Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 215

Tallinn, Toompea Esmaspäev, 9. november 2026

Algus 11.10, lõpp 12.24

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)
Protokollija: Maria Haas (konsultant)
Võtsid osa:
Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Eve-Ly Kübard (nõunik-sekretariaadijuhataja), Mari Tänav (nõunik), Kristiina Reinfeldt (nõunik), Katre Roomets (konsultant)
Kutsutud: Kliimaministeeriumi merendusosakonna merenduspoliitika valdkonna juht Hana-Maarja Helinurm ja sama osakonna õigusnõunik Anton Merits (2. päevakorrapunkt); Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettevõtluse ja konkurentsivõime osakonna ettevõtluskeskkonna valdkonnajuht Triinu Sillamaa (3. päevakorrapunkt); Justiits- ja Digiministeeriumi digitaristu- ja küberturvalisuse osakonna riikliku IKT taristu talituse juhataja Erik Janson ning sama osakonna IT arhitektuuri ja taristu nõunik Allan Allmere (4. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (987 SE) teise lugemise ettevalmistamine
3. Vabariigi Valitsuse algatatud alkoholiseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (bürokraatia vähendamine) eelnõu (853 SE) teise lugemise ettevalmistamine
4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse eelnõu, millega kehtestatakse meetmete raamistik Euroopa pilvandmetöötluse ja tehisintellekti ökosüsteemi tugevdamiseks (pilvandmetöötluse ja tehisintellekti arendamise määrus) - COM(2026) 502
5. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (9.11.2026-15.11.2026) töökava

Komisjoni istung esmaspäeval, 9.11.2026 kell 11.10
1. Nädala töökava kinnitamine

2. Vabariigi Valitsuse algatatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (987 SE) teise lugemise ettevalmistamine
3. Vabariigi Valitsuse algatatud alkoholiseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (bürokraatia vähendamine) eelnõu (853 SE) teise lugemise ettevalmistamine
4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse eelnõu, millega kehtestatakse meetmete raamistik Euroopa pilvandmetöötluse ja tehisintellekti ökosüsteemi tugevdamiseks (pilvandmetöötluse ja tehisintellekti arendamise määrus) - COM(2026) 502
5. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung teisipäeval, 10.11.2026 kell 14.00
1. Vabariigi Valitsuse algatatud geograafilise tähise kaitse seaduse, kaubamärgiseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu (813 SE) teise lugemise ettevalmistamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud planeerimisseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (strateegiliste investeeringute ekspressrada) eelnõu (906 SE) teise lugemise ettevalmistamine
3. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung neljapäeval, 12.11.2026 kell 14.00
1. Vabariigi Valitsuse algatatud elektrituruseaduse, maagaasiseaduse ja tööstusheite seaduse muutmise seaduse eelnõu (892 SE) teise lugemise jätkamise ettevalmistamine
2. Info ja muud küsimused

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

2. Vabariigi Valitsuse algatatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (987 SE) teise lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas sõnas sissejuhatuseks, et Vabariigi Valitsus algatas eelnõu 987 SE 14. septembril 2026. aastal. Eelnõu peamine eesmärk on veeteetasude regulatsiooni muutmine, mis toob ühelt poolt kaasa veeteetasude tõstmise, kuid teiselt poolt laeva keskkonnanäitajate alusel ka veeteetasu soodustuste kehtestamise. 3. novembril 2026. aastal toimus ka majanduskomisjoni töörühma koosolek. Käesoleval istungil tutvustavad Kliimaministeeriumi esindajad eelnõu kohta tulnud tagasisidet ja muudatusettepanekuid (ME).

Anton Merits lausus, et Eesti Merendusklastri (Merendusklaster) esimene ettepanek oli muuta meresõiduohutuse seadust selliselt, et lükata merematke- ehk kruiisilaevadel edasi kavandatav veeteetasu maksimaalse suuruse tõus ühe aasta võtta. Põhjuseks on, et see oleks merendussektorile märkimisväärne muudatus. Kliimaministeerium ei toeta muudatuse jõustumise aja edasi lükkamist ühe aasta võrra. Ülempiiri ühtlustamine muude laevatüüpidega, kellel on ülempiir 15 000 eurot, on olnud eelnõus algusest peale ehk aastast 2024. Muudatusi on arutatud ja sektor oli sellest teadlik. Samuti on sektori ettepanekutele võimalusel vastu tuldud, nt lükates edasi merematkelaevade veeteetasu ühikuhindade tõusu jõustumine. Kliimaministeeriumi hinnangul ei saa muudatust pidada märkimisväärseks. See tõstaks veeteetasu mõnedel suurematel laevadel kuni 3000 euro võrra külastuse eest, osadel vähem ja enamikel üldse mitte. Tuleb ka arvestada, et suurema osa laevaomaniku kuludest moodustavad sadamatasud, mis ei laeku riigieelarvesse, vaid kehtestatakse sadama hinnakirja alusel. Nt suurema laeva sadamatasu oleks ühe külastuse eest u 100 000 eurot, kuid

võrdluseks on veeteetasu ülempiir 12 000 eurot. Samuti ei ole tasude üldine korrigeerimine erandlik praktika. Nt AS Tallinna Sadam teeb seda iga-aastaselt ja kruiisilaevade 2027. aasta tasud avaldati käesoleva aasta juuli lõpus. Samuti kohalduks keskkonnanäitajate soodustus merematkelaevadele. Praegune veeteetasu määr on olnud muutumatu alates 2013. aastast. Samas, võttes arvesse piisava üleminekuaja tagamist, saab Kliimaministeerium nõustuda muudatuse edasi lükkumisega kuue kuu võrra.

