



## Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 188

Tallinn, Toompea

Teisipäev, 21. aprill 2026

Algus 14.00, lõpp 16.29

**Juhataja:** Marek Reinaas (esimees)

**Võtsid osa:**

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Lauri Laats (Aleksi Jevgrafovi asendusliige), Mart Maastik, Tõnis Mölder, Valdo Randpere (Õnne Pillaku asendusliige), Andrus Seeme (Kristina Šmigun-Vähi asendusliige), Urve Tiidus

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

**Puudus:** Reili Rand

**Kutsutud:** Rahandusministeeriumi riigi osaluspoliitika ja riigihangete osakonna osaluspoliitika ja riigiabi valdkonna juht Kaupo Raag ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi maa- ja ruumipoliitika osakonna maapoliitika valdkonnajuht Vello Kima (1. päevakorrapunkt); Riigikogu liige Valdo Randpere, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld, Siseministeeriumi korrakaitse ja süüteomenetluse osakonna juhataja Indrek Link, Justiits- ja Digiministeeriumi andmekaitseõiguse talituse nõunik Kristel Niidas ning karistusõiguse ja menetluse talituse nõunik Anna Leena Neering, Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna valmisoleku ja reageerimise büroo esmareageerimise grupi teenuse omanik Taavi Kirss (2. päevakorrapunkt); Justiits- ja Digiministeeriumi riikliku IKT taristu talituse juhataja Erik Janson, bürokraati teenuste projektijuht Allar Laaneleht ja IT-õiguse talituse juhataja Stina Avvo (3. päevakorrapunkt); pöördumise algatajate esindajad Hando Tõnumaa ja Endel Oja, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna Rail Balticu valdkonnajuht Andres Lindemann (4. päevakorrapunkt); Kliimaministeeriumi liikuvuse asekanstler Sander Salmu (2. ja 4. päevakorrapunkt); Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi maa- ja ruumipoliitika osakonna riigi planeeringute nõunik Monika Korolkov, Kliimaministeeriumi energeetikaosakonna taastuvenergia ekspert Hans Markus Kalmer, Elering AS strateegiajuht Karl Kivinurm ja vesiniku taristu planeeringute projektijuht Marju Kaivapalu-Kaasik (5. päevakorrapunkt)

**Päevakord:**

1. Vabariigi Valitsuse algatatud riigivaraseaduse muutmise seaduse eelnõu (772 SE) teise lugemise ettevalmistamise jätkamine
2. Riigikogu liikmete Valdo Randpere, Madis Timpsoni ja Marek Reinaasi algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (835 SE) esimese lugemise ettevalmistamine

3. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Liidu andmeliidu strateegia ja tehisarukandmise strateegia - COM(2025) 835, COM(2025) 723
4. Kollektiivse pöördumise „Rail Balticu ehitus tuleb peatada, et säästa Eesti loodust ja vältida uusi maksutõuse“ arutelu
5. Ülevaade Põhjamaade-Balti vesinikukoridori ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest
6. Info ja muud küsimused

## **1. Vabariigi Valitsuse algatatud riigivaraseaduse muutmise seaduse eelnõu (772 SE) teise lugemise ettevalmistamise jätkamine**

**Marek Reinaas** sõnas sissejuhatuseks, et komisjoni 14. aprilli istungil otsustati muudatusettepaneku nr 1 arutelu tulemusel muudatusettepanekut mitte hääletada, vaid arutelu jätkata ning paluda Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajal tulla komisjonile riigivaraseaduse § 10 lõikes 8 sätestatud Vabariigi Valitsuse määruse volitusnormi muutmise vajadust selgitama. Volitusnorm puudutab kinnisasja riigi maareservi arvamist ning sealt välja arvamust. Käesoleval istungil vaadatakse üle ka muudatusettepanek nr 8, millega kavandati seaduse jõustumine üldises korras ehk kümnendal päeval pärast seaduse Riigi Teatajas avaldamist.

Järgnevalt asuti muudatusettepanekute tutvustamise ja seisukohtade kujundamise juurde.

**1.** Täiendada eelnõu § 1 uute punktidega 1 ja 2, muutes järgnevate punktide numeratsiooni vastavalt ja sõnastada need järgmiselt:

**“1) paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 7<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:**

**“(7<sup>1</sup>) Riigi maareservi (edaspidi *maareserv*) arvatakse riigi omandis olev kinnisasi, mida ei valitseta ühelgi käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 1–3 nimetatud eesmärgil. Maareservis säilitatakse kinnisasi, mis võib osutada riigile vajalikuks ühel nimetatud eesmärgil või kohalikule omavalitsusele seadusest tulenevate avalike ülesannete täitmiseks.”;**

**2) paragrahvi 10 lõige 8 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:**

**”(8) Täpsema loetelu maareservis säilitatavate kinnisasjade liikidest ja kinnisasja riigi maareservi arvamise, seal säilitamise ning sealt väljaarvamise täpsemad alused ja korra kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.”;**

**Selgitus:** Muudatusettepanekuga täpsustatakse kehtiva riigivaraseaduse (RVS) § 10 lõikes 8 sätestatud riigi maareservi arvamise põhimõtteid (eelnõu § 1 punkt 1) ning Vabariigi Valitsuse määruse volitusnormi sõnastust (eelnõu § 1 punkt 2). RVS § 10 lisatavas lõikes 7<sup>1</sup> sätestatakse üldised riigi maareservi arvamise põhimõtted. Võrreldes kehtiva sätte sõnastusega tehakse selles tehnilised muudatused, et vältida kordusi ning lisatakse viide RVS § 10 lõike 1 punktidele 1-3. Volitusnormi sõnastust täpsustatakse ja laiendatakse volitusnormi ulatust. Ettepanek tuleneb vajadusest üheselt ja terminoloogiliselt korrektselt kirjeldada volitusnormi ulatust, milleks on loetelu loomine kinnisasja liikidest, mida tuleb maareservis säilitada ja samuti kinnisasja maareservi arvamise ning sealt väljaarvamise täpsemad alused. Hetkel kehtiv volitusnorm kõiki eelnevaid aspekte ei hõlma ja seega ei taga õigusselgust. Käesoleval hetkel rakendatava riigimaa reservina säilitamise põhimõttest lähtudes tuleb määruse kontekstis riigi maareservina käsitleda riigile kuuluvaid kinnisasju, mis on kantud riigi kinnisararegistrisse ja mida nimetatakse riigi maaportfelliks. Sellest maaportfelist on võimalik eraldada maad nt kohalike omavalitsusüksuste (KOV) arengu vajadusteks, kuid tuleb arvestada, et suurem osa riigile kuuluvast maast jääb ka tulevikus riigi valitsemisele

*reservina säilitamise põhimõtete alusel. Seda eeskätt põhjusel, et suur osa arendatavast maaportfellist on tänaseks juba koondunud eraomanikele või KOVide omandisse ja perspektiivseteks riigi vajadusteks sobivat maad on alles jäänud vähe. Maareservina säilitatakse KOVi territooriumil maad, mida on perspektiivselt vajalik riigile arendusmaana või riigi avalikes huvides. Riigil on arenguvajadusteks vajalik hoida maareservi igas maakonnas, sh eeskätt tiheasustuses. Maareservi kaudu säilitatakse maad, arvestades, et kõiki tulevasi vajadusi ei ole võimalik ette näha. Põhjendatud juhtudel ei ole välistatud maade andmine KOVidele, kui see on vajalik avalike ülesannete täitmiseks. Kuna kõigi avalike ülesannete täitmine ei eelda aga maa omandamist, eelistatakse üldjuhul maade võõrandamise asemel nende kasutusse andmist, et riigil säiliks maaressurss tulevikuvajaduste katteks.*

## **Majanduskomisjon**

(Rahandusministeeriumi ettepanek)

**Vello Kima** lausus, et 2023. aastal kehtestati uued muudatused riigivaraseaduses, mille alusel sooviti määruse tasandil eraldi üks neljast valitsemise eesmärkidest lahti selgitada, nii nagu kunagi on valitsuse tasandil kabinetis kokku lepitud. Nendest kokkulepetest erinevate osapooltega on vormunud Vabariigi Valitsuse määruse eelnõu, mida soovitakse lähiajal kehtestamiseks esitada. Eelnõu on esimese kooskõlastusringi läbinud. Probleem tekkis õigusekspertiisis seetõttu, et kuna hetkel riigivaraseadus võimaldab riigi vara võõrandada, siis määruse käigus tekiks olukord, kus sõnastuse järgi volitusnormist ei ole võimalik reservi arvatud vara võõrandada. Seega antud normitehniline parandus soovitakse sisse viia. Sellega ei muudeta õiguseid ega kohustusi, ka kohalike omavalitsuste suhtes mitte, vaid neil on jätkuvalt ja ka tulevikus võimalik taotlusi esitada. Kui on põhjendatud huvi ja taotlus on samuti põhjendatud, siis riik kaalub nt teatud maa võõrandamist kohaliku omavalitsuse ülesannete täitmiseks. Oluline on pigem määruse tasandil reguleerida, kuidas riik oma vara arvestust peab ja milline võib olla reservis ning milline mitte. See võimaldaks saada olukorrast parem ülevaade. Lisaks soovitakse, et tegemist oleks ka reaalse tööriistaga, mis aitab kiirendada otsustusprotsessi. Seetõttu on selle jaoks rahastuse leidmine veidi rohkem aega võtnud. Hetkel on olukord selline, kus kõik andmed tuleb otsuse tegemiseks avalikest registritest käsitsi kokku koguda, mis ei ole ressursi mõttes mõistlik. Seetõttu nähakse määrusega paralleelselt ette ka arendust, mis seda automatiseerib ja võimaldab nii riigivara kasutusse andmisel, võõrandamisel kui ka taotluste lahendamisel otsustust kiiremini ja ka läbipaistvamalt teha.

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

[...]

## **8. Teha eelnõus järgmised muudatused:**

**8.1.** Muuta eelnõu § 1 punktis 24 (uues numeratsioonis punkt 25) riigivaraseaduse § 108 lõige 12 ja sõnastada see järgmiselt:

“(12) Osaluse valitsejad ja asutajaõiguste teostajad viivad riigi osalusega äriühingute ja riigi asutatud sihtasutuste põhikirjad käesoleva seaduse 2026. aasta 10. juunil jõustunud redaktsiooniga vastavusse hiljemalt 2026. aasta 31. augustiks.”.

**8.2.** Muuta eelnõu § 2 ja sõnastada see järgmiselt:

“§ 2. Käesolev seadus jõustub 2026. aasta 10. juunil.”.

**Selgitus:** Eelnõu menetlustempost tulenevalt on vajalik muuta seaduse jõustumisaega, milleks esialgses eelnõus oli kavandatud 2026. aasta 1. aprill. Uueks jõustumisajaks on määratud 2026. aasta 10. juuni, mis arvestab seaduseelnõu menetluseks ettenähtud tähtaegadega.

Eelnõu § 1 punktis 24 (uues numeratsioonis punkt 25) sätestatud põhikirjade vastavusse viimise kohustuse täitmistähtaega lükatakse käesoleva aasta 30. juunilt edasi 31. augustini, mis tagab piisava aja vajalike muudatuste tegemiseks. Peamiselt mõjutab see Kultuuriministeeriumi, kelle valitsemisel on 38 sihtasutust. Sihtasutuste põhikirjad tuleb seadusega kooskõlla viia 31. augustiks.

## **Majanduskomisjon**

(Rahandusministeeriumi ettepanek)

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

### **Otsustati:**

**1.1.** Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 06.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

**1.2.** Teha ettepanek teine lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

**1.3.** Kui teine lugemine lõpetatakse, teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda ja viia läbi lõpphääletus 13.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

## **2. Riigikogu liikmete Valdo Randpere, Madis Timpsoni ja Marek Reinaasi algatatud liikluseaduse muutmise seaduse eelnõu (835 SE) esimese lugemise ettevalmistamine**

**Marek Reinaas** sõnas sissejuhatuseks, et Riigikogu liikmed Valdo Randpere, Madis Timpson ja Marek Reinaas algatasid eelnõu 835 SE 26.02.2026. Vabariigi Valitsus arutas eelnõu 2.04.2026 istungil ning otsustas eelnõu toetada, märkides, et kavandatav regulatsioon vajab täiendavat arutelu ja täpsustamist.

**Valdo Randpere** lausus, et eelnõu algatamise idee sai alguse pikka aega tagasi.

Koalitsioonikõnelustel käis samuti antud teema läbi. Eelnõu algatamise alge pärineb aga 2018. aastast. 2018. aasta detsembris hakkas Riigikogu arutama küsimust mobiilsete kiiruskaamerate seadustamise kohta. Teemat arutati mitmel korral majanduskomisjonis, samuti Riigikogu täiskogu istungil esimesel, teisel ja kolmandal lugemisel. Kõigil kordadel, v.a kolmandal lugemisel Riigikogu saalis, kui kellelgi läbirääkimiste soovi ei olnud, rõhutati, et mobiilsed kiiruskaamerad peavad alati olema välja pandud koos hoiatusmärgiga. Mitmed külalised rääkisid seda majanduskomisjonis ja ka juhtivkomisjoni esindaja rääkis seda Riigikogu saalis, et küsimus ei ole vabatahtlikus märgi asetamises, vaid tegemist on täiesti selgelt kohustusliku märgi asetamisega. Majanduskomisjonis andis Veiko Kommusaar teada, et tegemist on kolmjalgsel alusel asetseva kaameraga, mida on lihtne ühest kohast teise teisaldada ja sellele eelneb hoiatusmärk. Toomas Kivimägi pooldas kaamerale eelnevat hoiatussilti. Erki Savisaar soovis teada, kas hoiatussilt on seadusest tulenev kohustus või hea tahe. V. Kommusaar vastas, et tegemist on seadusest tuleneva kohustusega. Kõneleja lausus, et hetkel likvideeritakse vana auvõlga, kuid ühtlasi likvideeritakse olukorda, kus Riigikogu lasi ennast eksitada. Teema kerkis üles ka mainitud eelnõu teisel lugemisel ja küsiti selle kohta, kuidas V. Kommusaar põhjendas komisjonis seda, et tegemist on kohustusliku

hoiatusmärgiga. V. Kommusaar selgitas, et kiiruskaamerate eesmärk on tagada liikluseeskirja järgimine ning turvaline sõidukeskkond. Ta kinnitas, et teisaldatavate kiiruskaamerate puhul tuleb mõõtmiskoht tähistada liikluseeskirja kohase osutusmärgiga. Sellised automaatkontrolli teostamist tähistavad osutusmärgid on reguleeritud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määruses nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“, mis on vastu võetud juba 2011. aasta 22. veebruaril. Selle viitega Riigikogu liikmed rahuldusid ja eeldasid, et politseinikud ei esita valesid andmeid ja räägitakse tõtt. 65 Riigikogu liiget hääletaski kolmandal lugemisel eelnõu vastuvõtmise poolt. Kõneleja lausus, et tema eelnõu poolt ei hääletanud. Kuna praktiliselt kõigis menetlusastmetes oli peamine teema, kas hoiatusmärk on kohustuslik või mitte, siis ei saa öelda, et tegemist oli kõrvalise seigaga. 2019. aasta sügisel tekkis aga debatt ajakirjanduse veergudel, kus liiklusjuristid hakkasid arutlema, kas hoiatusmärk ikka on kohustuslik. Nemad lugesid seadusi veidi tähelepanelikumalt, kui Riigikogu liikmed olid teinud ja jõudsid järeldusele, et see ei ole kohustuslik. Arutelu lõpetati seisukohaga, et edasine lahendus selgub kohtupraktika kujunemisel tulevikus. Politseinikud kasutasid hoiatusmärke kuni 2024. aastani, kui Tallinnas hakkas kiiruste piiramine. Nt piirati kiirust ka Liivalaia tänaval 40 km/h-ni. Politsei nägi võimalust, et piirkiirus on nüüd 40, mille muutmist tõenäoliselt enamik inimesi ei olnud veel tähele pannud ja hakati tegema kiiruse mõõtmist ilma hoiatusmärkideta. Käesoleval istungil viibiv Taavi Kirss teatas ka ajakirjanduse vahendusel, et nüüdsest alates Politsei enam hoiatussilte ei kasuta. Tulemus oli, et 2023. aasta novembris mõõdeti Liivalaia tänaval 51, 2024. aasta jaanuaris 245 rikkumist. On ebaselge, kas selline tegevus avaldas mõju liiklusohutuse tõstmisele tänaval, kus kõik jalakäijate ülekäigukohad on juba valgusfooridega reguleeritud. Samuti võib küsida, kuidas see mõjutas avalikku suhtumist riigi ja jõustruktuuride tegevusse. Pigem tajuti seda aktsiooni ebavajaliku kiusamisena. Kuna teatud hetkest öeldi, et enam ei kasutata hoiatusmärke, siis kõneleja hakkas mõtlema, et tuleks minna tagasi esialgse lubaduse juurde neid siiski kasutada ja kui lubadusest kinni ei peeta, siis tuleks see seadusesse kirjutada. Selliselt jõuti Marek Reinaasa ja Madis Timpsoniga mõttele teha seadusandlik algatus.

**Sander Salmu** ütles, et Kliimaministeeriumil ei ole valitsuse seisukohtadest erinevat lähenemist. Valitsus toetas ettepanekut, kuid pidas vajalikuks, et majanduskomisjonis ja Riigikogus debatt jätkuks. Märgil on kindlasti positiivne mõju liiklusohutusele. Valitsuse seisukohtades toodi välja, et nt üks katsemõõtmine Pirita teel 2015. aastal vähendas väga oluliselt rikkujate arvu, kui märk väljas oli. Rahvusvaheline praktika aga näitab, et ainuüksi lokaalne liikluse rahustamine ei ole kiiruse järelevalve põhiline eesmärk. Üks oluline eesmärk on ka üldine taju, et liiklusjärelevalve toimib ja liikleja võib kogu teedevõrgul jääda järelevalve subjektiks. Seetõttu on võrgustikeülene heidutus oluline. Võiks leida kompromissi, et kus on võimalik, mõistlik ja kus on vaja lokaalselt vähendada rikkujate arvu, siis juhtida seal tähelepanu, et kaamera on väljas. Seda võiks teha, aga et see ei oleks lausuline kohustus ja eeldus selleks, et kui märki ei olnud, siis trahv ei kehtiks. Ühest küljest toob see väga palju ka juriidilist vaidlust kaasa, teisest küljest tekib liiklusohutuse alane negatiivne mõju. Vaadates 2025. aastat, siis Eestis oli läbi ajaloo kõige parem liiklusohutuse aasta. Hukkunute arvud pole kunagi Eestis vabas ajaloos olnud nii madalad. Teisest küljest nt vähendatud piirkiirus Tallinnas vähendas ka inimkannatanutega liiklusõnnetusi. Statistiliselt on näha, et rasked vigastused ja õnnetused vähenesid. Kindlasti on kiiruste vähendamisel ja heal järelevalvel positiivne mõju liiklusohutusele.

**Indrek Link** lausus, et märk on kahetoimeline, sellel on positiivne ja ennetav mõju ehk see aitab piirkiirust paremini jälgida, sõltuvalt sellest, kui kaugelt see panna. Sellega saab kaamera mõjuala ka suurendada. Enne seda, kui Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) need märgid ära võttis, oli mõnes mõttes ka seisukoht, et see tegelikult aitab kaamera mõjuala suurendada. Teistpidi on küsimus ka see, et piirkiirust tuleb jälgida igal pool ehk mitte ainult enne kiiruskaamerat ja politseiametnikku. Kahetsusväärne on, et tõlgendus liiklusemärgi kohustuse osas tekkis peale seda, kui V. Kommusaar oli lubanud, et see on kohustuslik. Samas juristid hakkasid ühel hetkel teemat teistpidi tõlgendama ja tegemist on siiski osutusmärgiga, mitte kohustusmärgiga. Siseministerium ei ole vastu, kui Riigikogu liikmetel on soov märgi panek seadustada, küll aga on küsimus selles, et ei saa olla otsest seost selle vahel, et kui juht märki ei märganud või märk oli mingil põhjusel kellegi pahatahtlikkuse tõttu nt ümber lükatud, siis automaatselt muutuks karistus kehtetuks. Saaks toimetada selliselt, et kui kaamera ja märk üles pannakse, siis see protokollitakse. Reaalsuses ei ole aga võimalik nt samal ajal jäädvustada seda, et kui inimene trahvi sai, siis oli märk püsti. Sellisel juhul muutub mobiilsete kiiruskaamerate kasutamine praktikas põhimõtteliselt võimatuks. Nõudeid on vaja täpsustada ja need peavad olema sellised, mida saab reaalselt kasutada, arvestades teelusid, asukohti jne.

**Taavi Kirss** ütles, et 1991. aastal oli liikluses 491 hukkunut, 17 aastat hiljem oli see 196. Kuni 2012. aastani oli 100 hukkunut, mis hakkas allapoole liikuma ja enam ei tõusnud 100 arv peale tagasi. 2015. aastal, enne mobiilsete kiiruskaamerate paigaldamist, tehti katselõike Pirita teel ja tuvastati 96% rikkumisi sõidukiiruse ületamisel. Sealt edasi, 2019. aastal võeti kasutusele mobiilsed kiiruskaamerad. Ka tookord oli kahetisi arvamusi, kas märk peaks olema või mitte. Nt 2020. aastal pandi Tartusse sissesõitudele hoiatusmärgid, et selles alas mõõdetakse mobiilse kiiruskaameraga kiirust. Kõneleja on lugenud Maailma Terviseorganisatsiooni väljatrukki, mis soovib liiklusjärelvalvet teostada nii varjatult kui ka avalikult, et tagada suuremat heidutust liiklejate osas ja ohutuse tagamist teistele. 2023. aastal oli üks traagiline sündmus Lehola bussipeatuses, kus 8-aastane poiss hukkus liiklusõnnetuse tagajärjel tulles bussi tagant joostes üle sõidutee ja saades autolt löögi. See pani politseinikke mõtlema, kas saab midagi teha, et selliseid olukordi oleks peredes vähem. Selles kohas prooviti kiirust piirata, aga see ei õnnestunud, kuna ei usutud, et kiiruse piiramine kuidagi toimiks. Siis nähti, et kui mobiilse kiiruskaameraga mõõta, siis hetkeliselt kiirus võeti alla ja pärast seda jällegi kiirendati tagasi. Rääkides Tallinnast, siis Tallinna kesklinnas alandati sõidukiirust tõesti aastal 2024 Tallinna Linnavalitsuse poolt. See tekitas palju emotsioone. 2024. aasta lõpuks vähenes jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste hulk 50% ehk paljud inimesed jäid selle tegevuse tulemusena tervemaks. Käesoleval aastal on arveidi jälle tõusnud, aga eelneval kahel aastal oli see 50% languses. 2024. aastal võeti Tallinnas kiiruskaamerate ees hoiatusmärgid ära, 2025. aastal tehti seda üle-eestiliselt. Kui 2015. aastasse tagasi minna, kui Pirita teel oli hulgaliselt kiiruse ületamisi, siis hetkel on kiiruse ületamisi 8% ehk 92% juhte sõidab tegelikult korrektselt. Käesoleva aasta alguses ilmusid Maailma Terviseorganisatsiooni soovitusel Politsei tegevuseks liiklusohutuse vallas. Soovitused toovad välja, et hoiatusmärki töötab ainult 500 m ulatuses ümber konkreetse kaamera. Soovitatakse kasutada statsionaarseid ja suuremaid märke teatud ala markeerimisel, nagu tehti Tartus või tehakse ka suurematel teedel pikema lõigu ulatuses, et autojuhtidel oleks teada, et selles alas kiirust mõõdetakse. 2025. aasta oli kõige ohutum aasta vabas Eestis,

nimelt liikluses oli 44 hukkunut, 1600 kannatanut ning väga palju inimesi jäi terveks. 2025. aastal oli ka Euroopa vaates Eesti riik, kus oli hukkunute arv lausa 38% vähenenud. Infoks numbrites, et teadusajakirjandus on öelnud, et ühe hukkunu maksumus eurodes on 3,5 mln. Eelnev oli üldiselt informatsiooniks, kuid PPA soov on Eestis kaitsta ja hoida liiklust ohutuna. Rääkides erinevatest võimalustest, siis nt kiiruse osas võiks sekkumiskünnis võib olla kõrgem olla ehk ei pea sekkuma 3-4 km/h ületuse pealt, vaid nt 6 km/h ületuse pealt, nagu Põhja-Euroopas, mis tagaks palju vähemate trahvide tegemise. Variante on tegelikult erinevaid. Küll aga üldiselt tuleb reaalses elus läbi mõelda märkide paigaldamine, selle tõendamine ning olukord, kus võib juhtuda, et trahvid või rikkumised seetõttu tühistatakse.

**Anna Leena Neering** sõnas, et üldiselt eelnõu eesmärki, milleks on liiklusjärelvalve läbipaistvuse suurendamine, toetatakse. Üks väärtemenetlusega seotud probleem puudutab olukorda, kus mobiilne kiiruskaamera on jäänud märgistamata. Sellisel juhul ei pruugi mõõtmistulemus olla kasutatav tõendina hoiustrahvi määramisel. Kui isik saab trahviteatise alles mõni päev hiljem ega mäleta, kas ta märgistust nägi, tekib küsimus, kuidas on võimalik sellist trahvi vaidlustada ning millised võimalused on politseil tõendada, et märgistus siiski oli olemas. Need aspektid tuleb läbi mõelda, sest hoiustrahvi menetlus on hetkel veel lihtsam, kui on väärtemenetlus ise. See on suhteliselt automaatse süsteemiga ja süsteemi ei soovita üle koormata suure vaidlustamise lainega.

**Kristel Niidas** lausus, et kui liiklusseadus ütleb, et PPA kasutab liiklusjärelvalve erimeedet korrakaitseaduse (KorS) alusel ja KorS § 34 on kaamerate paigaldamise õiguslik alus, mis juba näeb ette kaamerate märgistamise ja sildistamise kohustuse, siis tekib küsimus, kas kõnealused kaamerad on paigaldatud mingil muul eesmärgil või alusel. Seega ei ole täpselt arusaadav, miks eelnõu hetkel kõne all on, kui KorS-i alusel see kohustus juba olemas on. Lisaks, isikuandmete kaitse üldmääruse, mis on otsekohalduv määrus, artikkel 13 näeb ette andmesubjekti õiguse saada teavet, kui teave on kogutud temalt endalt ehk andmetöötlus toimus sel hetkel, kui see teave koguti. Euroopa Kohus on juba toonud paralleeli ehk nt trammis peab vormikaameraga kontrolör olema sildistatud, et isik saaks kohe teada, et tema andmeid töödeldi. Seega märgistamise kohustus tuleneb juba praegu kõneleja hinnangul nii KorS-ist kui ka isikuandmete kaitse üldmääruse artiklist 13.

**Marek Reinaas** palus kommentaari selles osas, kas kohustus on juba hetkel olemas.

**Indrek Link** ütles, et jääb selles osas Justiits- ja Digiministeeriumiga eriarvamusele. Liiklusseaduse § 196<sup>1</sup> näeb ette korrakaitseerimeetmed, mille osas kehtib tõesti KorS § 34 ehk n-ö avaliku ruumi kaamerad, mis varasemalt on ka meedia tähelepanu saanud ja mida ühel hetkel kasutati. Küll aga peaks liiklusseaduse § 196<sup>2</sup> olema liiklusjärelvalve erisused. Seal räägitakse salvestavast liiklusjärelvalve seadmest. Kõneleja arusaama järgi tekkis § 196<sup>2</sup> seadusesse hetkel, kui automaatse liiklusjärelvalve seadmed kasutusele võeti, eelkõige kiiruskaamerad ja nt Kristiine ristmikul ka foorikaamerad. Muu n-ö üldise tähistamise kohta, mis läbi isikuandmete kaitse üldmääruse tuleb, selle osas jääb kõneleja vastuse võlgu. Küll aga kaamerad kõneleja otseselt KorS § 34 alla ei paigutaks.

**Valdo Randpere** lausus, et kindel olla, tuleks eelnõuga edasi liikuda ja teha seadusemuudatus. 2019. aastal andis valitsuse poolt eelnõu kohta arvamuse

Justiitsministeerium. Kõneleja tõi välja lõigud selleaegsest protokollist. Valitsuse arvamusega edastati majanduskomisjonile Justiitsministeeriumi arvamus eelnõu kohta, kus osutati vajadusele selgitada teisaldatavate kiiruskaamerate kasutuselevõtu eesmärki. Samuti leidis Justiitsministeerium, et teisaldatava kiiruskaamera mõõtmise koht tuleb enne mõõtmise alustamist tähistada osutusmärgiga. Ministeeriumi arvates ei ole selle puudumise korral teisaldatava kiiruskaamera mõõtmise tulemuse alusel liiga kiiresti sõitnud isiku karistamine õigustatud, kuna isikule ei antud võimalust oma käitumist korrigeerida ning õigusrikkumisest hoiduda. Kõneleja lausus, et põhimõtteliselt on hetkel kõne all kaks teemat. Esimene teema seisneb selles, et Riigikogu liikmetelt saavutati seaduse vastuvõtmine lubaduse alusel, millest loobuti suhteliselt kiiresti pärast seaduse jõustumist. Teisest küljest on küsimus liiklusohutuses. Kõneleja ei ütleks, et eelnevalt toodud näited seoses Pirita teega ja bussipeatuses bussi tagant üle tee jooksnud lapsega oleksid mõjutatud sellest, kas mobiilne kiiruskaamera on olemas ja kas selle ees on hoiatusmärk või mitte. Seega need ei ole relevantset võrdlused. Võib ka seda teeb pidi liikuda, nagu 2019. aastal, kus öeldi, et tulevikus kohtupraktika näitab, mis saab märgi olemasolu tõestamisest. Ettepanekud on tegelikult mõistlikud, nt registreerida märgi panek, mistõttu on näha ka ajatempel jne. See on taasesitatavas vormis ja sellega võiksid kõik rahul olla. Lisaks, kui kõnealune eelnõu koostati, andis PPA arvamuse. Kõneleja luges seda ERR-i uudisest. Kirjutati, et eelnõu on tehtud pealiskaudse emotsiooni najal ja on põhiseadusega vastuolus. Kõneleja lausus, et kui tema oleks PPA ametnik, siis ta prooviks hoiduda sellistest hinnangutest Riigikogu liikmete ja põhiseaduse kohta, sest kumbki väide ei päde.

**Mart Maastik** lausus seoses sellega, kuidas teada saada, kas märk oli teel või ei olnud, siis nt Waze on rakendus, kuhu taoline informatsioon lisatakse. Politsei võiks samuti Waze-i lisada, et teatud kellaajal paigaldati kuskile kaamera. Lisaks uuris kõneleja eelnõu algatajatel, kas seaduses on reguleeritud, kui kaugele kaamerast märk tuleb panna.

**Valdo Randpere** vastas, et seaduseelnõus on kirjas, et asulas peab märk olema 150-300 m ja väljaspool asulat 300-500 m enne kaamerat.

**Indrek Link** lausus seoses vahemaaga, et kui soovitakse, et sõidukijuht märki kindlasti näeb, siis linnalises tingimuses 150 m puhul tuleb arvestada, et viimasel ristmikul enne kiiruskaamerat peab märk üleval olema nende jaoks, kes kõrvalteelt tulevad. Ei saa tekkida olukorda, kus märk on varasemalt üleval ja viimane inimene, kes kõrvalteelt tuleb, märki ei näe. Rääkides Waze-ist, siis mõte on hea, kuid tuleb aru saada, et seda ei saa omakorda politseile kohustuseks panna. Waze-i kasutajad ollakse eraisikutena ja politseinik ametiisikuna Waze-i ilmselt ei kasuta ja lõpptulemine ei ole ka igal politseinikul töö mobiiltelefoni, kus seda märkima hakata.

**Tõnis Mölder** märkis, et käimasolev arutelu on väga oluline. Kui parlament on selgelt väljendanud oma tahet ja kujundanud konkreetse seaduse ning selle rakendamise põhimõtted, siis ei ole soovitatav, et ametkondade tegevus oleks suunatud eirama kehtestatud korda erinevate alternatiivsete viiside kasutamise kaudu. Üldiselt, kui on soov olukorda muuta märgi eemaldamise näol ja öelda, et tugevaks argumendiks on liiklusohutus, siis oleks olnud väga õige tulla ministeeriumide kaudu konkreetse eelnõuga Riigikogusse ja Riigikogu oleks oma tahet kas ümber vaadanud või mitte. See oleks olnud õige ja mõistlik lähenemine. Rääkides V.

Randpere eelnevalt mainitud ERR-i artiklist ja PPA tagasisidest, siis ka selle puhul antakse hinnang sellele, mida parlament soovib teha. See on iseenesest õige, sest tagasiside on vajalik ja praktikat teeb PPA. Kõneleja usaldab selgelt Politseid seoses sellega, mis puudutab liiklusjärelvalvet ja liiklusohutust, kuna nemad puutuvad teemaga igapäevaselt kokku. Küll aga kui parlament on oma argumentides teatud positsioonile jõudnud, siis ka neid argumente tuleb mõistlikult ja viisakalt debateerides ümber lükata. Ühtlasi lausus kõneleja, et märgi olemasolu ja selle hilisem tõestamine on olnud juba eelneval perioodil kõige hägusam ala kõnealusel teemal. Nt 150 m või 300 m on üsna keeruline tõlgendada ja vaidluskohti on kindlasti mitmeid. Ühtlasi võib märk olla nt lumevalli taga või sajuse ilmaga pole seda märgata jne. Kõneleja uuris, kuidas kõnelause eelnõuga saaks selliseid olukordi vältida, et esiteks ei tekiks ametkondadel soovi seaduse tõlgendamisele alternatiive leida ja teisalt, et ka inimesed ise ei hakkaks seda tegema. Ühine eesmärk on tegelikult tagada mõistlik liiklusohutus.

**Valdo Randpere** lausus, et olukord seoses osutus- või hoiatusmärgiga ei erine oluliselt sellest, kui pannakse üles ajutine liiklusmärk. Ka selle puhul võib tekkida küsimus, kas see läks lumehange või kukkus tuulega ümber jne. Kõneleja aga nõustus argumendiga, et märk peab olema lähima ristmiku juures, selleks, et kõrvalteelt tulijaid samuti hõlmata. See on sõnastuse küsimus. Risk, et vaidlused tekivad, on alati olemas. Võimalus on tõesti nt salvestada märgi panek koos asukoha ja ajatempliga. Põhimõtteliselt sooviks aga jõuda sinna, et märgi paigutamine on kohustuslik.

**Taavi Kirss** lausus, et hetkel töötavad mobiilsed kiiruskaamerad ka tagant suunas mõõtmisega, nt mootorrataste vaates, kus tekkis suur hulk mootorrattaga hukkunuid ja mootorratturid ei sõitnud lubatud kiiruse piires. See tähendab, et märke on vaja mõlemalt poolt paigutada. Lisaks, võib olla kasutada märke ka statsionaarselt ja pikema maa-ala peale, siis on ohukohad juba markeeritud ning inimesed teavad juba oma kodupiirkondades, kus sellised kohad on. Küll aga kui ühel hetkel hoiatusmärgid kadusid, siis kadus ka palju vaidluseid.

**Urve Tiidus** ütles, et hetkel vaieldakse teema üle, mis liikluses ei peaks vaidlusi tekitama. Tegelikult peabki sõitma õige kiirusega. Küll aga inimesed tihti sõidavad üle piirkiiruse ja sellisel juhul võib tõesti hoiatusmärk olla hea, et õigel kiirusel sõitmist meelde tuletada. Tegemist on dilemmaga n-ö õige käitumise ja olukorra ärakasutamise vahel.

**Rene Kokk** lausus, et varasem menetluse praktika, kus Riigikogu sooviga tegelikult ei arvestatud, on väga halb. Kui Riigikogule sedasi tehakse, ka muude seaduseelnõude juures, siis see muudab kogu Riigikogu töötamise väga umbusklikuks. Mõistlik oleks olnud esitada konkreetne ettepanek, et nähakse probleemi, misjärel oleks teemat menetletud. Sellisel juhul ei oldaks ka tänases olukorras ja ei oleks tekitatud umbusaldust. Rääkides kaameratest, mis mõõdavad kiirust mõlemalt poolt, siis see ei ole probleem, kuna statsionaarsele kaamerale saab mõlemale poole panna statsionaarse märgi. Hetkel on peamiselt kõne all kaamerad, mida teisaldatakse. Kõneleja leiab, et sellisel juhul peab kindlasti märk olema. Ühtlasi ei tohiks olla probleemiks politseinikul või kaamera paigaldajal fikseerida, et märk välja pandi. See vähendab vaidluse riski. R. Kokk leidis, et eelnõuga tuleb igal juhul edasi liikuda.

**Marek Reinaas** ütles, et PPA on väga võimekas ja märgi paigaldamine ei tohiks tõesti probleemiks saada.

**Otsustati:**

**2.1.** Määrata juhtivkomisjoni esindajaks Tõnis Mölder (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Valdo Randpere, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

**2.2.** Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 06.05.2026 (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Valdo Randpere, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

**2.3.** Teha ettepanek esimene lugemine lõpetada (konsensus: Jaak Aab, Mario Kadastik, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Valdo Randpere, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

**3. Euroopa Liidu asjade komisjonile arvamuse andmine: Euroopa Liidu andmeliidu strateegia ja tehisaru rakendamise strateegia - COM(2025) 835, COM(2025) 723**

**Allar Laaneleht** andis algatusest ülevaate. Euroopa andmeliidu strateegia on ambitsioonikas kava, mille eesmärk on muuta Euroopa Liit (EL) globaalseks liidriks andmemajanduses, keskendudes eelkõige tehisintellekti ehk AI arengu toetamisele. Strateegia keskmes on kvaliteetsete andmete kättesaadavuse suurendamine läbi spetsiaalsete andmelaborite ja ühtsete Euroopa andmeruumide laiendamise. Strateegia püüab lihtsustada ja ühtlustada seni killustatud andmealaseid õigusakte ning koondab need selgemasse raamistikku, et vähendada ettevõtete, eriti väikese ja keskmise suurusega ettevõtete (VKE) bürokraatia kulusid. Olulisel kohal on Euroopa andmesuveräänsuse kaitsmine, tagades, et rahvusvaheline andmevahetus toimuks õiglastel ja turvalistel tingimustel, mis vastavad Euroopa väärtustele. Algatus moderniseerib ka isikuandmete kaitse aspekte, nt lihtsustades küpsiste nõusolekusüsteeme ja kohandades isikuandmete kaitse üldmäärust, et soodustada vastutustundlikku tehisintellekti treenimist. EL-i tehisaru rakendamise strateegia eesmärk on edendada tehisaru kasutuselevõttu eelkõige väike- ja keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtete hulgas ning tugevdada EL-i suutlikkust saavutada tehisintellekti valdkonnas eesliini tipptaset. Dokument nihutab fookust reeglite ja raamistike loomiselt AI tegelikule rakendamisele. Strateegia valdkonnapõhine lähenemine toetub juba olemasolevatele raamistikele, mis tagavad tehisaru turvalise, usaldusväärse ja laiapõhjalise kasutuselevõtu kogu EL-is. See tugineb nii tehisaru õigusraamistikule kui ka andmepoliitika alustele, kuid strateegia keskendub eelkõige rakendamisele ja tegelikule mõjule. Keskendutakse sellele, et tehisaru kasutamine oleks kooskõlas EL-i väärtuste, põhiõiguste ja turvanõuetega ning et liikmesriigid arendaksid AI lahendusi ühtsete standardite, kvaliteedinõuete ja riskijuhtimise põhimõtete alusel. Strateegia hõlmab meetmeid, mis toetavad AI kasutuselevõttu avalikus sektoris, kus see toimib nii kasutaja kui suunanäitajana erinevates valdkondades, sh tervishoid, transport, õiguskaitse, haridus ja haldus. Samuti keskendutakse erasektorile, kus fookus on VKE-d ja tööstus, samuti teadus- ja innovatsioonisektor. Rakendamise keskmes on AI riskipõhine lähenemine, mis määratleb kõrge riskiga süsteemide nõuded, läbipaistvuse kohustused, järelevalvemehhanismid ja sertifitseerimisraamistiku. Lisaks käsitletakse mitmeid takistusi, mis hetkel tehisaru kasutuselevõttu pidurdavad, nt oskuste ja spetsialistide puudus, vähene ligipääs kvaliteetsetele andmetele, lisaks ebakindlus ja usalduse puudumine uute tehnoloogiate suhtes ning ettevõtete madal tehisaru kasutamise valmidus. Eelmainitud puuduste kõrvaldamiseks toetab strateegia AI arendamiseks vajaliku andmepõhja

tugevdamist, sh juurdepääsu kvaliteetsetele andmeruumidele ning andmete taaskasutust digitaristute kaudu. Lisaks nähakse ette investeeringuid AI testimis- ja katsekeskkondadesse, oskuste arendamisse, teaduskoostöösse ja innovatsiooni kiirenditesse, et tagada Euroopa konkurentsivõime. Strateegia rõhutab vajadust tugevdada küberturvalisust, intellektuaalomandi kaitset, algoritmilist läbipaistvust ja vastutust ning tehisaru kasutamise auditeeritavust. Rakendamine toimub koordineeritult liikmesriikide vahel, kasutades selleks erinevaid EL-i rahastusprogramme ning nõudes riiklikke AI tegevuskavasid, mis tagavad ühtse lähenemise, koostalitluse ja järelevalve kogu liidus. Eesti seisukohad on jaotatud kolme alapeatükki, milleks on seisukohad Euroopa andmeliidu strateegia kohta, Euroopa tehisaru rakendamise strateegia kohta ning koondseisukohad digisuveräänsuse kohta. Keskne lähenemine on, et mõlema strateegia ja nende eesmärkidega Eesti nõustub. Need seavad väga sarnased eesmärgid, mis on ka Eestil. Eesti nõustub strateegiate põhifookusega, kuid on teatud punktid, mida soovitakse täiendada või anda seisukoht, kuidas teatud tegevusi peaks läbi viima selleks, et Eesti huvid oleksid enim arvesse võetud. Kolm peamist seisukohta on, et Eesti toetab Euroopa andmeliidu strateegiat, kuid rõhutatakse, et andmepoliitika peab lähtuma andmete vaba liikumise põhimõttest ning andmete laiemast väärtusest, mitte keskenduma üksnes tehisarule. Kui on konkreetne andmeliidu strateegia, mis keskendub tehisintellekti arendamiseks andmete kättesaadavaks tegemisele, siis Eesti peab vajalikuks välja tuua, et riik ei piirdu ainult tehisintellektiga, vaid on ka teised rakendused, mille jaoks on vaja andmeid kättesaadavaks teha. Lisaks on oluline toetada andmevaldajaid andmete turvalisel ja efektiivsel jagamisel ning parandada andmete kättesaadavust ja taaskasutatavust kogu EL-is. Uute algatuste, nagu andmelaborite, kujundamisel tuleb vältida ettevõtluskeskkonna moonutamist ning tagada nende juurdepääsetavus kõikides liikmesriikides. Eesti toetab tehisaru rakendamise strateegia lähenemist, mille kohaselt peab tehisaru kasutamine olema kooskõlas EL-i väärtuste, põhiõiguste ja turvanõuetega. Liikmesriigid peavad arendama tehisaru lahendusi ühtsete standardite, kvaliteedinõuete ja riskijuhtimise põhimõtete alusel, tagades väikeettevõtetele piisava toe. Eesti peab EL-i digisuveräänsuse tugevdamist oluliseks, rõhutades tasakaalustatud ja avatud lähenemist, mis põhineb tehnoloogilisel neutraalsusel ja riskipõhistel otsustel. Digisuveräänsust tuleb suurendada eelkõige põhjendatud tehniliste ja organisatoorsete meetmetega, vältides laiaulatuslikke päritolu- ja asukohapõhiseid piiranguid. Tugevdada tuleb Euroopa suveräänsed võimekusi kriitilistes digitaristu kihtides ja tehisaru arendamisel. Samal ajal on oluline säilitada liikmesriikide otsustusvabadus ja EL-i avatus usaldusväärsetele globaalsetele partneritele.

**Marek Reinaas** tundis huvi, kuidas strateegia Eestit mõjutab.

**Allar Laaneleht** vastas, et rääkides tehisaru rakendamise strateegiast, siis selle suund on tehisaru praktiline kasutuselevõtt ja fookusteemad kattuvad väga otseselt sellega, mis on ka Eesti probleemid. Oskuste ja kompetentsi tõstmine on tähtis kogu elanikkonna seas, kuid eelkõige erasektori vaates nähakse, et kompetentsi tase ei ole piisav. Rääkides digisuveräänsusest, siis EL-i kontekstis tuleb tagada, et ei olda sõltuvad mõnest suurest ja väga võimekast ettevõttest, vaid et EL-is on EL-i reeglite ja väärtuste järgi käituvad ettevõtted, kes nt tehisaru teenuseid pakuvad ning tagavad, et EL on tehisaru rakendamise kontekstis digitaalselt suveräänne.

**Otsustati:**

**3.1.** Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (konsensus: Mario Kadastik, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus).

#### **4. Kollektiivse pöördumise „Rail Balticu ehitus tuleb peatada, et säästa Eesti loodust ja vältida uusi maksutõuse“ arutelu**

**Marek Reinaas** sõnas sissejuhatuseks, et kollektiivse pöördumise on allkirjastanud 1078 inimest. Viimastel aastatel on olnud kokku kolm Rail Balticu (RB) projekti lõpetamise sooviga seotud eelnõu ja kollektiivset pöördumist: Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele loobuda Rail Balticu projekti elluviimisest Eestis ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest“ eelnõu (806 OE), Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni esitatud Riigikogu otsuse „Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele loobuda Rail Balticu projekti elluviimisest Eestis ja astuda välja kõikidest projektiga seonduvatest rahvusvahelistest lepingutest“ eelnõu (650 OE) ja kollektiivne pöördumine "Peatame Rail Balticu ja loome uurimiskomisjoni analoogselt Lätiga". Seega teemat on tihedalt arutatud.

**Hando Tõnumaa** lausus, et arutelu on teema üle kestnud justkui mitu aastat, aga tegelikult avalikku arutelu ei ole olnud, mis on ka kõnealuse petitsiooni eesmärk. Soovitakse jõuda punkti, kus saaks Eestis luua avaliku arutelu, kuhu on kõik grupid kaasatud. Kõneleja lausus seoses pöördumise eesmärgiga, et ehitus tuleb peatada, et säästa loodust ja vältida uusi maksutõuse. Arvutused näitavad, et projekt on läinud kordades kallimaks, kui algselt plaaniti ja ollakse olukorras, kus riigieelarve on igal aastal tugevalt miinuses. Samuti on oluline märkida, et Eestis elab 7 inimest 10-st n-õ peost suhu. Pöördumise esitajad ei näe, kuidas on võimalik projekt valmis ehitada ilma uute maksutõusudeta. Igasugused laenud on samuti välistatud, sest see tähendaks tagantjärele maksukoormust. Kõneleja tõi järgnevalt välja põhjused RB peatamiseks. Esiteks on tegemist pöördumatu kahjuga Eesti loodusele ehk metsa massiline raadamine, elupaikade killustamine, põhjavee ja veerežiimi häiringud ning loomade liikumiskoridoride katkemised. Teiseks puudub raha RB lõpuni ehitamiseks. Jutuks on tulnud see, et kuna Euroopa Liit (EL) on projekti jaoks eraldanud suuri summasid, siis seda peatades peaks raha tagasi või trahve maksuma. Avalikkuse trahvidega hirmutamise on väär. Lisaks, Euroopa Kontrollikoja värske eriaruande kohaselt läheb RB maksuma mitte 5,8–7 mld eurot, nagu arvati 2020. aastal, vaid vähemalt 24 mld eurot. Seega puudu on suurusjärgus 20 mld eurot. Kolmandaks, RB ei tasu end mitte kunagi ära. Puuduvad usaldusväärsed tõendid, et RB suudaks kunagi ära katta oma ehitus-, loodus- ja opereerimiskulud. Nt Suurbritannia ja Prantsusmaa vahel asuv La Manche-i tunnel ei ole ennast 30 aasta jooksul ära tasunud, kui arvestada sisse inflatsiooni ja erinevad finantseerimiskulud. Neljandaks, sõltumatud eksperdid ja teadlased on RB suhtes kriitilised. Nad on olnud seda algusest peale, tehtud on mitmeid avalikke allkirjade kogumisi ja pöördumisi projekti lõpetamiseks, kuid sellega ei ole suudetud jõuda olukorda, kus tekiks avalik arutelu. Viiendaks, prognoosid reisijate ja kaubaveo kohta on osutunud valeks. Kuuendaks vajab RB hiiglaslikke maavarade koguseid, et see valmis ehitada. Kui Eesti soovib valmis ehitada ka Via Baltica, siis uuringute kohaselt puuduvad maavarad, et mõlemad projektid lõpuni ehitada. Rääkides sellest, mis saab edasi, siis pöördumise esitajad soovivad teemat arutada avalikult Eesti riigis, erinevate osapoolte koosluses. Pooleliolevad sillad ja rajatised tuleb ohutuse huvides tehniliselt lõpetada ja stabiliseerida, kuid igasugune edasine looduse hävitamine tuleb kohe peatada ning metsade

raadamine, uute karjäärade rajamine ja täiendav maastiku lõhkumine ei ole lubatav. Ühe ettepanekuna saaks RB trassist kujundada üle Eesti kulgeva looduspargi. Esitades küsimused, kas Eesti saab mõistliku ja otstarbeka raudteeühenduse Euroopaga, kas raudtee paikneb elukeskkonda kõige vähem kahjustavas asukohas, kas planeerimisel on arvestatud regionaalhuvidega, kas planeerimine on teaduspõhine, kogukondi sisuliselt kaasav, aus ja läbipaistev ning kas rajamisega tekkivad kahjud kompenseeritakse õiglaselt, siis vastus on kõigele eitav. Kollektiivse pöördumise esitajate nõudmised on RB ehituse kohene peatamine Eestis, avaliku ja sisulise debati korraldamine, kuhu on kaasatud kõik erinevad seisukohad ja kui soovitakse edasi ehitada, siis on soov saada selge vastus küsimusele, kust tulevad puuduolevad miljardid. Kuni selleks vastus puudub, ei tohi ehitusega edasi minna. Ühtlasi tuleb looduse hävitamine viivitamatult peatada ja ehituse ümber kujundada loodussõbralikuks lahenduseks. Kohalikele omavalitsustele antud ehitusload tuleb tagasi võtta ning kogukondade otsustusõigus taastada. Oluline on meeles pidada, et Eesti loodus on kordumatu, raha saab ümber suunata ja projekte saab peatada, aga hävinud metsi ja lõhutud maastikke tagasi ei too.

**Endel Oja** lisas seoses teemaga, et RB peaks maanteelt raskeveod ära viima. Nimelt toob eksperimentidele ja numbritele toetuv analüüs välja, et RB ei ole mitte mingil juhul võimeline kaubavedudel autovedudega konkureerima, vaid on 2-2,5 korda kallim, olenemata sellest, mis kaupadest räägitakse. Lisaks ei ole Baltikumis massiliselt raudteele sobivaid kaupu, vaid siin toodetakse kaupu, mis lähevad tootjalt võimalikult otse tarbijale. Rääkides Iklast läbi liikuvast veoautode hulgast, siis tuleb vaadata, mis on nende laadung ja kuhu nad sõidavad. Silmas tuleb pidada, et nad ei sõida isegi Poola piirini ja laadung on nt mööbel, kiiresti riknevad kaubad jne. RB majandusliku kasu argument seoses kaubaveoga on vale.

**Hando Tõnumaa** lausus, et hiljuti sai tehtud ka RB Estonia juhatuse liikme Lauri Ulmiga intervjuu, milles ta tunnistas, et RB-d ei rajata selleks, et raamatupidamises tekiks kasumirida. See tähendab, et RB esindaja ütleb, et tegemist ei ole majanduslikult mõtteka projektiga. Vastused küsimustele, kas EL on otsustanud rahastada RB valmimist, kas RB hakkab teenima kasumit, kas rahvas toetab RB uue raudtee ehitust, on samuti eitavad. Küsitlused näitavad, et inimesed on oodanud RB kiiret ja odavat reisirongi Euroopasse ning majanduskasvu, kuid praeguseks on enamik inimesi mõistnud, et RB seda ei too. Rääkides sellest, kas RB peatamine on võimalik, siis seda saab peatada veel suhteliselt väikeste kuludega. Projekti saaks peata suurusjärgus 1 mld euroga. Mõned kuud tagasi ütles Tallinna Tehnikaülikooli professor Karsten Staehr arvamuses, et tegemist on läbikukkunud projektiga, mis ei tasu kunagi ära. Samuti on nt ERR-i uudis välja toonud, et kliimaeesmärgi täitmiseks peaks peatama metsaraie ja Nursipalu arendamise, kuid teine variant on ka RB peatamine. Rääkides Lätist, siis seal ei ole projektiga alustatud ja laual on ka teine variant RB-st, mis isegi ei ühendaks Eestit raudteega. Ühtlasi soovib kolmandik Läti saadikuid panna projekti pausile.

**Endel Oja** sõnas seoses RB projektiga, et hetkel on välja jõutud sinna, kuhu ei olnud planeeritud jõuda. Kahest rööpapaarist on saanud üks, kiirraudteest on saanud kohalik raudtee 13 jaamaga, millest suurem osa asuvad metsa sees, kus keegi ei ela ja on ühtlasi paralleelne olemasoleva Pärnu raudteega, kus on jaamad olemas ja inimesed elavad. Kõneleja leiab, et tegemist on projektiga, mis oma raskuse all kokku variseb. Ühtlasi tuleb tähelepanu juhtida

Lätis toimuvale, senine valitsus lõpetab ilmselt oma tegevuse peale käesoleva aasta oktoobris toimuvaid valimisi ja siis on neil kindlasti teemaks RB-ga seonduva raha raiskamine lõpetada. 2017. aastal kajas ühiskond vastu RB-ga seonduvale ja nüüd on jõutud täpselt samale järeldusele. Kui riigieelarvega ollakse 2 mld euroga miinuses ja võetakse laene, et seda katta, siis sisuliselt kaetakse sellega ka RB-d. Ühtlasi on kõneleja tellinud Transpordiametist informatsiooni, kui palju materjale kulub Via Baltica ehitusele. Need materjalid on killustik, liiv ja kruus. Täpselt samad materjalid on vajalikud ka praktiliselt paralleelsel RB trassil, mõlema suurusjärg on kokku 15 mln m<sup>3</sup>. Peale selle on tehtud ka analüüs trassil 50 km raadiuses olevatest maavaradest, millest on selgunud, et 15 mln m<sup>3</sup> ei ole olemas ehk RB jaoks puudub vajalik kohalik ressurss, rääkimata teisest 15 mln m<sup>3</sup>, mis oleks vajalik Via Baltica jaoks. Ühtlasi ei ole mõistlik välja tuua, et RB annab inimestele tööd, kõne all on lihtsalt nt liiva ja kruusa vedamine jms. Selline vedamise protsess saaks toimuda ka muude projektide raames, selleks ei ole vaja RB ehitust. Tegemist on sotsiaal-majanduslikult negatiivse projektiga, mille tulemusena Pärnu-Tallinn raudtee pandi kinni ja mille rekonstrueerimine 160 km/h peale oleks olnud 8 korda odavam. Võrreldes RB praeguse planeeritud rongiga oleks kaotatud sõidu ajast 20 min ehk selle 20 min maksumus Tallinna ja Pärnu vahel on tänu RB-le u 2,5 mld eurot. Kui 2017. aastal oleks neid fakte teatud, siis ei ole ilmselt keegi julgenud sellega nõustuda. Kõneleja soovitas väga ettevaatlikult suhtuda riigi raha kulutamisesse seoses RB-ga.

**Sander Salmu** ütles, et valitsuse poolelt kindlasti ei peeta mõistlikuks ega vajalikuks RB ehitustegevust peatada, aga võib nõus olla, et tegemist on ühe enim diskuteeritud projektiga Eestis. Arutelutasemed ja kaasatus on liikunud läbi aja. Esialgu toimus kogukondade kaasamine ja nüüd on arutelud liikunud valdavalt valitsuste vahele või ka Riigikogu tasemele. Igal aastal vastatakse pöördumistele ja antakse Riigikogule ülevaade, mis RB arenduses toimub. Oluline märkus on ka see, et RB peatamine ja projektist väljumine ei ole ainult Eesti otsus. Baltikumis on ühiselt võetud kohustuseks RB välja ehitada, seega see peaks olema kõigi Balti riikide ühine otsus. Kõik Balti peaministrid on kinnitanud, et RB on igas riigis oluline ja ehitusega minnakse edasi. Järgnevalt andis kõneleja kommentaari pöördumises toodud RB peatamise põhjuste osas. Rääkides pöördumatust kahjust Eesti loodusele, siis trassivalik võeti lähtuvalt eeldusest teha loodusele võimalikult vähe kahju. Trassivalikul kaasati Tartu Ülikooli teadlased ja läbi nende loodusuuringute pandi trassi asukoht paika. Kõigi ehitustegevuste eelduseks on keskkonnamõju hindamised, kuhu on kaasatud sõltumatud eksperdid. Ette on nähtud ka hüvitusmeetmed ökoduktidele ja kui on vaja teatud loomi ning taimi ümber paigutada. Iga taristuehitus tekitab keskkonnale häiringuid, aga kui vaadata võrdlust neljarealise maanteega, siis neljarealistel maanteedel on ruumivajadus 150 m, RB puhul on see u 70 m. Kui 2+2 maanteedel soovitakse 120 km/h sõita, siis need tarastatakse mõlemalt poolt aedadega. Kindlasti on see mõju ruumiliselt oluliselt suurem kui RB puhul. Raadamise osas saab tuua näite, et kui Eesti trassi osa on 213 km ja võetakse eelduseks maksimaalne metsaga kaetus kogu selle kilomeetraži osas, siis kui kõik ära raadata, on see hektarite mõtte 6% Eesti aastasest raiemahust. Rääkides rahastusest, siis taristuehitused on loomulikult pikaajalised projektid. Arvestades RB ehitust, siis on teada, et rahastus ei ole kaetud. Riigieelarve liigub ühe aasta, riigi eelarvestrateegia kolme aasta kaupa, lisaks EL-i rahastusperioodid. See ei ole ainult Eesti osas unikaalne probleem. Rääkides 2017. aastal tehtud õigushinnangust, siis tegemist oli eeldusega kolme riigi ühisotsusele. Analüüsiti teist

ajaraami ja õiguslikku baasi. Valitsused leppisid kokku, et säilitades RB projekti täiemahulise realiseerimise kohustuse, on võimalik aja ja raha osa diskuteerida. Rahastuse maht on loomulikult kasvanud. Iga pikaajalise taristuobjekti puhul on mõju hindadele, arvestades ka nt COVID-i kriisi ja hetkel toimuvaid sõdasid. Projekti kogu eelarve on hetkel 3,6 mld, millest rahastusega on kaetud u 2 mld ja 1,6 mld on hetkel katmata. Vaadates, kust rahastus võiks tulla, siis suur osa võiks olla seotud järgmise EL-i eelarveperioodiga. Selleks on head eeldused, sest kasutatava instrumendi rahastusmaht on 51 mld kogu Euroopa peale. Eelduslikult samas mahus rahas saades kui seni, on rahastusvajadus suuresti kaetud. Rääkides pöördumises välja toodust, et RB ei tasu ennast kunagi ära, siis loomulikult võib erinevate numbritega diskuteerida. Küll aga lähtutakse sõltumatust analüüsist, mis 2024. aastal tehti nii täisprojektile kui ka esimese etapi vähendatud mahule. Mõlemad analüüsid näitavad, et sotsiaal-majanduslikult on RB jätkuvalt tasuv. Tegemist on taristuprojektiga, mille puhul lähtutaksegi põhiliselt sotsiaal-majanduslikest kasudest. Vaadates olemasolevat raudteed või maanteed, siis need ei ole Eestis mitte kunagi rahaliselt tasuvad ja kasumlikud, kuid neil on sotsiaal-majanduslik efekt ja see on iga rahastuse eeldus. Pöördumises toodi välja ka kriitika. RB on suur projekt ja hea ning objektiivne kriitika on alati teretunud. Murekohti on ka Riigikogus arutatud ja nii ministeerium kui ka RB proovivad neid lahendada. Kokkuvõttes on aga kõik parlamendid ja ka valitsused olnud RB jätkuarenduse poolt. Valitsuses on olnud erinevaid koosseise ja parteisid ning RB-d ei ole otsustatud üheski etapis peatada. Rääkides prognoosidest, siis viimases mõjuanalüüsis on välja toodud, et kogu RB trassile eeldatakse 10 mln t kaubavedu, mis on  $\frac{2}{3}$  hetkel juba Via Baltica peal sõitvatest kaubaautodest. Kõne all ei ole forsseeritult selle koridori suunamine, aga tegemist on kahe EL-i põhikoridoriga. Vaadates, mis toimub Soomes, siis seal sadamad laienevad, et RB tulekuks valmis olla. Ettevõtted planeerivad samuti raudteepraame. Lisaks arvutustele näitab ka ettevõtete tegevus, et nad ootavad RB kasutamise võimalust. Lühikestel distantsidel ei olegi raudtee maanteega konkurentsivõimeline, kuid kõne all on pikad distantsid. Ühtlasi saab hetkel rääkida vaid prognoosidest, kuid reaalsus tuleb siis, kui RB käima läheb. Seega ei saa öelda, et prognoos on vale. Maavarade osas ei ole kindlasti vaja meeletult suuri maavarade koguseid. Hetkel on 100 km trassi ehituses ja suur osa muldkehast hakkab valmis saama, mis näitab, et maavara on olemas. Kogu muldkeha ehitamiseks on planeeritud veidi üle 7 mln m<sup>3</sup>. Võttes nt 2+2 maanteed, mille puhul valitsus on algatanud 65 km ehitust Pärnu ja Tartu suunal, siis need vajavad 10 mln t materjali. Hetkel ei ole ükski töövõtja esitanud murekohta, et ei oleks materjale, millest ehitada. Rääkides vastutuskindlustusest, siis see on eksisteerinud alates 2015. aastast ja tegemist ei ole praktika muutusega. See on rahvusvahelistes ettevõtetes tavapärase praktika. Seega kokkuvõttes ei ole valitsuse poolelt plaani ega soovi RB ehitustegevust peatada. Liigutakse 2030 tähtjas ja sellest lähtutakse ka oma tegevustes.

**Mart Maastik** uuris, et kui RB hetkel peatada, siis kas ollakse teadlikud, kui palju peaks EL-ile trahve maksma. Ühtlasi, midagi oleks võimalik nt tammiga teha.

**Endel Oja** ütles seoses tammiga, et õnneks või kahjuks paikneb see lõikudena kohalike omavalitsuste maadel. Esimene, kes on sellest puudutatud, on konkreetne kohalik vald. Nemad peaksid sellele esmalt leidma rakenduse, olenevalt sellest, mis staadiumis ehitus on. Mõned osad tuleb ilmselt üle anda Kaitseväele ning seal tuleb toimetada dünaamiidiga, nagu osade vanade sildade puhul. Ministeeriumi esindaja tõi varasemalt välja, et RB ruumivajadus

on 70 m. Tegelikult on mõjutsoon on u 300 m. Võttes 300 m ja trassi pikkuse, siis tegemist on peaaegu sama suure alaga nagu Vormsi saar. Seega RB lülitab sellise suure ala normaalsest käibest välja. Rääkides trahvidest, siis suurusjärgudes on projekti lõpetamise kulu väiksem, kui projektiga jätkamise kulu. Täpsem analüüs tuleb aga teostada.

**Sander Salmu** täpsustas, et kogu trass asub riigi maal.

**Rene Kokk** lausus esmalt, et RB näol on tegemist läbikukkunud projektiga. Ühtlasi ei ole mõistlik uskuda, et Läti osa 2030. aastaks valmis saab. Kõneleja tundis huvi, mis kollektiivse pöördumisega edasi tehakse ja kas see saadetakse täiskogu saali ning valitsusele arutamiseks, sest tegelikult arutelu on igal juhul ühiskonnas vajalik. Varasemalt on tehtud ettepanek teha uurimiskomisjon, mille idee lükati tagasi. Ühtlasi tuleb järjest materjali selles osas, mis puudutab kahtlusi kogu projekti juures. Kõneleja tegi ettepaneku saata kollektiivne pöördumine Riigikogu täiskogusse arutamisele ja seal otsustada selle saatmine valitsusele seisukoha võtmiseks.

**Lauri Laats** lausus, et kõnealust pöördumist ei ole valitsus arutanud ja see on toodud majanduskomisjoni menetlemiseks. Kõneleja leidis, et on igati mõistlik ja viisakas pöördumistega tegeleda nii Riigikogu kui ka valitsuse tasandil. Mingil põhjusel ei ole viimasel ajal sellist traditsiooni olnud. L. Laats tegi ettepaneku saata pöördumine valitsusele seisukoha võtmiseks.

**Jaak Aab** ütles, et arutlemine ja suurema selguse saamine ei ole kunagi halb. Kõneleja lausus, et üles on kerkinud teema erinevate riigihangete ja tee-ehitushangetega, sh arvestades praegust kütusehinda. Rääkides RB hanke sisust, siis kas seal on mingisugune indekseerimise variant olemas või kuidas see probleem lahendatakse, juhul, kui see üldse kerkinud on.

**Sander Salmu** vastas, et RB-s on kahte tüüpi lepinguid. Ühed on fikseeritud hinnaga lepingud, kus on hinnaindeks lepingus sees, aga arvestades, kui kiiresti ja palju on kütuse hind tõusnud, siis see nii kiiresti indeksis ei kajastu. Lisaks on allianssleping, kus tasutakse lõpuks tekkivate kulude eest. Mõlemad olukorrad toovad hinnatõusu kaasa. Lepingute jaoks on arvestatud täiendav reserv, kuid aeg näitab, kui pikalt kriis kestab ja millised mõjud on. Nii RB kui ka teedeehitajate puhul jälgitakse olukorda väga pingsalt ning ollakse ettevõtetelega diskussioonis.

**Jaak Aab** ütles, et kuna osa raha on puudu ka riigi eelarvestrateegia vaates, siis kas see reserv on kuskil määratletud.

**Sander Salmu** vastas, et iga lepingu jaoks on RB Estonia ette näinud reservi ootamatuteks kuludeks.

**Endel Oja** ütles, et tema meelest võiks 2024. aasta tasuvusanalüüsi saata Riigikontrollile.

**Marek Reinaas** sõnas, et Riigikontroll on sellega tõenäoliselt juba tutvunud. Kõneleja lausus, et eelnevas arutelus kõlas Rene Koka poolt ettepanek korraldada kõnealusel teemal

Riigikogus avalik istung ja Lauri Laatsi poolt ettepanek edastada pöördumine Vabariigi Valitsusele seisukoha kujundamiseks ja pöördumisele vastamiseks.

Esmalt pani M. Reinaas hääletusele ettepaneku korraldada Riigikogus avalik istung (poolt 3: Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik; vastu 4: Mario Kadastik, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus; erapooletuid 0; ei hääletanud 2: Jaak Aab, Tõnis Mölder). Ettepanek ei leidnud toetust.

Järgnevalt pani M. Reinaas hääletusele ettepaneku edastada ettepanek Vabariigi Valitsusele seisukoha kujundamiseks ja pöördumisele vastamiseks (poolt 5: Jaak Aab, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder; vastu 4: Mario Kadastik, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus; erapooletuid 0). Kõneleja lisis, et kujundatud seisukohast teavitatakse ka komisjoni. Ettepanek leidis toetust.

### **Otsustati:**

**4.1.** Edastada ettepanek Vabariigi Valitsusele seisukoha kujundamiseks ja pöördumisele vastamiseks (poolt 5: Jaak Aab, Rene Kokk, Lauri Laats, Mart Maastik, Tõnis Mölder; vastu 4: Mario Kadastik, Marek Reinaas, Andrus Seeme, Urve Tiidus; erapooletuid 0).

### **5. Ülevaade Põhjamaade-Balti vesinikukoridori ja selle toimimiseks vajaliku taristu riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest**

**Monika Korolkov** andis riigi eriplaneeringust ülevaate (lisa) ja sõnas, et selle eesmärk on kavandada Põhjamaade-Balti vesinikukoridori Eesti osa. See läheb läbi kuuest riigist ehk Soomest, Eestist, Lätist, Leedust, Poolast ja Saksamaalt. Riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse terviklik ruumilahendus Põhjamaade-Balti vesinikutaristu jaoks. Plaanis on kavandada kraanisõlmed, ülekanalitorustik, mõõte- ja kompressorjaamad. Torustik projekteeritakse maa-alusena. Rajatav vesinikutaristu on strateegiline võimalus Eestile osaleda Euroopa tuleviku energiasüsteemis. Planeeringu eeldatavaks maksumuseks asukoha eelvaliku etapis on u 1,5 mln eurot. Planeeringu koostamist rahastab Elering AS. Planeering algatati 23. märtsil 2026. aastal. Planeering puudutab 7 maakonda ja 24 omavalitsust. Planeeringualas on 104 457 katastrit. Õuealad on 16 700. Looduskaitsepiirangutega on planeeringualast hõlmatud u 18%, millega tuleb planeerimisel arvestada. Ettevalmistamisel on riigihangete. Riigihankega seoses tuleb leida u 27 spetsialisti. Riigihankega hangitavaid uuringuid on 12.

**Karl Kivinurm** sõnas, et kui vesinikust räägitakse, siis seda tehakse loogikas, et see on tuleviku teema. Tegemist ei ole tegelikult tuleviku teemaga. Juba 1800. aastatest on vesinikku toodetud. Euroopas tarbitakse igal aastal 260 TWh-i vesinikku. Seega vesinikutehnoloogia on energiakandjana juba olemas. Kesk-Euroopas, kus on suurtööstust, on vesiniku nõudlus suur. Euroopa seisukohast on energiaga seotud väljakutsed, e-kütuste tootmisega seonduvad tegurid ja kliimapoliitika eesmärgid aastaks 2050 jne suurendanud vajadust Euroopa energiaalase iseseisvuse järele. Kogu selles kontekstis kasvab Euroopa tööstuse tarbimine vesinikule u 10–12 korda. See ongi toonud väljakutse, et Kesk-Euroopas on suur nõudlus ja Põhjamaades on potentsiaal. Need kaks osapoolt on leidnud, et tuleb luua taristu, kuidas suuta energia tarbijateni viia. Üks viis selle jaoks on vesinik. Rääkides alternatiividest energia kandmisel Põhja-Euroopast Lõuna-Euroopasse, siis praegu on planeerimisel kaks erinevat taristut. Üheks

toruks on Baltic Sea Hydrogen Collector ja teiseks Nordic-Baltic Hydrogen Corridor, kus ka Eesti on 6 riigi konsortsiumis projekti liikmena juures. Ollakse ka Euroopa Liidu (EL) ühishuviprojektide nimekirjas, et saada toetuseid. Ka kõnealuse projekti uuringute faasile on saadud 50% toetust Euroopa Ühendamise Rahastust ehk CEF-ist. Seega projekti ei tehta ainult riikide, vaid ka Euroopa rahastuse eest. Rääkides vesinikutrassi loomise põhjustest, siis esimeseks on Euroopa energiajulgeolek. Teiseks, kui seda projekti arendada ja kasusaajad riigid on Soome tootmise poolelt ja Saksamaa ning Poola tarbijate poolelt, siis selgelt viiakse projekt lõpuks ellu ainult siis, kui kasusaajariigid on valmis selle eest tasuma. Teatud rahasumma tuleb tõenäoliselt Euroopa toetusena, teatud osa kasusaajariikide poolt rahastatuna ja teatav kapitali hulk tuleb tagasi teenida tariifist nende osapoolte poolt rahastatuna, kes toru tegelikult kasutavad. Eesti nägemus on, et projekti arendatakse selliselt, et kasusaajariigid tasuvad toru eest ja Eesti teenib sellest tariifi. Kasu, mida soovitakse luua, on see, et Eesti tööstusettevõtetel oleks võimalik ka tulevikus tööstust luua. Loomulikult on oluline ka heitmete vähendamine jms, kuna tegemist on ikkagi tulevikus roheenergia kandjaga. Rohevesinik tekib enamasti elektrolüüsamise teel. Kui hetkel enamus Euroopa tarbimisest ehk 260 TWh-i aastas toodetakse gaasist, siis rääkides potentsiaalset, siis see on Põhja-Euroopa läbi elektrit toota. Tekib kohe ka küsimus, miks ei võiks seda elektrit kanda otse Kesk-Euroopasse, kui seal on suur vajadus. Mõeldes sellele, kui palju on vaja liine, et kogu energia sinna kanda ja mis on elektri ülekande ning molekuli kujul ülekande efektiivsus, siis on väga selgelt näha, et võib tekkida 4-10 kordne vahe. Seega investeeringud liinidesse ja torusse on praktiliselt sama suured, aga energia kogus, mis on võimalik ära kanda, on palju suurem. Palju on ühiskonnas diskussiooni selle üle, et kuidas protsess täpselt toimub. Tegelikult tehakse elektrist vesinik, vesinik antakse tööstuseni, mis tarbib seda vesiniku kujul. Seal tulebki efektiivsus. Mõeldes 20-40 aastat edasi, kui vesinikuturg on arenenud juba oluliselt suuremaks, siis külmades oludes, kus on väga suured tipuvõimsused ja vesinik on olemas, võib olla vajadus teha sellest tagasi elektrit, aga see on marginaalne osa kogu loogikast. Seega kokkuvõtvalt tehakse elektrist vesinik ja vesinik tarbitakse tööstuses ära juba nt e-kütuste tegemiseks, keemiatööstuses jne. Rääkides Eesti kasust ja sellest, miks peab sellises tempos liikuma nagu seda hetkel tehakse, siis konsortsiumiga on mõtestatud, et kui kõikides riikides mõistliku ajaga liigutakse, võiks tehniliste ja äriliste lahendustega, planeeringutega jne, jõuda 2030. aastaks punkti, kus on võimalik otsustada, kas taristut tehakse või mitte. Läbi mere minev projekt proovib sama teha. Soomlased ja sakslased on mõlemas projektis osalised. Saksamaal on suur energiavajadus. Kui Eesti ei tee piisavalt kiireid otsuseid, on suur oht, et taristu läheb läbi mere. See tähendab, et Eesti tulevikutööstustel lisakasutust ei tule. Rääkides asukohtade mõtestamisest, siis vaadates Eesti riiki läbivat riigi eriplaneeringu kaarti, siis seal on kaks nüanssi. Esimene nüanss on, et kuna projekti tehakse 6 riigi konsortsiumina ja osaliselt loodetakse ka Euroopa rahastusele, siis igalt poolt trassiga läbi minna ei saa, kuna vastasel juhul öeldakse, et tegemist ei ole Euroopa raha sihtotstarbelise kasutamisega. Teine nüanss on planeeringu aluseeldus, et see läheks võimalikult palju läbi olemasolevatest trassidest ehk et loodusele ja ühiskonnale võimalikult vähe uut survet oleks. Gaasi- ja elektritaristud on need, mille kõrvale esmalt üritatakse trassi paigutada. Minnes läbi mere, proovitakse toru paigutada kohta, kus ei oleks liiga palju infrastruktuuri objekte samas kohas.

**Marju Kaivapalu-Kaasik** lausus seoses ajakavaga, et Eesti poolelt sai planeerimine alguse 2026. aasta märtsis. Järgmine samm on hange ja hetkel otsitakse konsultanti. Lepingus on ette

nähtud, et konsultant töötab 25 kuud. 2028. aasta lõpus võiks toimuda planeeringute kehtestamine. Järgmine samm on vaadata, millised saavad olema rahvusvahelised kokkulepped ehk 6 osapoole ühine visioon, kuidas nt rahastada ohutuse küsimusi jne. Riigi eriplaneering annab õiguse hakata sealt edasi liikuma. Investeerimisotsus võiks olla 2030.-2032. aastal, kuid mitte varem. Projekteerimine ja ehitamine võtab samuti aega. Projekti valmimine ei saa toimuda enne 2035. aastat ja seda ka juhul, kui kõik riigid projekti oma osa valmis saavad.

**Karl Kivinurm** lisas, et tihti on hirm, et vesinik võib plahvatada. Siin on oluline selgitada, et maagaas ja vesinik käituvad veidi erinevalt. Kui peaks plahvatus toimuma, siis maagaasil tekib suur tulekera, kuid vesinikuplahvatuse korral pigem õrn lööklaine. Tegelikult on gaas isegi ohtlikum kui vesinik, kuid samas gaasiga elatakse igal pool juba igapäevaselt. Ühiskonna mõttes ei ole vesinik miski, mida peaks kartma. Rääkides trassist, siis see läheb maa alla samamoodi nagu gaasitaristu. Ehituse ajal on sellel teatav visuaalne efekt ja mõju, kuid peale seda on selles kohas põhimõtteliselt haljastatud rada.

**Mario Kadastik** lausus, et vesinik on üldiselt molekul, mida on väga raske kinni pidada ja ta kipub materjalidest läbi minema. Kõneleja uuris, kui suured on arvestuslikud kaod nii pika trassi peale.

**Karl Kivinurm** lausus, et tehnoloogia pakkujad ei näe torude paksuses probleemi. Metallurgiliselt torud tõenäoliselt peavadki olema n-ö kehvemast materjalist tehtud, kui tänapäeva metallurgia metall realselt teeb. Vesinikumolekuli vanemaegsed torud lasevad kehvemini läbi kui uued väga head torud. Sellel ajal tehti torusid palju paksemalt, mida tuleb ka nüüd teha. Väljakutse on liidesed torude vahel, kus lekkimine võib tekkida. Hetkel juba tehnoloogia pakkujad tegelevad sellega ja ei näe üldiselt suuremaid muresid kui gaasiga.

**Mario Kadastik** ütles, et vesinik liigub trassis gaasilisel kujul ja uuris, mis rõhu all see toimub, kuna tegemist on väga hõreda gaasiga.

**Karl Kivinurm** sõnas, et vesinikku pressitakse tugevalt kompressorjaamadega kokku. Otseseid parameetreid on hetkel veel liiga vara öelda.

**Mario Kadastik** ütles, et üks suurimaid vesiniku energiakao kohti on selle kokku pakkimine.

**Karl Kivinurm** lausus, et tegemist on samas ka hea võimalusega ehk kui esimestel aastatel ei ole tekkinud nt Poola ja Saksamaa soolakaevandustes veel salvestusvõimalusi, siis toru ise toimib tegelikult samamoodi teatava salvestuspuhvrina. Kompressorid peavad olema teatud kilometraaži tagant ja siis on põhimõtteliselt võimalik seda rohkem kokku pressida

**Mario Kadastik** sõnas, et üks põhjus, miks vesinikku elektrisalvestina ei saa kasutada on, et pool kaotatakse edasi-tagasi elektrolüüsist ja pool kokku pakkimisest. Kõneleja uuris, milline on tasuvusanalüüs, kui torus toimub teatud maa tagant kompressorjaamadega pakkimine.

**Karl Kivinurm** ütles, et ümberkonvertimine elektrist vesinikku ja vesinikust uuesti elektrisse on n-ö kõrvaline teema. Kõige olulisem on, et Saksamaal ja Poolas soovivad tööstused saada

vesinikku. Küsimus on, kas seda transporditakse Põhjamaadest, kus on potentsiaal suurem, elektri kujul Kesk-Euroopasse või tehakse see kohapeal vesinikuks ja seejärel transporditakse.

**Mario Kadastik** uuris, kas Eestis trassi valimisel vaadatakse ka seda, kus on reaalselt võimalused tööstusparkide jaoks.

**Karl Kivinurm** lausus, et esmalt tehakse selgeks, kas trass saab üldse läbi Eesti liikuma. Kui trass läheb läbi Eesti territooriumi, siis harutorusid on palju lihtsam teha.

**Mario Kadastik** küsis, kes maksab trassi lõppehituse eest.

**Karl Kivinurm** vastas, et ehituse maksab kasusaaja. Kasusaajad selguvad analüüside tulemusena. Hetkel teadaolevalt on need Saksamaa, Poola ja Soome, kellest esimesed kaks on läbi tarbimise ja viimane läbi tootmise.

**Mario Kadastik** uuris, kas ja milline oleks praeguse hinnangu järgi Eesti poolne omafinantseering projekti.

**Karl Kivinurm** ütles, et see arutelu on alles läbirääkimistel ees.

**Jaak Aab** tundis huvi, kas merepõhjust või maa pealt minev toru võiks potentsiaalselt odavam olla. Merealused ehitised on üldiselt suhteliselt kallid.

**Karl Kivinurm** lausus, et see võiks olla konkurentsieelis, et maismaalt ehitamine on odavam. Samas meretrass on sirgjoonelisem. Meretrassil tulevad aga juurde ka julgeolekualased aspektid ehk seda on lihtsam rünnata ja ka keerulisem parandada. Parandamine võtab ka oluliselt pikemat aega. Küll aga kui Saksamaa ja Poola näevad, et maismaa kaudu ei ole võimalik ehitada või see võtab liiga kaua aega, siis nad mõtlevad järjest tugevamalt meretorule.

**Urve Tiidus** uuris, kui suured on vesinikuvarud Soomes ja Põhjamaades.

**Karl Kivinurm** vastas, et vesinikuvarud on täpselt nii suured, kui suur on potentsiaal toota taastuvelektrit. Tehnoloogiline muutus ongi see, et elektrist tehakse elektrolüüsime teel vesinikku. Rääkides konkurentsist, siis üks teema on Põhjamaade torustik, aga Kesk-Euroopaga võisteldakse ka veel lõuna poolt tulevate torustikega ja lisaks ka Aafrikast tulevatega. Siin on suur konkurentsieelis, et vajatakse kindlasti puhast, mitte soolast vett, kuid lõunamaades tuleb esmalt soolane vesi teha mageveeks ning alles siis saab teha elektrolüüsi.

**Urve Tiidus** lausus seoses merevee suure kuluga, et selles osas tulevad ilmselt ka keskkonnakaitsjad esile.

**Karl Kivinurm** ütles seoses mereveega, et kui Aafrikas soovitakse teha vesinikku, siis seal tuleb vesi enne puhastada, mis lisab kulu juurde. Põhjamaades seda tegema ei pea, kuna siin on piisavalt vett. See on Põhjamaade torustiku konkurentsivõime eelis.

**Marek Reinaas** tundis huvi, kas Eesti võimalikele tulevikus rajatavatele meretuuleparkidele võiks vesinikutoru samuti oluline olla.

**Karl Kivinurm** lausus, et EL-i õigus nõuab, et selliseid infrastruktuure tuleb ehitada nii, et kolmandatel isikutel oleks juurdepääs. Vastates küsimusele, siis nende ärimudelile võiks toru mõjuda kasulikult. Madalate hindadega tundidel on võimalik toota järgneva lisandväärtusega toode ehk vesinik ja see maha müüa.

**Jaak Aab** ütles, et Liivi lahe meretuuleparkide puhul, juhul kui need tulevikus rajatakse, on isegi planeeringus ette nähtud koht, kus võiks olla vesiniku salvestamine.

**Mario Kadastik** lausus, et meretuuleparkide puhul on probleemiks merevesi, mida ei saaks otse kasutada. Elektrolüüsi tegemiseks on vaja praktiliselt destilleeritud vett, vastasel juhul on elektrolüüseri eluiga mitmeid kordi lühem. Kui keegi teeks tehnoloogilise lahenduse, et merevett saaks otse kasutada, siis see oleks suur arendus. Põhiline küsimus on, et kui meretuulepark soovib saada ka hetkel u 120 eurot/MWh-i kohta, siis kui hakata odavatel tundidel vesinikku tootma, soovitakse summaarselt toodangu kohta endiselt see summa kätte saada. On suur küsimus, millal rohevesinik muutub konkurentsivõimeliseks.

**Hans Markus Kalmer** lisas näitena, et Saksamaale on väga oluline vesinikku saada. Oluline on siinkohal vaadata, miks Saksamaal elektrolüüserite puhul on seatud väga tugevad eesmärgid vesiniku tootmisele. Saksamaa võrk ei võimalda põhjast ja lõunast nii tugevalt elektrit läbi anda, kus tegelikult on vajadus elektrolüüserite kaudu vesinikku toota. Kuna võrk läbi ei lase, siis tuleb teatud tundidel meretuulepargid kinni panna. Seetõttu ongi mõeldud, et nendel tundidel toota Põhja-Saksamaal vesinikku ja suunata see lõunasse, kus on tööstustarbimine.

## **6. Info ja muud küsimused**

Infot ei esitatud ja muid küsimusi ei arutatud.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Marek Reinaas  
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)  
Maria Haas  
protokollija