



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 212

Tallinn, Toompea

Neljapäev, 22. oktoober 2026

Algus 14.00, lõpp 15.52

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollijad: Airi Ausmees (konsultant), Markus Veia (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

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

Puudusid: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik ja Tõnis Mölder

Kutsutud: Rail Baltic Estonia OÜ juhatuse esimees Anvar Salomets (1. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter ja sama osakonna Rail Balticu valdkonna juht Andres Lindemann (1.-2. päevakorrapunkt); Riigikogu liige ja Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esindaja Reili Rand (2.-4. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna juhataja Rein Vaks (3.-4. päevakorrapunkt).

Päevakord:

1. Ülevaade Rail Balticu hetkeseisust
2. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele ehitada valmis Rail Baltica Tallinn–Pärnu raudteelõik 2030. aastaks“ eelnõu (1035 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
3. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele uute elektritootmisvõimsuste rajamiseks Eestis“ eelnõu (955 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
4. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele töötada välja meetmed elektriarvete vähendamiseks 2026/2027. aasta talvel“ eelnõu (1030 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
5. Info ja muud küsimused

1. Ülevaade Rail Balticu hetkeseisust

Marek Reinaas tervitas külalisi ning sõnas, et Rail Balticu (RB) projektis on viimasel ajal tehtud muudatusi ning komisjon soovib teada, kuidas projektiga edasi minnakse ja milline on

rahastuse seis. M. Reinaas andis sõna külalistele saamaks ülevaadet projekti hetkeseisust ning järgmiste aastate plaanidest.

Ain Tatter sõnas, et valitsusele on esitatud ülevaade RB uuest vahearuandest, mida plaanitakse arutada tänasel kabinetinõupidamisel ning peale istungil selle heakskiitmist esitatakse majanduskomisjonile. 22. septembril kohtusid kolme Balti riigi peaministrid ning leppisid kokku uues ajakavas, mille järgi peaks RB piiriülene ühendus valmima 2034. aastaks. Eestis on eesmärgiks ehitada raudteetrass Pärnuni 2032. aastal ja Soodevahe-Muuga lõik 2033. aastal. Ajakava muutmise peamine põhjus oli Läti valitsuse ametlik seisukoht, et varasem eesmärk lõpetada projekt 2030. aastaks ei ole Lätis realistlik. Läti soovib kasutada maksimaalselt Euroopa Liidu (EL) järgmise eelarveperioodi rahastust, Eesti valitsus leidis samuti, et ei ole mõistlik suurendada riigi laenukoormust ega vähendada teiste avalike teenuste rahastust, mistõttu otsustati ehitustegevus ajaliselt pikemale perioodile jaotada ja kasutada võimalikult palju EL-i vahendeid. Tegemist on esialgse kokkuleppega, mis tuleb veel läbi rääkida Euroopa Komisjoni ja Poolaga, kuna praegu kehtivad EL-i õigusaktid näevad RB valmimise tähtajana ette 2030. aasta. Uus ajakava on juba arvesse võetud 2027-2030 riigi eelarvestrateegias ja 2027. aasta riigieelarve eelnõu koostamisel.

Anvar Salomets selgitas, et RB Eesti põhitrassi ettevalmistused on jõudnud sellesse etappi, kus ehitust saab alustada kõigil veel välja ehitamata lõikudel kohe, kui vajalik rahastus on olemas (lisa). Ehitustööd on juba käimas kogu Tallinna–Pärnu suunal, kusjuures kõige aktiivsemalt ehitatakse praegu Tallinna ja Tootsi vahelisel lõigul. Ülevaade põhineb 2026. aasta lõpu seisul ning kajastab projekti viimast arengut. RB ehitus edeneb erinevatel lõikudel erinevas tempos. Tallinna ja Tootsi vahel on ehitustööd täies mahus käimas kogu trassi ulatuses. Tootsi ja Pärnu vahel alustati ehitusega 2026. aasta suvel ning töid ja ehitusmahtusid suurendatakse järk-järgult. Soodevahe–Muuga kaubalõigul käib veel projekteerimine, et leida soodsamaid tehnilisi lahendusi ja vähendada kulusid. Kuna tegemist on lühikese lõiguga, ei sea see ohtu selle valmimist kavandatud ajaraamis. Ehitatavatel lõikudel on vajalik maa üldiselt juba omandatud ning suuremad maaomandamise küsimused puudutavad peamiselt Soodevahe–Muuga lõiku. Samal ajal valmistutakse juba järgmisteks ehitusetappideks, tellides rööpaid ja teisi olulisi raudteematerjale aastaid ette, sest nende tootmine ja kohale toimetamine võtab palju aega. Projektile on eraldatud ligikaudu 1,9 miljardit eurot EL ja teiste fondide vahendeid ning kohustusi võetakse ainult olemasoleva rahastuse ulatuses. RB on jõudnud sellisesse ehitusvalmidusse, et uute rahastusotsuste korral saab ehitustöid uutel lõikudel alustada umbes kahe kuni kolme kuu jooksul. Selline valmisolek on oluline ka tulevaste EL toetuste saamiseks, kus konkureeritakse teiste suurte taristuprojektidega. RB ajakava peetakse realistlikuks: Tallinna–Pärnu lõik on võimalik valmis ehitada 2032. aastaks ning Eesti ja Läti vaheline ühendus 2034. aastaks, kui vajalik rahastus on tagatud. Selle eesmärgi saavutamiseks on otsustatud suunata ressursid eelkõige Tallinna–Pärnu lõigule. Seetõttu lükatakse Pärnu–Ikla lõigu suuremahulised ehitustööd edasi ning neid alustatakse alles umbes 2030. aastal. Samuti nihkub hilisemasse aega Soodevahe–Muuga lõigu ehitus. Varasem plaan nägi ette kogu projekti valmimist juba 2030. aastaks, kuid see oleks nõudnud lähiaastatel vähemalt kaks korda suuremat rahastust ning pannud suure surve nii riigieelarvele kui ka Eesti ehitusturule. Uuendatud ajakava on kooskõlastatud Läti plaanidega ja arvestab paremini olemasolevaid rahastusvõimalusi, sealhulgas EL-i toetusi. Nii peetakse praegust graafikut realistlikumaks ja paremini teostatavaks.

Marek Reinaas küsis, kas ja millises mahus oleks võimalik ehitada raudtee vähemalt Pärnuni valmis sõltumata sellest, mis toimub Läti poolel, ning millised rahalised või muud piirangud seda takistavad.

Anvar Salomets vastas, et tehnilisest vaatenurgast oleks RB rajamine kuni Pärnuni 2030. aastaks võimalik. Peamine takistus on seotud rahastusega: selle eesmärgi saavutamiseks tuleks ligikaudu 300 miljonit eurot või veidi rohkem tuua varasematesse aastatesse, eelkõige 2027. ja 2028. aastasse. Küsimus ei ole niivõrd ehitusvõimekuses, vaid selles, et vajalik raha peaks olema oluliselt varem kättesaadav. Ligikaudu üle 100 miljoni euro lisaraha 2027. aastal ja umbes 200 miljonit eurot lisaraha 2028. aastal.

Jaak Aab tunnustas Rail Baltic Estonia OÜ senist tööd, märkides, et varasem eesmärk jõuda 2030. aastaks valmimiseni oli väga ambitsioonikas ning selle nimel on tehtud märkimisväärselt tööd. J. Aab-i hinnangul võeti valitsuse poolt liiga kergekäeliselt vastu otsus RB ajakava pikendamise kohta 2034. aastani. J. Aab küsis täpsustavalt järgmise aasta eelarve kohta viidates ligikaudu 541 miljoni euro suurusele rahastuse mahule erinevatest allikatest.

Ain Tatter vastas, et RB rahastuskavas toodud summa on suurem kui riigi eelarvestrateegias ja riigieelarves kajastatud summa, sest riigieelarves on arvesse võetud ainult juba kinnitatud rahastusallikad. Samas on nt Euroopa Ühendamise Rahastust (CEF) taotletud täiendavaid vahendeid ning nende üle tehakse otsused alles järgmise aasta alguses. Seetõttu ei kajastu võimalik lisarahastus veel riigieelarves, mis tekitab erinevuse RB ehituse rahastuskava ja riigieelarve numbrite vahel.

Jaak Aab sõnas, et tulevane rahastus sõltub osaliselt veel otsustamata EL-i vahenditest, sealhulgas võimalikest CEF-i lisarahastustest ja ümberjaotatavatest jääkidest. Ta küsis, kui palju on järgmise aasta rahastus väiksem võrreldes varasemate plaanidega.

Ain Tatter selgitas, et RB rahastuskava on pidevas muutumises, sest regulaarselt lisanduvad uued hanked, rahastusotsused ja toetustaotlused. Seetõttu tuleb rahastust ning eelarveplaan iga aastal riigieelarve protsessis üle vaadata ja ajakohastada. Praegu on riigi eelarvestrateegias (RES) järgmise nelja aasta jaoks ette nähtud isegi rohkem vahendeid, kui kehtiv rahastuskava tegelikult eeldab. Seetõttu võib tulevikus tekkida vajadus rahastust aastate vahel ümber jagada ja vastavaid muudatusi teha riigieelarve koostamise käigus.

Jaak Aab ütles, et RES-i tavaliselt aasta jooksul ei muudeta ning see on seotud riigieelarve menetlusega. Järgmise aasta rahastus ei erine varasematest plaanidest väga oluliselt. Varasem eesmärk viia RB ehitus lõpuni juba 2030. aastaks oli muutunud järjest vähem realistlikuks, eriti arvestades Läti aeglasemat edenemist. Ta viitas komisjoni esimehe küsimusele, kas Tallinna–Pärnu lõigu valmimist oleks võimalik siiski veelgi kiirendada ja saavutada see enne praegu kavandatud tähtaeg ning küsis uute rongide hanke kohta, mida Balti riigid koostöös kavandavad. Kas pärast esimese hanke ebaõnnestumist on rongide hankimise ajakava samuti ümber vaadatud ja kohandatud vastavalt RB uuendatud valmimisgraafikule.

Ain Tatter vastas, et RB rongihanget korraldab küll Elron, kuid seda tehakse Kliimaministeeriumiga sõlmitud lepingu ja volituse alusel ning rongid soetatakse riigile, mitte Elronile. Elroni kasutatakse eelkõige tema tehnilise pädevuse tõttu, kuna tal on varasem kogemus sarnaste hangete läbiviimisel. Esimene rongihange ebaõnnestus, kuna pakkumisi ei laekunud. Pärast seda uuriti võimalikelt pakkujateelt hanke nurjumise põhjuseid. Selgus, et Eesti vajadus ja hankemaht on tootjate jaoks suhteliselt väike ja väheatraktiivne, samas hanketingimustega olid tootjatele seatud ranged tähtajad ja kaasnevalt suured riskid, mis vähendasid huvi osalemise vastu. Uue hanke ettevalmistamisel tingimusi muudetakse: osa riske võtab enda kanda riik ning ajakava on kohandatud RB uue valmimisgraafikuga. Uus hange plaanitakse välja kuulutada novembri lõpus. Praeguste plaanide järgi peaksid rongid olema valmis ja kasutusele võetavad RB Tallinna–Pärnu lõigu valmimise ajaks, kuid isegi juhul, kui leitaks lisaraha ja soovitaks projektiga kiiremini edasi liikuda, sõltub rongide saabumine siiski eelkõige nende hankimise ja tootmise ajakavast, mis seatakse juba novembri lõpus avaldatavas hanketingimustes.

Jaak Aab sõnas, et rongihanke probleemid ei ole uued ning nende üle on arutatud ka varasemate RB ülevaadete käigus. Korduvalt on küsitud, kuidas rongihange edeneb ja millal lahendus leitakse. J. Aab möönis, et tegemist on väga keerulise hankega, kuna see hõlmab lisaks Eestile ka võimalikku koostööd Läti ja Leeduga ning sisaldab optsioone teistele Balti riikidele. Seetõttu on mõistetav, et hanke ettevalmistamine ja edasiliikumine on osutunud tavapärasest keerulisemaks.

Ain Tatter sõnas, et poliitilisel tasandil tasub teha veel pingutusi, et veenda Lätit ja Leedut liituma rongihankega juba esimeses etapis kindlate tellimustega, mitte pelgalt tulevaste optsioonidega. Kui kõik Balti riigid avaldaksid kohe oma tegelikud vajadused ja võtaksid koheselt ostukohustuse, suureneks hanke maht märgatavalt. See muudaks hanke tootjate jaoks atraktiivsemaks, suurendaks konkurentsi pakkujate vahel ning aitaks tõenäoliselt saavutada parema hinna ja soodsamad tingimused rongide soetamisel.

Mario Kadastik küsis, kui palju suurendab RB kogumaksumust projekti valmimisaja pikenemine. Ajakava nihkumine tähendab vältimatult täiendavaid püsikulusid ning tõenäoliselt ka ehitushindade kallinemist, kuigi viimase mõju on keeruline täpselt hinnata.

Anvar Salomets sõnas, et kuigi ka uus ajakava on endiselt väga pingeline, mõjutab selle muutmine erinevaid lõike erinevalt. Tallinna–Pärnu lõigu puhul nähakse võimalust hoida kulud kontrolli all, sest olemasoleva ehituspartneriga püütakse kokku leppida hinnataseme fikseerimises. Lisaks loodetakse tehniliste lahenduste ja riskide parema juhtimise kaudu leida kokkuhoiukohti, mis aitaksid tasakaalustada võimalikke lisakulusid. Pärnu–Ikla lõigu puhul on olukord ebakindlam, kuna selle valmimine jääb kaugemasse tulevikku ning praegu ei ole võimalik prognoosida, kuidas inflatsioon ja ehitushindade muutused seda mõjutavad. Seetõttu plaanitakse seal kasutada paindlikumat hankestrateegiat ja osta töid turult sobival ajal, et saavutada võimalikult hea hind.

Ain Tatter lisas, et RB ehituse ajastuse hindamisel tuleb arvestada ka rahastuse allikaga. Kui puuduva raha katmiseks oleks tulnud võtta laenu, oleks projektile lisandunud märkimisväärsed intressikulud. A. Tatter viitas hinnangule, et ehitusturu ülekuumenemine

võib suurendada hindu kuni 20-30%, mistõttu varasem ja kiirem ehitamine ei pruugi kokkuvõttes olla tingimata odavam. Kuigi tulevase inflatsiooni mõju on keeruline täpselt prognoosida, leiti, et inflatsiooniriskid võivad osaliselt tasakaalustuda sellega, et välditakse laenukulusid ja ülekuumenenud turu kõrgemaid hindu. Seetõttu ei ole pikema ajakava kogumaksumuse mõju võimalik üheselt hinnata, kuid kiirema ehituse potentsiaalne hinnaeelis ei pruugi olla nii suur, kui esmapilgul tundub.

Anvar Salomets selgitas, et ehitushindade muutuse hindamisel ei peegelda ametlikud indeksid alati tegelikku turuolukorda piisavalt kiiresti. Eriti mõjutavad ehitajaid kütusehindade ja teiste sisendkulude muutused, mis võivad reaalses elus olla suuremad kui statistikas näidatu. Samas on RB kui tellija praegu suhteliselt soodsas positsioonis, sest sõlmitud ehituslepingud võimaldavad hinnatõusude mõju juhtida ning kõiki kulude kasve ei pea automaatselt üks ühele tellija kandma. Tellija ülesanne on hinnata mõistlikku tasakaalupunkti ehitajate jätkusuutlikkuse ja projekti kulude kontrolli vahel.

Ain Tatter tõi näiteks olukorra, kus RB kiirendatud valmimise nimel oleks tulnud tegutseda ülekuumenenud ehitusturul. Üks rahvusvaheline ettevõtte oli valmis tooma Eestisse suure hulga tehnikat ja töötajaid teisest liikmesriigist, et projekti lepingut täita. Kui selle tulemusel oleks Eesti pidanud projekti rahastamiseks võtma laenu, siis oleks väga kahetsusväärne kui märkimisväärne osa meie laenurahast oleks liikunud välismaiste ettevõtete omanikutuludeks ja teiste riikide maksutuludeks. Samal ajal oleksid hiljem avanenud EL-i rahastusvõimalused võinud toetada sama töö tegemist meie ettevõtjate poolt ja väiksema koormusega Eesti rahandusele. A. Tatter-i hinnangul näitab see, et liiga kiire ajagraafiku tagaajamine ülekuumenenud turu tingimustes ei pruugi olla majanduslikult kõige mõistlikum lahendus.

Marek Reinaas küsis, kas ehitusturu ülekuumenemise väite aluseks on arvutused või turuanalüüsid. Kas ülekuumenemine ei tähenda hoopis olukorda, kus ehitusfirmadel ei ole piisavalt võimekust või ressursse kavandatud tööde tegemiseks.

Anvar Salomets vastas, et RB Estonia hinnangul oleks projekti kiirendatud tempos elluviimine toonud kaasa märkimisväärse riski ehitusturu ülekoormamiseks. Seni on Eesti taristuehituse turu suurim aastane maht olnud umbes miljard eurot, kuid RB kiirendatud ajakava korral lisanduksid sellele samaaegselt ka Via Baltica ja kaitsetaristu projektid, millest suur osa koondub samuti Pärnumaale. Kuigi tehniliselt oleks võimalik kaasata ehitajaid ka välismaalt, tähendaks nii suure mahu korraga turule toomine tugevat konkurentsi tööjõu, masinate ja ehitusmaterjalide pärast. See omakorda tõstaks hindu. Seetõttu on hinnatud, et liiga kiire ehitustempo läheks kallimaks kui praegune ajakava. Täpset lisakulu ei ole võimalik ette öelda, kuid analüüsid ja turult saadud hinnapakkumised viitavad, et kulud võiksid kasvada suurusjärgus 10–30%, sõltuvalt sellest, kui palju ehitusmaht ületaks senist turu võimekust.

Ain Tatter täpsustas, et tema varasem näide ei viidanud sellele, nagu Eesti ettevõtted poleks suutnud töid teha. Rail Baltic Estonia OÜ alltöövõtjast rahvusvaheline ettevõtte korraldas konkursi ja viitas, et sai Läti ettevõtetelt oluliselt soodsama pakkumise kui Eestis. Seega ei olnud küsimus Eesti turu võimekuses, vaid hinnatasemes.

Reili Rand nõustus, et ehitusturu ülekuumenemist tuleks vältida, kuid palus täpsustada, kas sama risk kehtib ka siis, kui kiirendada ainult Tallinna–Pärnu lõigu valmimist, mitte kogu RB projekti.

Anvar Salomets selgitas, et ülekuumenemise risk ei tulene ainult RB-st, vaid mitme suure taristuprojekti samaaegsest elluviimisest. Samal ajal, kui RB-d ehitatakse Pärnumaal, toimuvad seal ka Via Baltica teelõikude ehitused ning muud riigi taristuinvesteeringud. Seetõttu tekitaks ka ainult Tallinna–Pärnu lõigu kiirendamine täiendavat survet samadele ressurssidele. Märke sellest nähakse juba praegu turul: ehituse peatöövõtjad saavad alltöövõtjatelt ja tarnijatelt hinnapakkumisi, mis viitavad ressursside nappusele. Konkurents käib nii masinate, ehitusmaterjalide kui ka tööjõu pärast. Lisaks mõjutavad turgu hooajalised tegurid, näiteks põllumajandussektor, mis kasutab osaliselt samu masinaid ja ressursse. Samuti püütakse töötajaid projektide vahel üle meelitada, mis näitab, et tööjõu saadavus on muutumas piiratud teguriks.

Urve Tiidus küsis, kas RB projekti puhul võrreldakse regulaarselt kolme Balti riigi ehituskulusid, näiteks seda, kui palju maksab ühe kilomeetri raudtee rajamine Eestis, Lätis ja Leedus, ning kas selline võrdlus annab projekti juhtimisel kasulikku teavet. U. Tiidus tõi paralleeli autotööstusega, kus tema sõnul on Euroopas vähenenud huvi Tesla autode vastu ja Hiina tootjate osakaal kasvab. Ta küsis, kas ka Hiina ettevõtted toodavad ronge ning kas nad võiksid olla potentsiaalsed pakkujad või mõjutada konkurentsi raudteesektoris.

Ain Tatter vastas, et hanke tingimused välistavad Hiina tootjate pakkumised.

Anvar Salomets vastas, et RB ehituskulude võrdlust teiste Balti riikidega tehakse pidevalt ning praeguste andmete järgi on Eestis ühe kilomeetri ehituse maksumus Baltikumi madalaim, samas kui Lätis on see kõrgeim. Erinevus võib ulatuda kahe- kuni kolmekordseks. Üks oluline põhjus on projektide ettevalmistuse tase enne hangete väljakuulutamist. Kui ehitushanked tehakse enne ehitusprojektide valmimist, lubade saamist, keskkonnamõjude hindamist ja maade omandamist, sisaldavad hinnapakkumised rohkem riske ning lõpphind kujuneb kõrgemaks. RB Estonia kasutatav paindlikum lepingumudel aitab riigil muudatustega paremini kohaneda. Näiteks ajakava muutmise korral oleks fikseeritud hinnaga tavapäraste lepingute puhul võinud ehitajad esitada riigi vastu märkimisväärsed lisanõudeid. Praegune lepingukorraldus vähendab selliseid riske ning annab projektijuhtimisel rohkem paindlikkust.

Marek Reinaas tänas külalisi põhjalike selgituste eest.

2. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele ehitada valmis Rail Baltica Tallinn–Pärnu raudteelõik 2030. aastaks“ eelnõu (1035 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

Reili Rand sõnas, et eelnõu põhisisu on ettepanek taastada Tallinna–Pärnu lõigu rajamisel varasem ajakava ning viia ehitus lõpule 2030. aasta lõpuks. Eelneva arutelu käigus saadud info põhjal on see tehniliselt võimalik, kuid selleks on vaja poliitilisi otsuseid, eelkõige rahastuse osas. Kuigi räägitakse ehitusturu võimalikust ülekuumenemisest, tuleb arvestada ka üldise hinnatõusu mõjuga, mis pikema ajakava korral samuti kulusid kasvatab. Eelnõu eesmärk on suunata valitsust koostama konkreetne tegevuskava 2030. aasta eesmärgi

saavutamiseks. Senine ülevaade näitab, et ehitus edeneb, rööbastee jõuab Pärnuni ning suurimaks väljakutseks jääb infrastruktuuri valmimise ja veeremi hankimise ajastuse kooskõlastamine. Arvestades, et ministeerium valmistab ette veeremihanget, on praegune hetk ideaalne, et parlament väljendaks selgelt oma tahet Tallinna–Pärnu ühenduse valmimise tähtaja osas.

Jaak Aab täiendas, et ettepanek arutada erinevaid Rail Baltica (RB) ajakava stsenaariume tekkis pärast seda, kui avalikustati projekti valmimise tähtaja nihkumine 2034. aastasse. Eriti tugevalt reageerisid sellele Pärnumaa omavalitsused ja ettevõtjad, kes on oma arenguplaanid ja investeeringud sidunud kiire raudteeühenduse valmimisega. Seetõttu on vajalik hinnata, kas Tallinna–Pärnu lõiku oleks võimalik valmis saada varem, nt 2030. või 2031. aastal. Avalikkusel on raske mõista, kuidas vahetult pärast kinnitusi 2030. aasta tähtaja kohta teatati järsku uuest ajakavast. See ei ole etteheide Rail Baltic Estonia OÜ-le ega ministeeriumile, kes on projekti edenemise kohta infot jaganud, vaid pigem kriitika valitsuse otsustusprotsessi suhtes. J. Aab-i hinnangul tehti nii suure rahalise mõjuga otsus kiiresti ning Riigikogu sai sellest vähe sisulist teavet.

Mario Kadastik sõnas, et ettepanekute tegemisel ei piisa ainult valitsusele ülesande andmisest koostada uus tegevuskava või analüüs. Kui on teada, et eesmärgi kiirendamine nõuaks sadade miljonite eurode ulatuses lisaraha, tuleks juba ettepaneku esitamisel selgitada ka selle rahastamise allikad. Ta küsis, kust vajalik lisaraha leitakse?

Jaak Aab vastas, et Eesti majanduse olukorra tõttu ei peaks investeeringuid praegu ulatuslikult edasi lükkama. Riigieelarve on pingeline ning Tallinna–Pärnu lõigu kiirendamisel on praktilisi takistusi, kuid üldiselt oleks investeeringute taset tulnud säilitada. RB tulevane rahastus ei ole veel täielikult kindel, kuna Euroopa Komisjoni nõusolek ajakava pikendamiseks ning tulevaste Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) rahastusvoorude tulemused on alles selgumisel. J. Aab tõi võimalike rahastusallikatena esile nii täiendava Euroopa Liidu (EL) rahastuse kui ka CO₂ kvoodikaubandusest laekuva tulu. J. Aab-i hinnangul tuleks neid vahendeid kasutada selgemate prioriteetide alusel ning suunata eelkõige strateegiliselt olulistesse valdkondadesse, nagu taastuvenergia, RB ja korterelamute renoveerimine, selle asemel, et raha paljude väiksemate eesmärkide vahel hajutada.

Reili Rand lisas, et ettepaneku eesmärk ei ole kohe täiendavaid kulutusi otsustada, vaid saada valitsuselt põhjalik tegevuskava ja hinnang võimalustele projekti kiirendada.

Jaak Aab sõnas, et probleem ei seisne niivõrd konkreetse rahasumma määramises, vaid selles, et Riigikogule ei ole esitatud erinevate võimalike stsenaariumide võrdlust. Valitsus tegi otsuse RB ajakava edasi lükata, kuid otsuse aluseks olnud alternatiivseid variante, nende maksumust ja mõjusid, ei tutvustatud piisavalt. Keeruline on hinnata, kas valitsuse tehtud valik oli parim võimalik lahendus.

Marek Reinaas viitas eelnõu teisele punktile, mille kohaselt tuleb Riigikogule vähemalt kaks korda aastas anda ülevaade RB projektiga seotud arengutest ning täpsustas, kas ülevaateid peaks esitama Kliimaministeeriumi esindajad koos RB Estonia esindajatega.

Jaak Aab hinnangul võiks minister Riigikogu ees anda ülevaate vähemalt kahel korral: siis, kui on koostatud uus tegevus- ja rahastuskava, ning hiljem, et anda ülevaade selle elluviimisest ja tegelikust edenemisest.

Ain Tatter selgitas, et valitsuse otsus ehituse uue ajakava kohta lähtus eelkõige soovist viia RB ellu kooskõlas naaberriikide ehituskavadega ja kasutada maksimaalselt EL-i sihtotstarbelist rahastust. Kui on võimalik saada sadu miljoneid eurosid Euroopa toetusi, ei peetud mõistlikuks asendada seda raha Eesti maksumaksjaid täiendavalt koormavate lahendustega. Lisaks saavutab raudtee oma täismahus kasu alles siis, kui valmib piiriülene ühendus. Isegi kui otsustatakse projekti elluviimist Pärnuni kiirendada, on osa 2027. aasta tegevusi ja lepinguid Rail Baltic Estonia OÜ poolt juba ette valmistamisel või teostamisel ning teatud otsused, nt rongihange, tuleb teha kohe lähiajal. Seetõttu oleks ajakava muutmine, eriti kui poliitilised otsused tehakse järgmise aasta esimeses pooles, keeruline ning tooks kaasa täiendavaid riske. Kuigi tehniliselt võib olla võimalik mõningaid etappe kiirendada, suureneksid nii projekti elluviimise riskid kui ka rahastamisega seotud ebakindlus. RB rahastamine on kõikidel EL-i eelarveperioodidel põhinenud eeldusel, et EL-i toetusi tuleb aktiivselt taotleda, ning kunagi ei ole kogu vajalik rahastus olnud projekti maksumuses garanteeritud. Pikaajalisi mastaapseid välisrahastusega projekte ei saakski sellisel juhul alustada, kui eeldatakse kogu rahastuse olemasolu projekti algfaasis. Praegune hinnang umbes 660 miljoni euro suurusele tulevasele CEF-i rahastusele põhineb varasematel kogemustel ja senisel edukusel Euroopa toetuste taotlemisel ning seda peetakse realistlikuks eesmärgiks. Täiendavaid EL-i rahastusriskide analüüse ja nende haldamise meetmeid saab tänane valitsus ju koostada, kuid nende praktiline väärtus riskihaldamise seisukohalt on küsitav, sest rahastusriskid võivad realiseeruda alles aastate pärast, mil konkreetsele riskile vastavad meetmed sõltuvad siis juba järgmiste valitsuste poliitilistest prioriteetidest, EL-i ja teiste projektiriikidega läbirääkimistest ja ajastu tegelikest valikuvõimalustest.

Jaak Aab ütles, et RB elluviimine on olnud pikaajaline ja järjepidev protsess, mida on edasi viinud erinevad valitsused sõltumata poliitilistest muutustest. Erinevate stsenaariumide ja rahastusvõimaluste analüüsimine on vajalik ka siis, kui otsuseid hakkavad tulevikus tegema teised valitsused. Mida põhjalikumalt on võimalikud variandid, riskid ja kulud läbi analüüsitud, seda lihtsam on tulevastel otsustajatel teha informeeritud valikuid. Seetõttu ei pea J. Aab selliste analüüside koostamist asjatuks, vaid näeb neid olulise sisendina nii praegustele kui ka tulevastele valitsustele RB edasise arengu kavandamisel.

Reili Rand sõnas, et arutelust jäi kõlama peamiselt rahastuse ja rahavoogude vaade, samas kui eelnõu eesmärk on keskenduda eelkõige ehitustehnilisele plaanile. RB-l on olemas tehniline tegevuskava ning otsuseid tuleks teha lähtudes sellest, milline on ehituslikult kõige mõistlikum ja tõhusam lahendus. Rahastuskava peaks toetama ehitusplaani, mitte vastupidi. Oluline vahe on selles, kas esmalt määratakse ehitustehniline eesmärk ja seejärel leitakse selleks vajalik rahastus või lähtutakse olemasolevast rahastusraamist ning kohandatakse ehituse mahtu ja ajakava vastavalt sellele. Eelnõu autorite hinnangul tuleks lähtuda esimesest lähenemisest.

Otsustati:

2.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Marek Reinaas (konsensus: Jaak Aab, Mario

Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 28.10.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.3. Teha ettepanek viia läbi eelnõu lõpphääletus (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele uute elektritootmisvõimsuste rajamiseks Eestis“ eelnõu (955 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas märkis, et eelnõu sisu kattub osaliselt varem esitatud Riigikogu otsuse eelnõuga 847 OE, kuid sisaldab ka uusi ettepanekuid, sealhulgas ettepanekuid nr 5 ja 6. Ta lisas, et Riigikogu lükkas eelnõu 847 OE tagasi.

Reili Rand tutvustas eelnõu, mille eesmärk on tugevdada energiajulgeolekut ja varustuskindlust, vähendada sõltuvust elektri impordist ning aidata kaasa elektrihinna stabiliseerumisele ja alanemisele. Ta selgitas, et eelnõu sisaldab seitset ettepanekut. Esiteks tehakse ettepanek kiirendada planeeringu- ja loamenetlusi, kuna senised muudatused ei ole uute tootmisvõimsuste võrku lisandumist piisavalt hoogustanud. Teiseks nähakse ette taastuvenergia toetuste rahastamine riigile laekuvatest CO₂ lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise tuludest, et taastuvenergia arendamise kulud ei koormaks põhjendamatult lõpptarbijaid. Kolmandaks tehakse ettepanek korraldada hiljemalt 2026. aasta neljandas kvartalis maismaatuuleparkide vähempakkumine vähemalt 2 TWh aastase toodangu ulatuses. Neljandaks nähakse samuti 2026. aasta neljandaks kvartaliks ette meretuuleparkide vähempakkumine mahus, mis võimaldaks rajada vähemalt 4 TWh aastase toodanguga tootmisvõimsusi. Viiendaks tehakse ettepanek korraldada hiljemalt 2026. aasta lõpuks juhitavate tootmisvõimsuste ja elektrisalvestuse vähempakkumine tipukoormuste katmiseks mahus, mis aitab tagada Eesti elektrisüsteemi varustuskindluse suure tarbimisega perioodidel. Tema sõnul võib juhitava tootmisvõimsuse vajadus kümne aasta jooksul kasvada ligikaudu 1200–1600 MW-ni ning saartalitluse korral vajab Eesti umbes 1000 MW kindlaid tootmisvõimsusi. Kuuendaks nähakse ette, et suurem osa saartalitluse võimsusreservist kaetakse olemasolevate Eesti Energia AS-i elektrijaamadega vähemalt 2040. aastani ning nende reservis ja töökorras hoidmist rahastatakse vähemalt osaliselt süsteemihaldurile laekuvast ülekoormustasust. Seitsmendaks tehakse ettepanek töötada välja ja rakendada meetmed väiksemate koostootmisjaamade, sealhulgas tööstusettevõtete soojusvajaduse katmiseks rajatud jaamade, elektrivõrguga liitumise ja elektriturule pääsu soodustamiseks üle Eesti. Hajutatud tootmisüksused parandavad piirkondlikku varustuskindlust, võimaldavad kohalikke ressursse tõhusamalt kasutada, võivad vähendada võrgukadusid ning toetavad piirkondlike tööstusettevõtete konkurentsivõimet. Kokkuvõtvalt märkis ta, et eelnõuga soovitakse siduda energiamajanduse arengukava üldised eesmärgid konkreetsete tegevuste ja tähtaegadega. Eelnõu esitamise ajendiks oli vajadus astuda energiapoliitikas kiiremaid ja konkreetsemaid samme.

Jaak Aab lisas, et komisjon on tõepoolest samasisulist eelnõu varem arutanud, kuid praegust eelnõu on täiendatud. Ettepanekud lähtuvad Sotsiaaldemokraatliku Erakonna energiaplaanist, milles on esitatud konkreetset sammud 2032. aastani. Energiamajanduse arengukavas on kirjeldatud erinevaid võimalusi, kuid puuduvad piisavalt täpsed prioriteedid ja eesmärkide

saavutamise tegevuskava. Tuuleenergeetika arendamiseks on loodud kohalikele omavalitsustele motivatsioonimehhanisme, kuid viimastel aastatel kehtestatud planeeringud ja väljastatud load on kohtus vaidlustatud. Seetõttu ei ole teada, millal kavandatud tootmisvõimsused valmivad. Maismaatuuleenergia täiendavaks vajaduseks on hinnatud ligikaudu 2 TWh, kuid tegelik maht sõltub käimasoleva vähempakkumise tulemustest. Meretuuleparkide rajamisel ei ole planeerimine enam peamine takistus. Vähemalt kolme võimaliku tuulepargi kohta on tehtud vajalikud planeeringud ja keskkonnamõju hindamised ning osa projekte on jõudnud ehitusloani. Peamine probleem on investeeringuteks vajaliku garantiisüsteemi puudumine. Ilma pikaajalise investeerimiskindluseta ei rajata suuremaid tootmisvõimsusi, sealhulgas meretuuleparke, tuumajaama ega Paldiski pump-hüdroakumulatsioonijaama. Maismaatuuleparkide investeerimiskindlust võivad suurendada pikaajalised elektriostulepingud ning tuule-, päikese- ja salvestusvõimsusi ühendavad hübriidpargid. Suurte andmekeskuste rajamine võib mõjutada Eesti ja lähiriikide elektrisüsteemi ning elektri hindu. Riigil peab olema strateegilistest investeeringutest tervikpilt, et hinnata nende mõju tootmisvõimsusele, varustuskindlusele ja hinnale. Ligikaudu 40% elektrist imporditakse ning otsuste edasilükkamine suurendab energiapuuduse riski, varustuskindluse ja elektri hinnaga seotud riske. Kriisilukorras on olulised piirkondlikud tootmisvõimsused ja väiksemad saartaliitusalaad. Elering ja Elektrilevi arendavad selleks vajalikku võimekust. Kindlaks tuleb teha kiiresti käivitatava uue võimsuse vajadus ning ajavahemik, mille jooksul saavad põlevkivijaamad täita reservvõimsuse ülesannet. Varem korraldatud hankega on lisandumas ligikaudu 220 MW juhitavat võimsust ning Kiisa avariioreservelektrijaama võimsus on ligikaudu 200 MW. Koos teiste kavandatavate võimsustega võib lähiaastatel turule jõuda umbes 450 MW kiiresti juhitavat, peamiselt gaasil põhinevat tootmisvõimsust. Täiendava 900 MW võimsuse vajadust tuleb põhjalikult hinnata, arvestades tarbimise kasvu, salvestusvõimsuste arengut ja olemasolevate põlevkivijaamade võimalikku rolli.

Mario Kadastik kommenteeris eelnõu ettepanekuid punktide kaupa. Esimese punkti puhul on lahendustena juba kasutusel planeeringute kiirendamine ja kohalikele omavalitsustele makstav tuulikutasu. Teine punkt väljendab ideoloogilist valikut. Kolmanda punkti kohane vähempakkumine on juba ette valmistatud ning seda käsitleti samal päeval valitsuses. Neljas punkt on samuti ideoloogiline valik. Meretuuleparkide rajamine võib osutuda võimalikuks juhul, kui lisanduvad andmekeskused sõlmivad arendajatega pikaajalised elektriostulepingud. Eesti Tuuleenergia Assotsiatsiooni esitatud Taani näited ja hinnatasemed ei ole Eesti oludesse otse ülekantavad. Eesti meretuuleparkide hinnatase ületaks eeldatavasti 100 eurot megavatt-tunni kohta, sest siin on muu hulgas kõrgem kapitalikulu. Taanis nimetatud ligikaudu 70 euro suurust hinnataset ei peetud Eestis realistlikuks. Põlevkivielektrijaamade töös hoidmine 2040. aastani ei pruugi olla tehniliselt võimalik. Auvere elektrijaam võib selle ajani töötada, kuid ülejäänud jaamade säilimises sellise tähtajani on põhjust kahelda. Vanade põlevkivijaamade töös hoidmine nõuaks väga suuri kulusi. Samas ei saa väita, et Eestis energiatootmise arendamisel edusamme ei tehta, sest tuumaenergia arendamise ettevalmistused edenevad kiiresti.

Jaak Aab täpsustas, et erinevad stsenaariumid on läbi arutatud. Võimsusreservis olevatele põlevkivijaamadele makstakse saartaliitustasu. Hinnata tuleb kiiresti käivitatavate gaasijaamade vajalikku mahtu ning talvise ja külma ilma võimsusreservi vajadust. Samuti

vajab otsustamist, kas reserv tuleb katta gaasijaamadega või saab selleks jätkuvalt kasutada põlevkivijaamu. Põlevkivijaamade kasutamise jätkamine eeldab teatavaid investeeringuid.

Rein Vaks kommenteeris eelnõu ettepanekuid. Esimese ettepaneku kohta märkis ta, et tuulehoo meede on valmimas ning voor loodetakse avada novembris. Tema hinnangul on maismaatuulevõimsuste turule toomiseks juba palju tehtud ja meede aitab sellele täiendavalt kaasa. Kolmanda ettepanekuga seoses selgitas ta, et valitsusele anti ülevaade kuuendast taastuvenergia vähempakkumisest ning võitjate nimekirja esitatakse valitsusele 30. oktoobriks. Meretuuleparkide arendamisel on vaja aga tegutseda ettevaatlikult. Näiteks Leedu meretuulepargi arenduses, mille puhul arendaja taotleb olulist ajapikendust, on pärast võitja väljakuulutamist arenduskulud kasvanud 40%. Praeguses turuolukorras ei peeta meretuule arendamisega piirkonnas senises tempos jätkamist mõistlikuks. Seetõttu tuleks vältida investeerimist ajal, mil kogu tarneahel on väga kallis, ning suunata esialgu rohkem tähelepanu ja ressursse maismaatuule arendamisele. Juhitavate tootmisvõimsuste arendamine toimub mitmes etapis. Sagedusreservide hanke tulemusel peaksid 2027. aastal valmima kaks uut gaasielektrijaama. Aasta lõpuks kavandab Elering hajutatud taaskäivitamisvõimsuse hanget, mille esialgne maht on 900 MW. See maht tuleneb eeskätt vajadusest luua süsteemile taaskäivitamisvõimekus. Nende sammude elluviimisel paraneks juhitud tootmisvõimsuste olukord märgatavalt. Olemasolevaid põlevkivijaamu on saartalitluse reservis põhjendatud hoida seni, kuni see on tarbijatele kõige soodsam lahendus. Vanad jaamad vajavad aga tulevikus investeeringuid ning mingil hetkel võivad nende kulud ühiskonnale ületada uute jaamade rajamise kulusid. Seetõttu tuleb olemasoleva reservi säilitamise kõrval rajada uusi süsteeme ja tuua turule uusi tootmisvõimsusi. Seitsmenda ettepaneku kohta märkis ta, et koostootmisjaamad on teretulnud, kuid nende rajamine eeldab piisavat soojuskoormust. Enamik sobivaid piirkondi on Eestis juba kasutusele võetud. Koostootmisjaamade rajamine kohtadesse, kus vajalik soojuskoormus puudub, oleks maksumaksjale väga kulukas ning läheks vastuollu ENMAK-i eesmärgiga tagada kogu piirkonnas konkurentsivõimeline elektri lõpphind.

Jaak Aab selgitas, et väikeste koostootmisjaamade all peetakse eelkõige silmas näiteks puidutööstusi, mis toodavad soojust enda tarbeks või kaugküttevõrku ning oleksid võimelised tootma ka elektrit. Nende elektriturule pääsu võivad aga piirata võrguühenduste ebapiisav võimsus ja muud pudelikaelad. Sellised üksused võiksid toetada Elektrilevi kavandatavat väiksemate piirkondade saartalitlust, mis on oluline eeskätt kriisi- ja sõjaolukorras valmistumisel, kuid eeldab investeeringuid ning sageduse hoidmiseks vajalikku tehnoloogiat. Juhitavate võimsuste puhul palus ta täpsustada Eleringi kavandatava hanke ülesehitust. Tema arusaama järgi toimub see kahes etapis: esmalt hangitakse ligikaudu 300–400 MW regionaalset taaskäivitamisvõimsust ning seejärel täiendav tehnoloogianeutraalne juhitud võimsus pikemaajalise vajaduse katmiseks. Esimese etapi elluviimiseks ei pruugi olla vaja uut riigiabiluba, vaid seda võib olla võimalik korraldada olemasoleva elektrijulgeoleku tagamiseks antud loa alusel, nagu sagedusreservi hanke puhul.

Rein Vaks vastas, et kuuendale taastuvenergia vähempakkumisele esitati pakkumisi 990 GWh ulatuses. Reeglite kohaselt jäeti välja kõige kallim pakkumine, Enefiti 160 GWh, mistõttu peaks vähempakkumise tulemusena turule lisanduma 830 GWh uut taastuvenergia tootmist. Tegemist on seni Eesti vähempakkumiste suurima tulemusega ning eesmärk on tootmine

turule tuua hiljemalt 2030. aastaks. Arendajate edenemist jälgitakse perioodiliselt koos Eleringiga. Juhitavate võimsuste arendamine toimub mitmes etapis. Elering valmistab aasta lõpuks ette hajutatud taaskäivitamisvõimekuse hanget, mille kavandatav maht on 900 MW, kuid võib veel täpsustuda. ENMAK-i kohaselt on 2035. aastaks vaja ligikaudu 2,1 GW juhitavat võimsust ehk juurde tuleks ehitada umbes 1 GW. Kui kavandatav hange ei too turule piisavalt võimsusi, tuleb rakendada Euroopa Liidu õigusraamistikule vastavat võimsusmehhanismi. See eeldab eraldi riigiabiluba, mille taotlemist kavatakse koos Eleringiga alustada järgmisel aastal.

Reili Rand küsis kui palju uusi maismaatuuleparkide loamenetlusi on viimastel aastatel edukalt lõpule viidud, eristades neid alles planeeringujärgus olevatest projektidest.

Rein Vaks vastas, et pärast pikemat pausi on tänavu taas hakatud väljastama tuuleparkide ehituslube. Samas vaidlustatakse neid kohaliku tasandi küsimuste tõttu kohtus ning menetlustes tuleb võimalikult palju arvestada kohalike elanike seisukohtadega. Ta tunnistas, et maismaatuule arendamisel pole seni märkimisväärselt edu saavutatud. Positiivsena tõi ta esile arendajate ja Kliimaministeeriumi suurenenud panuse ning Euroopa Komisjonilt saadud lisavahendid. Tema hinnangul tuleks rakendatud meetmetele anda aega tulemuste saavutamiseks. Eesmärk on tuua turule piisavalt tuulevõimsusi, et aidata elektrihiinda võimalikult palju alandada, kuid edasine areng sõltub kohalike omavalitsuste planeerimis- ja menetlusvõimekusest ning sellest, kas otsused kohtus vaidlustatakse.

Jaak Aab küsis laiemalt elektri salvestamise ja kaugkütte elektrifitseerimise võimaluste kohta. Ta viitas Soome praktikale, kus kasutatakse lisaks akudele eri salvestuslahendusi, et rakendada odava või negatiivse hinnaga elektrit kaugküttes ning säilitada energiat pikema aja jooksul. Eestis tõi ta näidetena esile Tartu kaugküttesalvestuse ning Utilitase kavandatavad lahendused, sealhulgas reoveesoojuse kasutamise. Ta palus selgitada, milliseid elektrifitseerimis- ja salvestustehnoloogiaid Soomes kasutatakse.

Rein Vaks vastas, et lisaks akudele on olemas teisigi salvestustehnoloogiaid, kuid nende kasutuselevõttu võivad piirata rajamisvajadus ja väga suured investeeringud. Soomes kasutatakse järjest enam kaugkütte elektrifitseerimist, soojuspumpasid ning elektri- ja soojussalvestust. Ulatuslikult rakendab soojuspumpasid ka Taani. Samas suunas liigub tema sõnul ka Eesti. Tallinnas peaks järgmise aasta alguses kasutusele tulema esimene vastav jaam ning soojussalvestus on seal töötanud juba üle aasta. Salvestuslahendusi kasutatakse ka Tartus ja neid lisandub väiksemates piirkondades. Kaugkütte ja elektrituru ühendamine võimaldab kasutada soodsa hinnaga elektrit soojuse tootmiseks ja salvestamiseks ning seeläbi mõlemat turgu tõhusamalt toimima panna.

Otsustati:

3.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Mario Kadastik (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 28.10.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3.3. Teha ettepanek viia läbi eelnõu lõpphääletus (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele töötada välja meetmed elektriarvete vähendamiseks 2026/2027. aasta talvel“ eelnõu (1030 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

Reili Rand märkis, et gaasi hind mõjutab elektriturgu ja võib kujundada olukorda eelseisval talvel. Inimeste toimetuleku toetamiseks ja kolmeks talvekuuks valmistumiseks nähakse eelnõuga ette lõpptarbijate ajutine vabastamine võrgutasu maksmisest ajavahemikul 1. detsembrist 2026 kuni 28. veebruarini 2027. Eelnõu teine osa näeb ette lõpptarbijate alalise vabastamise taastuvenergia tasust. Selle kulu katmiseks oleksid CO₂ heitkogustega kauplemisest saadavad vahendid, sest lahendus aitaks kaasa taastuvenergia arengule ning vähendaks selle mõju lõpptarbijate elektriarvetele. Samuti võiks see parandada elanikkonna valmisolekut taastuvenergia arendusi vastu võtta. Eelnõu eesmärk on toetada inimeste toimetulekut muutuvates oludes.

Jaak Aab sõnas, et on võimalikke leevendusmeetmeid arutanud ka peaministriga ning valitsuskabinet on teemat käsitlenud. Eelseisev talv tekitab inimestes ärevust, sest gaasi hind on raskesti prognoositav ja mõjutab otseselt elektri hindu. Täiendava riskina nimetas ta Iraani-USA konfliktiga seotud olukorda ja Hormuzi väina praktilist sulgemist, mis takistab olulise osa maailma LNG tarnimist. LNG-d on võimalik hankida mujalt ning Ameerikas kildagaasi tootmist suurendada, kuid see võib olla kallim. Ekspertide hinnangul võib gaasi hind ületada 100 eurot megavatt-tunni kohta, kuid võimaliku hinnatõusu ulatus pole teada. Aastate 2021–2022 energiakriisi ajal rakendati Kaja Kallase valitsuses leevendusmeetmeid. Ta leidis, et tõhusam on vähendada arvet enne selle väljastamist, kui maksta hiljem hüvitisi. Elektri võrgutasu vähendati toona esmalt kodutarbijatele nullini ja ettevõtjatele poole võrra ning hiljem vabastati võrgutasust mõlemad tarbijarühmad. Kuigi ettevõtjate hinnangul ei olnud abi väga suur, aitas see neil talveperioodi üle elada. Seetõttu tuleks võrgutasusid ajutiselt vähendada või need kaotada eelkõige suurima riskiga talvekuudeks. Oluline oleks kokku leppida hinnatase, mille ületamisel käivituksid automaatselt leevendusmeetmed ning valmis tuleks olla ka kaugkütte hinnatõusuks. Lahendused tuleks koos rahastamisega ette valmistada enne talve, et vältida kriisi ajal kiirkorras tegutsemist. Käesoleva ja järgmise aasta valitsuse reservi maht võib olla ebapiisav ning riigieelarves ei ole selleks otseselt raha ette nähtud. Seetõttu võib osutuda vajalikuks lisaeelarve. Võimaliku katteallikana nimetas ta kõrgetest energiahindadest tulenevat täiendavat käibemaksulaekumist, kui see lisaeelarvega Riigikogu ette tuuakse. Ta tunnustas valitsuskabinetti teema käsitlemise eest, kuid pidas tähtsaks vajadust konkreetsete lahenduste ja selgete sõnumite järele. Käesoleva Riigikogu otsuse eelnõu eesmärk on julgustada valitsust astuma varakult konkreetseid samme inimeste ja ettevõtjate toetamiseks.

Urve Tiidus küsis, kas eelnõu esitajatel on leevendusmeetmete rakendamise hinnangulise kulu kohta esialgne arvestus, kuigi täpse arvutuse tegemine jäetakse ettepaneku kohaselt valitsuse ülesandeks.

Jaak Aab vastas, et täpset arvestust ei ole, kuid meetmete hinnanguline kulu ulatub tõenäoliselt kümnetesse miljonitesse eurodesse, mitte sadadesse miljonitesse. Ühe võimaliku katteallikana nimetas ta kõrgetest energiahindadest tulenevat täiendavat käibemaksulaekumist, mis tuleks meetmete rahastamiseks eraldada lisaeelarve kaudu.

Mario Kadastik märkis, et eelnõu esimeses ja teises punktis käsitletakse võrgutasu leevendamist. Ta küsis, kas esimene punkt näeb ette ajutise võrgutasu leevenduse ning teine pidi tegelikult käsitlema alalist taastuenergia tasust vabastamist, millest eelnõu tutvustamisel räägiti, kuid mida eelnõu tekstis kajastatud ei ole.

Jaak Aab sõnas, et märkus on õige ja eelnõu tekstis on viga. Võrgutasu vabastus on kavandatud ajutisena, taastuenergia tasu vabastus aga alalisena. Seletuskirjas on aga kõik korrektselt ära märgitud ning ta palus vastava muudatuse komisjonil teha.

Mari Tänav selgitas, et määrav on eelnõu tekst, mitte seletuskiri. Kui komisjon soovib eelnõu punktis 2 oleva vea parandada, peab ta otsustama vastava muudatuse esitamise muudatusettepanekuna poolthääle enamusega. Muudatuseta läheks eelnõu täiskogu menetlusse praegusel kujul.

Marek Reinaas sõnastas muudatusettepaneku, misjärel komisjon kujundas ettepaneku osas seisukoha.

1. Muuta eelnõu punkti 2 ja sõnastada see järgmiselt:

„2. Vabastada elektrienergia lõpptarbija taastuenergia tasu maksmise kohustusest.“.

Majanduskomisjon

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

Rein Vaks tutvustas Kliimaministeeriumi seisukohti eelnõule ning märkis, et peale eelnõu punktis 2 käsitletu on vastavad meetmed juba ettevalmistamisel eesmärgiga olla valmis neid rakendama alates 1. detsembrist. Kavandatav pakett hõlmab kodutarbijatele 50% elektri võrgutasu ja 100% gaasi võrgutasu kompenseerimist ning kaugkütte hinna kompenseerimist kõikidele tarbijatele üle kindlaksmääratud hinnaläveni. Meetmete rakendamise peab novembris või detsembris otsustama Vabariigi Valitsus. Paketi hinnanguline kogumaksumus on 30–35 miljonit eurot. Riigieelarve koormuse vähendamiseks kaalutakse ka muid rahastamisvõimalusi, sealhulgas võimalust kasutada ülekoormustulu.

Jaak Aab küsis, kas kaugkütte hinnalävend ei ole veel otsustatud ja vajab täiendavat kaalumist. Ta mainis, et aastatel 2021–2022 rakendati hüvitist kindlaksmääratud hinnatasemest alates.

Rein Vaks kinnitas, et kaugkütte hinnalävend ei ole veel kindlaks määratud ja see tuleb otsustada.

Otsustati:

4.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Mario Kadastik (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 28.10.2026 (konsensus: Mario Kadastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4.3. Teha ettepanek viia läbi eelnõu lõpphääletus (konsensus: Mario Kadastik, Reili Rand,

Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5. Info ja muud küsimused

Marek Reinaas teavitas komisjoni liikmeid eesootavatest kohtumistest.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Airi Ausmees
protokollija

(allkirjastatud digitaalselt)
Markus Veia
protokollija