



Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium  
info.mkm@mkm.ee

Teie 18.11.2025 nr 2-2/3920-1

Meie 07.12.2025 nr 1.2-3/25/19694-2

**Majandustegevuse seadustiku üldosa  
seaduse ja riigilõivuseaduse täiendamise  
seadus (eksperimenteerimisprojekt)**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium edastas Transpordiametile arvamuse avaldamiseks majandusseadustiku üldosa seaduse ja riigilõivu seaduse täiendamise seaduse eelnõu (eksperimenteerimisprojekt).

**Lennundusteenistuse** mehitamata lennunduse osakonna MSÜS tagasiside ja põhjused miks ei peaks seadusi vastavalt eelnõule muutma:

- vastuolu EL määrusega 947;
- täiendavad töö ülesanded (ebaselged) TRAMile (uute lubade hindamine, järelevalve);
- lisa bürokraatia arendajatele (ainus kasu on riigieelarvele);
- seletuskirjas on väga palju teksti, mis on reaalsusest kaugel;
- argumentid, et eelnõu jõustumisel läheb arendustegevus käima ei ole tõene. Mitte miski ei takista arendustegevust ka praegu (testalad on juba loomisel).

1. § 28.1. Eksperimenteerimisprojekt Selleks, et ettevõtja saaks turul testida uutset toodet või teenust, mille turule laskmist kehtivad õigusaktid piiravad või millega seotud majandustegevuse nõuetele ettevõtja ei vasta, võib majandushaldusasutus lubada ettevõtjal ajutiselt uudse toote või teenuse turule tuua (edaspidi eksperimenteerimisprojekt, ka projekt) ning majandushaldusasutusel on õigus otsustada, et projekti takistava õigusnormi kohaldamise asemel täidab ettevõtja asjassepuutuva õigusnormi eesmärgid muul viisil, kui:

Eelnõu teksti tuleks lisada täpsustus. Eksperimenteerimisjärgus olevat toodet ei lasta turule vaid võimaldatakse nõ regulatiivses liivakastis katsetada. Mehitamata lennunduses on mõeldamatu, et arendusjärgus olev toode tuuakse linna kohale uudseid teenuseid proovima. Ühtlasi ei saa mehitamata lennunduses olla sellist asja, et nõuetele ei vasta. Nõutele vastamine on kohustus, mitte valik. Lennunduses on vahendid selleks olemas, kui näiteks käitaja ei saa/ei soovi täita kehtivaid regulatsioone. Selleks on AltMoCid – nii organisatoorsed kui ka riiklikud.

2. § 28.2. Eksperimenteerimisprojekti taotlus.

(3) Taotlusele tuleb lisada riskide maandamise plaan, milles kirjeldatakse projekti elluviimisega kaasneva võivaad riskide ning antakse ülevaade meetmetest, mida taotleja plaanib rakendada, et tagada projekti esemeks oleva toote või teenusega kokku puutuvate isikute teavitamine projekti elluviimisest ning nende elu, tervise, vara ja keskkonna ohutus.

Lennunduse mõistes on droonidel olemas määrus ja juhendmaterjalid, mida riskide hindamine

endas kujutab ning mille peavad arendajad koostama. Ka õhuruumi saamiseks on ette nähtud riskihindamine. Kas MSÜS eelnõus küsitud riskide maandamise plaan on eraldiseisev plaan? Kui jah, siis soovitame selle juhendi lisana luua käitajate jaoks, et oleks ühtne ja võrdsetel põhimõtetel koostatav plaan.

3. SK lk 6 Tegevusloa eelotsuse ja nõuete täitmise lepingu puhul ei ole **ettevõtjal võimalik tegevust varem alustada, vaid enne tuleb siiski saada tegevusluba**. Seega ka § 28 ei võimaldaks ettevõtjal oma innovaatilist toodet, teenust või tehnoloogiat testima hakata olukorras, kus kõik majandustegevuse nõuded ei ole täidetud.

Samuti on eelnõukohase seadusega kavandatud kehtestada riigilõiv eksperimenteerimistaotluse läbivaatuseks pädeva majandushaldusasutuse poolt.

Juhul, kui lennundusalane (MÕS) tootja on TRAMil saanud kinnitused oma lubadele, maksnud meile oma riigilõivud, siis tekib neil lisaks MKMi tegevusloa menetlus ja täiendav riigilõiv. See ei ole vastavuses sellega, mida väidetakse seletuskirja alguses, et luuakse ettevõtete jaoks lihtsam lahendus. Vastupidi, selle eelnõu kohaselt tuleb arendajal täiendav loa kohustus ja kulud.

4. SK 2.1. Senine õigus ja eelnõu algatamise vajadus

Tekib küsimus järelevalve aspekti osas. Kes järelevalve eest vastutab? Kuidas ja mis alustel seda tehakse?

5. SK 2.1 Kuna eksperimenteerimisraamistiku kehtestamise üks eesmärke on meelitada ligi välisettevõtjaid, tuleks reeglistiku kehtestamisel arvestada ka nendega, kellele ei ole Eesti õigussüsteem tuttav.

Mehitamata lennunduses erikategooria käitajate puhul peavad Euroopa Liidu liikmesriikide käitajad saama vastavad load nende koduriigist. See tuleb mehitamata lennunduses kasuks ainult siis kui tegemist on kolmandate riikide käitajatega.

6. SK 3.1.1 Teisisõnu, tegemist on ajaliselt ja territoriaalselt piiratud ning kindlaks määratud mahus elluviidava majandustegevuse katseprojektiga, millele võib pädev asutus teha erandi teatud õigusnormide kohaldamisest uuendusliku

toote, teenuse või tehnoloogia testimiseks tegelikus elukeskkonnas.

Erandite tegemise kord on lennunduses selgelt reguleeritud (LennS ja ELi baasmäärus).

7. SK ptk 4. Luba ei ole mitte õigus, vaid piirang, ning loa taotlemise kohustus piirab õigust vabale eneseteostusele. Loa küsimine ei ole mitte kellegi vabaduse põhjendamatult piiramine, vaid vajalik tingimus selleks, et lennata saaks turvaliselt ja reeglite järgi. Luba ei võta õigust ära – see aitab tagada, et kõigil oleks võimalik õhuruumi turvaliselt kasutada.

8. SK ptk 4. Oluline on silmas pidada, et piirangute leevendamisel ei ole (põhiõiguste adressaadi seisukohast) õigustust vaja.

Leian, et antud punkt on natukene konfliktne, aga lennunduses käsitleta nn piiranguid mitte kui põhiõiguste piiranguid, vaid kui ohutusnõudeid, mille järgimine on prioriteet. Ohutusnõuetest kõrvalekalle on võimalik, aga oluline on tagada samaväärne ohutus ning selleks on lennunduses vastavad tööriistad olemas.

9. SK punkt 6. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusega.

Eelnõu on vastuolus mehitamata lennunduse KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/947, 24. mai 2019, mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta, määrusega. Kui MSÜS eelnõuga luuakse vabadus ilma määruses 947 toodud nõuetele või alternatiivsetele nõuetele mitte vastavalt testimiseks mehitamata õhusõidukeid turul kasutada ja teenust pakkuda, on see vastuolus EL määrusega.

10. SK punkt 7.3. *Mõju majandusele Eksperimenteerimisraamistik pakuks Eesti ettevõtlussektorile otsest konkurentsieelist, luues võimaluse arendada tehnoloogiaid, mis teistes riikides poleks võimalik või võtaks tunduvalt kauem aega.*

Eelnõuga luuakse täiendav bürokraatia ettevõtetele. Väide, et eelnõu tulemusena hakkavad tooted kiiremini valmima ei vasta absoluutselt tõele. Toote arendamise protsessi efektiivsemaks eksperimentaarraamistik ei muuda. Need tegurid on näiteks: turu vajadus, inseneride saadavus, komponentide saadavus, kontseptsiooni loomine, prototüüpide koostamine (enne seda komponentide standardiseerimine), katsetegevus, katsetegevuse järelmuudatused, turundus, tootmisahela loomine ja palju muud. MSÜS üritab taotleja tegevuse äriplaani hinnata, kas see on väga ennatlik, sest küpse tooteni jõudmiseks on arendajatel pikk tee ning see sõltub arendatava süsteemi keerukusest.

Seletuskiri räägib regulatiivliivakastist, kuid eelnõuga selliseid platvorme ei looda (ei suutnud tuvastada eelnõus sellist kohta).

Mehitamata lennunduse testalad on loomisel ning siin lisaväärtust MSÜS eelnõu ei loo. Pigem paneb täiendavad kohustused neile jur isikutele, kes soovivad katsetegevusi läbi viia.

11. SK punkt 7.6. *Mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.*

Eelnõuga tekivad täiendavad ülesanded TRAMile, kes on eelnõu mõistes majandushaldusasutus. Mõju osa SKs on puudulik ja vajab täpsustamist, mis ülesanded, millised need uued teenused on. Siin on vaja juristide abi, kuna vastasel juhul üpris segane, mis lisaülesanded me saame.

Eelnõu lugedes võiks arvata, et uus tekkiv järelevalve sisu puudutab ettevõtte majandustegevuse järelevalvet.

Lennundusteenistuse sisendi andsid mehitamata lennunduste osakonna juhataja priit Rifk, [priit.rifk@transpordiamet.ee](mailto:priit.rifk@transpordiamet.ee) ja mehitamata õhusõidukite vaneminspektor (UAS) Mait Rõõmus, [mait.roomus@transpordiamet.ee](mailto:mait.roomus@transpordiamet.ee)

**Merendusteenistuse** laevateede ja sadamate osakonnal ettepanekuid ja märkusi ei ole, kuid märgitakse ära, et koostamisel on Eesti merealadel uute kestlike tehnoloogiate katsetamisalade kontseptsiooni loomine. Projekti eesmärgiks on luua Eestis uuenduslik kestlike ja innovatiivsete tehnoloogiate katseala või -alade võrgustiku kontseptsioon ja selle rakendamise mudel. Merendusteenistus on olnud kaasatud sinna projekti.

Merendusteenistuse sisendi andis laevateede ja sadamate osakonna juhataja Kert Süsmalainen, [kert.sysmalainen@transpordiamet.ee](mailto:kert.sysmalainen@transpordiamet.ee)

**Strateegilise planeerimise teenistuse** liikuvuse kavandamise osakonna tagasiside:

1. Eelnõus pr 28 sätestada plaanitav jadamisi menetlus võib olla ebamõistlikult ajamahukas. Pädeva majandushaldusasutuse läbivaatav protsess oleks võimalik korraldada ka paralleelselt MKM eelhinnanguga.

2. Küsitav on, kas regulatiivse erandi tegemine ainult ühele taotlevale ettevõttele on piisavalt innovatsiooni ja konkurentsi toetav. Kaaluma peaks võimalust samade tingimust erandi rakendamiseks kõigile ettevõtetele, kes seda küsivad, isegi kui nad ei olnud esmataotlejad.

3. Riigilõivu rakendamine valdkonnas, kus riigil on märkimisväärne huvi innovatsioon toetada, tundub ebakohane. Eriti planeeritud madalas määras, kus see kataks ligikaudse menetluskulu, kuid ei võtaks arvesse kulu, mis tekib asja sisulise kontrollikohustusega eksperimendi käigus pädevas asutuses. Pigem sellisel sümboolsel kujul jätta riigilõiv kehtestamata.

4. Eelnõu loob võimaluse eksperimenteerimiseks kahjuks vaid ettevõtetele. Käsitleda tuleks kindlasti ka olukorda, kus regulatsioonidega eksperimenteerimise vajadus tekib hoopis mõnel avaliku sektori asutusel.

Strateegilise planeerimise teenistuse sisendi andis liikuvuse kavandamise osakonna välisrahastuse koordinaator Kaido Sipelgas, [kaido.sipelgas@transpordiamet.ee](mailto:kaido.sipelgas@transpordiamet.ee)

**Liiklusteenistus** sõidukite tehnosakonna tagasiside:

§ 28<sup>1</sup> . Eksperimenteerimisprojekt

Selleks, et ettevõtja saaks turul **testida** uudset toodet või teenust, mille turule laskmist kehtivad õigusaktid piiravad või millega seotud majandustegevuse nõuetele ettevõtja ei vasta, võib majandushaldusasutus lubada ettevõtjal **ajutiselt** uudse toote või teenuse turule tuua (edaspidi eksperimenteerimisprojekt, ka projekt) ning majandushaldusasutusel on õigus otsustada, et projekti takistava õigusnormi kohaldamise asemel täidab ettevõtja asjassepuutuva õigusnormi eesmärgid muul viisil, kui:

TRAM ettepanek §28<sup>1</sup> osas:

Testimise eesmärk on nt autonoomsete sõidukite korral väga piirav. Enam ei soovita katsetada 1-2 sõidukit, mis tasus ära ainult riigitoetuste raames. Ka enam ei soovita EL-s enam toetada väikeprojekte. Seetõttu soovitakse kasutusele võtta suuremaid autoparke ja sel juhul räägime juba sõidukite kasutamisest. Ka Eestis juba toimunud pilootprojektide korral oli TRAM siselt palju vaidlusi, kas katsetusteks/testimiseks mõeldud erandeid saab rakendada sisuliselt (uue tehnoloogiaga varustatud) sõidukite tavapärase, ettenähtud kasutuse korral. Kui nn katsetuse raames kommertstegevusena veetakse kaupa või inimesi, siis kas see on enam katsetamine? Seetõttu teeme ettepaneku lisada lisaks testimisele ka sõiduki kasutamine.

§ 28<sup>3</sup> lg 6 p 3

3) eksperimenteerimisprojekti esemeks oleva toote, teenuse või tehnoloogia testimist reguleeriva eriseaduse kohaselt on eksperimenteerimisprojekti elluviimine lubatud.

Autonoomsete sõidukite korral on eriseaduse punktid taksituseks ja kui selle vastavus on vajalik, siis pole antud määruisel vajadust, kuna selle taha jääb protsess kinni nii nagu täna kehtiva reeglistiku korral. Vaja on õigust eriseaduses kehtestatud norme eirata ja kehtestada täiendavaid nõudeid taotlejale. Nt LS nõuab juhi olemasolu ja autonoomsete sõidukite korral peaks olema õigus seda normi eirata. Analüüsi vajab millisele riiklikule institutsioonile see õigus antakse.

Sama paragrahvi punkt 7 kustutada 15- tööpäevane tähtaeg taotlejale. See tekitab lisa bürokraatiat ja taotleja ise on huvitatud kiirest tagasisidest.

Sama paragrahvi punkt 10 lepingu sõlmimine võiks olla võimalus, mitte kohustus.

Liiklusteenistuse sisendi andis sõidukite tehnosakonna juhataja Jürjo Vahtra, [jurgo.vahtra@transpordiamet.ee](mailto:jurgo.vahtra@transpordiamet.ee)

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov  
juhataja

Helen Härmson

58531041, Helen.Harmson@transpordiamet.ee