



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 157

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 1. detsember 2025

Algus 11.10, lõpp 12.43

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

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

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

Kutsutud: taristuminister Kuldar Leis ja ministri nõunik Erko Siitan (2.-3. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi ehitus- ja elamuosakonna ehitustegevuse valdkonnajuht Liisi Pajuste ning ehitus- ja elamuosakonna nõunik Madis Kaasik (2. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna juhataja Rein Vaks ning liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Madis Ross, Rahandusministeeriumi fiskaalpoliitika osakonna Euroopa Liidu poliitika talituse nõunik Mari Lahtmets (3. päevakorrapunkt); Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordi osakonna juhataja Andres Ruubas ja juhtivspetsialist Katrin Tambur, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) digiteenuste osakonna juhataja Raul Kallas (5. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud ehitusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (743 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
3. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu aastateks 2028-2034, muudetakse määrust (EL) nr 2024/1679 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 2021/1153, eelnõu kohta
4. Majanduskomisjoni algatatud meresõiduohutuse seaduse täiendamise seaduse eelnõu (756 SE) teise lugemise ettevalmistamine
5. Vabariigi Valitsuse algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (725 SE) teise lugemise ettevalmistamine
6. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (01.12.2025-07.12.2025) töökava

Komisjoni istung esmaspäeval, 1.12.2025 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud ehitusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (743 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
3. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu aastateks 2028-2034, muudetakse määrust (EL) nr 2024/1679 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 2021/1153, eelnõu kohta
4. Majanduskomisjoni algatatud meresõiduohutuse seaduse täiendamise seaduse eelnõu (756 SE) teise lugemise ettevalmistamine
5. Vabariigi Valitsuse algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (725 SE) teise lugemise ettevalmistamine
6. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung teisipäeval, 2.12.2025 kell 14.00

1. Energiamajanduse arengukava aastani 2035 eelnõu arutelu huvigruppidega
2. Info ja muud küsimused

Otsustati:

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

2. Vabariigi Valitsuse algatatud ehitusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (743 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Taristuminister **Kuldar Leis** sõnas, et hetkel kehtiv ehitusseadustik jõustus 2015. aasta 1. juulil. Möödunud on üle kümne aasta, mistõttu soovitakse ehitusõigust ajakohastada ja lahendada seaduse rakendamisel tekkinud küsimusi. Eelnõuga kavandatud muudatustega arendatakse seadust edasi, jäädes juba sätestatud põhimõtete ja lahenduste juurde. Eelnõus on paarkümmend praktilist muudatust, mis teevad ehitamise inimestele lihtsamaks, kiiremaks ja soodsamaks, aga seda ilma järeleandmisteta nii ohutuse, kvaliteedi kui ka keskkonnahoiu puhul. Eelnõu koostamisel on väga paljuski arvestatud Vabariigi Valitsuse efektiivsuse ja majanduskasvu nõukoja ettepanekuid. Bürokratia vähendamise programmi raames tuli ka ehitusseadustikku mitmeid ettepanekuid ja väga palju neist sai arvestatud. Rääkides olulisematest ette nähtud muudatustest, siis esiteks täpsustatakse ehitusseadustiku üldpõhimõtete ja üldnõuete sisu. Teiseks muudetakse projekteerimistingimuste regulatsioon senisest oluliselt paindlikumaks. Kolmandaks lihtsustavad eelnõuga kavandatud muudatused ehitus- ja kasutusõiguse saamist. Viimase olulise muudatusena nähakse eelnõuga ette ebaseaduslike ehitiste seadustamise regulatsiooni ühtlustamine.

Kliimaministeeriumi ehitus- ja elamuosakonna ehitustegevuse valdkonnajuht **Liisi Pajuste** andis 734 SE-st täpsema ülevaate (lisa 1).

Mart Maastik sõnas, et ettekandes toodi välja, et eelnõu kohaselt on plaanis Rail Balticu sildade ja viaduktide teehoolduskohustus panna kohalikele omavalitsustele (KOV) ning uuris, kas neile antakse selle eest ka teatav lisarahustus.

Kliimaministeeriumi ehitus- ja elamuosakonna ehitustegevuse valdkonnajuht **Liisi Pajuste** vastas, et tegemist on hetkel olemasolevate KOV-i teedega, mis tõstetakse sillaks üles. Seega KOV-idele ei kaasne sildadega täiendavat koormust, just seetõttu, et juba hetkel on neil samad lõigud hooldada. Edaspidi tuleb neist lõikudest lihtsalt n-ö kumeralt üle sõita.

Mart Maastik lausus, et loamenetluste muudatuste all toodi välja, et edaspidi on kõik alla 20m² suurused mitteelamud vabaehitus ja detailplaneeringut muutma ei pea. Kõneleja palus täpsustada muudatuse mõju.

Liisi Pajuste vastas, et ehitusseadustikus on § 26 ja § 27, mis selgitavad projekteerimistingimusi. Paragrahvi 26 kasutatakse olukorras, kus detailplaneering ja selle koostamise kohustus puuduvad. Detailplaneeringu koostamise kohustus tuleb planeerimisseadusest ja selle järgi on planeering vaja koostada linnades, alevites ja alevikes. Planeerimisseaduses on võimalik teha ka erand ja asendada detailplaneering projekteerimistingimustega. See on olukord, kus mitte midagi ei ole. Suuremad muudatused tehti aga §-i 27, mis räägib olukorrast, kui detailplaneering on juba olemas ehk kuidas täpsustada olemasolevas detailplaneeringus teatud tingimusi. Abihoonete arv võib olla selline teema, mis on detailplaneeringus nt ühel hetkel sisse kirjutatud, aga uus üldplaneering lubab laiemad kaalutlused. Paragrahvi 27 kohaselt ei ole lubatud tegutseda vastuolus üldplaneeringuga. Küll aga antakse võimalused erinevateks väikesteks täpsustusteks 30 päeva jooksul ilma, et isik peaks minema tegema 3-aastast detailplaneeringu menetlust teema osas, mille puhul ei ole ilmselt mõistlik pikka menetlust läbida.

Urve Tiidus sõnas, et raadiosaates kõlas debatt, kus kurdeti selle üle, et Eestis on sellised linnad, kes aeglustavad või teevad väga aeglaselt protsesse, mis saaksid muuta ärihoone nt korteritega hooneks. Võrdluseks toodi näiteid New Yorgist, Londonist, Helsingist jne, kus need protsessid on palju kiiremad. Kõneleja uuris, kas kõnealune eelnõu antud teemad puudutab.

Liisi Pajuste sõnas, et ehitusseadustikku eristab planeerimisseadusest see, et esimeses lõpetatakse ära projekteerimistingimustega ja planeerimisseadus jätkab detailplaneeringu plokkidega. Seega antud on võimalikult palju paindlikkust teha rohkem projekteerimistingimustega. Detailplaneeringu nõue tuleneb planeerimisseaduse sätetest. Küll aga tehakse planeerimisseaduse koostajatega koostööd ja mõeldakse läbi, et ehk on võimalik teha nt olemasolevate detailplaneeringute muutmise menetlust. Seega mõnede tingimuste jaoks, mis on veidi liiga suured projekteerimistingimuste jaoks ja juba olemuslikult hakkavad muutma detailplaneeringut, luuakse aastane lihtsustatud menetlus, et teha ära detailplaneering. Pigem tekib küsimus, mida teha siis, kui üldplaneeringuga on seatud kitsendused, mis ei võimalda muudatusi teha. Vastus peab aga tulema planeerimisseadusest, sest seal on planeeringute hierarhia kirjas.

Jaak Aab sõnas, et eelnõu kohaselt teatud ehitiste puhul kasutusloa taotlemise nõuet edaspidi enam ei oleks, nt eramud jms väiksemamahulised hooned. Kõneleja uuris, kas kasutusloa taotlemise nõue kaob ära uutele hoonetele või ka tagasiulatuvalt nendele, kus kasutusloa veel taotletud ei ole, kuid ehitis on valmis.

Liisi Pajuste vastas, et ka vanemad hooned saavad selle eelise. Ainsad, kes eelist ei saa, on need, kellel on menetlus poole peal. Seda erisust ei ole teadlikult rakendatud, kuna olukorras, kus menetlus on jõudnud lõppfaasi, ei oleks mõistlik nõuda inimesele protsessi algusest alustamist. Seetõttu on tehtud nii, et ehitised, millel on alles tulemas kasutusloa taotlemise või teatise esitamise hetk, saavad minna uue raja peale üle.

Rene Kokk tõi Rail Balticu viaduktide hoolduskohustuse osas KOV-idele välja küsimuse, kas võib esineda olukord, kus KOV-i teel oli varasemalt tee seisundi nõutav tase madalam, kui on nõutud viadukti hoolduse tingimustega. Selline olukord võib tekitada kehtivates hangetes vastuolu. Ühtlasi peaks selle tee hooldaja olema hoopis teise tasemega.

Liisi Pajuste sõnas, et teede regulatsiooni koostab Kliimaministeeriumis teine osakond, seega kõneleja ei tea täpsemat vastust selles osas hetkel öelda.

Kuldar Leis ütles, et loogika võiks olla, et viadukt ei ole kõrgema tasemega, kui vastav tee.

Rene Kokk leidis, et sild vajab tõenäoliselt teistsugust taset. Kõneleja sõnas, et oluline oleks sellele teemale vastus saada, kuna tegemist on põhimõttelise küsimusega ja palus see ministeeriumil hiljem üle täpsustada.

Mario Kadastik ütles, et ehitusteatise kehtivust pikendatakse eelnõu kohaselt kahelt aastalt nelja aastani. Kõneleja uuris, kas see hakkab ka tagasiulatuvalt kehtima. Lisaks uuris kõneleja, et ehkki alla 20 m² mittealamud on vabaehitus ja luba ei ole vaja, siis kas teadet on siiski vaja.

Liisi Pajuste vastas, et kõik positiivsed mõjud on eelnõu kohaselt planeeritud tagasiulatuvalt. Rääkides mittealamutest, siis inimesed ajavad tihti segamini, et ehkki KOV-ilt luba ei ole vaja, siis see ei tähenda, et muud nõuded ei kehti. Lihtsalt ehitamiseks ei pea eelnevalt ega ka hiljem KOV-iga suhtlema.

Piia Schults juhtis tähelepanu, et seaduse jõustumiseks on ette nähtud 1. märts 2026. aastal. Vaadates kooskõlastustabelis esitatud märkuste mahtu, siis selleks ajaks seadus tõenäoliselt jõustuda ei saa. Kõneleja uuris, kas on kaalutud, milline võiks järgmine jõustumise aeg olla ja kas menetluse käigus plaanitakse sellekohane muudatusettepanek esitada.

Liisi Pajuste vastas, et kui nähakse, et tagasisidet tuleb ohtralt ja ei jõuta 1. märtsiks jõustada, siis kindlasti teeb ministeerium muudatusettepaneku jõustamise aja pikendamiseks. Ilmselt võiks kuupäevaks saada 1. juuli, kuid sellisel juhul tuleb arvestada, et jõustuvad ka varjendite sätted ehk eelnõu raames tuleb seda selliselt arvesse võtta, et neid üle ei kirjutataks.

Otsustati:

2.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Tõnis Mölder (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Öne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 17.12.2025 (konsensus: Jaak Aab,

Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.3. Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu aastateks 2028-2034, muudetakse määrust (EL) nr 2024/1679 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 2021/1153, eelnõu kohta

Taristuminister **Kuldar Leis** lausus, et potentsiaalne rahastus on oluliselt suurem, kui esialgselt loodeti ja olukord on hetkel Eesti seisukohast vaadatuna väga hea. Küll aga ei toeta suurriigid (netomaksjad) rahastuse suurendamist võrreldes väikeriikidega (netosaajatega). Rääkides sellest, mille eest Eesti seisab, siis toetatakse piiriüleseid projekte. Väikese riigina rõhutatakse, et sinna alla kuulub nii Rail Baltic kui ka Via Baltica. Võrreldes Eestit suurte riikidega, siis piiriüleste projektide rahastus on Eestile oluliselt tähtsam ning prioriteetne valdkond.

Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna peaspetsialist **Madis Ross** andis teemast täpsema ülevaate (lisa 2) ja lausus, et Euroopa ühendamise rahastu (CEF) eelarve on Euroopa Komisjoni (Komisjon) ettepanekus võrreldes praeguse eelarveperioodiga märkimisväärselt kasvanud. Transpordi ja energeetika vaatest on 2028-2034 eelarveperioodiks rahastu suuruse ettepanek 81,4 mld eurot, millest transport moodustab 51,5 mld eurot ja energeetika 29,9 mld eurot. Ehkki see ei ole hetkel määruks määratletud, siis Eesti soovib, et transpordi osas oleks 17,7 mld eurot eraldatud sõjalisele liikuvusele, mis oleks võrreldes praeguse perioodiga kümnekordne tõus. Teine oluline osa on Euroopa Liidu (EL) poolsed toetusmäärad. Tavamäär EL-i poolt nii transpordis kui ka energeetikas on 50%. Küll aga oleks transpordis (sh sõjaline liikuvus) liikmesriikidele, kelle RKT on alla 90% EL-i keskmise, ja energiavaldkonnas ühishuviprojektide EL-i toetusmäär 75%. Transpordi puhul soovib Eesti läbirääkimistel saavutada toetusmäär 85% lähedal, nagu senises eelarveperioodis on. Rääkides varasemalt CEF-ist saadud rahastusest, siis energeetika vaatest on saanud rahastust nt EstLink 2, Balticconnector, Eesti-Läti III ühendus, sünkroniseerimise taristu jm. Transpordi vaatest on kõige rohkem rahastust saanud Rail Baltic ehk peaaegu miljard eurot praeguse ja eelmise eelarveperioodi jooksul kokku, sh 730 mln eurot praeguse perioodi jooksul. Lisaks on sõjalise liikuvuse projektide vaatest saadud peaaegu 78 mln eurot. Rääkides Eesti vajadustest järgmisel eelarveperioodil seoses transpordiga, siis perioodil 2028-2030 on Rail Balticu osas vajadus u 1375 mln eurot peamiselt ehituskuludele. Sõjalise liikuvuse prioriteetsete projektide vaatest on vaja lisaks u 1971 mln eurot. Ühtlasi vajatakse raskeveokite laadimistaristu arendamiseks u 50 mln eurot. Samuti soovitakse täiendavat paindlikkust Rail Balticule, et suunata vahendeid projekti eri toetuslepingute vahel, kui näiteks mõnes neist õnnestub saavutada kokkuhoidu.

Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna juhataja **Rein Vaks** lausus, et energeetika osas on põhiliseks prioriteediks, et saada Soome täiendava ühenduse esimene etapp rahastatud ja Läti ühendus lõplikult välja ehitatud järgmise eelarveperioodi jooksul. Taastuvenergia osas saab samuti oluliste projektidena välja tuua Paldiski vesisalvesti (EL ühishuviprojekt), Saare-Liivi meretuule koostööprojekt (Eesti-Luksemburgi projekt), Lode-Penuja maismaa tuulepark

(Eesti-Läti projekt) ning ELWIND meretuulepark (Eesti-Läti projekt). CEF-i raames on üleval olnud kriitilise taristu kaitse tulenevalt sellest, kus praegu julgeolekuolukorras ollakse. Hetkel on näha, et u 300 mln eurot on vaja Elering AS-i energiasüsteemi lisada, et olla kõige lihtsamateks olukordadeks valmis. Kindlasti tuleb leida ka võimalusi ülejäänud energeetikasse rahastuse kaasamiseks (nt kaugküte, jaotusvõrgud, gaas, vedelkütused jne). Nähakse, et peaks olema parem võimalus Konkurentsivõime Fondist (ECF) vahendeid leida. CEF-i puhul on hetkel jäädud ülekandevõimsuste ja taastuvenergia spetsiifiliseks, kuid ECF-ist püütakse leida võimalusi ka ülejäänud taristu kriisikindluse suurendamiseks.

Madis Ross lisas seoses määruse läbirääkimistega Brüsseli poolelt, et on kaks paralleelset läbirääkimispoolt. Esiteks on CEF-i töögrupp, mis arutab n-ö tehnilisemaid küsimusi ja teiseks on eelarveraamistiku (MFF) läbirääkimised, kus on kõne all eelarve maht, toetusmäärad jne. CEF-i töögrupis on planeeritud 15. detsembril energeetikaministrite nõukogus saavutada heakskiit üldisele lähenemisviisile, mille pealt liigutakse edasi triloogidele koos Euroopa Parlamendiga (Parlament), kui nad omakorda oma positsiooni vormistavad. Samal ajal MFF-i töögrupis liigutakse edasi rahastusnumbrite aruteluga.

Reili Rand lausus, et sõjalise liikuvuse kontekstis võiks oluline olla ka mõni siseriiklik ühendus, eelkõige Rohuküla raudtee. Kõneleja uuris, kas eelnimetatud raudtee osas on arutelu toimunud, milline on olnud seisukoht ja kas võiks kaaluda, et ka Rohuküla raudtee võiks antud meetmesse tulevikus sobituda.

Kuldar Leis sõnas, et hetkel objekte selliselt EL-i jaoks kirjas ei ole ja sellega tegelemine on alles ees. Nagu kõneleja ka varasemates aruteludes on välja toonud, siis hetkel otsused ja rahastus seoses Rohuküla raudteega puuduvad. Kui CEF-ist tuleb planeeritav rahastus, siis on võimalik, et siseriiklikult saab rohkem muid objekte teha. Eesti loodab, et summa jääb selliseks nagu hetkel planeeritakse ja suurriigid (netomaksjad) seda alla ei tõmba.

Rahandusministeeriumi fiskaalpoliitika osakonna Euroopa Liidu poliitika talituse nõunik **Mari Lahtmets** ütles, et EL-i uue eelarveraamistiku läbirääkimised käivad paralleelselt kahtedes protsessides. Euroopa Komisjoni (Komisjon) poolt on tehtud ettepanek uue eelarveraamistiku kogumahu osas, sh selle jaotus fondideks. Paralleelselt räägitakse läbi sisulistes töövoogudes fondimääruste eelnõusid ehk abikõlblikkus, millisest fondist ja milleks raha taotleda saab ning millistel tingimustel toetust saadakse. Kõikidest fondimääruste eelnõudest n-ö võeti välja eelarveraamistiku ülese läbirääkimise osa, mille töövoog on MFF-i töörühmad kuni EL-i üldasjade nõukoguni, kus Eestit esindab välisminister ja lõpuks ülemkoguni, kus esindajaks on peaminister. Lisaks fondide vahelisele rahajaotusele on selles pakendis olulised nt ka protsendimäärad. Ajaliselt ollakse CEF-i fondimääruse läbirääkimistel sisulistes osades, kuid seal ei tohi läbi rääkida rahanumbreid, mis ootavad ülemkogu kokkulepet. Ollakse suhteliselt lähedal sellele, et liikmesriikide vahel oleks CEF-i fondimääruse sisu läbirääkimistel ühine seisukoht ja kui Parlament oma seisukoha kokku lepib, liigutakse läbirääkimistega edasi. Kui jõutakse ajahetke, kus fondimääruste sisuosad on kõik läbi räägitud, siis jäetakse eelnõud ootele, kuni ülemkogul lepitakse kokku rahanumbrid, mis seejärel n-ö tõstetakse sisse kõikidesse fondimäärustesse. MFF-i ja CEF-i läbirääkimiste esimeses osas rõhutatakse Eesti poolt piiriüleste ühenduste rahastamise vajadust, kuna paljud EL-i riigid, eriti need, kes EL-i eelarvesse Eestist oluliselt rohkem sisse maksavad, on

huvitatud, et EL-i eelarve kasvaks vähem kui praeguse Komisjoni ettepaneku kohaselt. Selleks, et eelarve kogumahtu vähendada, tuleks vähendada mõnede fondide eelarvemahtu. On teada, et suurte riikide poolt vaadates on CEF eelarve ettepanek eriti suure löögi all. Seega CEF-i kaitsmine on väga oluline. Läbirääkimiste erinevate töövoogude juures on olnud loogika, et MFF-i protsessis püütakse ära kaitsta CEF-i rahamaht võimalikult suurena, mistõttu on kõnealustel läbirääkimistel oluline hoida CEF-i mahu kaitsmiseks piiriüleste ühenduste vajadust. Kui fond on alles ja ülemkogu läbirääkimistel on sinna rahamaht kavandatud, siis sisulises töövoos on selleks ajaks juba kokku lepitud määrus, sisulised taotlemisvõimalused, taotlemisvoorude loogika jne. Seega, kui sealt on võimalik taotleda rahastust ka siseriiklike ühenduste jaoks, siis see on ainult positiivne. Tegu on EL keskse fondiga ja Eesti eesmärkideks toetuse saamine sõltub Eesti projektitaotluste edukusest taotlusvoorudes.

Reili Rand sõnas, et ka tema järgnev küsimus on seotud pigem protsesside hilisema faasiga. Kõneleja lausus, et sõjalise liikuvuse vaatest tuleks mõelda ka saartega ühenduste ja sadamate valmisolekule. Hiiumaa näitel saab mõttekohana välja tuua, et kui Heltermaa sadamaga peaks probleeme tekkima, siis kas on mõne teise sadama kaudu ligipääs ja ühendus olemas. Seega tuleb kaaluda ka taristu võimekust selliste kriiside vaatest.

Mari Lahtmets lausus seoses sõjalise liikuvuse CEF-ist taotlemise protsessiga, et nii nagu CEF-i transpordi ja energia osas on piiriüleste ühenduste prioriteetsuse määratlemise aluseks nt TEN-T ja TEN-E võrgustik, siis on praeguseks kokku lepitud, et sõjalise liikuvuse osas toetuse taotlemise aluseks on 2025. aasta kevadel kõikide liikmesriikidega läbi räägitud ja rakendusaktina välja antud sõjalise liikumise võrgustik nelja koridoriga, millest üks ulatub ka Eestisse. Seega, kui fond ja fondimäärus on olemas ning taotlusvoorud lahti lähevad, siis kõike, mis sealt on abikõlblik sõjalise liikuvuse mõttes, saab taotlema minna.

Mario Kadastik uuris seoses Saare-Liivi meretuule koostööprojekti ja ELWIND meretuulepargiga, millist rahastust CEF-ist küsitakse, mis on arvestatud omaosaluseks ja kui tinglikud need on, arvestades, et hetkel ei plaanita hinnavahelepinguid, mis meretuulele tõenäoliselt sobiksid.

Rein Vaks vastas, et ELWIND-i puhul räägitakse kaasrahastusest, et ala välja arendada. Ehitus ei ole selle juures ehk ELWIND on ühishuviprojektina sees kui arendus. Eelarve kokku on u 20 mln eurot Läti ja Eesti kohta ning osa sellest, u poole ulatuses, soovitakse saada CEF-ist. Rääkides Saare-Liivi meretuulepargist, siis see on Utilitas OÜ-ga kahasse tehtav teema. Hetkel käivad Luksemburgiga ka läbirääkimised, milliseks erinevad kulud ja tulud sealt kujunevad. Veel on vara öelda, mis summadest tervikuna räägitakse ja mis kasud võivad kokkuvõttes tulla. Põhimõte on, et kui projekt tehakse kahe riigi peale kokku ühise pargina, siis osa statistikast ja elektrist jääb ühte riiki ning osa teise.

Mario Kadastik sõnas, et endiselt jääb üles teema, et kui hinnavahelepinguid ei tehta, siis meretuuleparkide rajamise realistlikkus on suhteliselt madal. Seega uuris kõneleja, kas projekti puhul on tegemist lihtsalt tulevikuperspektiiviga, kui turuolukord peaks muutuma või mis selle täpsem mõte on.

Rein Vaks vastas, et mõlema projekti puhul tehakse ettevalmistavaid töid. Ühegi projekti puhul ei ole hetkel investeringuotsust tehtud. Küll aga on oluline eelnevad sammud ära teha ja viia projektid nii kaugele, et kui mingil hetkel turuolukord seda võimaldab või muud meetmed juurde tulevad, saaks minna projektiga edasi.

Mario Kadastik palus summa suurusjärku ettevalmistustööde kohta ehk mis CEF-ist soovitakse saada.

Rein Vaks vastas, et hetkel on kõne all 1 GW-ine meretuulepark hinnangulise maksumusega kuni 3 mld eurot. CEF-ist saada soovitava suurusjärgu kohta edastab Kliimaministeerium majanduskomisjonile vastuse hiljem.

Tõnis Mölder palus täpsustada raskeveokite elektrilaadimistaristu arendamise projekti sisu.

Madis Ross vastas, et raskeveokite elektrilaadimistaristu on seotud alternatiivkütuste taristu määramises sätestatud eesmärkidega. Eesti arvestuse järgi peaks olema eesmärkide järgselt 2030. aastaks spetsiifiliselt raskeveokitele 16 laadimisparki üle Eesti. Hetkel on täheldatud, et turuolukorras ei ole eraettevõtted sellest liigselt huvitatud, kuna siin ei ole piisaval arvul raskeveokeid. Seetõttu ollakse ka Komisjoni suunal tööd tegemas, et neid eesmärke vähendada, edasi lükata või täiendavaid paindlikkusi leida. Selles osas on lisaks veel üheksa liikmesriiki koos Eestiga samal arvamusel. Järgmisel aastal peaks Komisjon määruse üle vaatama ja eelduslikult parandusettepaneku tegema, millele järgneb uuesti läbirääkimisprotsess. Selle jooksul üritatakse saavutada eesmärk, et riigi eelarvele sellist koormust ei tekiks.

Kuldar Leis lisas, et käesoleval nädalal toimub Brüsselis transpordinõukogu, kus ka kõneleja osaleb. Seal esitatakse Eesti poolt kiri sooviga taotleda edasilükkamist raskeveokite elektrilaadimistaristule, sest hetkel on Eestis sellised veokeid vähe. Aasta tagasi oli neid 4, hetkel 9.

Tõnis Mölder lausus, et eelmisel perioodil saadi võrdlemisi suur hulk rahastust erineva vesinikutaristu arendamiseks just transpordisektoris. Küll aga projekti reaalne ellu rakendamine ja elus hoidmine oli väga keeruline, kuna sellisele teemale ei olnud turgu. Seega praktilist väärtust teemal Eestis ei olnud. Raskeveokite puhul näeb kõneleja sarnast olukorda, kus võidakse saada suur rahastus, kuid Eestis sellele turgu ei ole.

Kuldar Leis sõnas, et teema osas proovitakse käituda väga mõistlikult ja ideaalvariandis tehakse üks laadimispunkt Pärnu-Tallinna ja teine Tartu-Tallinna vahele. Seega veokid, kes lisaks Eesti üheksale raskeveokile transiiti teevad, saavad Eestis laadida. Küll aga tuleb ülejäänud Euroopaga liikuda sarnases tempos ehk kui raskeveokeid juurde tuleb, siis nad peavad saama ka Eestis laadida.

Mario Kadastik küsis, et kui CEF-ist on plaan küsida 50 mln eurot laadimistaristu jaoks, siis mis summa peab Eesti riik projekti panema, mis tingimustel ja milline on CEF-i poolne protsentuaalne osalus. Punkte, kus laadimistaristut Eestis teha saab, on ilmselt olemas.

Tanklates on kiirlaadijaid, seega seal on tõenäoliselt ka elektrivõimsust. Laadimistaristu lisamine eeldab kõrgemat pinget ja suuremat võimsust, mis tõenäoliselt 50 mln eurot ei vaja.

Kuldar Leis ütles, et nimetatud 50 mln eurot kogumahuks oleks vaja siis, kui järgida EL-i reegleid, et luua tuleb teatud arv laadimispunkte. Teema on seotud suures osas sellega, kus on elektrivõimsus olemas ja kus mitte. Eesti puhul ongi suurte trasside ääres pigem varustuse küsimus. Toetuse protsent on antud juhul 75%.

Mart Maastik sõnas, et toodi välja, et 75% rahastust tuleb EL-ist. Kõneleja juhtis tähelepanu, et EL on ka Eesti riik. Selline ressursikasutus võib oluliselt kahjustada nii Eesti majandust kui ka kogu EL-i konkurentsivõimet. Rääkides meretuuleparkidest, siis ammu on tõestatud, et need on kordades kallimad kui nt maismaatuulepargid. Nüüd on taas kõne all, et EL-ist saadakse toetust ja protsessidega jätkatakse. Miljoneid eurosid kulutatakse arutult ja pannakse sisse ka riigi rahalisi vahendeid. Ka nt vesinikutaristu vajab kogu aeg hooldust ja ülalpidamist, tegemist on püsikuluga. Teemaks on ka Läti neljas elektriühendus, mille puhul on samuti tõestatud, et tegemist on 10 korda kallima projektiga, kui ühendus mööda maad viia. Isegi, kui saadakse 50-75% rahastust, siis väga suur summa tuleb lisada ka riigil. Kõik tuleneb sellest, et kellelgi on väga suur huvi meretuuleparkid rajada, mille tõttu on vaja ka neljandat elektriühendust läbi Saaremaa Lätti. Kõneleja uuris, kas arutatud on ka mõistlikke alternatiive, mis oleksid reaalselt Eesti riigile ja Euroopale kasulikud.

Rein Vaks lausus seoses valikuga meretuul vs maismaatuul, et maismaatuulega tulebki esmalt tegeleda nii palju kui võimalik ja sellega nähakse hetkel ka rohkelt vaeva. Kui meretuuleenergia arendamisel täituvad ootused ning energiatarbimine suureneb, võimaldades elektri eksporti lisaks oma tarbimisele, on praegu investeerimine arendustesse märkimisväärselt väiksem kulu võrreldes olukorraga, kus vajalikud sammud on tegemata ning võimalused jäävad kasutamata. Mis puudutab eraldi välisühendusi, siis varustuskindlus välisühenduste vaatest just Läti suunas on äärmiselt oluline. Läti suunas tehtud otsused ja planeeringud on tehtud selleks just sellistena, et tagada parimal kujul Eesti varustuskindlus.

Mart Maastik sõnas, et valitsuse tellimusel koostati uurimistöö selle kohta, kui palju Eestil on olemasolevaid läbilaskevõimeid ja kui palju neid vaja läheb. Uurimistöös väideti, et lisa hetkel vaja ei ole. Mitmeid kordi kallimat energiatootmist ei ole üldse mõtet planeerima ega rajama hakata. Kõneleja ei mõista, kuidas konkurentsivõimes saab sellisel juhul olla jätkusuutlik. Kui on teada, et maksimaalselt 70% juhitamatut energiat on võimalik turule tuua, mis on juba varsti maatuuleparkidega täidetud, siis on arusaamatu, kelle jaoks seda äärmiselt kallist energiat tootma hakatakse.

Rein Vaks sõnas seoses välisühendustega, et nende rajamine võtab aega u 8-10 aastat. Kui nähakse, et neid on tulevikus tarvis, siis peab sellega täna hakkama tegelema. Uurimistöö vaatab olukorda, mis hetkel kehtib, aga vaadates aastaid 2035+, siis on ilmselge vajadus täiendavalt importida. Lisaks, välisühenduste otsused tehakse 2026. või 2027. aastal ja selle ajani tulebki vaadata, kuidas on mõistlik edasi liikuda. Selle suunas töö ka hetkel käib. Praegu ei ole meretuuleparkide puhul kõne all ükski park, millesse hakatakse ehitamiseks raha suunama. Sinna läheb veel palju aega ja eelnevad sammud on lihtsalt mõistlik ära teha.

Mari Lahtmets lisas, et uue eelarveraamistiku läbirääkimine alles käib. Loomulikult tuleb nii EL-i kui ka kõiki teisi rahastamisallikaid kasutada võimalikult tõhusalt. Uue perioodi esimesed taotlusvoorud kuulutatakse ilmselt kõige varem välja aastal 2028. Ettekandes näidati energeetika- ja transpordivaldkonna rahastamisvajaduste praegust hinnangut, kuid CEF-i puhul on tegemist keskse fondiga. Korraldatakse taotlusvoorud, kuhu kõigi projektitaotlused lähevad konkureerima maksimaalsele võimalikule rahastamisele. Loogiline eeldus on, et enne 2028. aastal taotlusvoorude väljakuulutamist ja sinna taotluste esitamist võetakse taotluste kokkupanemisel aluseks uusim olukord. CEF-i taotlustega koos tuleb kõigi taristuprojektide juures esitada tasuvusarvutused, st ka uusim seis teadaolevast maksumusest, tulu tagasiteenimise võimalustest jms. Väga suure tõenäosusega minnakse taotlema toetust nendele projektidele, mis on Eestile ja naabritele selleks hetkeks kõige ratsionaalsemad. Kui selleks ajaks on tõestust leidnud, et teatud projektid ei ole ratsionaalsed, siis leitakse muud kõige mõistlikumad projektid, millele toetust taotleda.

Mart Maastik palus täpsustada, kas alternatiivseid variante lisaks ettekandes nimetatud meretuuleparkidele on samuti arutatud.

Rein Vaks vastas, et ministeeriumil on mudeldatud läbi mitmed stsenaariumid tuleviku varustuskindluse ja elektriportfelli tagamiseks. Hetkel nähakse, et lahendus, mida arengukavas on selgitatud, on kõige optimaalsem.

Rene Kokk uuris, millisena nähakse Eesti poolt bioenergia võimalikku toetusprotsenti järgmisel perioodil.

Rein Vaks vastas, et CEF-i raames energeetikaküsimustes bioenergia toetamist hetkel sellisena plaanis ei ole.

Mari Lahtmets sõnas, et rääkides biomajandusest, siis üks olulisi erinevusi varasemast on selles, et CEF-i kui ühe EL fondi kõrvale luuakse väga suure mahuga ECF. Tegemist EL on keskse fondiga, mille rakendamine on kavandatud neljas osas, millest üks Eestile väga huvipakkuv on kaitse ja kosmos ning teine on biomajanduse ja biotehnoloogiaga oma. Seega eelnimetatud fondist saab minna taotlema toetust selleks, mida komisjoni liige ilmselt silmas peab. Sealsete toetusmäärade kohta biomajanduse valdkonnas ei tea kõneleja täpsemat informatsiooni hetkel öelda.

Otsustati:

3.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4. Majanduskomisjoni algatatud meresõiduohutuse seaduse täiendamise seaduse eelnõu (756 SE) teise lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas sõnas, et Vabariigi Valitsus toetab majanduskomisjoni algatatud eelnõu. Muudatusettepanekute (ME) esitamise tähtajaks, 25. novembriks Riigikogu liikmetelt, komisjonidelt ega fraktsioonidelt ME-sid ei laekunud. Teavituskiri saadeti Transpordiametile, AS Tallinna Sadamale ning Logistika ja Sadamate Liidule. Eelnõu kohta märkuseid ega

küsimusi ei esitatud.

Otsustati:

4.1. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 08.12.2025 (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.2. Teha ettepanek teine lugemine lõpetada (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.3. Kui teine lugemine lõpetatakse, teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda ja viia läbi lõpphääletus 10.12.2025 (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5. Vabariigi Valitsuse algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (725 SE) teise lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas tuletas meelde, et majanduskomisjon tegi 17. novembri istungil otsuse võtta eelnõu täiskogu päevakorda 03.12.2025 ning ülejäänud menetluslikud otsused tuleb teha käesoleval istungil peale ME-de läbivaatamist. ME-de loetelu kavandis on kaks ettepanekut, mis mõlemad puudutavad foto kandmist teenindajakaardile.

Järgnevalt asuti ME-de tutvustamise ja hääletamise juurde.

1. Teha eelnõus järgmised muudatused:

1.1. Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 2, muutes järgnevate sätete numeratsiooni vastavalt ja sõnastada see järgmiselt:

„2) paragrahvi 58 täiendatakse lõikega 4¹ järgmises sõnastuses:

„(4¹) Teenindajakaardile kantakse seda taotlenud isiku foto digitaalselt, foto saamiseks on teenindajakaardi andjal õigus esitada päring isikut tõendavate dokumentide andmekogusse.“;

Selgitus: seaduse teksti täiendatakse teenindajakaardi andja õigusega teha päring isikut tõendavate dokumentide andmekogusse, et andmekogus oleva digitaalse foto saaks kanda teenindajakaardile. Taotleja poolt esitatud või andmekogust saadud fotot ei avaldata kolmandatele isikutele (ühistranspordiseaduse § 58 lõige 7), samuti ei avalikustata fotot majandustegevuse registris (vaata eelnõu § 1 punkt 3 (vana 2)). Foto jääb kättesaadavaks ainult menetlejale ja järelevalveorganile.

Kui majandustegevuse registris teenindajakaardi omaniku fotot ei avalikustata, siis kui taksoveo tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega, nn klassikaline takso, on sõidukijuht kohustatud panema sõiduki armatuurlauale sõitjale nähtavale kohale teenindajakaardi, millele on kantud taksojuhi foto (ühistranspordiseaduse § 65 lõige 1 punkt 1) ning kui taksoveo tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusel, nn platvormil, peab enne sõidu alustamist sõitjale olema näha teda teenindava taksojuhi foto (ühistranspordiseaduse § 65 lõige 1¹ punkt 1). Seega on kliendil teenust tellides ja teenust tarbides võimalus veenduda, et tegemist on isikuga kellele teenindajakaart on väljastatud.

1.2. Täiendada eelnõu § 2 teksti ja sõnastada see järgmiselt:

„(1) Käesolev seadus jõustub 2026. aasta 1. jaanuaril.

(2) Käesoleva seaduse § 1 punktid 1 ja 2 jõustuvad 2026. aasta 1. aprillil.“.

Selgitus: Digitaalse foto kohta isikut tõendavate dokumentide andmekogust päringu tegemine eeldab majandustegevuse registri vastavat tehnilist lahendust, mis võiks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kui registri vastutava töötaja hinnangul olla 10 000 eurot ning nende selgituse kohaselt ei ole vastava x-tee ühenduse loomine majandustegevuse registri ja vastava andmekogu vahel võimalik enne 2026. aasta 1. aprilli. Kuni foto elektroonilise päringu jõustumiseni esitatakse foto muul moel digitaalselt, nt failina.

Majanduskomisjon

(Põllumajandus- ja Regionaalministeeriumi ettepanek)

Mario Kadastik sõnas, et kõnealune ME on tunduvalt mõistlikum, kui algselt ministeeriumi ettepanekus väljapakutu, kus tehnilise lahenduse loomise ajaks nähti ette 2027. aasta ja selle rakenduse väljatöötamise hinnaks kuni 30 000 eurot. TTJA põhjendas, et lahenduse loomine ei ole enne 2026. aasta 1. aprilli võimalik, kuna arendusressursid on kinni teiste projektide arendamisega. See on arusaadav, kuid kõneleja jääb endiselt eriarvamusele tehnilise lahenduse loomise maksumuse osas ning leiab, et maksumus ei ulatu antud töö puhul ka 10 000 euroni. Kõneleja arvas, et maksumus on tegeliku töömahu suhtes ülehinnatud. Kuna tegemist ei ole asutuse IT-majaga ja majas oleva arendajaga, siis on vaja projekt kirjutada, testida jne, kuid reaalselt oleks tegemist võrdlemisi kiirelt tehtava arendusega, mille maksumus on kordades väiksem. Kõneleja lausus, et tema algne ettepanek ühenduse loomiseks oli 2026. aasta 1. märts, kuid kuna laekus täiendav põhjendus, siis sobib kompromissina ka 1. aprill.

TTJA digiteenuste osakonna juhataja **Raul Kallas** sõnas seoses prognoositava kuni 10 000 eurose maksumusega, et see tuleneb sellest, et kui arendusmahtusid hinnatakse, siis üldreeglina tehakse seda juba tehtud analüüsi pealt. Seega, kui arendajale on ette anda täpsed arendusülesanded, siis ta hindab mahtu. Hetkel on antud hinnang ilma eelneva analüüsita ja see tuleneb ka kogemusest, et arendused lähevad tihti erinevatel põhjustel kallimaks, sest protsessi käigus selguvad teatud seosed ja nüansid, mida ette ei nähtud. Kui ootamatusi ei teki, siis tegelik arenduse maht võib olla väiksem kui 10 000 eurot.

Piia Schults sõnas, et algselt kavandati muudatusettepanekule lisatud selgituse kohaselt arenduse maksumuseks kuni 30 000 eurot, mis on nüüd muudetud ja uueks hinnanguliseks maksumuseks on 10 000 eurot. Kõneleja palus täpsustada, kas muudatusettepanekute sõnastuse muudatused on ministeeriumis läbi räägitud.

Andres Ruubas sõnas, et foto kandmine teenindajakaardile on ministeeriumile vastuvõetav, kuid arendus ja selle kulud on seotud eelkõige TTJA-ga.

Urve Tiidus uuris, kas TTJA-s on olemas majasisene arendaja, kes võiks taolise tehnilise lahenduse loomisega tegeleda.

Raul Kallas vastas, et ei ole. TTJA-s tehakse ärianalüüsi ehk sõnastatakse arendajale lähteülesanded. Seejärel liigub see IT-majja, kes tellib lähteülesannete jaoks hangitud arendajalt arenduse.

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi)

2. Paragrahvi 1 punkt 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„1) paragrahvi 58 lõike 3 punkt 5 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„5) isikut tõendavate dokumentide seaduse § 15 lõike 7 alusel kehtestatud nõuetele vastava foto võtab teeninduskaardi andja riigi andmebaasist, juhul kui foto puudub esitab selle dokumendi taotleja teenindajakaardi andjale digitaalselt.“;

Selgitus: Muudatusettepanek on kantud ettepanekust, et ka tulevikus jääks Ühistranspordiseaduses kehtima nõue, millega peab teeninduskaardile olema kantud ka kaardi omaniku foto. Teeninduskaardi omaniku foto olemasolu annab kliendile võimaluse teenust tarbides veenduda, et tegemist on õige inimesega kellele teeninduskaart on väljastatud. Lisaks distsiplineerib foto olemasolu nõue teeninduskaardil ka selle omanikku mitte andma sõidukit kasutamiseks selleks vastavat õigust mitteomavale isikule.

Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsioon

Piia Schults palus täpsustada, kas Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni jaoks on vastuvõetav, et nende ettepanek on sisuliselt arvestatud, juhul, kui juhtivkomisjoni ettepanek saab olema arvestatud.

Rene Kokk vastas jaatavalt.

Juhtivkomisjon: ARVESTADA SISULISELT (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi)

Eelnõu algataja seisukoht: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium nõustub tehtud ettepanekuga sisuliselt ja pakub eelnõusse oma sõnastuse (ME nr 1).

Otsustati:

5.1. Teha ettepanek teine lugemine lõpetada (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5.2. Kui teine lugemine lõpetatakse, teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda ja viia läbi lõpphääletus 09.12.2025 (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6. Info ja muud küsimused

Marek Reinaas tuletas komisjoni liikmetele meelde eesootavaid kohtumisi ja töörühma

koosolekuid. Lisaks arutati võimalikke komisjoni istungitel käsitletavaid teemasid.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija