Riigikogu korruptsioonivastase erikomisjoni avaliku istungi protokoll nr 107

Tallinn, Toompea Esmaspäev, 26. oktoober 2026

Algus 13.15, lõpp 14.55

Juhataja: Anastassia Kovalenko-Kõlvart (esimees)
Protokollija: Airi Ausmees (konsultant)
Võtsid osa:
Komisjoni liikmed: Rain Epler, Irja Lutsar, Stig Rästa, Priit Sibul, Riina Sikkut
Komisjoni ametnik: Anu Kärtner (nõunik)
Puudusid: Mario Kadastik ja Eerik-Niiles Kross
Kutsutud: riigikontrolör Janar Holm, Kliimaministeeriumi liikuvuse asekantsler Sander Salmu, Transpordiameti peadirektori kt Üllar Salumäe ja Lääne osakonna juhataja Hannes Vaidla, Häädemeeste vallavolikogu liige (endine vallavanem) Külliki Kiiver, Teede Laboratoorium OÜ juht ekspert Kuuno Meschin, vandeadvokaat Tarmo Pilv, Graniidikeskus OÜ juhatuse liige Marek Leemet ja esindaja vandeadvokaat Enno Heringson, Verston Eesti OÜ esindaja (2. päevakorrapunkt) Tarvi Kliimask

Päevakord:

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Rannametsa–Ikla teeremondi hanke kujunemise, teostamise, järelevalve ja avalike vahendite kasutamise läbipaistvus
3. Info ja muud küsimused

Istungi on järelevaadatav Riigikogu Youtube`i kanalil (link videole).

1. Nädala töökava kinnitamine

Nädala (26. oktoober - 1. november 2026) töökava
Esmaspäev, 26. oktoober 2026 kell 13.15
1. Nädala töökava kinnitamine
2. Rannametsa–Ikla teeremondi hanke kujunemise, teostamise, järelevalve ja avalike vahendite kasutamise läbipaistvus
3. Info ja muud küsimused

Otsustati:
1.1. Kinnitada nädala töökava (konsensus: Rain Epler, Anastassia Kovalenko-Kõlvart, Priit Sibul, Riina Sikkut).

2. Rannametsa–Ikla teeremondi hanke kujunemise, teostamise, järelevalve ja avalike vahendite kasutamise läbipaistvus

Anastassia Kovalenko-Kõlvart tervitas ja tutvustas külalisi ning juhatas päevakorrapunkti sisse Häädemeeste valla kogukonna lepingulise esindaja vandeadvokaat Tarmo Pilve pöördumise tutvustamisega. Transpordiamet korraldas riigihanke, millele laekus 4 pakkumist, riigihanke võitis Verston Eesti OÜ. Verston Eesti OÜ poolt tehtud Rannametsa-Ikla teelõigu remonditööde järel on tee kvaliteet halvem kui enne remonti. Hoolimata kogukonna korduvatest pöördumistest Transpordiameti, taristuministri ja Verston Eesti OÜ poole ei ole puudusi kõrvaldatud, katsed puudusi parandada on tulemusteta ja tööde lõpetamise tähtaegu on korduvalt edasi lükatud. Teel sõites autod vibreerivad, määrduvad ebaproportsionaalselt ning kivid lendavad. Teetööde ebakvaliteetsuse põhjuseks peetakse Rannametsa-Ikla teelõigu lähedalt Urissaare karjäärist pärit materjali kasutamist, mis eksperdi hinnangul ei vasta selle töö jaoks vajalikele materjalidele esitatavatele nõuetele nagu tõestab ka enamik materjaliproove. Samas võimaldas sellest karjäärist pärit materjali kasutamine transpordi arvelt üle 130 000 euro kokku hoida ning seeläbi odavaima pakkumise tegijana hange võita. *De jure* ei ole Transpordiamet töid vastu võtnud, kuid järeldada võib, et *de facto* on tööd vastu võetud, kuivõrd tööde hinna kogusummast, so 985 872,83 eurost, on peaaegu kogu summa töövõtjale välja makstud ning töövõtjale on tasumata vaid umbes 56 000 eurot e u 5,6 % kogusummast. Kohtumisel kogukonna esindajatega lubas Transpordiameti esindaja Roger Voll tee korda teha, kuid tegelikult on killustik harjaautoga kokku võetud ning tee äärde kaitsealustele rannaaladele laotatud ja tee pritsiti üle vee-õli seguga ning pealtnägijate küsimustele vastati, et nii näeks välja kõvakattega tee. Kogukonna ja Transpordiameti kohtumisel 1. septembril 2026 lubas Transpordiameti esindaja H. Vaidla teele panna 5 cm asfaldi ja betoonikihti ning lahendada läbirääkimised Verston Eesti OÜ-ga ja selgitada kõike 9. septembril 2026. T. Pilve pöördumisele vastas R. Voll, et tee pinnatakse 29. mail 2027. a, st pannakse tõrvakiht ja killustikukiht. A. Kovalenko-Kõlvart palus selgitada pöördumises viidatud huvide konflikti.

Tarmo Pilv sõnas, et kui ebakvaliteetse töö eest makstakse välja kogu tasu, tekitab huvide konflikti kahtlusi olukord kui töö tellija ja töövõtja projektijuhid on sugulased, osalenud läbirääkimistel nt Graniidikeskus OÜ-ga. Huvide konflikti maandamiseks ei saa pidada olukorda kui see ametiisik Transpordiameti nõupidamistelt mõne päevakorrapunkti ajal ruumist lahkub. Tee projekteerinud ekspert ütleb, et tellijat on eksitatud.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis hanke kujunemise ja teostamise käigu ning Transpordiametis huvide konflikti vältimise meetmete kohta.

Hannes Vaidla selgitas, et Transpordiamet leidis selle teelõigu remontimiseks koostööpartnerid hankega, millele laekunud neljast (4) pakkumisest oli soodsaim Verston Eesti OÜ pakkumine. Omanikujärelevalve teostamiseks sõlmiti riigihanke tulemina leping Esprii OÜ-ga. Hankelepingu sõlmimise järel esitab töövõtja andmed töö teostamise meeskonna kohta ning kui selgus, et nii tellija kui töövõtja meeskonda juhtivad ametiisikud on omavahel sugulased, eemaldati Transpordiameti ametiisik selle meeskonna tegevusest ja ta ei ole enam selle objekti töödega seotud. Tööde teostamine algab kalenderplaani ja materjalide kooskõlastamisest, sh materjaliproovide võtmisest. Kui 2025. a augustis selgus, et materjal on teistsugune, hakkas töövõtja materjali parendama. Transpordiamet soovitas vahetada karjääri, kust materjali toodi, kuid töövõtja otsustas sama karjääri materjali väärindada. Lepingu maksumus oli alla 1 miljoni euro, millest on välja maksmata umbes 10 %, kuivõrd objekt ei vasta nõuetele, sh ei ole tasane, ei ole Transpordiamet seda vastu võtnud ning 10 % on välja maksmata.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis, miks lasti jätkata teele sobimatu materjaliga ebakvaliteetse töö tegemist. Materjali testidest saadeti Transpordiametile vaid need, mis olid vajaliku materjali nõuetele ligilähedased.

Hannes Vaidla selgitas, et tööde vastuvõtuprotseduurini jõudes pani Transpordiamet tööd seisma ja lepiti kokku, et 2027. a tehakse peamisele kihile freesimine, st võetakse maha kuni 1 cm ja peale läheb uus pindamiskiht, mis tagab nõuetekohase tasasuse. Transpordiametil on Verston Eesti OÜ-ga lepingulised suhted juba aastaid ja kuna seni on tehtud kvaliteetset tööd, ei kaheldud selles, et Verston Eesti OÜ on töövõtulepingus eesmärgiks seatud tulemuseni jõudmise tehnoloogia selgeks teinud. Töö tähtajast 16. augustist 2026 arvestatakse leppetrahvi ja kui uue tähtajana seatud 2027. aasta mais ei suuda töövõtja töid nõuetekohaselt ära teha, lõpetab Transpordiamet lepingu ning leiab teise töövõtja, kes leppetrahvi ja kindlustustagatise arvel teetööd kohaselt lõpetab.

Enno Heringson ütles, et Graniidikeskus OÜ pakkus kulumaterjali, kuid müüja ei pea analüüsima materjali sobivust objektile. Kui selgus, et ostja objektile on vaja materjali Pos2, teatas Graniidikeskus OÜ, et niisugust materjali ei ole, on vaid on selle nõuetele ligilähedaselt vastavat materjali. Graniidikeskus OÜ ei ole kunagi soovinud müüa Pos2, vaid seda, mida maardlast on saada. Kui Verston Eesti OÜ oleks esitanud hanke pakkumises teabe, et soovib tööde teostamiseks kasutada Urissaare maardlat, ei oleks Transpordiamet nende pakkumist valinud. Pos2 tehnilised nõuded tulenevad majandus- ja taristuministri 22.09.2014 määrusest nr 74 „Tee-ehitusmaterjalidele ja -toodetele esitatavad nõuded ja nende nõuetele vastavuse tõendamise kord“ ja 03.08.2015 määrusest nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“, kuid neile nõuetele vastavat materjali Graniidikeskus OÜ-l ei ole. Verston Eesti OÜ võitis pakkumise hinnaga, mis oli umbes 10% odavam järgmisest pakkumisest ja keskmiselt 16 % madalam teistest pakkumistest, st hankija lähtus hinnast. Tänaseks on Verston Eesti OÜ saanud kätte enamuse lepinguga ettenähtud tasust ja Graniidikeskus OÜ on tööde teostamiseks andnud 200 000 euro eest materjali. Kohtumenetluse käigus andis Verston Eesti OÜ arvutuse, millest selgus ka kokkuhoid materjali transpordi arvelt. Graniidikeskus OÜ ja Verston Eesti OÜ vahelises lepingus ei olnud ühtegi sanktsiooni. Kuigi Transpordiamet soovitas materjali tarne osas vahetada Urissaare karjääri teise maardla vastu, seda ei tehtud. Kohtuasja ettevalmistamisel materjali kogudes edastati Transpordiametile kõik materjali vastavusprotokollid, millepeale Transpordiamet vastas, et neid teades ei oleks nad lubanud töödega jätkata.

Hannes Vaidla vastas, et Transpordiamet lähtub materjali osas töövõtja esitatud andmetest. Järelevalvet teostav insener kooskõlastas selle, kuid teele jõudis nõuetele mittevastav materjal. Seejärel hakkas töövõtja juurde vedama killustikku ja tekkis Pos2 materjal. Tänaseks on välja maksmata 56 000 eurot materjali eest, mille osas ei ole Transpordiametile tõendatud, et see tee peale läks. Väljamaksed on tehtud vastavalt lõikudele ja objektikuludest on välja maksmata üle 100 000 eurot, mis tasutakse parandustööde vastuvõtmisel.

Tarmo Pilv märkis, et Transpordiamet on leppinud, et tee jääbki ebakvaliteetseks. Parandustööde osas mainitud stabiliseerimine, st 1 cm freesimine ei tee ebakvaliteetset tööd paremaks.

Kuuno Meschini hinnangul on kõnealuse tee stabiliseeritud aluse lähtetingimused tehniliselt problemaatilised. Transpordiameti lähtetingimustes on ette nähtud liiga nõrk konstruktsioon, mille puhul materjal ei ole piisavalt külmakindel ja võib kiiresti laguneda.

Tarvi Kliimask selgitas, et Rannametsa-Ikla teelõigu hinnapakkumise koostamine toimus tavapärase protsessi järgi: positsioon 2 ja positsioon 5 materjalidele küsiti hinnapakkumisi mitmelt karjäärilt ning pakkumus koostati saadud hindade põhjal. Kuna positsioon 2 materjali ei ole võimalik valmis kujul otse kaevandada, tuleb seda toota ja vajadusel eri materjale omavahel segada, mis on taristuehituses tavapärane praktika. Esialgu saadud neli sõelanalüüsi nõuetele ei vastanud, mistõttu pöörduti tarnija poole korduvalt tagasi. Sobiva analüüsi saamisel esitati materjal järelevalvele kooskõlastamiseks. Esineja möönis, et materjali hakati objektile vedama juba enne järelevalve lõplikku kooskõlastust, kuid selleks ajaks olid

töövõtjal olemas materjali nõuetele vastavust näitavad protokollid ning vedu toimus töövõtja enda riskil. Tsementstabiliseerimise puhul ei kasutatud ainult tarnitud positsioon 2 materjali, vaid tegemist oli liitmaterjaliga, kuhu segati ka freespuru, olemasolevat alusmaterjali ja tsementi. Segu valmistati stabiliseerimismasinaga vastavalt projektis ette nähtud tingimustele. T. Kliimask möönis, et objektile saabunud materjali oleks tulnud töö käigus sagedamini kontrollida. Ebapiisav sisekontroll oli selgelt möödalaskmine. Tee tasasuse osas oli remondieelne keskmine IRI (tasasusindeks - *International Roughness Index*) esitatud andmetel 4,76 mm/m ning pärast töid saavutati 2,30 mm/m, samas kui nõutav keskmine oli 2,7 mm/m. Seega vastas tee keskmine tasasus nõuetele. Probleemiks jäid aga üksikud 20-meetrised lõigud, kus IRI ületas lubatud 3,5 mm/m. 2025. aasta tööde lõpus oli selliseid kohalikke puudusi ligikaudu 55 ning nende parandamisega tegeleti 2026. aasta suvel. Ka nende puuduste õigeaegse kõrvaldamisega mittehakkamasaamine oli möödalaskmine. Verston Eesti OÜ-l on Rail Baltic'uga seotud 4 suurt trassilepingut, mille tähtaeg on kolmel projektil 2027. a lõpp ja ühel 2028. a keskel. Nelja projekti üldmaksumus kokku on 284 miljonit eurot ja tööd toimuvad graafikujärgselt. Teedeehituses üks suurem leping Tallinna–Pärnu maanteel Haimre–Konuvere lõigul, mis peab valmima 2027. aasta oktoobriks ning tööd on praegu graafikus. Lisaks tegeleb ettevõte ulatuslikult teede hooldusega üle Eesti, omades lepinguid kaheksas piirkonnas.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart viitas Riigikontrolli 2022. a auditiaruande „Riigiteede rahastamise jätkusuutlikkus" ja 2025. a auditiaruande „Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus", milles on käsitletud teetööde probleeme ja küsis Riigikontrolli tähelepanekute kohta.

Janar Holm vastas, et auditiaruanded käsitlesid liikuvuse arengukava laiemalt ja tõid välja ehitus- ja remondivõla – teede korrashoiuks ja ehitamiseks olemasoleva ja vajaminevate vahendite vahe on umbes 70-80 miljonit eurot.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis Kliimaministeeriumi kommentaari olukorrale, kus 4 pakkumise seast valiti odavaim ning töö kvaliteet ei vasta nõuetele. Kuidas toimub Kliimaministeeriumi järelevalve teedeehituses?

Sander Salmu vastas, et 4 aasta jaoks on teedeehitusse planeeritud üle miljardi euro ning ühe kaasuse pealt ei saa üldistada kogu valdkonnas toimuvat. Konkurents on edasiviiv jõud ja odavaim pakkumine on mõistlik strateegia, kuid kindlasti tuleb hinnata, et ei valitaks alapakkumist. Samas 10 % odavam ei pruugi olla probleem. Kliimaministeerium teab Rannametsa-Ikla teelõigu kaasust ning hoiab silma peal, et töö saaks kvaliteetne. Käesoleval 2026. aastal on ministeeriumi siseauditiga kinnitatud allasutuste lepinguliste tööde vastuvõtmise hindamine, sh kuidas tööde vastuvõtmine käib, millised on vastavad protseduurid. Käesoleva kaasuse puhul ootused ja töö reaalne sisu lahknevad – remont ei tähenda uue tee ehitamist, tegemist on säilitusremondiga, mida tehakse iga-aastaselt u 1000-1500 km. Vajadusel tehakse tee korda garantiikorras teise töövõtja poolt ning riigi vaates saab tehtud nagu vaja. Kliimaministeeriumil pole pädevust kõiki töölõike ise hinnata.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart küsis Transpordiameti huvide maandamise reeglite kohta rõhuasetusega käsitletaval juhtumil ning viitas ka eelmisel nädalal meedias avaldatud teabele altkäemaksujuhtumi kohta, kus puudustega teetööd tunnistati nõuetele vastavaks ning järelevalvet ei tehtud nõuetekohaselt.

Hannes Vaidla ütles, et Rannametsa-Ikla teelõigu remondi juhtumil taandamisavaldust ei tehtud, kuid jälgiti, et seotud isikud ei puutuks tööalaselt kokku.

Evelin Pungas ütles, et ministeeriumi valitsemisalas toimuvad koolitused juhtumite ennetamiseks ja teadlikkuse tõstmiseks, sh tegeletakse sellega ka Transpordiametis. Kord

kahe aasta jooksul teevad kõik läbi veebikursuse ja peavad edukalt sooritama testi. 27. mail 2026 toimus valdkonnaspetsiifiline huvide konflikti ennetamise koolitus projektijuhtidele. Meedias käsitletud juhtum, mida täna menetleb Keskkriminaalpolitsei, tuli välja organisatsiooni seest just tänu teadlikkusele ja tähelepanelikkusele.

Anastassia Kovalenko-Kõlvart tänas külalisi ja komisjoni liikmeid istungil osalemast ja kinnitas, et jälgib kaasuse arengut ning ootab siseauditi järeldusi juhtumi kohta. Maksumaksja raha tuleb kasutada läbipaistvalt ja riigivara kasutamine peab olema korrektne.

3. Info ja muud küsimused

Infot ei esitatud ja muid küsimusi ei arutatud.

(allkirjastatud digitaalselt)
Anastassia Kovalenko-Kõlvart
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Airi Ausmees
protokollija