Reili Rand lausus, et eelkõneleja tõi välja, et sektoriga on muudatusi ja ettepanekuid läbi arutatud, kuid majanduskomisjoni töörühma koosolekult jäi veendumus, et segadust oli väga palju ja sektor ei olnud üheselt aru saanud, milliseid muudatusi ning milliste mõõdikute alusel kavandatakse. Seetõttu oli ka varasem tagasiside ebaühtlane. Kõnelejale tundus, et alles töörühma koosolekul tekkis ühine arusaam, mis muudatusi ja millises mahus keegi kavandab. Rääkides veeteetasust, mis puudutab kruiisilaevu, tõi Merendusklaster välja, et kokkulepped tehakse üldjuhul kaks aastat ette. Arusaadavalt on veeteetasu ainult üks väike osa paljudest kaasnevatest kuludest. Samas rõhutati, et Merendusklastri ootus ja ettepanek oli pikem periood. Rääkides Eesti Merendusklastri teisest ettepanekust, palus kõneleja täpsustada indeksi teemat. Nt Rootsis kasutatakse CSI mudelit, mida ka Merendusklaster on soovinud. Töörühma koosolekul selgus, et Justiits- ja Digiministeerium ei nõustunud selle mudeli Eestis ülevõtmisega. Kõneleja uuris, miks võetakse arvutuse aluseks muu indeks, mille puhul sektor toob välja nt puuduse, et andmed ei ole avalikud.

Anton Merits vastas, et aluseks on võetud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni indeks CII, mis on globaalselt kohustuslik kõigile laevadele. See võeti aluseks arusaadavuse huvides. Vastab tõele, et kasutatakse ka CSI indeksit, kuid seda ainult Rootsis ehk tegemist on väga regionaalse indeksiga, millel olid ka teatud sisulised puudused. Edasi otsustati minna indeksiga, mis kohalduks võimalikult kõigile laevadele. CSI indeks ei oleks kaubalaevadele sisuliselt mõju avaldanud, aga Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni indeks on nii reisi- kui kaubalaevadele.

Marek Reinaas lausus, et maksimumpiir veeteetasu osas ühe reisi kohta on kas 12 000 või 15 000 eurot. Töörühma koosolekul jõuti järeldusele, et kuna tegemist on põhimõtteliselt maksumuudatusega summa suurenemise suunas, siis hea tava näeb ette, et maksumuudatusest tuleb turuosalisi teavitada vähemalt kuus kuud ette. Samuti, kuna kruiisilaevade puhul toimub kokkulepete tegemine enamasti mitu aastat ette, siis Kliimaministeerium leiab, et tasu tõusu võiks kehtestada poole aasta pealt, kuid ka arutelu käigus tundus, et kehtestamine võiks toimuda aasta hiljem. Kõneleja uuris, mitu laeva on sellised, millele hakkaks poole aasta pealt kehtima 15 000 eurone määr ja kui suur summa on järgmise aasta eelarves kõne all, kui peaks tähtaega, kas poole aasta või ühe aasta võrra edasi lükkama.

Anton Merits vastas, et maksimumäär ehk 15 000 eurot kohalduks kaheksale kruiisilaevale. Neljal kruiisilaeval tõuseks tasu üle 12 000 euro, kuid mitte maksimummäärani. 52-l laeval jääks veeteetasu suurus muutmata. Riigieelarve mõistes on kogusummana kõne all u 90 000 eurot.

Eve-Ly Kübard täpsustas, et Kliimaministeeriumi arvutused on tehtud AS-ilt Tallinna Sadam

saadud andmete alusel, mis näitavad laevade arvu, mis potentsiaalselt 2027. aastal Eesti sadamaid külastavad. Kliimaministeerium tegi prognoosi, et kui need laevad Eestit kolm või rohkem korda külastavad, siis maksimummõju miinusmärgiga eelarvele on 90 000 eurot. Kui mõni laev külastab Eestit ainult ühe korra, siis oleks 3000 eurot summa, mida tuleb rohkem maksta. Kui laev külastab Eestit kolm korda, siis tuleks 9000 eurot rohkem maksta. Kliimaministeerium kasutas arvutuses maksimaalset võimalikku külastatavust, küll aga see, mitu korda üks laev tegelikult Eestit külastab, ei ole ette teada.

Marek Reinaas sõnas, et numbrilist segadust on olnud palju. Kui AS Tallinna Sadam ütleb, et neil on kaks aastat ette teada, mitu laeva sadamat külastab ja millised laevad need on, siis ei ole mõistlik kulutada lõputult aega sellele, et arutada hüpoteetiliselt, kas laev tuleb või mitte ning kuidas. Tegelikult peaks see olema võimalik väga täpselt paika panna. On veidi arusaamatu, kuidas ei suudeta laevade arvu täpselt välja öelda. Kõneleja leiab, et veeteetasu tõus võiks hakata kehtima 1. jaanuarist 2028. aastast ja selleks ajaks peaks olema selge, mitu laeva 2028. aastal Eestit külastavad.

Anton Merits andis ülevaate Merendusklastri kolmandast ettepanekust, mis on seotud riigipiiri seaduse ja meresõiduohutuse seaduse muutmisega. Kliimaministeeriumi seisukoht oli ettepanekut mitte arvestada, sest see ei ole seotud veeteetasu muudatustega. Tegemist on ettepanekutega muuta riigipiiri seadust osas, mis puudutab laeva sisemerre sisenemist, selle läbimist või sealt väljumist, sh juhtudel, kus selleks on nõutav Kaitseväe nõusolek. Seejuures on tegemist sätetega, mis jõustusid alles hiljuti ehk 19. juulil 2026. aastal. Ettepaneku kohta saadi tagasisidet ka Kaitseministeeriumilt, kes seda samuti ei toetanud.

Marek Reinaas sõnas, et Merendusklastril on erimeelsusi Kaitseväega teemadel, mis puudutavad nt punkerdamist. Küll aga ei ole 987 SE puhul tegemist seadusega, millega nende probleeme lahendada.

Reili Rand nõustus, et tegemist ei ole kõnealuse eelnõu teemaga, kuid antud küsimus vajab arutelu ja selles osas on seadusandjatena võimalus paluda osapooltel kokku saada ning vastav diskussioon tekitada. Loodetavasti on võimalik jõuda selleni, et täidetud saaksid nii riigikaitselised eesmärgid kui ka merendussektor saaks toimetada enda ning Eesti vajadustest lähtuvalt.

Anton Merits lausus, et Eesti Kaubandus-Tööstuskojalt tuli ettepanek täienda eelnõu sättega, mis võimaldaks lootsitasõidu eksamit sooritada lisaks eesti keelele ka inglise keeles. Kliimaministeeriumi seisukoht on ettepanekut mitte arvestada. Eesti Kaubandus-Tööstuskoja ettepanek ei ole seotud veeteetasude regulatsiooniga ning lootsitasõidu loa eksami keele küsimusega seonduvad mitmed aspektid, mis vajavad põhjalikku kaalumist, nt meresõiduohutus, Eesti meremeeste konkurentsivõime, Transpordiameti töö- ja eksamikorraldus ning kaasnevad mõjud ja kulud riigile. Küll aga on Kliimaministeerium hetkel analüüsimas lootsimise regulatsiooni ajakohastamise vajadust tervikuna, sh keeleküsimust. Koostamisel on vastav väljatöötamiskavatsus, mis saadetakse avalikule konsultatsioonile hiljemalt käesoleva aasta lõpus.

Järgnevalt asuti ME-de tutvustamise ja seisukohtade kujundamise juurde.

1. Muuta eelnõu § 1 punkt 16 ja sõnastada see järgmiselt:

„§ 95[14]. Veeteetasu määra erisus punkerdamisel
Ankrualale sisenemise eest muude kui alternatiiv- ja taastuvkütuste punkerdamiseks ___ tasutakse 2027. aasta 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini veeteetasu 50 protsenti käesoleva seaduse §-s 50[5] sätestatud vastavast tasumäärast.“.

Selgitus: *Eelnõu § 1 punktiga 16 meresõiduohutuse seadusesse (MSOS) lisatava uue paragrahvi tekst viiakse kooskõlla kehtiva seaduse sõnastusega. Sättes (MSOS § 95[14]) ei tehta sisulist muudatust, vaid täpsustatakse sõnastust.*

MSOS § 50[1] lõike 2 (eelnõu § 1 p 1) järgi peab veeteetasu maksma laeva Eesti sadamasse või ankrualale sisenemise eest. MSOS § 50[4] lõikes 1 (eelnõu § 1 p 2) täpsustatakse, et Transpordiamet arvestab veeteetasu laeva saabumise eest sadamasse või ankrualale, kui ankrualal olles laeva lastitakse, lossitakse, täiendatakse varudega (toit, vesi jms), remonditakse või on laev muul sellisel viisil seotud äritegevusega. Seega on seaduse mõte arvestada veeteetasu sadamasse või ankrualale sisenemise eest.

Eelnõu § 1 punktis 16 kasutatakse võrreldes MSOS §-des 50[1] ja § 50[4] sätestatuga erinevat sõnastust. Punkti 16 kohaselt tasutakse veeteetasu punkerdamise eest. Seaduse eri normide sõnastuse kooskõla tagamiseks parandatakse eelnõu § 1 punkti 16 sätte tekst selliselt, et veeteetasu tasumise alus on laeva ankrualale sisenemine.

Majanduskomisjon (*Kliimaministeeriumi ettepanek)*
Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2. Muuta eelnõu § 2 lõiked 2 ja 3 ning sõnastada need järgmiselt:

“(2) Käesoleva seaduse § 1 punktid 5 ja 7 jõustuvad 2028. aasta 1. jaanuaril.

(3) Käesoleva seaduse § 1 punkt 6 jõustub 2029. aasta 1. jaanuaril.“.

Selgitus: *Eelnõuga tõstetakse MSOSis merematkelaevade veeteetasu määrasid ning nähakse ette ka soodustused tasu määrade vähendamiseks. Merematkelaevadel tõstetakse nii veeteetasu ühikuhinda (eelnõu § 1 punktid 5 ja 6, MSOS § 50[5] lõige 2) kui ka veeteetasu maksimaalset suurust ühe reisi kohta (eelnõu § 1 punkt 7, MSOS § 50[5] lõige 4). Kehtiva seaduse § 50[5] lõike 4 järgi on merematkelaeval veeteetasu maksimaalne suurus 12 000 eurot. Eelnõu § 1 punktiga 7 tõstetakse maksimaalse tasu suurus 15 000 euroni.*

Veeteetasu määrade tõstmine on eelnõus kavandatud astmeliselt kolme aasta jooksul. Järgmise aasta 1. jaanuarist tõuseb merematkelaeva veeteetasu maksimaalse tasu suurus 15 000 euroni (eelnõu § 2 lõige 1). Veeteetasu ühikuhind tõuseb 2028. ja 2029. aastal (eelnõu § 2 lõiked 2 ja 3).

Eesti Merendusklaster ning Eesti Laevaomanike Liit on esitanud eelnõu 987 SE kohta märkused ja teinud ettepaneku säilitada 2027. aastal merematkelaevadel veeteetasu määrad samad, nagu need on kehtiva seaduse alusel käesoleval 2026. aastal. Põhjenduseks tuuakse keerulist konkurentsiolukorda Läänemerel ning merematkelaevade reiside planeerimise eripära. Sektori

selgituste kohaselt on 2027. a kohta reisid juba planeeritud ning kehtivas seaduses sätestatud tasu määradega arvestatud.

Arvestades sektori selgitusi tehakse eelnõus muudatus ning lükatakse merematkelaevade veeteetasu maksimaalse tasu suuruse tõus edasi ühe aasta võrra. Sel viisil on tagatud piisav üleminekuaeg (vacatio legis) seadusemuudatuse Riigi Teatajas avaldamise ja selle jõustumise vahel. Täiendatakse eelnõu jõustumise sätet, § 2 lõikesse 2 lisatakse eelnõu § 1 punkt 7. MSOS § 50[5] lõike 4 muudatus jõustub 2028. aasta 1. jaanuaril.

Kliimaministeeriumi prognoosi kohaselt oleks maksimaalne eelarvekulu ligikaudu 90 000 eurot, kui võtta eelduseks, et iga merematkelaev, mis kavandab järgmiseks 2027. a Eesti külastust, teeb vähemalt kolm külastust.

Eelnõu § 2 lõigetes 2 ja 3 tehakse ka normitehniline, sõnastuslik muudatus. Sõna „Paragrahvi" asendatakse tekstiosaga „Käesoleva seaduse §".

Eelnõu algataja esindaja Kliimaministeeriumi seisukoht:
Kliimaministeerium ei toeta eelnõu § 1 punktis 7 kavandatud muudatuse jõustumisaja edasi lükkamist ühe aasta võrra. Jõustumise edasilükkamine kuue kuu võrra on piisav, et tagada merematkelaevandusega tegelevatele ettevõtjatele muudatusega kohanemiseks mõistlik vacatio legis.

Ministeerium on veeteetasude muudatusi merendussektori esindajatega korduvalt arutanud ning sektor on kavandatavatest muudatustest olnud teadlik. Samuti on sektori ettepanekutele võimalust mööda vastu tuldud, lükates edasi merematkelaevade veeteetasu ühikuhindade tõusu jõustumise.

Tasude muutmine ei ole merematkelaevanduses erandlik ning ka sadamatasusid vaadatakse sadamate poolt regulaarselt üle, sealjuures on AS Tallinna Sadam alates 1. jaanuarist 2027 kavandanud merematkelaevade tonnaažitasu tõstmist. Tasumäärade korrigeerimine on merendussektoris tavapärane ning ettevõtjad arvestavad selliste muudatustega oma majandustegevuse kavandamisel. Seetõttu ei saa veeteetasu määra muutmist iseenesest käsitada merematkelaevanduse jaoks ebahariliku või ettenägematu kulumuutusena. Leiame, et kuuekuuline üleminekuaeg annab ettevõtjatele piisava võimaluse sellise muudatusega arvestada ning vajaduse korral oma tegevust kohandada.

Muudatuse jõustumise edasilükkamisel ühe aasta võrra oleks võrreldes kuuekuulise edasilükkamisega suurem mõju riigieelarve tuludele. Veeteetasu tasutakse iga sadamakülastuse eest ning avalikult kättesaadavate andmete põhjal nähtub, et 2027. aastal Tallinna Sadamat külastavate merematkelaevade puhul, mille veeteetasu ületaks praegu kehtivat maksimaalset ülempiiri (12 000), ei ole tegemist ühekordsete, vaid korduvate sadamakülastustega, ning paljud sadamakülastused jäävad 2027. a sügisesse. Sellest tulenevalt võib nende laevadega seotud veeteetasu maksimummäära tõusu jõustumisaja aasta võrra edasilükkamise mõju riigieelarvele olla siiski arvestatav.

Kokkuvõttes ja eeltoodust tulenevalt ei toeta Kliimaministeerium eelnõu § 1 punkti 7 jõustumisaja edasilükkamist aasta võrra. Peame kuuekuulist jõustumise edasilükkamist piisavaks ja tasakaalustatuks lahenduseks, mis annab ettevõtjatele muudatusega kohanemiseks mõistliku aja, arvestades samal ajal muudatuse edasise edasilükkamisega kaasnevat mõju riigieelarvele.

Majanduskomisjon

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

Otsustati:
2.1. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 18.11.2026 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).
2.2. Teha ettepanek teine lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).
2.3. Kui teine lugemine lõpetatakse, teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda ja viia läbi lõpphääletus 24.11.2026 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Vabariigi Valitsuse algatatud alkoholiseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (bürokraatia vähendamine) eelnõu (853 SE) teise lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas sõnas sissejuhatuseks, et 853 SE on 11. novembril 2026. aastal Riigikogu täiskogus teisel lugemisel. Komisjon tegi kõik menetlusotsused 26. oktoobri 2026. aasta istungil. Küll aga on tulenevalt keeletoimetaja märkustest ette valmistatud kaks tehnilist ME-d.

Järgnevalt asuti ME-de tutvustamise ja seisukohtade kujundamise juurde.

[…]

3. Asendada eelnõu §-s 7 sõna “väljastamist” sõnaga “Ametile”.

Selgitus: *Tegemist on keelelise muudatusega. Eelnõu §-s 7 täiendatakse turismiseaduse (TurS) § 15[1] lõiget 10 ning lisatakse sättesse lauseosa “käesoleva seaduse § 8 lõikes 3 nimetatud viisil”. Muutmiskäsu järgi lisatakse täiendus lausesse pärast sõna “väljastamist”. Sellise muudatuse järgselt oleks lõike 10 tekst järgmine:*

„(10) Tagatise olemasolu tõendav dokument edastatakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile viivitamata pärast tagatise väljastamist käesoleva seaduse § 8 lõikes 3 nimetatud viisil.“.

Kehtiva TurS § 15[1] lõikes 10 on nimetatud kahte tegevust: edastamine ja väljastamine. Dokument edastatakse, tagatis väljastatakse. Kui lauseosa lisada sinna, kuhu muutmiskäsk ette näeb, siis tekib seos, et tagatis väljastatakse TurS § 8 lõikes 3 nimetatud viisil. Mõeldud on siiski dokumendi edastamist. Reisiettevõtja edastab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile tagatise olemasolu tõendava dokumendi (n allkirjastatud kindlustuspoliis, pangagarantii) Eesti teabevärava või notari kaudu.

Seepärast tuleb viide TurS § 8 lõikele 3 lisada lausesse pärast sõna „Ametile“. Korrektne sõnastus on:

„(10) Tagatise olemasolu tõendav dokument edastatakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile käesoleva seaduse § 8 lõikes 3 nimetatud viisil viivitamata pärast tagatise väljastamist.“

Majanduskomisjon *(Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanek)*
Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4. Muuta eelnõu § 9 tekst ja sõnastada see järgmiselt:

„(1) Käesolev seadus jõustub üldises korras.

(2) Käesoleva seaduse § 7 jõustub 2027. aasta 18. jaanuaril.“

Selgitus: *Seaduseelnõu jõustumissättes tehakse normitehniline täpsustus ning selguse eesmärgil sõnastatakse ühe lõike asemel kaks eraldi lõiget. Lõike 1 järgi jõustub seadus üldises korras ehk kümnendal päeval pärast Riigi Teatajas avadamist. Lõike 2 järgi jõustub TurS muudatus (eelnõu § 7) 2027. aasta 18. jaanuaril.*

Eelnõu § 9 algse sõnastuse kohaselt jõustuks TurS § 15[1] lõike 10 (eelnõu § 7) muudatus 30. päeval pärast Riigi Teatajas avaldamist. Kuna Riigikogus menetletavate eelnõude normitehnika eeskirja järgi tuleb võimaluse korral eelistada konkreetset jõustumiskuupäeva, asendatakse 30-päevane tähtaeg kuupäevaga. TurS muudatuse jõustumise ajaks nähakse ette kindel kuupäev, milleks on 2027. aasta 18. jaanuar. Kuupäev on valitud, arvestades eelnõu menetlusele kuluvat eelduslikku aega Riigikogus ning sellele järgnevat menetlust kuni seaduse avaldamiseni Riigi Teatajas.

Majanduskomisjon *(Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanek)*
Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

Kristina Šmigun-Vähi küsis üle, kas ME nr 3 puhul on tegemist keelelise täpsustusega ja ME nr 4 puhul seaduse jõustumise kuupäeva täpsustusega.

Triinu Sillamaa vastas jaatavalt.

4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse eelnõu, millega kehtestatakse meetmete raamistik Euroopa pilvandmetöötluse ja tehisintellekti ökosüsteemi tugevdamiseks (pilvandmetöötluse ja tehisintellekti arendamise määrus) - COM(2026) 502

Allan Allmere andis ülevaate Euroopa pilvandmetöötluse ja tehisintellekti arendamise määrusest ehk CADA-st. Euroopa on tunnetanud sõltuvust Ameerika Ühendriikide (USA) tehnoloogiast ja hakanud mõtlema, kuidas seda saaks vähendada. Vaadates kogu Euroopa pilveturgu, siis u 72% sellest on USA ettevõtete käes. Rääkides CADA neljast peamisest sammust, siis esiteks mõeldakse, kuidas on vastavat taristut võimalik Euroopas kiiremini ehitama hakata. Teiseks on vaja avaliku sektori teenused jaotada neljale tasemele ja iga tase saab oma reeglid. Kolmandaks teemaks on hanked ehk kuidas rohkem eelistada Euroopas tehtut. Neljandaks teemaks on EuroCloud föderatsioon. See tähendab, et nt Eestil on oma

riigipilv ning sarnased riiklikud pilvelahendused on kasutusel ka teistes Euroopa riikides. Seetõttu on oluline leida viis, kuidas need lahendused omavahel turvaliselt ühendada. Rääkides Eesti üldisest hoiakust, siis ei soovita suuri finantskoormusi. Teatud osas on see muidugi paratamatu. Ühtlasi peab säilima riigi otsustusõigus. On murekoht, et teatud otsuseid soovib Euroopa Komisjon (Komisjon) tegema hakata, millele Eesti vastu on. Eesti soovib, et säiliks olemasolev struktuur ja ei tekiks juurde liiga palju bürokraatiat, nt toob CADA kaasa mitmeid auditeerimis- ja hindamiskohustusi. Kui Komisjoni hinnangul on vaja ühistegevusi ja täiendavat panustamist, peaks nende tegevuste rahastus tulema Komisjoni vahenditest, mitte liikmesriikide eelarvetest. Rääkides sellest, mida Eesti toetab, siis ei olda eelnõu eesmärgi ega sellekohase mõtte edasiarendamise vastu. Kuna Euroopa sõltuvus on suur, siis tundub pilvetehnoloogiate arendamise idee mõistlik. Reaalses elus võib seda olla keeruline teostada, kuid see ei tähenda, et seda ei võiks proovida. Väike- ja keskmise suurusega ettevõtjate sisulise kaasamise osas Eestil samuti murekohta ei ole, kuna Eesti turg on Euroopa mõttes väga väike. Avatud lähtekoodi kasutamise põhimõtted on samuti aktsepteeritavad ja aitavad sõltuvust vähendada. Eesti vaatest tekib vastuolu eeldusest, et Euroopa tasandil loodud lahendus on automaatselt turvaline ja kvaliteetne. IT-vaates see täielikult tõele ei vasta. Nt rääkides tasemetest, siis kõrgematel tasemetel on nõue, et inimesed, kes nende andmekeskuste ja toodetega kokku puutuvad, peavad olema Euroopa Liidu kodanikud, Euroopas elama jne, mis tegelikult aga ei taga turvalisust. Tehnoloogiaga, nt krüpteerimised, krüptovõtmed jne, saab tagada turvalisust, aga kodakondsuse nõue ei ole Eesti vaatest see, millega peaks edasi liikuma. Liikmesriikide üldine seisukoht CADA suhtes ei ole otseselt negatiivne, kuid mitmes küsimuses nähakse vajadust teemat täpsustada. Sama kehtib ka Eesti vaatest. Mõistetakse üldist raamistikku ehk miks seda on vaja ja kuhu see peaks liikuma, küll aga on mitmeid küsimusi. Eesti on vastu Komisjoni veto õigusele riiklikule hinnangule. Suveräänsus tuleks liikmesriigile jätta. Teiseks, tasemeid on määruses 1-4, kuid Eesti leiab, et võiks olla ka 0-tase, mis tähendab, et kõike ei peaks ära hindama. Hindamine tähendab täiendavat bürokraatiat. Kolmandaks murekohaks on 12-kuuline üleminekuaeg ühest pilvest teise liikumiseks, mis on pigem ebarealistlik. Pilveteenuse vahetamine keeruliste riiklike süsteemide puhul võtab aega. Eesti soovib üleminekuajaks vähemalt 24 kuud koos pikendamise õigusega. Neljandaks vastuseisu kohaks on uute haldusstruktuuride moodustamise kohustus. Eesti ei soovi hakata uusi asutusi ega organisatsioone looma, vaid kasutama peaks hetkel olemasolevaid. Viiendaks on määruses välja toodud ka see, et kui Komisjon hangib keskselt liikmesriikidele tooteid või teenuseid, siis selle puhul on võimalus küsida tasu. Eesti sellega ei nõustu, vaid Komisjon peaks enda rahalisi vahendeid kasutama. Eesti eesmärk CADA läbirääkimistel on kaitsta Eesti e-riigi kuvandit sellega, et muudatusi soovitakse teha mõistlikult. Kuna Euroopa e-teenuste sõltuvus on väga suur, siis ei soovita kaasa minna sellega, et kasutada ainult eurooplaste tooteid. Samuti ei soovi Eesti oma senisest innovatsioonist ilma jääda. USA pilveteenuse pakkujad on hetkel turul juhtival positsioonil ning nende kasutamise kunstlik piiramine Euroopas mõjutaks Eestit kui kõrgelt digitaliseeritud riiki tugevalt. Liikmesriigid, kes ei ole oma e-riigiga nii kaugel, ei saa sellest nii mõjutatud. Eesti soovib, et riigile jäätakse vabadus otsustada, millisele tasemele oma süsteeme pannakse ja iga tase defineerib ära, milliseid teenusepakkujaid võib kasutada. Eesti teeb oma tehnoloogilised valikud eelkõige lahenduste turvalisusest lähtudes, et tagada e-riigi kaitse tehnoloogiliselt, mitte üksnes nt teenusepakkuja kodakondsuse alusel.

Urve Tiidus uuris, kes Komisjonile teemakohast nõu annab. Lisaks küsis kõneleja, mis on säästlik andmekeskus.

Allan Allmere lausus, et ei tea koheselt öelda, kes on Euroopas nõuandjaks. Eesti lähtekoht on jätkata oma senise lähenemisega, mõistes samal ajal Euroopa tasandil kavandatavate muudatuste põhjuseid ning olles valmis protsessis osalema. USA pilveteenuse pakkujad on hetkel maailmas juhtival positsioonil. Üks põhjuseid on, et varasemalt on nt teatud ettevõtete arenguks tagatud riiklik rahastus. Euroopa üritab veidi seda mudelit kopeerida, kuid tuleb mõista, et see võtab aega, kuna Euroopa on pikalt maha jäänud. Ühtlasi, isegi kui arengult jõutakse USA-le lähedale, ei tohiks tehnoloogiaid ära keelata, vaid tuleks leida paindlikkus.

Erik Janson lisas, et Euroopa tasemel veavad CADA-t eelkõige Prantsusmaa ja Saksamaa. Nemad näevad hetkel kõige suuremat võimalust selles valdkonnas suurte Euroopa-üleste ettevõtete tekkeks ja võimestumiseks. Rääkides andmekeskustest, siis nende efektiivsust mõõdetakse ennekõike jahutamise seisukohalt. See on valdkond, kus Eestis on tänu riigi kliimavöötmetele võimalik läbi loomuliku kliimakeskkonna pakkuda efektiivseid andmekeskuseid. Seega küsimus ei ole selles, et seadmetes toimuv on efektiivne, vaid seadmete tekitatud soojuse mahajahutamine on efektiivne. Seadmetes ja serverites toimuv on omaette valdkond.

Mario Kadastik lausus, et ta uuris koostöös tehisaruga, kas määruses on teemasid, mida võiks veel käsitleda. Üheks teemaks on potentsiaalne võimalus, et Komisjon saab muuta alamaktidega mõjuhinnanguid ka avalikust sektorist väljaspool ehk erasektori elutähtsa teenuse osutajatele (ETO) kohustuslikuks. Kõneleja palus selles osas kommentaari. Mõjuhinnangud, riskihindamised ja suunised võivad riigi ETO-sid seada teatavate nõuete alla.

Allan Allmere sõnas, et ETO-d võivad rolli omada, kuna tegemist on riiklikult oluliste teemadega. Põhirõhk oli küll avalikul sektoril, aga ETO-d teatud määral on sellega seotud. Teades, et tuleb neli kindlustaset, siis USA teenusepakkujate ära keelamine tuleb hetkel umbes teiselt tasemelt. Seega sõltub riigi enda riskihinnangutest ja otsustest, millises ulatuses teenuste pakkumise taset tõstetakse. Kui jäädakse esimesele või teisele tasemele, siis ei pruugi hetkeseisuga võrreldes midagi muutuda. Kõrgemale tasemele liikudes peab teemasid teisiti vaatama ehk kas ja kus oma teenuseid hoitakse, kes nende eest vastutavad ning neile ligi pääsevad.

Mario Kadastik uuris, kas riikliku julgeoleku ja andmesaatkondade puhul võiks ette näha erandi, mis võimaldaks paigutada andmesaatkonna ka NATO liikmesriiki, mitte EL-i riiki. Praeguse lähenemise kohaselt ei oleks see kõrgeima taseme nõuete puhul lubatud. Eesti seisukohtades võiks olla konkreetsemalt välja toodud, et seal on võimalus erandiks. Ühtlasi on oluline element riskihinnangute konfidentsiaalsus, mida hetkel ei nõuta. Riskihindamised kaardistavad Eesti digiriigi nõrku kohti ja kõige kriitilisemat taristut. See peaks olema konfidentsiaalne, mitte avalik dokument. Viimaseks küsimuseks on väikese riigi praktiline probleem neljandal tasemel. Kui Eesti ei saa riigi taristule selget erisust, siis võib juhtuda, et tuleb hakata Eesti kõige kriitilisemat taristut teise riigi teenusepakkujatele eksportima. Kõneleja uuris, kas on tagatud, et Eesti saab oma taristu ehk riigipilve kõige kõrgema taseme

alla jätta, ilma, et tuleks hakata kasutama erasektorit, kellel ei pruugi olla neljandale tasemele pakkumisvõimekust.

Erik Janson ütles, et neljanda taseme alla kuuluvad riigisaladuse töötlussüsteemid ja hetkel riigipilveteenus ei võimalda riigisaladuse käitamist.

Mario Kadastik uuris, kas see võib tekitada olukorra, et riigisaladus tuleb eksportida teise riiki.

Erik Janson sõnas, et hetkel Eestis kehtivate nõuete järgi ei saa riigisaladust pilveteenustes töödelda. Küll aga on tehnoloogiliselt selle järgi vajadus ajas kasvav, kuna hetkel kasutatavate platvormide puhul lõpetavad tootjad valdavalt *on-premises* ehk kohapealsete lahenduste pakkumise. Seega pilvekomponente on juba vaja teatud osas kasutusele võtta.

Mario Kadastik ütles, et hetkel jääb võimalus, et kui nt USA ettevõtted loovad endale EL-i tütarettevõtted, siis nad saavad vältida kavandatavate piirangute kohaldumist. Kõneleja uuris, ega ei tekitata olukorda, kus Euroopale kehtestatakse karmid piirangud, millest on tegelikult võimalik mööda minna.

Erik Janson sõnas, et tõenäoliselt USA ettevõtted kujundavad enda struktuuri selliselt, et nõuetele vastata.

Mario Kadastik leidis, et arvestades ka eelpool välja toodut, võiks Eesti seisukohti veidi täpsustada, eelkõige seda, mis puudutab ETO-sid ja delegeeritud akte.

Kristina Šmigun-Vähi lausus, et kui Eestil on digilahenduste osas rohkem teadmisi, siis kas neid ei saaks Euroopasse suunata. Hetkel ollakse olukorras, kus riik peab innovaatilisi saame tagasi astuma.

Erik Janson ütles, et loomulikult soovitakse olla protsessidesse varasemalt kaasatud, kuid Eesti mehitatus on võrdlemisi madal, mis tähendab, et nt CADA seisukohtade ja kaasneva protsessi läbi tegemiseks pannakse muud olulised teemad selleks hetkeks seisma.

Allan Allmere lisas, et hetkel on teemaga lähedalt seotud suurriigid, eelkõige Prantsusmaa ja Saksamaa, kes muudatusi soovivad. Positiivne osa on seotud suurkorporatsioonidest väljumisega, mille osas on mõned liikmesriigid raporteerinud, et tehakse edusamme. Samas Eesti seisukoht on, et hetkel ei soovita teema arendamisega kaasa minna, sest mahajäänud sektorite aitamine nõuab palju rahalisi vahendeid. Kui aga suurriigid on nõus rahaliselt panustama ja Eestile sobivad muudatused hakkavad toimuma, siis võib sellega liitumist kaaluda.

Erik Janson sõnas, et Euroopal on hetkel USA-st mahajäämus u 20 aastat, mis kasvab iga kuuga. Kogu Eesti digiriigi hukukindlus, toimepidevus ja küberturvalisus põhinevad innovatiivsetel funktsionaalsustel ja lahendustel, mida hetkel eelkõige USA pilveteenuse pakkujad pakuvad. See tuleneb ka sellest, et Eestis on avalik sektor väga kõrgel määral

digitaliseeritud ja selles osas ei ole tagasiteed. Seega väga keeruline on võrrelda Eesti vajadusi teiste EL-i riikidega, kus on digitaliseerituse tase kordades madalam.

Marek Reinaas ütles, et komisjon võtab aega Eesti seisukohtade sõnastuse täiendamiseks vastavalt Mario Kadastiku välja toodule ja aruteluga jätkatakse 10. novembri istungil.

5. Info ja muud küsimused

Marek Reinaas andis ülevaate eesootavatest kohtumistest ja töörühma koosolekutest.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija