstler **Sander Salmu** andis ülevaate direktiivi eelnõust (vt. [siit](#)) ning Vabariigi Valitsuse seisukohtadest (vt. [siit](#)). Lisaks tõi kõneleja välja erinevused seoses hetkel kehtiva korraga (lisa 1).

Mario Kadastik uuris, millal hakkab regulatsioon üleeuroopaliselt kehtima. Lisaks tundis **Kadastik** huvi, kas planeeritakse muudatust, et alternatiivkütusega sõidua autod saaksid endiselt B-kategooria alla kuuluda, kui nad on massilt raskemad ainult aku tõttu.

Sander Salmu vastas, et regulatsioon peab olema vastu võetud 2029. aastal. Digitaalse juhiloa puhul oli diskussioon, kas tähtaeg muudetakse varasemaks või mitte, kuid kõige uuem informatsioon on selles osas võimalik peale istungit edastada. Sõiduki ning selle aku massi teema on olnud aruteluks. Tehnilistes nõuetes on teema praktiliselt olemas, vastasel juhul ei saaks neid sõiduaudodena arvele võtta. Küll aga tuleb nüüd juhilubade regulatsioon vastavusse viia.

Mario Kadastik lausus, et antud küsimus on üles kerkinud ka komisjoni istungil, kus tõdeti, et sellised sõidukid veel ei kuulu vastava kategooria alla ning teemat arutatakse.

Sander Salmu ütles, et oluline on eristada sõidukite tehnilisi nõudeid juhtimisõiguse küsimusest. Tehniliselt poolelt on olemas sõidukite kategooriad M, N, M1, N1 ning selles osas akudega autode puhul probleeme ei ole. Juhilubade puhul saab eristada nt B- ja C-kategooria. Diskussioon ongi toimunud seoses juhilubadega. Seega hetkel, kui sõidetakse autoga, mis on üle 3500 kg, siis peavad olema C-kategooria juhiload.

Mario Kadastik uuris, kas regulatsioon on võimalik Eestis ka kiiremini kui 2029. aastal vastu võtta.

Sander Salmu vastas, et kohe, kui regulatsioon on Euroopa tasandil vastu võetud, siis saab ka Eesti siseriiklikult selle võimalikult kiiresti vastu võtta.

Mart Maastik palus täpsustada, kas Eestis jääb saatjaga sõitja vanus endiselt 16-aastale.

Sander Salmu vastas, et füüsilist juhiluba 16-aastasele isikule enam ei anta. Ehkki faktiliselt on algaja juhi tunnusmärk (roheline vahtraleht) vs õppesõidu kollane tunnusmärk erinevad, siis olemuslikult saab 16-aastane jätkata autoga sõitmist, kui tema kõrval on saatja. Ka praegu peab olema 16- ja 17-aastaselt kõrval saatja. Tulevikus saab seesama 16-aastane isik sõita saatjaga, kes on ennast juhendajaks registreerinud ning sõidab õppesõidu tunnusmärgiga.

Mart Maastik lausus, et isik ei saa sellisel juhul teha juhilube enne 17-aastaseks saamist. Kõneleja uuris, kas Eesti ei saa teha ettepanekut, et juhiluba oleks võimalik siiski 16-aastaselt saada.

Sander Salmu lausus, et Eesti tegi ettepaneku alandada saatjaga sõitmise vanust 16 aastale, kuid seda ei saavutatud. Piiratud juhiluba on oma olemuselt lihtsalt paberdokument ning kui Eestis luuakse süsteem, et inimene võib ka 16-aastaselt edasi sõita, ilma eelnimetatud paberdokumendita, siis reaalselt muutust isikule ei ole. Lisaks, kui hetkel 16- ja 17-aastane saab oma dokumendi kätte, siis see kaotab automaatselt isiku 18-aastaseks saades kehtivuse ning eksamid tuleb uuesti teha. Tulevase regulatsiooni puhul saab see isik automaatselt 18-aastaseks saades tavapärased juhiload, eksamid sooritada ei tule ning ühtlasi ei pea muretsema ka selle pärast, et üks päev tegevustega hiljaks jäädes ei tohi enam autoga sõita.

Rene Kokk tundis huvi, millest regulatsiooni ettepanekud tulenevad. Eesti mõnes mõttes kaotab regulatsiooniga mitmes aspektis, nt vanusepiirangud lähevad suuremaks ning staaži peab rohkem olema.

Sander Salmu lausus, et 17-aastaste juhtimisõiguse regulatsioon on üleeuroopaline. Siseriiklikult oli hetkel võimalik 16- ja 17-aastaselt sõita. Ka praegu ei ole inimesel, kes saab 16-aastaselt piiratud juhiload, õigust sõita nt Lätis. Selleks, et taoline õigus tekiks, on vaja üleeuroopalist nõuet. Hetkel on vanuse osas leitud kompromiss.

Otsustati:

5.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mihkel Lees, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6. Info ja muud küsimused

6.1. Isamaa fraktsiooni algatatud energiamajanduse korralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu (574 SE) juhtivkomisjoni esindaja määramine

Otsustati:

6.1.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Mario Kadastik (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mihkel Lees, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek

Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6.2. Isamaa fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele esitada Riigikogule Eesti elektri tootmisvõimsuste ja elektrivõrkude arendamise tegevuskava energiakindluse tagamiseks" eelnõu (575 OE) juhtivkomisjoni esindaja määramine

Otsustati:

6.2.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Mario Kadastik (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mihkel Lees, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6.3. Riigikogu liikme Kalle Grünthali algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (578 SE) juhtivkomisjoni esindaja määramine

Otsustati:

6.3.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Marek Reinaas (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Mihkel Lees, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6.4. Majanduskomisjoni kohtumised ja töөрühmad

Jaak Aab tuletas komisjonile meelde eesotavaid kohtumisi ning töөрühmasid.

6.5. Majanduskomisjoni esimehe tagasiastumisest teavitamine

Jaak Aab lausus, et kuna valitsuskoalitsioon on muutunud ning soovib ka Riigikogus erinevaid muudatusi teha, siis ta teavitab enda tagasiastumisest komisjoni esimehe kohalt. Seega vastavalt Riigikogu kodu- ja töökorra seadusele on järgmisel istungil esimese punktina päevakorras majanduskomisjoni esimehe ja aseesimehe erakorralised valimised.

(allkirjastatud digitaalselt)
Jaak Aab
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija