



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 208

Tallinn, Toompea ja videosild

Teisipäev, 29. september 2026

Algus 14.00, lõpp 14.45

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

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

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

Puudusid: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk ja Tõnis Mölder

Kutsutud: taristuminister Kuldar Leis ja ministri nõunik Mikk Järv (1.-3. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna digitranspordi valdkonnajuht Enriko Laanemäe (1. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna nõunik Hindrek Allvee (2. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Anton Merits (3. päevakorrapunkt); Riigikogu Kantselei avalike suhete osakonna pressinõunik Maris Meissaar (1.-4. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Vabariigi Valitsuse algatatud autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu (971 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (986 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
3. Vabariigi Valitsuse algatatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (987 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
4. Info ja muud küsimused

1. Vabariigi Valitsuse algatatud autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu (971 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Kuldar Leis lausus, et eelnõuga astutakse transpordi- ja logistikasektoris oluline samm digitaliseerimise suunas. Hetkel liigub kaubaveoga koos veel arvestatav hulk paberdokumente. Neid andmeid tuleb sageli käsitsi töödelda või kasutada selleks erinevaid süsteeme. Eelnõuga luuakse Eestis võimalused Euroopa Liidu elektroonilise kaubaveo teabe ehk eFTI määruse rakendamiseks. Eesmärk on muuta kaubaveoga seotud andmevahetus

ühtsemaks, kiiremaks ja turvalisemaks ning seejuures vähendada nii ettevõtjate kui ka kogu riigi halduskoormust. Edaspidi saavad ettevõtjad teha kaubaveoga seotud andmed riigile digitaalselt kättesaadavaks ning pädevatel asutustel tekib kohustus sellisel kujul esitatud teavet ka aktsepteerida. Riik loob ühtse juurdepääsupunkti ehk eFTI värava, mille kaudu saavad pädevad asutused ettevõtjate kasutatavatelt digiplatvormidelt kontrollimiseks vajalikke andmeid küsida. See tähendab ettevõtjate jaoks väiksemat paberimajandust ja ajakulu. Pädevad asutused saavad vajalikud andmed kiiremini kätte, mis muudab ka kontrollimise lihtsamaks ja tõhusamaks.

Urve Tiidus küsis, et kui Eestis on andmed digitaalsed, kuid autoveod toimuvad piiriüleselt, siis kas riigid, kellega kaupu vahetatakse, on kõnealuse digiarendusega samal tasemel.

Enriko Laanemäe vastas, et 2027. aasta juulis tekib liikmesriikidel kohustus hakata sellisel kujul esitatud teavet vastu võtma. Eestile olulised transpordikoridori liikmesriigid, nt Läti, Leedu, Poola ja Saksamaa, saavad selleks ajaks arendused valmis. Eesti pakub nt Poolale ka selles osas omalt poolt tuge.

Mart Maastik ütles, et eelnõu kooskõlastustabelis on näha, et Autoettevõtete Liit, ERAA ja Prolog on teinud ettepaneku, et siseriiklike vedude kajastamisel võiks mitte eFTI määrust rakendada, kuna see võib muuta asjaajamise bürokraatlikumaks. Mingil põhjusel ei ole ettepanekut arvestatud. Kõneleja palus selles osas kommentaari.

Enriko Laanemäe ütles, et määrus ei ole ettevõtetele kohustuslik. Riigile tekib kohustus hakata seda teavet vastu võtma, kuid ettevõtetele on muudatus vabatahtlik. Eelnimetatud huvirühmade ettepanekut ei ole arvestatud, kuna see ei muutu ettevõtetele kohustuslikuks.

Mart Maastik lausus, et riik ja ettevõtjad tegutsevad seega justkui eraldi ja uuris, kust riik andmed saab.

Enriko Laanemäe ütles, et andmed tulevad ettevõtetelt. Neile antakse võimalus oma andmeid ühtsel kujul digitaliseerida, neid masinloetaval kujul kättesaadavaks teha ja laialdasemalt jagada. Kui ettevõtte ei soovi seda teha, siis ta saab oma protsessiga jätkata täpselt samal kujul, nagu ta seni on teinud ehk lähtuda printimisest ja paberdokumentidest. Tegemist on lihtsalt ühe täiendava võimalusega oma protsesse digitaliseerida ja teha seda ühtsetel alustel.

Mart Maastik küsis, miks Eesti ettevõtted ei võiks digiasjaajamises lihtsustatud varianti kasutada, mida on ka kooskõlastustabelis välja toodud. Ühtlasi, kui rahvusvaheliselt otsustatakse siiski paberkujul dokumente kasutada, siis digitaalne süsteem ei saa toimima.

Enriko Laanemäe ütles, et Prolog viitab kooskõlastustabelis sellele, et nad ei soovi, et riik muudaks andmete digitaliseerimise ettevõtetele kohustuslikuks. Küll aga kui ettevõtte teeb rahvusvahelisi vedusid ja soovib asjaajamise protsesse lihtsustada, siis on mõistlik ühtne süsteem kasutusele võtta. Kui toimuvad erinevad kontroll- või järelevalvetoimingud, siis oleks andmeid võimalikult lihtne ka naaberriikide järelevalveasutustega jagada.

Otsustati:

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

1.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 14.10.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

1.3. Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2. Vabariigi Valitsuse algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (986 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Kuldar Leis lausus, et 2025. aastal sai kergliikuriõnnetustes vigastada 102 alaealist, mis on ligi kolmandik kõigist nendes õnnetustes vigastatutest. Käesolev aasta on olnud samuti keeruline ja kergliikuriõnnetustes on vigastada saanud juba 85 alaealist ning kahjuks on üks 11-aastane laps ka hukkunud. Politsei on kõnelejale edastanud soovi, et Riigikogu liiguks eelnõu menetlusega edasi, kuna reeglid on vaja paika saada. Eelnõus on neli sisulist muudatust. Esmalt kehtestatakse kergliikuri juhile selge vanuse alammäär ehk edaspidi võib kergliikuriga iseseisvalt sõita alates 10. eluaastast. 10.-15.-aastastel peab olema jalgratta juhtimisõigus, sõltumata sellest, millisel teel sõidetakse. Hetkel nõutakse noortelt juhtimisõigust ainult sõiduteel sõites, kuid enamik õnnetusi juhtub kõnni- ja kergliiklusteedel. Teiseks peavad kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendifirmad hakkama kasutajaid reaalselt kontrollima. Seega enne teenuse esmakordset osutamist tuleb tuvastada kasutaja isik, vanus ja juhtimisõigus. Ka edaspidi peab ettevõtte takistama lastel rendisõidukite kasutamist täiskasvanute kontode kaudu. Turuosalised on sellest teadlikud ja arvestanud, et selline nõue tuleb. Kolmandaks tugevdatakse järelevalvet ja vastutust. Kohalikud omavalitsused saavad õiguse kontrollida rendifirmade nõuete täitmist, sh teha kontrolltehinguid. Ettevõtet saab trahvida kuni 6400 euroga, kui ta laseb kergliikurit või pisimopeedi juhtima liiga noore või juhtimisõiguseta inimese. Lapsevanematele täiendavat vastutust ei kehtestata. Neljandaks lahendatakse nõuetele mittevastavate tõukerataste probleemi ehk politsei saab õiguse konfiskeerida liikluses kasutatud elektritõukerataid, mis on lubatust kiiremad või võimsamad. See võimaldab ohtlikud sõidukid liiklusest lõplikult eemaldada. Konfiskeerimine ei ole automaatne. Politsei hindab igal üksikjuhul, kas konfiskeerimine on põhjendatud ja kas piisaks leebemast meetmest. Seega on eelnõu eesmärk tagada, et noored oskaksid kergliikuritega ohutult liigelda ning rendisõidukid ei satuks laste kätte, kellel puudub nende juhtimise õigus. Seadus jõustuks 2027. aasta märtsikuust. Rääkides võitlemisest võimsamate elektritõukerataste vastu, siis selles osas arutati Justiits- ja Digiministeeriumiga põhjalikult, mis oleks kõige õigem meede. Algne mõte oli trahvida ka lapsevanemaid, kelle lapsed mittelubatud elektritõukeratastega tänaval sõidavad. Lõpptulemus on aga veelgi mõistlikum ehk konfiskeerimise õigus annab reaalse sõnumi, et reeglite rikkumisel võetakse noorukilt sõiduk ära.

Marek Reinaas lausus, et kahjuks ei ole käesoleval istungil Eesti Keskerakonna fraktsiooni esindajat, kuna nende samateemaline eelnõu on olnud Riigikogu menetluses. Hea oleks olnud kõnealuse eelnõu kohta kuulda ka nende arvamust.

Urve Tiidus tõi näite Helsingi osas, kus on nulltolerants kihutajate ja liiklusreeglite rikkujate suhtes. 986 SE osas ei eelda kõneleja nulltolerantsi, kuid uuris, kus on reeglid kiivrite reguleerimise osas ja kas kõnealune seaduseelnõu võiks nõuda, et lapsel oleks kiiver peas.

Kuldar Leis ütles, et kõnealuse eelnõuga ei ole vaja kiivri kandmist nõuda, kuna see nõue on juba praegu seaduses sees. Alaealised peavad kergliikuritega sõites kandma kiivrit. Kiivri mittekanndmine on igal juhul rikkumine. Kõneleja andis kiidusõnad ka politseile, kes on viimase aasta jooksul, mil teema on väga aktuaalne olnud, teinud oluliselt rohkem reide. Piirkondades, kus reide on tehtud, on olukord paremaks läinud. Hetkel on fookus läinud rendielektritõukeratastelt eraelektritõukeratastele, mis on võimsamad ja sõidavad kiiremini.

Marek Reinaas lausus, et eelnevate liiklusseaduse muudatuste juures on samuti kiivri kanndmine teemaks olnud ja on olnud soov, et elektritõukerataste rendiettevõtted peaksid hakkama kiivreid rentima. Arutelu käigus jõuti aga arusaamisele, et kuna ettevõtted ei tohi nagunii alaealistele oma elektritõukerattaid rentida, siis ei ole mõistlik ka kiivreid rentida. Alaealised peavad igal juhul kiivrit kandma ja kiivri mittekanndmine on juba hetkel rikkumine.

Reili Rand ütles, et on tervitatav, et selline seaduseelnõu on lõpuks Riigikogu menetluses. Ühtlasi, üks teema, mis on tähelepanu saanud, on politsei õigused eraelektritõukerattaid konfiskeerida. Kõneleja uuris, kas selles osas on hetkel ka õiguslikke takistusi, et politsei saaks korduvate rikkumiste puhul sekkuda.

Kuldar Leis sõnas, et kui politsei on seni soovinud konfiskeerimist teostada, siis need juhtumid on hetkel kohtus. Hetkel ei ole teada, milline saab olema tulemus. Seetõttu lisati seadusesse selgelt, et politseil on konfiskeerimise õigus, mis on ka ilmselt üks mõjusamaid viise probleemiga tegelemiseks. Praegu ei ole võimalik vältida, et võimsamad elektritõukerattad Eestisse jõuavad. Isegi, kui Eesti poed neid ei müü, siis inimesed saavad neid mujalt tellida. Kui nendega aga tullaakse tänavale sõitma ja politsei tuvastab, et isik sõidab lubatust kiiremini või vale elektritõukerattaga, siis on õigus see konfiskeerida.

Marek Reinaas küsis, kas elektritõukeratas konfiskeeritakse kohe esimese rikkumise korral või peab rikkumine olema korduv.

Kuldar Leis vastas, et see ei ole täpselt sätestatud, vaid politseil on kohapeal kaalutlusõigus, kuidas käituda.

Jaak Aab lausus, et ka Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsioon on teinud elektritõukerataste probleemiga seonduvaid ettepanekuid ja tunnustas kõnealuse eelnõu eesmärki.

Kuldar Leis ütles, et tundub, et olukord seoses kiivri kanndmisega on juba paremaks läinud. Teema aktuaalsuse üleval hoidmiseks on kindlasti oluline olnud ka meediakajastus.

Otsustati:

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

2.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 14.10.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.3. Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Vabariigi Valitsuse algatatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (987 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Kuldar Leis lausus, et 987 SE-ga muudetakse veeteetasude süsteemi, et soodustada keskkonnasäästlikumat laevandust ning anda laevaomanikele suurem kindlus tulevaste kulude planeerimisel. Hetkel ei arvesta veeteetasu süsteem piisavalt laevade keskkonnamõjuga. Eelnõuga muudetakse tasude arvestamist nii, et keskkonnasäästlikumatele laevadele kehtiksid soodsamad tingimused. Peamised muudatused on sellised, et keskkonnasäästlikumatele laevadele kehtestatakse veeteetasu soodustus. Kui laeva süsinikuheite näitaja on keskmisest parem, siis laevakülastuse eest makstavat veeteetasu vähendatakse. Ühtlasi tuleb ankruaalal tavakütusega tankimise eest edaspidi maksta veeteetasu. Praegu on laeva punkerdamine ankruaalal veeteetasu maksmisest vabastatud, kuid see erand kaotatakse, sest tegemist on keskkonnaohtliku tegevusega. Alternatiiv- ja taastuvkütuste tankimisel jääb soodustus kehtima. Samuti tõuseb kruiisilaevade veeteetasu. Hetkel on nende veeteetasu ühiku hind u 2,5–3 korda madalam kui teistel laevadel, aga kokkuleppel sektoriga jõustub muudatus kruiisilaevade jaoks 2028. aasta alguses, et ettevõtjatel oleks aega uute tingimustega kohaneda. Lisaks antakse laevaomanikele suurem kindlus, et kui seni on veeteetasu soodustusi kehtestatud igal aastal eraldi ja nende suurus on kõikunud, siis edaspidi kehtib keskkonnasäästlikumatele laevadele püsiv soodustus. Soodustus aitab leevendada ka laevaomanike kulusid, mis kaasnevad Euroopa Liidu uute keskkonnanõuetega. Rääkides veel kruiisilaevadest, siis arutelud sektoriga viisid sinna, et kruiisilaevadele kehtestatakse veeteetasu tõus 2028. aasta algusest, sest 2027. aasta kruiisid Eestisse ja Tallinnasse on paigas. Varasem muudatuste tegemine ei ole mõistlik, kuna võiks viia selleni, et mõni grupp välismaalasi jääks Eestisse tulemata.

Jaak Aab uuris, et kui Eestis tehakse seadusemuudatused, siis kuidas see mõjub konkurentsivõimele võrreldes naaberriikide sadamatega.

Anton Merits lausus, et võrreldavat statistikat ei ole, kuna igal riigil on oma süsteem, kuidas veeteetasu arvutatakse. Üldiselt aga nt võrreldes Soomega on Eesti veeteetasud tunduvalt madalamad.

Mart Maastik palus täpsustada, kas Eestis tõusevad veeteetasud ainult kruiisilaevadele alates 2028. aastast.

Kuldar Leis vastas, et 2028. aastal tõusevad veeteetasud kruiisilaevadele ja ankruaalal punkerdamisel neile, kes ei ole keskkonnasõbralikud. Seega ühelt poolt vähendatakse veeteetasu keskkonnasõbralikele laevadele, kuid tasu tõuseb neile, kes punkerdavad ankruaalal.

Mart Maastik uuris, kui palju peaks veeteetasud riigieelarvesse tulu juurde tooma. Ühtlasi, kas on võimalik, et tänu veeteetasule tuleb nt kruiisilaevu Eestisse vähem.

Kuldar Leis vastas, et kruisilaevu seetõttu vähem ei tule, kuna neil on üldiselt marsruudid paigas ja siia piirkonda tulles on Tallinn neile selge siht.

Anton Merits lausus, et kruisilaevade puhul tähendab see riigieelarvesse lisalaekumist u 400 000 euro võrra aastas. Suurte laevade puhul tuleb arvestada ka laevakülastuse veeteetasu ülempiiriga. Hetkel on see maksimaalselt 12 000 eurot ühe reisi kohta. Eelnõuga tõuseb tasu kuni 15 000 euroni.

Urve Tiidus sõnas, et eelnevalt toodi välja, et Eestis on veeteetasud madalamad kui Soomes ja uuris, kas see annab Eestile võrreldes põhjanaabriga teatud eelise.

Anton Merits vastas, et laevaomanikule on see eelis, kui ta peab vähem tasu maksma. Küll aga tuleb mõista, et veeteetasu on kõigest üks osa tasudest ehk lisaks tuleb arvestada ka nt sadamatasusid jne.

Reili Rand lausus, et soovides, et piirkond oleks merenduses konkurentsivõimeline, siis veeteetasu on vaid üks väike osa sellest. Rääkides Soomest, mis on hetkel siinse regiooni kõige kõrgema veeteetasuga, siis neil on kogu muu toetus merendussektorile, konkurentsivõime arendamisele ja ka see, mis sadamatasu eest vastu saadakse, kindlasti ulatuslikum kui Eestis. Rääkides veeteetasu muudatustest, siis võit on eelkõige Eesti enda laevaomanikele ja rahvusvahelises mõttes on mõjuks, et see ei halvenda Eesti konkurentsivõimet.

Kuldar Leis sõnas, et Soome ongi oma tasemelt kõrgemal ja saab ka rohkem tasusid küsida. Ka Eesti üritab pürgida kvaliteedilt järjest kõrgemale.

Otsustati:

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

3.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 14.10.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3.3. Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Mart Maastik, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4. Info ja muud küsimused

Marek Reinaas tuletas meelde, et 30. septembril toimub Riigikogu 20. Augusti saalis majanduskomisjoni ja konkurentsivõime eksperdikogu konverents ning ühtlasi on valminud ka sellekohane raport, mis on avaldatud Arenguseire Keskuse veebilehel. Lisaks andis kõneleja ülevaate eesootavatest töörühma koosolekutest.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija