



## Riigikogu rahanduskomisjoni istungi protokoll nr 72

Tallinn, Toompea ja videosild

Teisipäev, 09. aprill 2024

Algus 14.00, lõpp 15.23

**Juhataja:** Annely Akkermann (esimees)

**Protokollija:** Vivian Pöld (konsultant)

**Võtsid osa:**

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Aivar Kokk, Maris Lauri, Marek Reinaas, Kersti Sarapuu, Aivar Sõerd

Komisjoni ametnikud: Tiina Licht (nõunik-sekretariaadijuhataja), Kristo Varend (nõunik), Andres Ando (nõunik), Epp-Sandra Satsmann (konsultant)

**Puudusid:** Martin Helme, Andrei Korobeinik, Jürgen Ligi, Jevgeni Ossinovski, Siim Pohlak ja Toomas Uibo

**Kutsutud:** Elroni juhatuse esimees Lauri Betlem ja kommunikatsioonijuht Kristo Mäe. (1. päevakorrapunkt); Rahandusministeeriumi finantsteenuste poliitika osakonna osakonnajuhataja asetäitja Thomas Auväärt (2. päevakorrapunkt)

**Päevakord:**

1. Kohtumine ELRONi esindajatega
2. Kollektiivse pöördumise "Jah hoiu-laenuühistutele, ei võõrpangastamisele!" arutelu
3. Info ja muud küsimused

### 1. Kohtumine ELRONi esindajatega

**Lauri Betlem** andis komisjonile ülevaate Elroni 2023. aasta majandustulemustest, rääkis peamistest tegevustest ning tutvustas tulevikuplaane. Ettekanne on leitav protokollis lisas 1. Elroni liinivõrgu kogupikkus on 795 km, millest on elektrifitseeritud 225km kilomeetrit. Elroni rongiparki kuuluvad 20 diislrongi (6 neljavagunilist, 8 kolmevagunilist ja 6 kahevagunilist) ja 18 elektrirongi (6 neljavagunilist ja 12 kolmevagunilist). Elron sõidab Valka ja Koidulasse lõuna suunal ning Narva, Viljandisse ja Turbasse lääne suunal. Tallinn-Viljandi suund on Edelaraudtee omanduses, ei ole riigi omanduses, ülejäänud on Eesti Raudtee taristu. Ettevõttes on 359 töötajat ning nende arv on viimastel aastatel kiiresti kasvanud, sest Elron valmistub uute rongide saabumiseks. Reisijate arv ja piletitulu kasvasid mõlemad eelmisel aastal 9 protsenti. Reisijaid oli 7,8 miljonit ja piletitulu teeniti 21,8 miljonit eurot. Samal ajal kasvasid kulud aastaga 6 protsenti. Kaks suuremat kasvugruppi olid taristutasud, mis kasvasid 2,9 miljonit eurot ja tööjõukulud, mis kasvasid 1,9 miljonit eurot. Strateegiline tulevikuambitsioon on kasvatada omatulude ja ärikulude suhet. Praegu kaetakse üks kolmandik kõigist kuludest piletituluga ja kaks kolmandikku katab riik.

Viimased kolm aastat on Elron igal aastal osakaalu parandanud ehk järjest rohkem kaetakse kulusid piletitulu arvelt. Käesoleva aasta eelarvemaht on kokku 67,3 miljonit eurot. Piletitulu eesmärk on 25,1 miljonit eurot. Samuti oodatakse rekordilist reisijate arvu, millega soovitakse jõuda 8,4 miljonini, aastakasvu eesmärk seitse protsenti. Kulude kasv on 11 protsenti. Riigi dotatsioon tegevuskulude katmiseks kasvab 36,5 miljoni euroni.

Elroni elektrirongid ja 2023. aastast ka depoo kasutab energiaallikana 100% taastuvatest allikatest pärit elektrienergiat. Strateegiliseks ambitsiooniks on võetud fossiilkütuste osakaalu minimeerimine, millele aitab oluliselt kaasa 2022. aastal sõlmitud veeremi hankeleping, mille kohaselt saabuvad perioodil 2024 - 2026 Eestisse 16 uut täiselektrilist rongikoosseisu. Sellele lisaks on Elron kaardistamas võimalusi olemasolevate diisel-elektriliste rongide ümberehituseks keskkonnasõbralikumale tehnoloogiale.

2024. aastal keskendutakse 2023. aastal läbi viidud klienditeekonna kaardistuse tulemusel selgunud kitsaskohtade vähendamisele ja likvideerimisele ning seeläbi teenuse kvaliteedi tõstmisele. Jätkuvad töökindluse tõstmisele suunatud tegevused, optimeeritakse rongide hooldus- ja remondiprotsesse ning jätkatakse 5S süsteemi juurutamisega Pääsküla hooldusdepoos. Tulevikus nähakse investeeringutena ette Elroni ja Rail Baltic (RB) ühisdepoos rajamist Soodevahes. Depoo on RB trassil liikluse avamise eelduseks. Lisaks kasvab Elroni veeremipark umbes 42, protsenti kuid praegune depoo on väike ja praeguses asukohas puudub võimalus laienemiseks. Uue depoo ehitusega avaneb Elronile võimalus depoteenuste müügiks ja seeläbi vähendada dotatsioonivajadust. Elroni ja RB depoo rajamine ühisdepoona on riigile majanduslikult parim lahendus. Investeering kokku umbes 126 miljonit eurot. Perioodil 2024-2029 oleks riigi eelarvestrateegias (RES) planeerimisvajadus 95 miljonit eurot.

**Aivar Sõerd** palus täpsustada, kui palju on RESis praegu Elronile eraldatud vahendeid ning küsis uute rongide rahastamise kohta.

**Lauri Betlem** vastas, et täpselt ei oska öelda, kui palju on järgmisteks aastateks RESis vahendeid ette nähtud. Viimased kolm aastat on Elron igal aastal esitanud järgmise nelja aasta strateegilise ja finantsplaani oma vajaduste kohta. Ei ole teada, kui palju realselt on esitatud soove RESis arvestatud. 2025. aastal on riigi sihtfinantseerimise vajadus tegevuskulude katteks 40,9 protsenti. See kasvab iga-aastaselt. Dotatsiooni vajadus kasvab kiires tempos taristu tasude ja veomahu kasvu tõttu.

Rongide rahastamine toimub selliselt, et riik finantseerib rongide ostmist ja rongid antakse Elroni bilanssi ühekordse erakorralise kasumina. Igal aastal neid amortiseeritakse, mistõttu tekib Elronil kahjum. Sama loogika oli elektrirongidega ja nii eelmised rongid, kui ka uued rongid tulevad samamoodi. Eelmised diislrongid on liisinglepingus. Kui vaadata tänases olukorras intressimakseid, siis need on igati turukonkurentsis. Paar aastat tagasi oleks 6 kuni 7 protsenti tundunud väga kõrge intress.

**Aivar Kokk** märkis, et ettekandes oleks võinud tabelist taristu välja jätta, sest taristu on lihtsalt raha ühest taskust teise tõstmine, muud mitte midagi ja seejärel arvutada, kui palju jääb piletihinnast puudu. Ettekandjal oli tutvustuses päris huvitav vaade kirjeldades, et 11 protsenti tõstetakse palgavahendeid, aga 10 protsenti tõstetakse piletitulu. Mis sellest, et riik on omanik, tegutseb Elron ikkagi eraettevõtjana, aga ükski eraettevõtte omanik ei saaks sellist luksust endale lubada, et kulu kasvab loodetavast tulust ainult protsendi võrra. Ta tundis huvi, kui suur oleks doteerimisvajadus. Lisaks küsis ta, kas rongil transpordivahendina on mõtet, kui Riiga sõidul küll oleks reisijaid, aga tagasisõidul mitte või on tegemist lihtsalt poliitilise tellimusega, mis tuleb täita.

**Lauri Betlem** vastas, et kui taristutasud välja jätta peaks piletihinda realselt tõstma umbes 30 protsenti, siis oleks Elron teatud liinidega tasemel, aga näiteks Koidula, Valga ja võibolla ka Turba liinide puhul ei ole lootust kunagi piletituluga arvestada. Elron on ikkagi riiklik ettevõtte, millel on natuke teine dimensioon, kui kasumi teenimine ning lähtutakse omaniku ootustest. Elron riigiettevõtte töötab riikliku tellimuse alusel, ehk et niipalju kui riik erinevate ministereeriumide näol kilomeetreid tellib, nii palju sõidetakse. Siseriiklik opereerimine on Regionaalministeeriumi ja rahvusvaheline opereerimine Kliimaministeeriumi haldusalas. Kliimaministeerium on Elronile andnud ülesande ette valmistada Riia liini avamine ja selleks on eraldatud käesoleval aastal 300 000 eurot vahendeid.

**Maris Lauri** sõnul on heameel kuulda, et Tartusse saab kiirelt, rongisõitjaid tuleb aina juurde ja ronge jätkub, kuid Tallinnast Tartusse sõidu vahepeal on ka väiksemaid kohti, kuhu soovitakse rongiga jõuda, selleks on vaja aeglasemaid ronge.

**Lauri Betlem** vastas, et sõidugraafikud on kavandatud selliselt, et ekspressrongid viivad suured rahvahulgad ühest linnast teise kiiresti ning paralleelselt kiirete rongidega sõidavad aeglased rongid, mis on planeeritud samasse intervalli, st et ühel tunnil väljub kiire rong, järgmisel tunnil aeglane rong.

**Maris Lauri** märkis, et kui Tallinnas toimib linnalähedane rongivõrk väga efektiivselt, kas sarnane süsteem võiks toimida ka näiteks Kagu-Eestis ja Narva, Kohtla-Järve või Kiviõli vahel.

**Lauri Betlem** vastas, et seda on raske toimima panna, kui päevas ongi ainult neli väljumist. Sellisel juhul valivad sõitjad teistsuguse liikumisviisi. Valka näiteks on täna Elronil viis väljumist päevas, aga seda on vähe. Lihtne oleks panna sinna kilomeetreid juurde, dotatsiooni vajadus kasvab meeletult, aga piletitulu vastu ei saa. Pigem on lähtutud asjaolust, et täiendavaid väljumisi lisatakse sinna, kust tuleb ka reisijaid, et keskmine täituvus ei kannataks.

**Jaak Aab** märkis, et kui Riia rongiliini ettevalmistamiseks eraldati analüüside koostamiseks rahalisi vahendeid, siis millal tehakse otsus liini avamiseks.

**Lauri Betlem** vastas, et Elron on võimalikuks algusajaks pakkunud 2024. aasta oktoober. See tähendab selleks ajaks ka riigi poolset tellimust. Iseseisvalt opereerimist ei alustata.

**Aivar Kokk** märkis, et kui uutes saabuvates rongides on toitlustusala ja reisija saab osta saia ning limonaadi, siis mis takistab praegu võimalust rongides pakkuda kuuma kohvi.

**Lauri Betlem** vastas, et raudteel on ohutuse olulisus sarnane lennundusega ja suvalist kohviaparaati kruvidega seina külge ei panda. See eeldab, et teenuse osutamise eel on rongi kere vastavad tugevusarvutused läbinud ja kõik kinnitused testitud. Uued rongid on vastavalt projekteeritud ja neis on toitlustusala koht ette nähtud.

**Annely Akkermann** tundis huvi, kui suur on akurongide sõiduulatus.

**Lauri Betlemi** sõnul umbes 100 km. Näiteks Tallinn-Viljandi suunal, mis on Edelaraudtee haldusalas ei ole mõistlik kogu suunda hakata elektrifitseerima, piisab sellest, kui Rapla-Lelle vahel on 20 km liini, mille all saab rong liikudes ennast laadida. Laadimispunktid on Viljandis ja Tallinnas.

**Annely Akkermann** märkis, et kui pikamaa autod ja linnaliinitransport soovivad arvutuslikult vähendada CO2 heidet, kas rohediisliit (HVO) jätkub selleks piisavalt või on olemas eelostu lepingud, et transpordivahendeid HVOga käitada.

**Lauri Betlem** vastas, et nõudlus nimetatud kütuseliigi järele tõenäoliselt lähiaastatel hüppeliselt kasvab, aga praegu seda ette prognoosida ei oska. Elron on alustanud testimisega, kas rohediisel sobib ja toimib rongide süsteemidega. Kinnitused on olemas nii rongide tootjalt kui mootoritootjalt, aga enne, kui on julgus kogu veerem uuele kütusele üle viia, tuleb testida, kuidas see mõjutab kütusekulu ja komponentide kestvust.

**Annely Akkermann** tundis huvi, kui suure osa tasub Elron Edelaraudteele taristutasudeks.

**Lauri Betlem** vastas, et ühiku hind on oluliselt kallim kui Eesti Raudteel. Tasu koosneb kahest komponendist, üks on kilomeeter ja teine on kaal.

**Annely Akkermann** tundis huvi, kas Läti on kavandavale Riia liinile loa andnud ja kui suured on seal taristutasud.

**Lauri Betlem** vastas, et Lätis on poliitiline huvi nimetatud liini avamiseks olemas. Lätlastel endal raha ei ole, et panna rong käima kuni Tartuni ja liini opereerida. Praegu on antud Elronile ettevalmistamise ülesanded ja Eesti opereerib liini oma kuludega. Kui rongiliin on tööle hakanud ja Elronil on vaba ressursi veeremi näol, siis on võimalik tulevikus korraldada, et kuni Valgani opereerib liini Elron ja piirilt võtab opereerimise üle Läti Vivi ehk Viena Vilciena. Kulud Valgast tasub Läti riik, Eesti tasub oma kulud Valgani.

**Annely Akkermann** sõnul oleks nii ka mõistlik, sest Eesti maksumaksjale oleks keeruline selgitada miljonieurost kulu sõitmiseks Valgast Riiga.

**Annely Akkermann** tundis huvi, kui palju on reisijad, kes kasutavad Koidula piiripunkti.

**Lauri Betlem** vastas, et päris tühja rongiga sinna ei sõidaks, seal on oma reisijaid.

**Aivar Koka** sõnul saaks Riiaga tulevikus päris hea rongiliikluse, kui rong sõidaks Riia

lennujaama, aga rööpapaari vahe on neil erinev. Kui Tartust saaks otse Riia lennujaama või sealt tagasi, siis oleks isegi kahetunnine rongi ooteaeg vastuvõetav.

**Lauri Betlem** vastas, et Tartu Linnavalitsuse esindajatele on tutvustatud perspektiivi, kui Rail Baltica umbes 2030. aastal avaneb ja kuidas läbi Tallinna hakkab Tartust kiiremini Riiga saama, siis seda võimaluse variandina ei usuta. Näiteks, kui panna kaks liini kokku, sõita 1,5 tunniga Tartust Ülemistele, seal istuda ümber Rail Baltica rongile ja sõita 2 tunniga Riia lennujaama, siis see ühenduskiirus võib-olla isegi kiirem, kui see, mida suudetakse pakkuda otse sõites Tallinnast Riiga.

**Annely Akkermann** tänas külalisi ettekande esitamise ja küsimustele vastamise eest.

## 2. Kollektiivse pöördumise "Jah hoiu-laenuühistutele, ei võõrpangastamisele!" arutelu

**Thomas Auväärt** märkis, et kui veel eelmise aasta suvel tegutses Eestis 21 hoiu-laenuühistut, siis neli neist on oma tegevuse praeguseks lõpetanud. Vanematest lõpetasid tegevuse Kehtna ja Saaremaa hoiu-laenuühistud ning uematest E-Hoius ja Eesti Kapital Invest Hoiu-laenuühistu. Järele on jäänud 17 hoiu-laenuühistut, millest üks tegeleb maksejõuetuse probleemiga ja kolm ei ole hoiuseid üldse kaasanud. Suuremate tegutsevate hoiu-laenuühistute liikmete arv väga vähenenud ei ole. Kõikide hoiu-laenuühistute peale kokku on umbes 13 000 liiget. Suurimal ühistul on varasid umbes 50 miljonit eurot, kahel järgmisel umbes 20 miljonit eurot. Seega saab öelda, et turg on suuresti koondunud kolme hoiu-laenuühistu kätte. Üks neist asub Tartus, kaks tegutsevad peamiselt Tallinnas.

Eelmisel aastal edastas Rahandusministeerium kooskõlastusringile eelnõu, mis nägi ette, et kõik hoiu-laenuühistud peavad hiljemalt aastaks 2029 ennast reorganiseerima ümber ühistupangaks. Eelnõu sai üksjagu asjalikku, aga ka kriitilist tagasisidet. Nii hoiu-laenuühistud, õiguskantsler kui ka Justiitsministeerium (JUM) viitasid, et kavandatud regulatsioonide põhiseaduslik riive on suur, sest need sunniksid kõigi hoiu-laenuühistute tegevuse ümber reorganiseerima. Hoiu-laenuühistud ise pakkusid välja kompromissi luua Leedu keskühistu mudeli baasil uus regulatsioon. Nende pakutud kavandit põhjalikult uurides, suheldes Leedu kolleegide ja sealse järelevalvet teostava organisatsiooniga on jõutud nüüd järeldusele, et keskühistu mudeli põhjal täiesti uue regulatsiooni väljatöötamine ei tundu mõistlik.

Selleks on eelkõige viis põhjust. Esiteks on hoiu-laenuühistute esitatud eelnõu kavand väga toores, selle sisu seisneb põhiselt tegevuste koordineerimises, aga peamine probleem, kuidas tagada tõhus järelevalve ja hoiustajate kaitse, sellest ei nähtu. Teiseks tekib ministeeriumi arvates mudeli, kus keskühistu ise kaasab hoiuseid ja peab samas ka oma liikmeid kontrollima ja nende üle järelevalvet teostama, puhul selge huvide konflikt. Kolmandaks, isegi kui järelevalve on realiseeritav, siis ikkagi ei ole keskühistul selliseid õigusi sunnimeetmete rakendamiseks nagu Finantsinspeksioonil (FI). Neljandaks tähendaks ettepaneku arvestamine seda, et õigustehniliselt on vajalik täiesti uue seaduse väljatöötamine. Viierendaks tundub ettepanek ka sisuliselt küsitav, sest keskühistu moodustamisel tuleb asjaosalistel sarnaselt ühistupangaga kõik asutamise etapid ikkagi läbi käia ja sellega kaasneks vastavate tegevuste dubleerimine.

Kui hoiu-laenuühistud on ise ühistupanga asutamise vastu, aga samas nõustuvad keskühistu asutamisega, mis on samamoodi pank ja mille asutamisdokumendid tuleb esitada FI-le, siis jääb ikkagi arusaamatuks, miks seda ei saa teha läbi ühistupanga vormi. Hoiu-laenuühistud võiksid koonduda ja asutada ühiselt ühistupanga, kus kõigil on üks hääl. Ühistupanga tegevus alluks FI järelevalvele ja hoiustajate kaitse oleks tagatud läbi Tagatisfondi. Ei ole näha, et loodav keskühistu mudel annaks asjaosalistele midagi eraldi juurde. Leedu mudeli kopeerimine ei ole Eesti tingimustes ratsionaalne, kuna nende mastaabid on suuremad. Leedus on üle 60 hoiu-laenuühistu, Eestis aga on neid umbes kümnekond. Rahandusministeeriumi ettepanek on jätkata praegu kavandatava ühistupanga eelnõuga, mille osas tuleks teatud kohti veel täpsustada ja läbi mõelda. Sisse on vaja viia FI ja JUM esitatud tehnilised parandused. Kaaluda võiks asjaolu, et ühistupanga moodustamist oleks võimalik läbi viia sujuvalt, et hoiu-laenuühistud oleksid valmis ühistupanka üheskoos asutama. Riigikogule soovitakse eelnõu tutvustada sügisel.

**Aivar Kokk** tundis huvi, millist probleemi püütakse kavandatava eelnõuga lahendada.

Inimene ju ise võtab riski, kui ta oma raha hoiu-laenuühistusse paigutab. Enamus tegutsevaid ühistuid on korralikud, vaid mõned üksikud on pahandust teinud. Milleks on vaja selle teemaga praegu tegeleda ja uut eelnõu koostada? Selle tõttu võivad paljud inimesed ühel hetkel kaotada oma raha. Ühistud on investeerinud pikaajalistesse projektidesse ja kui kõva häälega öeldakse, et ühistud pannakse kinni, tahavad inimesed oma raha tagasi ja tekib pangajooks. Sellest, et FI ja Rahapesu Andmehüüroo (RAB) ei saa oma tööga hakkama, on ammu aru saadud. Kontrollifunktsioonid tuleks tööle panna. Üle maailma on ühistud olemas. **Annely Akkermann** vastas, et probleem on hoiuste kaitsega, sest hoiustaja ei tee vahet hoiu-laenuühistu ja panga hoiusel. Kui hoiu-laenuühistus pakutakse 10–12-protsendilist hoiuseintressi, siis ei ole võimalik selgitada, et see hoius ei ole riigi poolt garanteeritud. 10 000 inimest on jäänud juba oma hoiustest ilma.

**Aivar Kokk** märkis, et reklaam ja selgitused on vajalikud, aga see on asja üks pool. Kui hoiu-laenuühistutele seatakse tingimused, mille tulemusel nad peavad oma tegevuse lõpetama ja inimesed raha kaotavad, kes siis selle eest vastutab. Soov on ettevõtlust hoida, samas paneme ise sellele piirangud peale ja kaitseme Rootsi pankasid.

**Maris Lauri** selgitas, et inimesed saavad aktsiatesse investeerimisega kaasnevatest riskidest aru, aga kui reklaamitakse hoiu-laenuühistu hoiust, siis võetakse seda kui panga hoiust. Inimesed ei tee neil hoiustel vahet ja seda on kurjasti ära kasutatud, sest puudub tõhus järelevalve.

**Annely Akkermann** sõnul on võimalik järelevalvet korraldada, selleks on Eestis olemas regulatsioon, Euroopas on pangandusjärelevalve regulatsioon. Kui hoiu-laenuühistud soovivad oma tegevust jätkata, siis kujundavad nad ennast ümber ühistupangaks. Ta tegi ettepaneku, et komisjoni nõunikud koostavad arutelu põhjal kollektiivsele pöördumisele vastuskirja kavandi, mis vaadatakse üle järgmisel istungil. Eriarvamused lisatakse protokollis juurde.

### **Otsustati:**

**2.1.** Jätkata arutelu komisjonis (konsensus: Annely Akkermann, Jaak Aab, Aivar Kokk, Maris Lauri, Marek Reinaas, Kersti Sarapuu, Aivar Sõerd).

### **3. Info ja muud küsimused**

- 1) Laekunud on Eesti Pangaliidu arvamus krüptovaraturu seaduse eelnõu ( 398 SE) kohta;
- 2) Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liidu arvamus krüptovaraturu seaduse eelnõu (398 SE) kohta.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Annely Akkermann  
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)  
Vivian Põld  
protokollija