



Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 189

Tallinn, Toompea

Esmaspäev, 4. mai 2026

Algus 11.10, lõpp 13.00

Juhataja: Marek Reinaas (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õne Pillak, Reili Rand, Timo Suslov (Mario Kadastiku asendusliige), Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

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

Kutsutud: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi maa- ja ruumipoliitika valdkonna planeeringute asekanstler Ivan Sergejev ning maa- ja ruumipoliitika osakonna nõunik Ahto Pahk (2. päevakorrapunkt); Justiits- ja Digiministeeriumi sideturgude talituse juhataja asetäitja Mart Laas (3. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi kliimaosakonna juhataja Laura Remmelgas, sama osakonna nõunik Mariann Leps ja välissuhete osakonna EL teemade valdkonna juht Eliise Merila (4. päevakorrapunkt); Eelnõu algataja esindaja ja Riigikogu liige Anastassia Kovalenko-Kõlvart, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna nõunik Hindrek Allvee (5. päevakorrapunkt); Eelnõu algataja esindaja ja Riigikogu liige Jaak Aab, Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna juhataja Rein Vaks (6. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud planeerimisseaduse ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse muutmise seaduse eelnõu (683 SE) teise lugemise jätkamise ettevalmistamine
3. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek digivõrkude kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2015/2120, direktiivi 2002/58/EÜ ja otsust nr 676/2002/EÜ, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/1971 ja direktiiv (EL) 2018/1972 ja otsus nr 243/2012/EL (digivõrkude määrus) - COM(2026) 16
4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO₂-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ - COM(2025) 995
5. Eesti Keskerakonna fraktsiooni algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu

- (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) (840 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
6. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni algatatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele uute elektritootmisvõimsuste rajamise kiirendamiseks Eestis“ eelnõu (847 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
7. Info ja muud küsimused

1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (04.05.2026-10.05.2026) töökava

Komisjoni istung esmaspäeval, 4.05.2026 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud planeerimisseaduse ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse muutmise seaduse eelnõu (683 SE) teise lugemise jätkamise ettevalmistamine
3. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek digivõrkude kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2015/2120, direktiivi 2002/58/EÜ ja otsust nr 676/2002/EÜ, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/1971 ja direktiiv (EL) 2018/1972 ja otsus nr 243/2012/EL (digivõrkude määrus) - COM(2026) 16
4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO₂-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ - COM(2025) 995
5. Eesti Keskerakonna fraktsiooni algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) (840 SE) esimese lugemise ettevalmistamine
6. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni algatatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele uute elektritootmisvõimsuste rajamise kiirendamiseks Eestis“ eelnõu (847 OE) esimese lugemise ettevalmistamine
7. Info ja muud küsimused

Komisjoni avalik istung teisipäeval, 5.05.2026 kell 14.00

1. Vabariigi Valitsuse algatatud tuumaenergia ja -ohutuse seaduse eelnõu (856 SE) teise lugemise ettevalmistamine: arutelu huvigruppidega julgeoleku ja pääste vaatest
2. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung neljapäeval, 7.05.2026 kell 14.00

1. Vabariigi Valitsuse algatatud postiseaduse, konkurentsiseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu (781 SE) teise lugemise ettevalmistamine: arutelu huvigruppidega
2. Info ja muud küsimused

Otsustati:

1.1. Kinnitada nädala töökava (konsensus: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2. Vabariigi Valitsuse algatatud planeerimisseaduse ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse muutmise seaduse eelnõu (683 SE) teise lugemise jätkamise ettevalmistamine

Marek Reinaas lausus, et eelnõu teine lugemine toimus 11. märtsil 2026. aastal, mil teine lugemine katkestati seoses juhtivkomisjoni sooviga anda võimalus esitada ettepanekuid muutunud teksti kohta. Pärast teise lugemise katkestamist määratud muudatusettepanekute

(ME) esitamise tähtjaks Riigikogu liikmed, fraktsioonid ega teised komisjonid ME-sid ei esitanud. Komisjon teavitas täiendavalt eelnõu menetlusest Riigikogus paljusid huvirühmi. Oma seisukohad eelnõule esitatud ettepanekutele ja arvamustele esitas juhtivkomisjonile eelnõu algataja esindajana Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kes esitas eelnõule ka oma täiendavad ettepanekud.

Järgnevalt vaadati üle ME-d ja kujundati nende osas seisukohad.

1. Täiendada eelnõu § 1 punktis 5 sätestatud planeerimisseaduse § 7¹ lõikega 4 järgmises sõnastuses:

„(4) Käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud ettekirjutuste täitmata jätmise korral võib Maa- ja Ruumiamet rakendada sunniraha asendustäitmise ja sunniraha seaduses sätestatud korras ülemmääraga 9600 eurot.“.

***Selgitus:** Muudatusega nähakse planeerimisseaduses ette sunniraha ülemmäär Maa- ja Ruumiameti poolt haldusjärelevalve käigus tehtud ettekirjutuse täitmata jätmise korral. Sunniraha ülemmääraks kehtestatakse 9600 eurot, mis on kooskõlas Vabariigi Valitsuse seaduse § 75¹ lõikes 4 sätestatuga. Sellega tagatakse erinevate haldusjärelevalve meetmete rakendamisel ühtne ja proportsionaalne lähenemine ning piisav heidutus ettekirjutuste täitmise tagamiseks.*

Majanduskomisjon

Eelnõu algataja esindaja seisukoht: Toetab.

Rene Kokk lausus, et kahtleb, et soovib anda võimaluse kohalikke omavalitsusi rohkem sanktsioneerida, mistõttu soovib ME-d hääletada.

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (poolt 6: Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 3: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Jaak Aab, Reili Rand)

2. Teha eelnõus järgmised muudatused:

2.1. Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 12, muutes vastavalt järgmiste punktide numeratsioonile, järgmises sõnastuses:

„12) paragrahvi 27 lõige 7¹ tunnistatakse kehtetuks;“.

2.2. Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 13 (uues numeratsioonis punktiga 14), muutes vastavalt järgmiste punktide numeratsioonile, järgmises sõnastuses:

„14) paragrahvi 55 lõige 5 tunnistatakse kehtetuks;“.

2.3. Täiendada eelnõu § 2 uue punktiga 1, muutes vastavalt järgmiste punktide numeratsioonile, järgmises sõnastuses:

„1) paragrahv 30⁸ tunnistatakse kehtetuks;“.

***Selgitus:** Muudatusega tunnistatakse kehtetuks planeerimisseaduse sätted, mille kohaselt anti alates 1. jaanuarist 2026 riigi eriplaneeringute ja maakonnaplaneeringute koostamise korraldamise rakenduslikud ülesanded Maa- ja Ruumiametile. Muudatuse tulemusel jääb nimetatud planeeringuliikide koostamise korraldamine senisel viisil Majandus- ja*

Kommunikatsiooniministeeriumi pädevusse.

Nimetatud planeeringute koostamise korraldamise jätmine ministeeriumi tasandile tagab, et valdkonna poliitikakujundaja on otseselt seotud planeerimispraktikaga, mis omakorda toetab teadlikumat ja tõhusamat valdkonna juhtimist. Muudatus on seega vajalik, et tagada planeerimissüsteemi selgus, vältida asjatut tööjaotust ning säilitada strateegiliste planeeringute puhul otsustusvõimekus ministeeriumi tasandil.

Lisaks ei ole 2026. aastaks Maa- ja Ruumiametile vahendeid nende ülesannete täitmiseks ette nähtud ning menetlusi üle antud, seega ei too ettepanekud kaasa ümberkorraldusi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ega Maa- ja Ruumiameti töökorralduses.

Majanduskomisjon (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanek)

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

3. Asendada eelnõu § 1 punktis 33 (uues numeratsioonis punktis 35) sätestatud planeerimisseaduse § 125 lõike 5 teises lauses sõna „täpsed“ sõnaga „piisavad“.

***Selgitus:** Ettepanek on esitatud Maa- ja Ruumiameti algatusel. Muudatuse eesmärk on võimaldada KOV-il kaalutlusõiguse alusel hinnata ehitise sobivust kavandatud asukohta, sh ka juhul, kui üldplaneeringus on määratud vastava ala üldised kasutus- ja ehitustingimused ning ehitise püstitamine või laiendamine ei ole vastuolus ka üldplaneeringus määratud muude tingimustega. Sätte sõnastuses sõna „täpsed“ võib KOV-il teatud puhkudel takistada projekteerimistingimuste andmist, kuna andmiseks vajalikud andmed ei pruugi olla kõik üldplaneeringus välja toodud. Ettepanekus toodud sõna „piisavad“ viitab, et projekteerimistingimusi võib anda ka sellisel juhul, kui üldplaneering ei sisalda kõiki vajalikke tingimusi või on tingimused üldisemad. Oluline on rõhutada, et KOV-id saavad sätte jõustumisel kaaluda projekteerimistingimuste andmist laiemalt.*

Majanduskomisjon

Eelnõu algataja esindaja seisukoht: Toetab. Ettepanek laiendab projekteerimistingimuste valikut veelgi, mistõttu on ettepanek kooskõlas sätte eesmärgiga ning KOV-idel tekib laiem valik planeeringu koostamise kohustustest loobuda.

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

4. Muuta eelnõu § 3 tekstiosa ja sõnastada see järgmiselt:

„Käesoleva seaduse § 1 punktid 5, 25, 29 ja 37 ning § 2 punkt 3 jõustuvad 2027. aasta 1. jaanuaril.“.

***Selgitus:** Muudatusega täpsustatakse eelnõu jõustumissätet.*

Seoses kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu (PlanS 7. peatükk) regulatsiooni kehtetuks tunnistamisega muutub ka olulise ruumilise mõjuga ehitiste nimekirja ehk [ORME määruse](#) volitusnorm, mis eelnõu järgi liigub PlanS § 75 lõikesse 1¹. Kuna kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu regulatsiooni kehtetuks tunnistamine on kavandatud jõustuma 1. jaanuaril 2027, on põhjendatud, et sama kuupäevaga jõustuks ka PlanS § 75 lõige 1¹. Ettepanek on esitatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi algatusel.

Samuti nähakse ette PlanS § 126 lõike 3¹ jõustumine 1. jaanuaril 2027. Kõnealune säte puudutab detailplaneeringu koostamise korraldajale seatavat täpsustust, et detailplaneeringu koostamisel ei nõutaks lahendusi, mis oma olemuselt kuuluvad ehitusprojekti koostamise etappi. Arvestades muudatuse rakendamiseks vajalikku juhendamist, koolituste läbiviimist ja selgitustööd, on põhjendatud näha ette eraldi üleminekuaeg. Sätte jõustumine langeks ajaliselt kokku haldusjärelevalve sätete jõustumisega, mis tagab ühetaolisema rakenduspraktika. Ettepanek on esitatud Maa- ja Ruumiameti algatusel.

Tulenevalt eelnõu numeratsiooni muudatustest on vajalik jõustumissättes täpsustada ka sätete numbreid, mille jõustumine on kavandatud 1. jaanuarile 2027.

Majanduskomisjon

Eelnõu algataja esindaja seisukoht: Toetab. ORME uue volitusnormi jõustumisaeg peaks kattuma kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu regulatsiooni kehtetuks tunnistamisega. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on ka päri, et PlanS § 126 lõikega 3¹ ette nähtud muudatus vajab praktikas kohaldamiseks ettevalmistusaega, mistõttu võiks selle jõustumise ajaks määrata 01.01.2027.

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

Otsustati:

2.1. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 13.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.2. Teha ettepanek teine lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

2.3. Kui teine lugemine lõpetatakse, teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda ja viia läbi lõpphääletus 20.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

3. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek digivõrkude kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2015/2120, direktiivi 2002/58/EÜ ja otsust nr 676/2002/EÜ, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/1971 ja direktiiv (EL) 2018/1972 ja otsus nr 243/2012/EL (digivõrkude määrus) - COM(2026) 16

Mart Laas lausus, et Euroopa Komisjon tuli 2026. aasta alguses välja uue digivõrkude õigusakti eelnõuga, lühendatult DNA. Tegemist ei ole täielikult uut õigust loova aktiga, vaid see on mõeldud asendama hetkel kehtivaid Euroopa Liidu (EL) akte (sidekoodeks).

Sidevaldkond areneb ja sidekoodeksi vastuvõtmisest on möödas u 8 aastat, seega Euroopa Komisjon (Komisjon) vaatas sidevaldkonna regulatsioonile peale ja pakkus välja uuendatud variandi. Rääkides Eesti seisukohtadest, siis kuigi määruse eelnõu seletuskirjas väidetakse, et see peaks kaasa tooma bürokraatia ja halduskoormuse vähenemist, siis Eesti näeb, et mõningad sealsed teemad hoopis suurendavad seda. Ühe näitena võib välja tuua üleeuroopalist sageduste kasutamist kirjeldava andmekogu loomise, kus kõik liikmesriigid peavad kirjeldama, kes, mida ja mis tingimustel sagedusi kasutavad. See toob sideregulaatorile, kelleks Eestis on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), kaasa

üsna suure halduskoormuse, kuna andmekogu vajab pidevat uuendamist ja ajakohastamist, et sellest kasu oleks. Ühtlasi, kui mobiilside sagedusi soovitakse anda avaliku konkursi korras turule kasutusse, nt 4G ja 5G võrgud, siis hetkel töötab liikmesriik välja sageduskonkursi määruse koos tingimustega ja lihtsalt teavitab teisi liikmesriike ja Komisjoni sellest, kuidas seda plaanitakse teha. DNA aga näeks ette, et Komisjoniga tuleks läbi viia lisakooskõlastus ja ka Komisjonil oleks õigus oma arvamust avaldada või teatud teemasid tagasi lükata. Eesti näeb, et sellised protsessid pikendaksid uute sageduste kasutusele võtmist. Samas väitis Komisjon DNA seletuskirjas, et kehtiv õigus ei ole piisavalt hea, kuna 5G sageduste kasutusse võtmine venis. Positiivselt poolelt saab välja tuua sideturule sisenemise lihtsustamise. Komisjon soovib kasutusele võtta sellise mõiste nagu *Single Passport*, mis tähendab, et kui sideettevõtja on mõnes liikmesriigis saanud tegevusloa sideturul toimetamiseks, siis ta ei pea hankima eraldi tegevuslubasid kõikides liikmesriikides, kui ta soovib turule siseneda ja piisab ühest loast. Ta annab lihtsalt teada, et ta laieneb mõnda teise riiki ja sellest peaks piisama. Väga oluline osa DNA-s on sagedushalduse plokk. Eesti on jätkuvalt seda meelt, et sagedushaldus peaks sisulise poole pealt jääma liikmesriigi otsustada, kuna see on riigi loodusressurss. Eesti leiab, et Komisjon võiks sagedusi tugevamalt harmoneerida ehk öelda, millal teatud sagedused kasutusele võtta ja mis eesmärgil. Samas konkreetsemad tingimused, kuidas seda teha, ja tehnilised nõuded, võiks jääda liikmesriigi pädevusse. Tulenevalt Eesti geograafilisest positsioonist, peab vaatama, et raadiohääred piirialal ei oleks nii tugevad ja tagama, et teenus töötaks piirialades samamoodi nagu mujal Eestis. Lisaks on üks oluline teema vanade vaskandmesidevõrkude sulgemine. Euroopa tahab selles osas teha konkreetsema sammu ja on öelnud, et 2035. aasta lõpuks peaks vaskvõrgud sulgema. Eesti mõttes ei ole see väga oluline teema, sest siin on vaskvõrke vähe. Need kuuluvad üldiselt Telia Eesti AS-ile ja on plaanis 2030. aasta alguses sulgeda. Samas on see siiski oluline samm edasi, kuna Euroopa saab öelda, et siin ei ole vanu vaskvõrke, vaid kasutuses on kaasaegsemad tehnoloogiad. Viimaseks, kuna kogu sideregulatsioon puudutab ka olulise turujõuga ettevõtja teenusele tehtavaid turuanalüüse, mida viib läbi TTJA, siis põhimõtteliselt toetatakse, et hetkel Komisjon ütleb, et kulumudel, kuidas olulise turujõuga ettevõtja tulused ja kulusid kokku arvutatakse, võiks olla liikmesriigi otsustada. Ministeerium on konsulteerinud ka TTJA-ga ja kui nt hakatakse soovima ühtset üleeuroopalist sarnast kulumudelit, siis praktika on näidanud, et mõningatel juhtudel võib see anda erinevates riikides erinevaid tulemusi. Arvestades Eesti asustustihedust ja turukonkurentsi, siis võib universaalne lähenemine anda vastupidiseid tulemusi. Nt on TTJA arutlenud Komisjoniga, kas teatud nõudeid peaks kohaldama üle-eestiliselt või ainult konkreetsemates piirkondades. TTJA soovib, et olulise turujõuga ettevõtjale võiks üle Eesti kohustused panna, nt kas ja mis tingimustel lastakse teisi oma võrgule ligi. Komisjon aga näeb, et tegelikult peaks hoopis teatud väiksemad piirkonnad välja võtma ja mitte seda üle-eestiliselt tegema.

Mart Maastik sõnas, et vaadates eelnõu kooskõlastustabelit, siis Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit (ITL) on olnud kõnealuse määruse osas äärmiselt kriitiline. Nad on öelnud, et nad on ka varem esitanud oma ettepanekuid, aga neid ei ole arvestatud. Nad on toonud välja üsna olulisi seisukohti. Seisukohtadele tagasisideks on kirjutatud, et need võetakse teadmiseks või on arvestatud jne. Kõneleja uuris, kui palju reaalselt ITL-i ettepanekutega arvestatakse. Lisaks, kas Eesti julgeb oma seisukoha ikkagi reaalselt välja öelda, et seista nende ettepanekute eest.

Mart Laas vastas, et ministeerium on ITL-iga väga tihedalt teema osas koostööd teinud ja nende murekohti on arvestatud. Kõige suurem murekoht oli sagedushalduse pool ja et kas see jääb liikmesriigi pädevusse või antakse rohkem otsustusõigust Komisjonile. Eesti positsioon on, et sagedushaldus peaks jääma liikmesriigi kätte. Erand on satelliitside. Kuna satelliit on olemuslikult võimeline teenindama väga suuri piirkondi, siis võiks teemat vaadata selliselt, et Komisjon viib läbi sageduskonkursi ja otsustab võitjad, kes sagedused endale saavad. Tõenäoliselt satelliidiette võtte ei ole huvitatud osutama teenust ainult ühes riigis, vaid vaadatakse Euroopa Liitu (EL) suurema terviku ja ühtse turuna. Selles osas ei olnud ka ITL-il vastupidist arvamust.

Mart Maastik sõnas, et ITL-il ei olnud ainult üks murekoht, vaid mitmeid. Nt nad ütlevad, et lubatud lihtsustamise asemel hoopis maht ja koormus kasvab. Lisaks, õigusakti vorm ja pädevuste liikumine liidu tasandile ei ole hea ja võiks jääda Eestile. Ühtlasi tuuakse välja toimepidevus, tarneahela turvalisus jne. Kõneleja uuris, kas need teemad on Eesti seisukohtades sees.

Mart Laas lausus, et ka laiemad teemad on arvesse võetud. Bürokratia teema on läbivalt kõne all. Bürokratia ja halduskoormuse suurenemist nii sideettevõtjale kui ka regulaatorile Eesti ei toeta. Rääkides tarneahelatest, siis sellega tegeleb paralleelselt ka üks teine direktiiv. Eesti leiab, et neid paralleelselt käsitleda ei ole mõistlik. Teema peaks jätma konkreetselt ühte direktiivi. Tarneahel puudutab turvalisuse aspekti.

Kristina Šmigun-Vähi uuris, kas vaskvõrgud on loodusele halvad ja miks need tuleb sulgeda.

Mart Laas ütles, et need ei ole otseselt loodusele halvad. Lihtsalt nende kaudu ei ole võimalik tänapäeval enam suuremat andmeside kiirust pakkuda. Tõenäoliselt on küsimus ka seadmetes, mida seal kasutatud on ehk et kas need seadmed vajavad sama andmemahu edastamiseks rohkem elektrienergiat või mitte. Kui vask välja vahetatakse ja pannakse fiiber asemele, siis fiibrist liigub oluliselt rohkem andmeid läbi ehk andmed saab toimetada punktist A punkti B palju kiiremini, mis on igas mõttes efektiivsem variant.

Rene Kokk sõnas, et ilmselt kasutavad sajad tuhanded lõpptarbijad vaskandmesidevõrke. Kõneleja uuris, kuidas sulgemise protsess välja hakkab nägema ja kes selle eest tasub. Lisaks tundis kõneleja seoses Euroopa Liidu raadisageduspoliitika Ameti loomisega huvi, kui palju uusi töökohti see ette näeb ja millised on kulud. Selles osas võib näha bürokratia tõusu.

Mart Laas lausus, et Komisjon on DNA-s välja toonud, et vaskvõrgult ära liikumine on üsna keeruline protsess. Sinna kuulub regulaatori poolt hindamine, kas selles piirkonnas on muid alternatiivseid võrke või ei ole üldse midagi. See on seotud veel erinevate stsenaariumidega, kuidas edasi liigutakse, aga kõik peaks lõppema 2035. aastal. Kui sideettevõtja oma vasevõrgu sulgeb, siis DNA-ga kohustatakse pakkuma alternatiivseid võrdväärseid lahendusi, milleks võib olla nt 5G või ka juba 6G. Satelliit tuleb kindlasti igapäevaselt oluliselt tugevamalt turule. Satelliidi pakkujaid tuleb tõenäoliselt 2030. aasta paiku juurde. EL soovib ka ise oma satelliidivõrgu käivitada. Selles osas on räägitud aastast 2030 ja saab näha, kas see reaalselt toimub, aga vähemalt sageduste hankimisega tegeletakse. Teine pool on ka

satelliitide üleslennutamise. Üks variant on muidugi jätkuvalt ka fiibri vedamine, millega tegeletakse edasi. Rääkides Euroopa Liidu raadisageduspoliitika Ametist, siis hetkel tegutseb väiksemate volitustega raadiospektri poliitika töögrupp. See töögrupp soovitakse ümber formeerida ja tõenäoliselt tekivad teatud tökohad Komisjoni juures lisaks. Üldiselt on aga valdav osa selles liikmesriikidel. Peaesmärk on pädevuste ümberpaigutamine ja suuremate volituste andmine. Teisalt tuleneb see osaliselt ka sellest, et kuna hetkel kehtib sisedirektiiv, mille liikmesriigid ise üle võtavad ja rakendavad, siis DNA on ette nähtud otsekohalduva määrusena. Seega seal on väga palju elemente, mis jäävad siseriiklikusse regulatsiooni ja mille peab üle võtma, aga väga mitmed teemad liiguvad praegusest elektroonilisest side seadusest välja ja oleks edaspidi otsekohalduva EL-i õigusaktina. Sellest tuleneb ka teatav vajadus praeguseid EL-i sisemisi institutsioone ümber organiseerida ja volitusi muuta.

Marek Reinaas palus täpsustada vaskvõrkudega seonduvaid numbreid.

Mart Laas ütles, et kõneleja ei tea täpset numbrit hetkel välja tuua. Telia Eesti AS-il on Eestis ainsana neid võrkusid ja nende mõte on aastaks 2030 alternatiivsed variandid välja pakkuda. Ühtlasi ei puuduta see tiheasustusalasid, kus on koaksiaalkaabel. Küll aga käib siiski ka praegu tiheasustusalades koaksiaalkaabli väljavahetamine fiibri vastu, sest fiiber on oluliselt efektiivsem ja kulutõhusam lahendus.

Urve Tiidus uuris, kui paljudel inimestel jääb Wi-Fi kasutusse. Teatud hetkel tegeleti väga tõsiselt lairiba arendusega, kuid hetkel kaugematesse kohtadesse see edasi ei lähe. Kõneleja uuris, kas sellega seoses võiks arenguid toimuda.

Mart Laas ütles, et Wi-Fi ei kao, kuna tegemist on lokaalse raadiovõrguga. Kui kellelegi tuleb nt fiiber tupp, siis ta jagab selle signaali oma kodus laiali. Lisaks Wi-Fi-le on 5G sagedused ja Eestis on üsna hea ka 4G levi, mis pakub suhteliselt mõistlikku andmesidekiirust. 5G võrke arendatakse pidevalt.

Urve Tiidus uuris, kas planeeritav areng annab hajaasustatud Eestile ja siinsetele inimestele võimaluse saada kiire side või see puudutab neid, kellel on side juba olemas.

Mart Laas lausus, et kui Euroopa turule on lihtsam siseneda ja satelliidiettevõtjad näevad, et nad saavad tulla Euroopasse kui ühele suurele turule ühe sageduskonkursiga, siis sellisel juhul on satelliit üks võimalik alternatiiv. Rääkides fiibri arengust, siis põhiline murekoht on, et hajaasustuses on võrgu ehitamine kallis. Seda riigi toetusega jätkuvalt ehitatakse. Praegugi on üks meede, kus on 45 mln eurot toetusrahasid, millest 20 mln eurot avati avaliku meetmega. Taotlusi tuli u 60 mln euro ulatuses. Hetkel Riigi Tugiteenuste Keskus vaatab pakkumisi üle. Käib ka tihe koostöö kohalike omavalitsustega, kes annavad tagasisidet, millised piirkonnad oleksid eelistatavad ja mis võiksid taotlejatele rohkem punkte anda, et nad võidaksid just selles piirkonnas.

Otsustati:

3.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

4. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanek, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO₂-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ - COM(2025) 995

Laura Rimmelgas lausus, et 2023. aastal „Eesmärk 55“ paketi kokkuleppimisel oli ühe õigusaktina sees ka sõidukite CO₂ heitenormide regulatsioon. See seadis eesmärgiks, et alates 2035. aastast ei tohi enam Euroopa Liidu (EL) turule registreerida uusi sisepõlemismootoriga sõiduaautosid ja kaubikuid. Nüüd soovitakse seda õigusakti ja eesmärki paindlikumaks muuta, et anda tootjatele rohkem üleminekuaega. Euroopa Komisjon (Komisjon) on teinud ettepaneku muuta senist eesmärki, milleks on aastaks 2035 vähendada kergsõidukite heidet 100%, 10% võrra madalamaks ehk 90% peale. Ülejäänud 10% heitest on tootjatel võimalik kompenseerida erinevate paindlikkusmeetmete kaudu. Eesti on pigem kaudselt mõjutatud, kuna siin ei ole autotootjaid ja ei ole ka registreeritud kolmandate riikide müügiesindusi või peakontoreid, kellele need reeglid kehtivad. Eesti on mõjutatud peamiselt läbi selle, milliseid sõidukeid ja kui pikalt siia turule pakutakse. Rääkides paindlikkustest, millega on tootjatel võimalik 10% heitest kompenseerida, siis üheks neist on kestlike kütuste arvestamine 3% ulatuses. Tegemist on EL-i ülese arvestusega, mis jagatakse tootjate vahel laiali ehk arvestatakse seda, kui palju on transpordisektoris liikmesriikides erinevaid kestlikke kütuseid kasutatud ja selle pealt saavad tootjad lisakrediiti. Lisaks on krediidid vähese CO₂ heitega Euroopas toodetud terase kasutamisele ja ka väikestele EL-is toodetud elektrisõidukitele. Selle puhul saab samuti tootja n-ö boonuskoeffitsiendi, et üks väike elektriauto, mis on Euroopas toodetud, võrdub rohkem kui ühe elektriautoga, täpsemalt 1,3 autoga. Selle võrra on jällegi võimalik hoida tootmises mitmekesisust. Lisaks luuakse võimalus, et tootja saab oma heite vähendamise tulemusi hinnata perioodi keskmisena, mitte igal aastal eraldi, et lihtsustada ja vähendada halduskoormust. Peamine mõju sellistel täiendavatel paindlikkustel on, et see annab tootjatele rohkem paindlikkust ja ka tehnoloogianeutraalsust, et elektrisõidukite kõrval pikemalt toota ka muid sõidukeid, sh sisepõlemismootoriga sõidukeid. Seda juhul, kui nad kompenseerivad heidet välja toodud paindlikkusmeetmetega, aga nad võivad valida ka täies mahus elektrisõidukite tootmisele ülemineku. Rääkides Eesti seisukohtadest, siis esimeseks on toetada eesmärgi allapoole toomist ja toetada ka paindlikkuse suurendamist, et tagada realistlikum ja sujuvam üleminek Euroopa autotootjatele. Ühtlasi on Eesti seisukohtades välja toodud, et paindlikkused ei tohi suurendada halduskoormust ning need peavad toetama, mitte piirama, sõidukite, sh elektrisõidukite, kättesaadavust EL-i turul. Märgistuste süsteemi uuendamisel ja laiendamisel rõhutatakse, et see peab olema lihtne, tuginema digitaliseeritud andmete kasutamisel, et ei oleks paberimajandust ning tagama piisava üleminekuperioodi. Sõidukimärgistuse andmebaasi puhul nähakse, et kulud peavad olema kaetud EL-i eelarvest ja ei tohiks kanduda nt automüüjatele.

Marek Reinaas uuris, kas tegemist on mõnes mõttes Euroopa autotööstuse toetamisega.

Laura Rimmelgas vastas jaatavalt.

Tõnis Mölder sõnas, et mis puudutab „Eesmärk 55“ paketti, siis selle algset eesmärki toetasid väga paljud liikmesriigid. Peale mitmeid kriise on väga suured autotootmise riigid liikunud

selles suunas, et kogu süsteemi üle vaadata, mis on positiivne. Hetkel on näha, et süsteemi hakatakse üle vaatama. Lisaks, praegu peab Euroopa konkureerima nt Aasia ja Ameerika autotootjate turgudega, mis ilmselt paneb Euroopa pikas perspektiivis surve alla. Vaadates tekkivat kaubanduse mehhanismi, siis ollakse sarnases olukorras nagu põlevkiviga. Põlevkivi on võimalik kasutada, aga sellel on kvoodisüsteem ja mingil hetkel on kvoodi hind niivõrd kõrge, et seda ei ole mõistlik enam rakendada. Sama olukord võib tekkida sisepõlemismootoriga autode tootmisel, et need ei ole enam turul konkurentsivõimelised. Kõneleja uuris, kas on arutanud, et see täiesti ära lõpetada ning kas Eesti on samuti selles debatis osalenud. Lisaks, kas nähakse, et n-ö kvoodikaubandus võib tekitada olukorra, kus see tegelikult turumehhanismi ei paranda.

Laura Rimmelgas lausus seoses kvoodisüsteemi võrdlusega, et pigem on tootjatel võimalik saada n-ö puhvrit selle eest, kui nad kasutavad Euroopas toodetud madala jalajäljega terast ja toodavad väikeseid elektrisõiduautosid jne. Mõeldud ei ole seda, et krediite kuskilt ostetakse. Pigem saadakse punkte selle eest, mida tootjad ise kasutavad ja toodavad.

Tõnis Mölder uuris, et kui tootja ei saa punkte, siis kas ta ei saa ka toota. Tegemist on mehhanismiga, mis mõjutab auto lõpphinda.

Laura Rimmelgas ütles, et autotootjatel on võimalus valida, kas nad neid paindlikkusi kasutavad. Kui nad neid ei kasuta, siis nad peavad 100% ulatuses tootma elektrisõidukeid. See on n-ö valikukoht ja turg neid lõpuks ka suunab. Rääkides aruteludest, mis hetkel liikmesriikide vahel toimuvad, siis ei ole väga selget seisukohta ega ka poolehoidu selle leevenduse osas. On riike, kus tootjad on juba arvestanud 2035. aasta 100% eesmärgiga ja nemad pigem ei toeta täiendavaid leevendusi. Lisaks on neid, kes toetavad leevendusi ja ka neid, kes sooviks neid veel rohkem saada. Pigem on hetkel valitud keskne lahendus. Vaadates, milliseid arenguid on Euroopa autoturg läbi teinud, siis 2025. aasta statistika näitab, et u 30% uutest sõiduautodest, mis Euroopas on müüdud, on elektrilised. Eestis on see esimesel kvartalil juba tõusnud 5% peale, aga on ka riike, kus see on 80%, nt Taanis. Ühtlasi viimased sündmused, mis Hormuzi väina sulgemisega seoses on aset leidnud, panevad surve alla ka Aasia, kuna nad on väga sõltuvad sealsetest fossiilkütustest. Aasia on hetkel turuliider elektrisõidukite tootmise osas. See on ka üks põhjus, miks EL autotootjate ettepanekul sellise regulatsiooniga mõned aastad tagasi välja tuli, kuna soovitakse ühtlustada sihtaastaid, millal liikuda sajaprotsendilise heite vähendamise poole, et muutuda konkurentsivõimelisemaks Aasiast tulevate sõidukitega.

Mart Maastik sõnas, et kõigepealt loob EL endale kunstlikult konkurentsiks halvemad tingimused. Nüüd on EL-is aru saadud, et autotootjad riigid on probleemi ees, kuna nad ei suuda enam konkurentsist püsida. Hetkel suletakse järjest tehaseid ja vähendatakse töötajate arvu. Nüüd peab Eestis, kus autosid ei toodeta, teemat arutama. Kõneleja leidis, et kõnealune teema tuleks üldse ära lõpetada. Eesti seisukoht võiks olla, et EL ei peaks endale kunstlikult halvemaid tingimusi looma, mis vähendavad konkurentsivõimet. Konkurents peab olema võrdne kogu maailmas. Ei ole mõistlik hakata sedasi protsenti pidevalt vähendama, vaid võiks koheselt teemale peale vaadata ja ausalt välja tuua, et see ei ole mõistlik. Eesti ei pea kõigega kaasa minema.

Marek Reinaas uuris ministeeriumi esindajatelt, kas põhimõtteliselt on võimalik kogu süsteemist välja astuda.

Laura Rimmelgas ütles, et pigem käib riikide vahel arutelu selle üle, kas ja kui palju paindlikkust juurde anda. On ka riike, sh nt Prantsusmaa, kes ei sooviks selliseid lõdvendusi, teiselt poolt jälle Itaalia sooviks neid rohkem. Tegemist on kompromisslahendusega. Kui tuleb hääletusele, kas Eesti toetab sellise paindlikkuse andmist, siis seisukoht soovikski võtta mandaadi, et Eesti saab seda toetada. Võttes mandaadi, et soovitakse, et selline regulatsioon üldse ära kaotatakse, siis ei saa toetada ka paindlikkusi. Praeguses olukorras on ettevõtetele ülemineku pehmendamise andmine oluline.

Mart Maastik sõnas, et Eesti tegelikult igal juhul soovib, et eesmäärke vähendatakse. Küll aga võiks Riigikogu anda läbirääkimisteks veelgi suurema mandaadi ehk muuta üldse eesmärgid ära. Kõneleja leidis, et EL-is ei ole mõistlik selliste teemadega tegeleda, sh luua juurde bürokraatiat, punktisüsteeme jne.

Urve Tiidus lausus, et viimasel ajal on näha, et EL on juba asunud vähendama bürokraatiat ja äärmuslikke nõudmisi. Eesti seadus ei võimalda lihtsalt anda läbirääkimisteks suuremaid võimalusi. Majanduskomisjon annab seisukoha Euroopa Liidu asjade komisjonile, kes asub teemat arutama.

Rene Kokk ütles, et võiks teha ettepaneku vähendada kergsõidukite heidet 2035. aastaks mitte 100%-lt 90%-le, vaid nt 60%-le. Läbirääkimisteks võiks anda ruumi, kuid Eesti poolt võiks olla esmane ettepanek tuua eesmärk 60%-le.

Õnne Pillak uuris ministeeriumi esindajatelt, kas eesmärgi protsendi alla liikumisel võib veel leida kompromissi või on 90% juurde tulek kindel.

Laura Rimmelgas ütles, et aruteludel ei ole jäänud tunnetust, et protsenti oleks võimalik oluliselt alla tuua. Pigem on küsimus paindlikkustes. Selles osas aga oskavad paremini kaasa rääkida riigid, kellel on autotootjad.

Eelneva arutelu põhjal pani M. Reinaas esmalt hääletusele ettepaneku sellekohasest regulatsioonist loobuda ja sellest välja astuda (poolt 4: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder; vastu 7: Jaak Aab, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; erapooletuid 0). Ettepanek ei leidnud toetust.

Järgnevalt pani M. Reinaas hääletusele ettepaneku toetada Vabariigi Valitsuse seisukohti (poolt 7: Jaak Aab, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 3: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik; erapooletuid 0; ei hääletanud 1: Tõnis Mölder). Ettepanek leidis toetust.

Viimasena pani M. Reinaas hääletusele ettepaneku vähendada aastaks 2035 kergsõidukite heidet 100% pealt 60%-le, mitte 90%-le (poolt 4: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder; vastu 5: Jaak Aab, Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve

Tiidus; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Kristina Šmigun-Vähi, Reili Rand). Ettepanek ei leidnud toetust.

Otsustati:

4.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (poolt 7: Jaak Aab, Õnne Pillak, Reili Rand, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 3: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik; erapooletuid 0; ei hääletanud 1: Tõnis Mölder).

5. Eesti Keskerakonna fraktsiooni algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) (840 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas sõnas sissejuhatuseks, et 840 SE on sisult identne 2025. aasta kevadel majanduskomisjoni menetluses olnud eelnõuga 614 SE. Komisjon tol hetkel eelnõu ei toetanud ning see lükati tagasi ka Riigikogu täiskogu istungil. Vabariigi Valitsus on esitanud 840 SE-le oma mittetoetava arvamuse.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart lausus, et esitas eelnõu juba 2025. aasta kevadel, kuid esimesel lugemisel seda ei toetatud. Samas oli juba siis arutelu, et kõnealust küsimust on vaja reguleerida. Õeldi, et umbes aasta aega vaadatakse, milline on olukord kergliikurite ja pisimopeedidega ning seejärel tullakse küsimuse juurde tagasi. Käesolev eelnõu on algatatud ajendiga, et tullagi küsimuse arutelu juurde tagasi. Algselt olid liikluses eelkõige kergliikurid ehk elektritõukerattad, aga 2025. aastal tulid tänavapilti ka pisimopeedid. Nendega juhtus koheselt mitu õnnetust, millega olid seotud ka väikelapsed. Pisimopeedide probleem oli ja on see, et põhimõtteliselt igaüks pääseb neile äpiga ligi. Suurim probleem on, et neid kasutavad väikesed lapsed ja järelevalvet on keeruline teostada. Lisaks sellele, et reguleeritakse kergliikureid ja pisimopeede, siis laiem küsimus on, et kohalikul omavalitsusel (KOV) oleks õigus määrata piirmäär, kui palju kergliikureid tänavapildis on. Praeguse seaduse järgi võivad turuosalisel panna oma kergliikureid, pisimopeede jms tänavatele enda soovitud arvu. KOV-il ei ole õigust sekkuda ja öelda, et neid on liiga palju ja ei ole ruumi, et kõik ära mahuksid. Seega eelnõus on välja toodud, et KOV võiks renditavatele ja üüritavatele kergliikuritele, pisimopeedidele, aga ka jalgratastele, määrata piirarvu KOV-i territooriumil. Varasemalt on kõlanud, et nt Bolt Technology OÜ (Bolt) kasutab mitmeid kergliikureid ka reklaami mõttes. Seega kergliikureid on turul tegelikult rohkem, kui nendega sõidetakse. Eelnev võiks tagada ka selle, et turul ja tänavatel on nii palju sõidukeid, kui neid reaalselt kasutatakse, mis ei tekitaks ka sedavõrd palju ohtlikke olukordi. Rääkides järgmistest eelnõus toodud punktidest, siis need puudutavad rohkem pisimopeede. Hetkel võib iga laps teha äpi lahti, sisestada sünniaastaks sobiva aastaarvu ja tal on võimalik pisimopeede kasutada. Eesti Keskerakonna fraktsiooni ettepanek on, et äpis peaks olema võimalik kasutaja vanust identifitseerida. Seaduses on kehtestatud, et alla 16-aastane isik peab omama juhiluba. Juhiluba on vaja seetõttu, et pisimopeediga tohib sõita ainult sõiduteel. Eestis on näha, et sõiduteel väga tihti ei sõideta. Sõidetakse kõnniteedel, mis on omaette probleem. Üldiselt on aga probleem selles, et pisimopeedidega sõidavad alla 16-aastased ja isegi veelgi nooremad lapsed, kellel ei ole juhiluba. Tegemist on ohtliku olukorraga. Juhtimisõiguse kontroll on eraldi ka välja toodud. Nt Bold Drive-il on selline süsteem olemas ehk autot ei ole võimalik lahti teha enne, kui ei näidata juhiluba. Ühtlasi, tulenevalt kehtivast liiklusseadusest, siis kuni 16-aastased, kes sõidavad kergliikuritega, on kohustatud kandma kiivrit. Tihti on aga näha, et

tegelikult seda ei tehta. Tegemist on ettepanekuga, mis sarnaneb Leedu parlamendi poolt vastu võetuga. Leedus valiti isegi karmim tee, tänu millele kõik rendiettevõtted peavad pakkuma võimaluse kiivri rentimiseks. Eesti Keskerakonna fraktsioon tegi ettepaneku, et kuni 16-aastasele tuleb pakkuda kiivrit, sest see on kohasem Eesti liiklusseadusega. Kahjuks on peatraumade puhul tegemist väga ohtlike vigastustega ja noores eas ei saada tihti aru, millised tagajärjed võivad olla.

Hindrek Allvee sõnas, et Vabariigi Valitsus arutas eelnõu 9. aprilli 2026. aasta istungil ja otsustas seda mitte toetada, sarnaselt varasema eelnõuga. Peamiseid probleemkohti on kolm. Üks on kvoot ehk sõidukite piirarvu küsimus. Kehtivad meetmed on siinkohal paindlikumad. Teine on vanuse ja juhtimisõiguse kontrolli teema. Antud eelnõus on teatud puudusi, mille tõttu on seda keeruline rakendada. Kolmandaks probleemiks on kiivri pakkumise nõue kuni 16-aastastele. H. Allvee sõnul kvoodi küsimus on olnud üks keskseid teemasid. Valitsuse seisukoht on, et kehtivas liiklusseaduses on olemas märksa paindlikumad ja tõhusamad meetmed, kuidas kergliikureid, pisimopeede ja renditavaid elektrijalgrattaid reguleerida. Kehtiv seadus annab KOV-ile reaalsed tööriistad, kuidas probleemi olemusele keskenduda. Probleemi olemus on tegelikult käitumuslik, st just selles osas, et kihutatakse, ei valita sobivaid juhtimisvõtteid ja sõidetakse joobes. Kehtivas seaduses olevad meetmed võimaldavad KOV-il kehtestada ajalisi ja geograafilisi piiranguid. Samamoodi on hetkel KOV-il võimalik kehtestada nt parkimistaskud. Ettevõtja peab neid nõudeid järgima ja vastavalt tegelikule olukorrale saab KOV nõudeid paindlikult muuta. Hetkel on meedet rakendatud pea aasta aega – seadus jõustus 2024. aastal ja Tallinn nt hakkas seadust kohaldama 2025. aasta suvest. Vaadates statistikat, siis registreeritud õnnetustes on juba toimunud muutus. 2024. ja 2025. aasta võrdluses on õnnetusi ligi 100 võrra vähem. Tegemist on registreeritud õnnetustega, kuid loomulikult on ka palju õnnetusi, mida ei registreerita. Võttes kõrvale jalgratta statistika, siis nt jalgrataste õnnetusi on endiselt samas suurusjärgus ja vähenemist sarnases suurusjärgus ei ole olnud. Seega meede töötab ja KOV saab piiranguid paindlikult muuta ja reageerida, kui mingis piirkonnas on probleem hullemaks läinud. 840 SE-s on kvoodi osas veel see probleem, et eelnõust ei selgu, kuidas kvooti jagatakse ehk millest sõltub see, et ettevõtjale just teatud suurusel kvoot määratakse. Seega olulised tingimused, mille seadusandja peaks seaduses sätestama, on eelnõus määratlemata. Tulemuseks võib olla ettevõtlusvabaduse ebaproportsionaalne riive. Ettevõtjale peaks olema arusaadav, millest tulenevalt, mis piirkonnas ja mis suurusjärgus kvooti on tal võimalik taotleda ning mis tingimustel see talle määratakse. Rääkides vanuse ja juhtimisõiguse kontrollist, siis Kliimaministeerium eesmärki kindlasti toetab, aga eelnõus on selles osas mitmed puudused. Nt kehtestatakse küll vanuse kontrolli nõue, aga vanuse alammäära eelnõu ette ei näe. Seega puudub piir, mida kontrollida. Vastutusmodeli kohta on kohustused, aga sanktsioone ei ole. Järelevalvemudeli puhul on riikliku järelevalve teostaja määramata. Kliimaministeerium on välja töötanud enda eelnõu, mis on läbinud ka ühe kooskõlastusringi. Märkusi on tulnud ja hetkel tegeletakse nende läbivaatamisega. Ministeeriumi eelnõus adresseeritakse ka eelnimetatud kohti. Rääkides kiivri pakkumisest, siis tegemist on teemaga, mis kindlasti tekitab arutelusid. 840 SE näeb ette, et kiivrit peaks pakkuma kuni 16-aastastele. Küll aga tekkis eelnõu vaadates küsimus, et seondult on eelnõus 840 SE mõned olulised tingimused sätestamata. Nt on eelnõus kohustus, et kiivrit tuleb pakkuda, aga kuidas seda tuleb pakkuda, on avamata. Loomulikult tekivad ka praktilised küsimused, nt

hügieeniküsimused jne. Ministeeriumi andmetel testis Bolt 2024. aastal sõidukile kiivri kaasapanemist Vilniuses ja ligi 90% kiivritest lõhuti või varastati esimese kuu jooksul. Leedu kogemust on kindlasti soov jälgida, sest Leedu siiski otsustas selle kohustuse kehtestada. Eelnõus on ka üks oluline loogilise vastuolu probleem ehk et kui on kohustus kiivrit pakkuda kuni 16-aastastele, siis teenusepakkujate enda kasutustingimustes on kirjas, et alla 18-aastased ei tohi teenust kasutada. Seega tekib praktikas eelnõu rakendamisel ebakõla. Küll aga üldiselt on kiiver kindlasti meede, mis aitab õnnetuste tagajärgi leevendada ja vähendada.

Mart Maastik kirjeldas näitlikult olukorda, kus Tallinnas oleks nt kergliikuritele piirmäär 3000, mis on ühe ettevõtte poolt juba täidetud, kuid teatud hetkel soovib turule tulla ka teine ettevõtte. Kõneleja uuris, kuidas sellises olukorras tegutsetakse. Lisaks, rääkides kiivrite pakkumise kohustusest, siis kas sellele on pakkuda kindel lahendus.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart lausus esmalt, et hetkel on väga suureks probleemiks Bolt-i monopol. Hetkel isegi ei toimu vabaturu konkurentsi. Rääkides piirarvust, siis KOV suhtleb ühiselt turuosalistega ja kõigile luuakse võrdsed võimalused, et oleks ka konkurents. Kui on nt teine turuosaline, kes on väiksem, siis tal ongi elektritõukerattaid vähem. Kui ettevõtte Tuul Mobility OÜ teatud ajal turul aktiivselt tegutses, siis nähti ühe riskina, et piirarv ei ole reguleeritud. Rääkides kiivri kandmisest, siis kui on valida, kas laps sõidab kiivriga või ilma kiivrita ja vigastab oma pead sõites, siis on valik ilmselge. Probleem on, et lapsed ei sõida kiivriga. Isegi, kui Bolt on öelnud, et alla 18-aastased ei tohi ilma kiivrita sõita, siis seda tehakse sellegipoolest. Järelevalve ei ole samuti selles osas tõhus. See on ka põhjus, miks eelnõus ei ole sees, et kohustus on alates 18-aastast, vaid lähtuti kehtivast liiklusseadusest. Kehtivas liiklusseaduses on, et kuni 16-aastased peavad kandma kiivrit ehk siis üle selle vanuse tohivad isikud tegelikult sõita ilma kiivriteta. Praktika on olnud, et on spetsiaalsed kapid, mis on kindlates punktides ja kust on võimalik kiivrit laenutada. See on vajalik olukorras, kus nt inimesel ei ole oma kiivrit või see on koju jäänud. Kõneleja on antud teemal suhelnud ka Tervisekassaga, kes on edastanud materjalid ja kulude kasvu peale tõukerataste liiklusesse tulekut. Traumad, mis on seotud kergliikuritega, on väga palju kasvanud. Tervisekassa on väljendanud muret, et nende kulud on selliste õnnetuste osas kasvanud.

Jaak Aab tunnustas, et sellist teemat käsitlev eelnõu on uuesti esitatud. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsioon on varasemalt esitanud sarnase eelnõu, mis ei leidnud samuti toetust. Tallinna Linnavalitsus on korduvalt ministeeriumi ja isegi Riigikogu liikmete poole pöördunud küsimusega, et kas ei oleks võimalik eelnimetatud piiranguid sisse viia, mis annaks nii kergliikurite kui ka pisimopeedide regulatsiooni üle vähemalt teatud kontrolli. Teatud meetmed on küll olemas ja ehkki 100 õnnetust on vähem juhtunud, siis neid õnnetusi on ilmselt endiselt rohkelt, rääkimata registreerimata õnnetustest. Oht vigastusteks ja õnnetusteks on suur, mistõttu peaks mõtlema uute piirangute peale. Omavalitsused on näinud, kas need toimivad või mitte. Ehkki valitsus eelnõu ei toeta, siis teema on igal juhul probleemiks, riskid on olemas ja kõik peaksid nägema, mis reaalselt liikluses toimub. Seega kõneleja leidis, et eelnõu võiks edasi arutada ja menetleda, mitte koheselt tagasi lükata. Võimalusel tuleks kaasata ka liikluseksperdid ja laiem ring.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart ütles, et ettepanek piirarvu osas ongi tulnud sellest, et ka nt

eelmine Tallinna Linnavalitsus tegi selle ettepaneku ja küsimus on jätkuvalt kõne all. Nt Helsingis on see küsimus juba lahendatud seadusandluse tasemel ja seal on piirarv määratud, lisaks sellele, et on erinevad keelud ja piirangud, mis ajal ja mis kiirusel sõita tohib. Kõneleja lausus, et kuna teatud ajal peaks tulema ka Kliimaministeeriumi eelnõu Riigikogu menetlusse, siis tavaliselt on menetluse hea tava, et kui on sarnased eelnõud samas menetlusfaasis, siis need liidetakse omavahel kokku. Kõnelejal on palve, et komisjon võiks toetada 840 SE esimese lugemise lõpetamist ja siis ehk oleks võimalik see liita ministeeriumi eelnõuga. Tundub, et sisuliselt päris mitmeid punkte ministeerium toetab, kuid need oleks vaja paremini sõnastada. Selle jaoks ongi eelnõu teine lugemine, kus saaks kõik küsimused koos ministeeriumi eelnõuga paremaks teha.

Marek Reinaas palus täpsustada, mis faasis on Kliimaministeeriumi koostatud eelnõu ja kuidas see 840 SE-s tõstatatud probleeme lahendab.

Hindrek Allvee sõnas, et üks teema, mida ministeeriumi eelnõu ei käsitle, on kvoodinõue ja seda ei toetata. Kliimaministeeriumi eelnõu käsitleb vanuse juhtimisõiguse kontrolli ja ka vanuse alammäärade kehtestamist ning jalgratta juhtimisõiguse nõude kohustuse ühtlustamist. Eelnõu on esimese kooskõlastusringi läbinud. Hetkel töötatakse läbi kommentaare ja märkusi, mida saab suhteliselt palju. Mitmed põhimõttelised küsimused tuleb ka juhtkonna tasandil läbi arutada. Seega kõneleja ei teadnud öelda täpset aega, millal eelnõu võiks Riigikogu menetlusse jõuda.

Marek Reinaas uuris, kas ministeeriumi koostatud eelnõus kehtestatakse seadusega selgelt, kuidas inimene oma vanust peab tuvastama.

Hindrek Allvee ütles, et ettevõtjale pannakse kohustus tuvastada isikusamasus konto loomisel ja teha seda ka edaspidi teatud intervalliga.

Marek Reinaas palus täpsustada kiivriga seotud küsimusi. Ühtlasi uuris ta, kas hetkel ei saa 16-aastane üldse kõnealuste rendiliiklusvahenditega sõita.

Hindrek Allvee lausus, et teenusepakkujate tingimustes on kirjas, et nad ei luba alla 18-aastastel sõita. Küll aga kuna osad teenusepakkujad ei ole n-ö tugevat kontrolli sõiduki kasutamisele lisanud, siis on kontot üsna lihtne teha ka alaealisel.

Marek Reinaas ütles, et arvestades teenuspakkujate tingimusi ja eelnõus välja toodud ettepanekut, siis jääb mulje, justkui soovitakse reguleerida seda, et kui alla 16-aastane läheb kergliikuriga sõitma ja otsustab tänu sellele teenusepakkuja tingimusi rikkuda, siis ta peaks kasutama kiivrit. Kõneleja uuris, kas probleemi lahendab Kliimaministeeriumi ettepanek ehk et kui isikuid täpsemini tuvastama hakatakse, siis nad ei saa selle liiklusvahendiga sõita.

Hindrek Allvee vastas jaatavalt.

Õnne Pillak lausus, et antud eelnõu puhul räägitakse renditavatest kergliikuritest ja alla 18-aastased isikud ei tohi neid kasutada. Seda on oluline meele pidada. Rääkides laste

kiivrite kandmisest, siis see on elementaarne. Panna aga ettevõtjale selline täiendav kohustus, kui alla 18-aastased igal juhul ei tohi neid sõidukeid kasutada, ei ole mõistlik. Rääkides kvootidest, siis kõneleja ei toeta kindlasti ettevõtluskonkurentsi piiramist, millega antud juhul tegemist oleks. Reeglid, mis osas omavalitsus võib sekkuda, on samuti seaduses olemas. 2025. aastal oli ka kõne all, kuidas omavalitsus sekkuda saab. Nt Tallinn on väga hästi neid võimalusi kasutanud, sh kiiruse piiramine koolide ja lasteaedade juures. Mõistlik teema eelnõus, millega tuleb tegeleda, on seotud juhtimisõiguse ja vanuse kontrollimisega. Küll aga on Kliimaministeerium juba korduvalt välja toonud, et nende muudatustega Riigikogusse tullakse. Teema on aga oluline ja mida kiirem sellega liigutakse, seda parem. Seega oleks positiivne, kui enne istungjärgu lõppu saabuks eelnõu Riigikogu menetlusse. 840 SE-d aga kõneleja ei toeta.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart ütles, et lähtutakse kehtivast liiklusseadusest. Liiklusseaduse kohaselt on võimalik ka alla 18-aastastel sõita pisimopeedi, jalgratta või kergliikuriga. Lisaks kergliikuritele reguleeritakse kõnealusel eelnõus ka pisimopeede ja teisi küsimusi. Nt pisimopeediga tohivad sõita ka isikud, kellel on juhtimisõigus ja kes on 15- või 16-aastased ning tekib küsimus, kas neile ei ole kiivrikohustust vaja. Kõneleja leidis, et see küsimus võiks olla reguleeritud. Teema reguleerimine on ka tuleviku vaates oluline ehk et kui tekib olukord, kus nt kergliikurite osas tekib lisaks Boltile turule veel mõni ettevõtte, kes pakub võimalust, et sõidetakse ka alla 18-aastasena, siis olukord on juba ennetavalt lahendatud ja reguleeritud ning isikutele pakutakse kiivri rentimise võimalust.

Õnne Pillak lausus, et kõne all on üüritavad ja renditavad kergliikurid ning pisimopeedid, mille puhul kehtib nõue, et alla 18-aastased ei saa neid rentida. See ei ole endiselt muutunud. Selles osas ettevõtjale lisakohustuse panemine on ülepingutamine.

Urve Tiidus sõnas, et Kliimaministeerium tõi välja ühe olulise teema ehk käitumuslikud probleemid. Ühtlasi on oluline riski ennetada ja teha nt kampaaniaid peredele ja lastele. Samuti on tähtis hea sõitmise kultuuri edendamine.

Rene Kokk palus täpsustada, kas Kliimaministeeriumi välja töötatud eelnõus ei reguleerita kiivrikohustust.

Hindrek Allvee vastas, et eelnõus ei ole sees rendiettevõtjatele kohustust kiivrit pakkuda.

Rene Kokk lausus, et kiivrikohustus on mõistlik, sest elektritõukerastel saab väga palju inimesi vigastada. Oluline on ka ennetustegevus. Kõneleja leidis, et kiivrikohustus võiks tegelikult olla igas vanuses. Ka nt jalgratturid kasutatud kiivrit. Ministeerium peaks mõtlema, kuidas kiivrikohustust kehtestada ning ettevõtja peab kiivreid hooldama ja seisma selle eest, et need oleksid piisavalt korras ja esinduslikud, et inimesed neid ka kasutada sooviksid.

Marek Reinaas sõnas, et kiivri kandmise kohustus ei ole iseenesest liiklusseadusest kadunud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart lausus, et eelnevalt justkui kõlas väide, et seaduses on kehtestatud, et renditavate mopeedide, kergliikurite või jalgratastega tohib alates 18.

eluaastast sõita. Mopeediga tohib sõita alates 14–15-aastast, kui olemas on vastav luba. Probleem on, et liiklusseaduses on kohustus, et kuni 16-aastased peavad kandma kiivrit. Küll aga arusaadavalt ei ole politseil ressursi, et kontrollida kõiki, kes sõidavad mopeedide või kergliikuritega. Lisaks, kui on olukord, kus lapsel ei ole kiivrit, siis teenusepakkuja peaks tagama kas kapi abil või muu võimaluse, kuidas kiivrit rentida.

Hindrek Allvee sõnas, et Kliimaministeeriumi poolt koostatud eelnõus tehakse isiku tuvastamine ja vanusekontroll rangemaks, mis eeldatavalt tagab olukorra paranemise.

Tõnis Mölder uuris, et kui keeruline on ettevõttel vabatahtlikult panna oma äpile n-ö inimese tuvastuse funktsioon ja miks nad seda vabatahtlikult ei tee.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart lausus, et kergliikuritega ei olegi olnud sedavõrd suurt probleemi, kuid eelnõuga soovitakse eelkõige reguleerida pisimopeedide küsimust. Nendega tekkis palju rohkem probleeme, kuna lapsed hakkasid ühel hetkel just nendega sõitma. Küll aga ei tohi pisimopeedidega sõita kergliiklusteel, vaid sõitma peab sõiduteel ja see tuleneb liiklusseadusest. Äpis peab küll kirjutama oma sünniaja, kuid seda ei kontrollita. Rääkides Bolt-ist, siis nt Bolt Drive teenuse kasutamisel juba toimib näo- ja juhtimisõiguse tuvastus.

Tõnis Mölder sõnas, et see ei tohiks tõepoolest ülemäära keeruline olla ja võiks olla ettevõtja puhul hea tahte näitamine, et turgu korrigeerida.

Hindrek Allvee lausus, et ettevõtete süsteemid on tõesti veidi erinevad ja kõik ei tuvasta vanust. Rääkides rangemast kontrollist, mis tuuakse ka Kliimaministeeriumi eelnõuga sisse, siis osadel ettevõtetel on see süsteem nt autode puhul juba juurutatud, mistõttu on neil lihtsam ja odavam seda ka muudele sõidukitele üle viia. Väiksematele teenusosutajatele maksab süsteemi loomine ilmselt rohkem ja nende jaoks võib tegemist olla märkimisväärsete kuludega. Arenduskulud võivad olla u paarkümmend tuhat eurot ja lisaks püsikulud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart sõnas, et teoreetiliselt võiks olla näotuvastusprogrammis võimalik tuvastada ka nt seda, kas kiiver on peas või mitte.

Kristina Šmigun-Vähi ütles, et teenuse kasutamisega on seotud ka krediitkaart ja kui lapsevanem annab sõitmiseks enda kaardi lapsele kasutada, siis käitub ka tema ebamõistlikult.

Õnne Pillak lisas oma varasemale sõnavõtule, et kõne all ei ole kehtiv seadus, vaid ettevõtted, kes renditeenust pakuvad, on ise kehtestanud, et alla 18-aastane ei tohi sõidukit kasutusse võtta. See on ka väga mõistlik, et nad on ise sellised reeglid kehtestanud. Probleem on pigem järjepideva kontrolli puudumises ja seda ei lahenda kiivri kohustuslikuks muutmise nõudega. Kihutavad elektritõukerattad on samuti probleem, kuid tihti on need ka eratõukerattad ning neid kasutades on kohustuslik alla 16-aasta vanusena kiivrit kanda.

Marek Reinaas sõnas, et kui 2025. aastal samasisulist eelnõu arutati, siis jäi mulje, et Kliimaministeeriumi eelnõu saabub Riigikogu menetlusse kevadistungjärgul. Seega teema on jäänud venima.

Järgnevalt liiguti menetluslike ettepanekute juurde.

M. Reinaas tegi ettepaneku määrata juhtivkomisjoni esindajaks Urve Tiidus ja teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 13.05.2026.

Seejärel M. Reinaas pani esmalt hääletusele ettepaneku eelnõu tagasi lükata (poolt 5: Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi, vastu 5: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder; erapooletuid 0). Ettepanek ei leidnud toetust.

Seejärel pani M. Reinaas hääletusele ettepaneku eelnõu esimene lugemine lõpetada (poolt 5: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder; vastu 5: Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi; erapooletuid 0). Ettepanek ei leidnud toetust.

Marek Reinaas lausus, et kuna kumbki eelpool toodud menetlusettepanek eelnõu tagasi lükkamise kohta või esimese lugemise lõpetamise kohta ei leidnud komisjoni toetust, siis sellekohane otsus tehakse Riigikogu täiskogu istungil.

Otsustati:

5.1. Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Urve Tiidus (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

5.2. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 13.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Õnne Pillak, Marek Reinaas, Timo Suslov, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

6. Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni algatatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele uute elektritootmisvõimsuste rajamise kiirendamiseks Eestis“ eelnõu (847 OE) esimese lugemise ettevalmistamine

Marek Reinaas lausus, et kuna päevakorrapunkti aruteluni ei jõutud, siis koos eelnõu algataja esindajaga leitakse eelnõu esimese lugemise ettevalmistamiseks uus aeg.

7. Info ja muud küsimused

Infot ei esitatud ja muid küsimusi ei arutatud.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija