

# Stenogrammid

## XIII Riigikogu, IV Istungjärk, täiskogu korraline istung

Neljapäev, 29.09.2016, 10:00

Toimetatud

10:00 Istungi rakendamine

1. 10:07 Olulise tähtsusega riikliku küsimuse "Meri ei salli seisvat vett. Merendus kui Eesti majanduse taaskäivitaja" arutelu

2. 12:27 Jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu (257 SE) esimene lugemine

10:00 Istungi rakendamine

### 11:00 Aseesimees Jüri Ratas

Head ametikaaslased, austatud Riigikogu, härrad kaptenid, meremehed ja kõik, kes armastavad merd ja merenduspoliitikat, tere hommikust! Alustame Riigikogu täiskogu IV istungjärgu 3. töönädala neljapäevast istungit. Kõigepealt palun Riigikogu kõnetooli neid Riigikogu liikmeid, kes soovivad üle anda eelnõusid või arupärimisi. Mailis Reps, palun!

### 11:00 Mailis Reps

Lugupeetud Riigikogu juhataja! Head kolleegid, Riigikogu liikmed! Eile anti üle järgmise aasta riigieelarve ja koos sellega tuleb kohe kõne alla ka teema, mille Eesti Haridustöötajate Liit oma 19. septembri pöördumises välja tõi. Te olete kindlasti selle pöördumisega tutvunud, sest see tuli kõikide fraktsioonide, Vabariigi Valitsuse ja mitme komisjoni nimele. Eesti Haridustöötajate Liidu hinnangul ei pea paika valitsuse seisukoht, et Eestis on haridus ja õpetajad prioriteediks. Valitsus olevat andnud lubaduse, et aastaks 2019 moodustab õpetaja keskmine töötasu 120% riigi keskmisest töötasust, kuid haridustöötajate liit leiab, et 2016. aastal on õpetaja töötasu alammäär riigi keskmisest palgast hoopis kaugenenud. Seetõttu toob haridustöötajate liit oma pöördumises välja terve hulga põhimõttelisi rahvusvahelisel tasandil tehtud uurimusi, mis näitavad, et võrreldes riigi keskmisega on Eestis õpetajate palgad tõepoolest ühed madalamad. Pöördumises on toodud ka hulk Eestis tehtud analüüse. Sellest tulenevalt ongi meil haridus- ja teadusministrile viis küsimust. Me soovime ministrilt saada analüüsi ja ülevaadet. Küsime järgmist. Milline on tema arvates 58-eurose tõusu sisu? Kuidas on lood keskmise palgaga võrreldes 2017. aastal ning kuidas jõutakse 2019. aastaks 120%-ni? Kuidas saab ministri arvates lahendada õpetajate järelkasvu probleemi ja millisena näeb ta konkurentsivõimelise palga sisu? Suur tänu teile! Jääme ootama!

### 11:00 Aseesimees Jüri Ratas

Ma palun Riigikogu kõnetooli Krista Aru!

### 11:00 Krista Aru

Austatud juhataja! Head rahvaesindajad! Lugupeetud külalised! Eesti Vabaerakonna fraktsiooni viie liikme nimel on mul rõõm ja au anda üle arupärimine tervise- ja tööminister Jevgeni Ossinovskile. Arupärimine puudutab hinnangut meie kiirabiteenusele ja kiirabitöö kvaliteeti. Arupärimine koosneb viiest küsimusest, millest osa keskendub Häirekeskuse tööle. Kuivõrd hästi on tagatud see, et Häirekeskuses oleks kohal meedik oma oskuste ja teadmistega? Kas ja kuivõrd vastab Euroopa standardile praegune väljakutsele vastamise aeg, mis võib olla kuni kaks tundi? Kas ja kuivõrd rahuldab maapiirkondasid see, et kiirabi töötab standardiseeritud algoritmi järgi? See tähendab, et kui on tulnud väljakutse raskema haige juurde, siis on õigus katkestada eelmine väljasõit mitte nii raske haige juurde.

Kuivõrd vastab see üldse arstiabi eetikale? Kas meil on tehtud ka uuringuid praeguse kiirabiteenuse kvaliteedi kohta? Meil on viis küsimust, me ootame neile sisukaid ja konkreetseid vastuseid. Aitäh!

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Palun Riigikogu kõnetooli Andres Herkeli!

### **11:00 Andres Herkel**

Härra juhataja! Austatud kolleegid! Me kõik teame, et meie majanduskasv on takerdunud ja takerdunud päris ohtlikult – 1,3% peale. Üks meetmeid, mida paljud eksperdid oluliseks peavad, on paindlike töösuhete tagamine. See omakorda jääb suuresti selle taha, et meil kehtib kohustuslik sotsiaalmaksu miinimum, mis teeb tunnipõhise palgaarvestuse sisuliselt võimatuks. Annan üle Riigikogu otsuse "Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele seoses kohustusliku sotsiaalmaksu miinimumi kaotamisega" eelnõu, mille eesmärk on elavdada Eestis tööturgu. Mäletatavasti arutasime neid teemasid – nii sotsiaalmaksu pörandat kui ka sellele maksule lae kehtestamist – siin möödunud kevadel juunikuus. Toona need mõtted toetust ei leidnud. Sotsiaalmaksu miinimumi kaotamise idee sai osaks väga poolehoidev suhtumine, aga koalitsiooniliikmed ei jõudnud toona saali. Vahepeal on juhtunud see, et suvel arvamusefestivalil oli erakonnajuhtide debatt, kus sellele idee väljendasid väga selgesõnalist toetust Margus Tsahkna ja Jevgeni Ossinovski. Nii et meil on põhjust see eelnõu pisut muudetud kujul teist korda üle anda. Ma loodan nii sotsiaaldemokraatide kui ka IRL-i toetusele. Eelnõul on mitu eesmärki: elavdada tööturgu ja regionaalpoliitikat ning tagada majanduskasvu. Isegi sooline palgalõhe seetõttu väheneks. Aitäh!

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Head ametikaaslased, rohkem kõnesoove ei ole. Olen Riigikogu juhatuse nimel vastu võtnud kaks arupärimist ja ühe eelnõu. Riigikogu juhatuse otsustab nende edasise menetlemise meie kodu- ja töökorra seaduse kohaselt. Teeme palun kohaloleku kontrolli!

#### Kohaloleku kontroll

Kohalolijaks registreerus 84 Riigikogu liiget, puudub 17.

---

## **1. 10:07 Olulise tähtsusega riikliku küsimuse "Meri ei salli seisvat vett. Merendus kui Eesti majanduse taaskäivitaja" arutelu**

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Asume nüüd tänase päevakorra punktide menetlemise juurde. Esimene päevakorrapunkt on olulise tähtsusega riikliku küsimuse "Meri ei salli seisvat vett. Merendus kui Eesti majanduse taaskäivitaja" arutelu. Lubage mul enne arutelu juurde minekut lühidalt tutvustada arutelu korda, mis tuleneb meie kodu- ja töökorra seaduse §-st 153. Esiteks esineb Eesti Vabaerakonna fraktsiooni liige Artur Talvik. Tema ettekanne kestab kuni 15 minutit, järgnevad küsimused ja vastused, mis kestavad kuni 20 minutit. Peale seda on viitseadmiral Tarmo Kõutsi ettekanne, mis kestab kuni 15 minutit, ja siis on küsimused ja vastused, mis kestavad kuni 20 minutit. Kolmandaks on Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia direktori Roomet Leigeri ettekanne, mis kestab kuni 15 minutit, siis on küsimused ja vastused, mis kestavad kuni 20 minutit. Riigikogu liige võib igale ettekandjale esitada ühe küsimuse. Pärast ettekandeid ja küsimustele vastamist avame läbirääkimiste vooru, millest ootame aktiivset osavõttu. Eesti Vabaerakonna fraktsioon on teinud ettepaneku, et kõigepealt esineksid sõnavõtudega fraktsioonide esindajad. Pärast arutelu lõppemist Riigikogu otsust vastu ei võta. Eesti Vabaerakonna fraktsioon on teinud ettepaneku pikendada tänast istungit, tuleme selle ettepaneku juurde vajaduse korral tagasi. Ma palun nüüd ettekandeks Riigikogu kõnetooli Eesti Vabaerakonna fraktsiooni liikme Artur Talviku!

### **11:00 Artur Talvik**

Hea istungi juhataja! Head kolleegid! Head meremehed! Mul on hea meel, et täna siin Riigikogus arutatakse olulise tähtsusega riikliku küsimusena just seda, kuidas merendus võiks Eesti majanduse käima tõmmata. Aga kõigepealt tahan ma teid kõiki õnnitleda ülemaailmse merenduspäeva puhul, mis

sel aastal toimub egiidi all "Laevandus – maailmale hädavajalik". Kui me paneksime selle Eesti konteksti, siis kuidas kõlaks teie arvates "Laevandus – Eestile hädavajalik"? Meri võib olla väga karm. Eile me langetasime pea, et meenutada ja mälestada Estonial hukkunuid. Aga positiivne näide on see, et tänavune aasta on kuulutatud merekultuuriaastaks. Täna kolleeg Urve Tiidust, kes selle algatusega välja tuli, ja täna kõiki neid inimesi, kes panustavad selle aasta õnnestumisse! Ma loodan väga, et ka see aasta muudab seda mõttelaadi, kuidas meresse suhtutakse.

Me armastame oma merega uhkustada. Me räägime, et meil on ülivõimas Tallink. Me räägime sellest, kui pikk on Eesti merenduse ajalugu. Me räägime sellest, kui pikk on Eesti merepiir ja kui palju on Eestil saari. Me räägime sellest, kuidas purjetajad sõidavad ümber maailma. Aga kui me räägime merenduspoliitikast ja kui me räägime merendusega rohkem kursis olevate inimestega, siis me kahjuks leiame, et me oleme kaotamas mereriigi positsiooni. Mida siis teha selleks, et see positsioon täielikult ära ei kaoks? Mida teha selleks, et muutuks ka Eesti poliitilise eliidi mõttelaad ja muutuks paradigma ning merendus saaks meie riigis prioriteediks?

Aga hakkame alumisest otsast peale. Ei saa olla merendust ilma randlasteta. Me oleme sellest palju rääkinud. Tänapäeval kipub Eesti rand kattuma pigem suvilatega, mis on täis pikitud pakettaknaid. Nendest suvilatest on küll tore merele vaadata, aga seal kaob igasugune meretunnetus. Randlane on inimene, kes on lapsest saati merel käinud ja merega kokku puutunud. Ta teab, missugused tujud merel on. Tema on merekultuuri kandja. Ma kutsun üles seadma Eestis sisse randlase eristaatust. Küsimuste-vastuste voorus võin ma veidi pikemalt rääkida, mida see tähendab. Igal juhul oleks randlane see, kes kannab merekultuuri, kellest kunagi võib saada suur kapten – nii on see Eesti ajaloos ka olnud – ja kellest võib saada hea paadiehitaja või merepäästja. Ma olen ise vabatahtlik merepäästja ja seda tööd tehes olen kokku puutunud väga paljude merenduse tahkudega. Mul on väga hea meel, et vabatahtlik merepääste on Eestis taastatud. Ma toonitan, et just taastatud, sest organiseeritud vabatahtlikul merepäästel on tegelikult väga pikk ajalugu, mis ulatub 19. sajandi teise poole välja. Aga see, et vabatahtlik merepääste on väga kõvasti arenenud ja merepäästjate võimekus on kõvasti paranenud, ei ole veel kõik. Merepäästjate tehniline baas on kahjuks väga mahajäänud. Siin on jällegi koht, kus Vabariigi Valitsus ja meie, Riigikogu, võiksime pead kokku panna ja mõelda, kuidas sellest olukorrast välja tulla.

Siit edasi liikudes võiks veidi rääkida väikesadamate ehitamisest. See on positiivne areng, mis Eestis on käima läinud, ent väikesadamate ehitamisega tuleb ilmsiks ka palju probleeme. Nii mõnigi sadam on ehitatud sellisesse kohta, kus sadam olema ei peaks, sest see kandub väga kiiresti täis. Nii mõnigi sadam on ehitatud avaliku raha eest, aga selle sadama omanik leiab, et see on tema oma, ja kasutab seda juba kui kinnist erasadamat. Selle tõttu on meie väikesadamates kaikohtade hinnad kõrgemad kui Soomes. Kui me räägime n-ö rohujuuretasandist merenduse arengus, siis see on kindlasti üks probleeme, miks väikelaevade ja väikepaatide omanike hulk Eestis hüppeliselt ei kasva. Väikesadamate kohta tahan mainida ka seda, et peaks olema siiski väga läbi mõeldud, kuidas ja kuhu neid Eestis ehitada.

Väikesadamate juurest liigun edasi suuremate sadamate juurde. Räägime Tallinna Sadamast. Kahjuks on Tallinna Sadam olnud aastate pikku – ma ütlen üsna jõhkralt – poliitiline lüpsilehm. Seetõttu on ka Tallinna Sadama arengusuunad pendeldanud üles-alla ega ole lähtunud pikast vaatest ja eeldusest, et just see sadam on värav Eestisse ja Eestist välja ning just see sadam võiks olla Eesti majanduse väga oluline alustala. Tallinna Sadamas on käimas puhastustuli ja ma loodan väga, et see möödunud aastate mõttelaad põleb selles ära viimse kui kübemeni. Seal on toimumas muutused. Tallinna Sadamgi on dilemma ees: kas peaks vähendama sadamamakse ja parandama niimoodi konkurentsivõimet lähiriikidega võrreldes või tuleks ehitada n-ö tark sadam, mis nõuaks investeringuid juurdegi. Aga praeguses olukorras võid sa ehitada targa sadama, see võib isegi väga tark sadam olla, kuid kui sadamas kaubad ei liigu, siis ei ole sellel sadamal suurt mõtet. Merendus on kõikehõlmav ala ja kui liblikas teeb mõnes teises valdkonnas tiivaliigutuse, siis võib see just merenduses väga valusasti kätte maksta. Ehk kui meie raudteel ei liigu enam peaaegu üldse kaupu, siis see maksab valusalt kätte sadamale. Ametis olev valitsus ei ole teinud suuri pingutusi selleks, et ennekõike raudteel kaup liikuma hakkaks.

Ent ei ole sadamat ilma laevadeta. Me oleme aastaid rääkinud – sellest on väga põhjalikult kirjutatud ka Eesti merenduspoliitika arengukavas aastateks 2012–2020 –, et me peaksime Eestis taastama konkurentsivõimelise kaubalaevade registri suuremate kaubalaevade jaoks. Arengukavas nähakse lausa ette, et neid laevu võiks selles registris juba üsna pea olla 35. Ent kõik on läinud pöördvõrdeliselt ja selle

arengukava kehtimise aja jooksul on ka viimane kaubalaev sellest registrist lahkunud. Me oleme olukorras, kus meie riik võiks teenida raha ja anda tööd paljudele inimestele, aga me ei kasuta seda võimalust ära. Reederid ütlevad, et neil ei ole põhimõtteliselt vahet, sest kui riik neid ei taha, siis nad lähevad mujale ja teenivad ikka kasumit. Aga inimesed, kes Eesti merenduse pärast südant valutavad, ei taha seda, et see kasu, mida merest on võimalik saada, mujale läheks. Sellest räägivad täna tõenäoliselt teised veel pikemalt.

Me räägime, et Eesti on IT-riik. Me oleme selle üle uhked ja me ekspordime selle valdkonna tooteid. Kuid kui me vaatame Eesti merendust, siis selgub, vabandage väga, et IT-valdkond on sellest majandusharust väga kaugemale jäänud. Merenduses on asjaajamine väga kohmakas, lausa eilne päev. See on koht, kus Eesti võiks jällegi olla eestvedaja, teenäitaja, suunanäitaja ja lahenduste eksportija. Ka sellest võiks täna veel pikemalt rääkida.

Oma kõne kokkuvõtteks tahan tuua esile veel mõne aspekti. Need on sellised asjad, mida võiks laiemalt kogu riigis arvesse võtta ja mis võiksid mõnes mõttes olla kuldvõtmekeseks majanduse käivitamisel. Esiteks, arengukavad kipuvad Eestis olema sellised stsenaariumid, mis jäävad riiulile tolmuma. Merenduspoliitika arengukava on sinna tolmuma jäänud ja sellele pole rakenduskavasid tehtud või neid pole täide viidud. Raha, millega seda arenduskava ellu viia, ei ole leitud. Möödab on juba üle poole selle arengukava kehtimise ajast ning, nagu me näeme, see on tõesti riiulil lihtsalt tolmumas. Ka arengukavasid tuleks vaadata paindlikult ehk neid võiks vajaduse korral käigu pealt muuta. Nii mõnigi asi selleski arengukavas tahaks juba värskendamist saada.

Teiseks, bürokraatia. Eesti merenduse juhtimine on jaotatud kaheksa ministeeriumi vahel, sellel ei ole ühtset juhtimist. Meremehed on harjunud, et kapten laevas on jumal taevas ehk on üks koht, kus juhtimisotsuseid tehakse. Eesti merenduspoliitikal praegu sellist juhtimist ei ole. Põllumajandusel, mille panus SKT-sse on väiksem, on oma ministeerium, aga Eesti merendust juhitakse ühe ministeeriumi lennundus- ja merendusosakonnast, kus on töö ainult üks merehariduse ja merekogemusega inimene. Siin võiks rääkida sellest, kuidas need silotornid takistavad laiemalt kogu Eesti majanduse käimatõmbamist.

Kolmandaks, maksundus ja selle dogmad. Me ei saa rääkida registritest ilma maksunduse dogmasid muutmata. Me ei saa rääkida ka kogu Eesti majandusest ilma selleta, et me hakkaksime muutma maksunduse väga sissejooksnud dogmasid.

Lõpetuseks muidugi veel see, et me tegeleme piasjadega. Väga paljudes küsimustes puudub suur pilt ja julgus hakata sellega tegelema. Me oleme kinni jäänud väikestesse asjadesse. Me korraldame ise väikseid tulekahjukesi, mida me ise siis ka kustutada tahame. Merendus on asi, kus ei ole opositsiooni ega koalitsiooni. Merendus on asi, millest kas saadakse või ei saada aru. Ma väga loodan, et ka tänu sellele olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelule muutub Eestis mentaliteet ja me asume julgetele tegudele, nagu on julgeid meresõite ikka teinud Eesti meremehed. Suur tänu teile!

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Aitäh, hea ettekandja! Teile on küsimusi. Andres Herkel, palun!

### **11:00 Andres Herkel**

Aitäh, härra juhataja! Austatud ettekandja! Mulle jäi kõrva see IT-valdkonna seostamine merendusega, millest oli ettekandes üks lõik. Sellega on vist niiviisi, et IT-valdkond on Eestis vaieldamatult prioriteet, merendus seda aga kohe üldse ei ole ja sellest ongi see arutelu täna siin tingitud. Ma tahaksin neid asju veel tugevamalt seostada. Mida me peaksime tegema, et olla n-ö e-merenduse eesliinil, mis oleksid need tegevused ja kuidas me saaksime oma asjatundlikkust IT-valdkonnas merendusega seostada?

### **11:00 Artur Talvik**

Täna küsimuse eest! Võib-olla algab see väikestest asjadest. Minu isiklik kogemus on seotud ühe väikelaeva registreerimisega ja väikelaevajuhi lubade pikendamisega. Need on väga drastilised näited. Nii väikelaevajuhi load kui ka autojuhiload tehakse autoregistrikeskuses. Kui sa vahetad autojuhilube, siis sa saad selle kõik internetis ära teha ja load saadetakse sulle kenasti postiga koju. Kui sa lähed väikelaevajuhi lube vahetama, siis siamaani nõutakse sult paberil täidetud taotlust ja lube sulle kindlasti koju ei saadeta. Täpselt samamoodi on keeruline ka oma alust laevaregistrisse kanda. Laevandus armastab veel templiga pabereid, kuigi see kõik on eilne päev. Asjaajamise lihtsustamine ja kergendamine ning IT-valdkonna siia sissetoomine on kindlasti üks koht, kus me saaksime olla

eesrindlased või vähemalt eesliinil. Navigeerimises või laevajuhtimises on IT ju suhteliselt või isegi väga hästi arenenud. Aga just selle muu asjaajamise korraldamine! Merenduses on väga palju konventsioone, mida tuleb järgida, selle kõige kordategemine on meie võimalus ja miks mitte seda ära kasutada.

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Monika Haukanõmm, palun!

### **11:00 Monika Haukanõmm**

Täna, härra juhataja! Hea ettekandja! Meil on käimas ja käivitumas hästi palju reforme. Meil on töövõimereform, meil on haldusreform, meil on räägitud pensionireformist. Merendusvaldkonna reformist ei ole väga räägitud, mina ei ole sellest üldse kuulnud. Samas on meil ka riigireform. Võib-olla see merendusteema läheks siis – minu lootuse kohaselt – riigireformi alla. Riigireformist rääkides on hästi palju juttu olnud sellest, et me peaksime bürokraatiat vähendama. Meil on nn nullbürokraatia plaan. Kuidas võiksid see riigireform ja nn nullbürokraatia merendusvaldkonda puudutada?

### **11:00 Artur Talvik**

Oh! Nagu ma siin enne rääkisin, on merenduse juhtimine killustatud ja väga mitme ministeeriumi vahel ära jagatud. Merendusel ei ole selget juhtimist ja eri ministeeriumid veavad asju väga tihti igaüks erinevale poole. Kui positiivseid näited tuua, siis üks väga positiivne näide on see, et on hakatud tegelema merealade ruumilise planeerimisega. Merealade ruumiline planeerimine tähendab samasuguseid kavasid, nagu kuival maal on üldplaneeringud. Nii üritatakse nüüd ka merealad võimalikult läbimõeldult planeerida ehk vaadata, kuhu võiks ehitada tuulegeneraatorite pargid, kus tuleks lasta lindudel oma elu nautida, kus võiks püüda kala ja kust võiks minna laevatee. See on esimene katse teha merendusvaldkonnas midagi väga-väga läbimõeldut. Okei, väga läbimõeldud on ka merenduspoliitika arengukava, aga nagu ma enne juba ütlesin, see seisab kuskil riulis.

Ühesõnaga, ma väga loodan, et sellest ruumilisest planeerimisest midagi välja tuleb ja et see oleks ka teatud mõttelaadi eestvedaja Eestis. Räägime näiteks Reidi teest. Mereala ruumiline planeerimine küll maa-alal ei toimu, aga need asjad võiksid n-ö kooskõlas minna. Kõik, kes Tallinki laevadelt kaupa veavad, ütlevad, et praegune olukord on täiesti vastuvõtmatu. Isegi pika treileriga väikelaevade juhid ütlevad, et saab kõvasti halle karvu, kui selle tee peal sõita. Teisest küljest, ka selliste asjade planeerimisel peab kindlasti arvestama sellega, et mereäär on väga populaarne puhkamiskoht ning kui sa tambid selle suurt teed täis, siis kaob puhkamise võimalus seal ära.

Need asjad vajaksid selgeks vaidlemist. Aga jällegi, sedagi asja viib ellu Rahandusministeerium. Ehk kui merendust justkui koordineerib majandusministeeriumi lennundus- ja merendusosakond, siis planeerimist viib ellu Rahandusministeerium. Neid näiteid on palju. Ma siin enne juba puudutasin bürokraatiat. Selge on see, et me ei saa hakata muutma merenduskonventsioone, mis on rahvusvahelised. Oleks lopsik mõelda, et me võiksim siin mingisugused eeskäijad olla. Küll aga võiksim teha ettepanekuid selles suunas.

Kui jällegi sellest riigireformist rääkida, siis tuleb meelde, et n-ö väävlidirektiivi puhul, mis nüüd juba realiseerub, sai ka kõvasti asjaajamist kritiseeritud. Keskkonnaministeerium ajas siis merenduse asju sektori endaga piisavalt suhtlemata. Neid asju on palju, mida võiks riigireformi tehes ka merenduses silmas pidada. Kuskil on tehtud plaan, et transpordivaldkond peaks konsolideeruma, aga tundub, et see plaan on tänase seisuga plaaniks jäänudki. Muidugi, konsolideerimise tõttu paraneb võib-olla riigile kuuluvate ettevõtete juhtimine, aga ega see tegelikult kaupa liikuma ju ei pane. Kuskil on plaan, et Eestis võiks tekkida n-ö riigilaevandus või riigilaevad võiksid olla ühe katuse all. Ma ei ole kuulnud, et see plaan praegu väga kiiresti realiseeruks. Siin on ka muidugi vastuvaidlejaid, kas selline läbimõtlemata konsolideerimine on ikka kõige parem mõte või ei ole.

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Tarmo Tamm, palun!

### **11:00 Tarmo Tamm**

Aitäh, juhataja! Hea ettekandja Artur! Me teame, et majanduskasv on meil peaaegu olematu ja inimesed rändavad siit välja. Samal ajal olen mina endale Eesti olukorra sõnastanud selliselt, et meil on neli rikkust. Esiteks on meil inimesed ehk rahvas. Teiseks on meil maa ehk põllumajandus. Kolmandaks on meil mets ehk metsamajandus. Neljandaks on meil meri ehk kalandus ja laevandus. Põllumajanduse ja metsandusega me üht-teist ikka toimetame ja saame päris hästi hakkama, aga miks merendusega üldse ei tegelda? Minu meelest on see üks suur võimalus. Miks on see jäetud tagaplaanile, miks ei ole see üldse mingi prioriteet? Ma arvan, et see on üks suur võimalus. Mis see põhipõhjus on? Sa oled mereäärne poiss, sa võiksid seda selgitada.

#### **11:00 Artur Talvik**

Aitäh küsimuse eest! Siin tulen ma regionaalpoliitika juurde tagasi. Randlane kui selline hakkab Eestist ära kaduma. Kõige suurema paugu panid talle mingid piiritsoonid, sest inimesed sisuliselt kolisid siis mere äärest ära, kuna nende tegevus seal oli piiratud. Aga ka praegu on mereäärsel tegevusel palju piiranguid peal. Toon näiteks kas või selle, kui ogaralt keeruline on endale lauritrit teha, kui palju sa pead selleks bürokraatiaga tegelema jne. Ütleme niimoodi, et pigem vaadatakse mere poole ja käiakse suvitamas kuskil liivarannas, aga see tunnetus, mis see meri ise tegelikult on, on ühiskonnast kadunud. Kindlasti on selle üks põhjusi ka selles, et poliitikute hulgas on vähe merelise tunnetusega inimesi. Naljaga pooleks võib öelda, et Andrus Ansip, kes väga kaua oli peaminister, oli ju Tartu poiss, eks ole. Ühesõnaga, selliseid detaile on väga palju. Aga ma tahan sulle öelda, et ega merendus ei ole ainult kalandus ja laevandus. Merendus on väga-väga paljusid asju hõlmav valdkond: turism, needsamad tuulepargid ehk energiaallikas jne. See mõju on väga suur. Öeldakse, et üks töökoht merel tekitab kolm töökohta maal. Need on suures osas hästi makstud töökohad, siin ei saa me rääkida palgavaesusest või mingitest sellistest asjadest. Ma arvan, et kõige suurem häda ongi just koordineerimatus ja poliitilises juhtimises merendusliku mentaliteedi puudumine, ütleme niimoodi.

#### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Krista Aru, palun!

#### **11:00 Krista Aru**

Aitäh, härra juhataja! Hea ettekandja! Sa ütlesid õigesti, et suur pilt puudub, visioon puudub, julgus puudub. Minu meelest puudub ka ettevõtlikkus. Aga samal ajal ütlesid sa, et juhtimine on killustunud mitme ministeeriumi vahel ja me ei tea, kes on kapten. Kes siis peaks sinu meelest see kapten olema? Sõjaeelses Eesti Vabariigis oli selleks riigivanem, kes ütles, et merenduspoliitika on osa meie julgeolekust. Kes peaks see täna olema?

#### **11:00 Artur Talvik**

Meil on olnud tore aeg, kui meie president oli Mere-nimeline. Tema võttis mereteemat kindlasti väga südamesse ja seisis selle eest, et see mõttelaad Eestis väga tugevalt kinnistuks. Kahjuks peale Lennartit mereteemal otsest eestkõnelejat ei ole olnudki. Aga see oli ainult eestkõnelemine. Mina ei tea, kes see täpselt olema peaks, aga merenduspoliitika arengukavas on räägitud sellest, et võiks olla mõni, ma ei tea, peaministri juures olev komisjon. Viimasel ajal räägitakse aina rohkem, et Eestis võiks olla mereadministratsioon, mis n-ö rakenduslikult tegeleks merepoliitikaga juba väga kõikehõlmavalt. See on minu arust üks baasprobleeme. Ma kunagi naljatades ütlesin, et Maaeluministeerium võiks olla maa- ja mereeluministeerium. Arvutused on erinevad, aga merendus annab siiski 4–5% SKT-st, samal ajal kui põllumajandus umbes 3,5%. Põllumeestel on oma ministeerium, kes nende eest seisab ja nendega asju ajab, kuid merendusel sellist kesket koordineerimist ei ole. Minu arust peaks see olema kõrgema juhtimise tasandil, n-ö otsealluvusega peaministrile. Sellega toonitatakse ka seda, et merendus on Eestis prioriteet.

#### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Rait Maruste, palun!

#### **11:00 Rait Maruste**

Tänan! Ma olen täiesti päri sellega, et kaubanduslik meresõit on Eestis suur probleem ja sellega peaks lausa riiklikul tasandil järjepidevalt tegelema. Aga küsida tahan ma väikelaevanduse asjus. Olen täiesti päri ka sellega, mida te väitsite, et väikelaevade registreerimine ja väikelaevade, kuidas öelda, haldamine on täiesti korrast ära ja masendusse ajavalt kehval järjel. Te mainisite ka, et te tahaksite sisse seada randlase staatust. Mina kolmanda põlve randlasena tahaksin teada, missuguse staatuse ma varsti saan.

### **11:00 Artur Talvik**

(Naerab.) Mina elan suurema osa ajast Lahemaal Juminda poolsaarel mere ääres ja kuigi ma ei ole kolmandat põlve randlane, pean ma ennast kindlasti randlaseks. Lahemaa justkui kaitseb, ütleme, sedasama kultuuripärandit. Huvitaval kombel, kui seal on kultuuripärandist juttu ja me küsime, mis see kultuuripärand on, siis selgub, et see on ikka rannakalurite ja randlaste elu. Kui me hakkame vaatama neid regulatsioone, mis Lahemaal on, siis me näeme, et seesama randlane, kes seal mere ääres elab ja seda kultuuripärandit kannab, on siis, kui ta tahab saada näiteks kalavõrguluba, täpselt ühesuguses seisus maamehega. Me oleme Lahemaal rääkinud, et kui me elame looduslike piirangutega võõndis, siis me võiksime vastutasuks saada mõne erandi. Ma pean silmas näiteks sedasama nakkevõrkude luba või kergemat lautri ehitamise võimalust ja teisi selliseid asju.

Minu arust tähendaks randlase eristaatus seda, et rannas elaval inimesel on teiste ees mingisugused eelised, mis on seotud selle rannaga. Ta ju niikuinii elab seal tuulte käes. Täna lugesin ma näiteks ühest artiklist, et mere ääres on vilja kasvatada väga raske. Kui randlane saaks tegelda nende asjadega, mis on merendusega seotud, olles teistega võrreldes eelisolukorras, siis see tekitaks olukorra, kus aina rohkem inimesi loodetavasti identifitseeriks ennast randlasena, kirjutaks ennast sisse oma suvilasse ja hakkaks seal elama, tuues kindlasti tulu ka kohalikule omavalitsusele. See mõte käis siit läbi ka mõni aasta tagasi, aga kahjuks see kuhugi ei jõudnud. Kui suurt pilti vaadata, siis sellise eristaatuse või staatuse võiks sisse seada, seda võiks esialgu teha kas või katseliselt, piirkonniti.

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Toomas Jürgenstein, palun!

### **11:00 Toomas Jürgenstein**

Aitäh, hää eesistuja! Hea ettekandja! Ma jätkan siitsamast. Lõunaeestlase meri on Peipsi. Kas selle randlase staatuse saamiseks peab vesi tingimata soolane olema või võiks näiteks Peipsi-äärsel inimesel ka see staatus olla?

### **11:00 Artur Talvik**

Ma arvan, et kindlasti. See vesi, mis on Narva-Jõesuus, on tõenäoliselt peaaegu niisama mage kui Peipsi vesi. Nii et seal suurt vahet ei ole. Soolasema ja vähem soolase mere piir jookseb umbes sealt, kus mina elan. Ma tean, et mõni päev on meri soolasem. Nii et miks mitte, ka need inimesed tegelevad n-ö randluse elushoidmisega ja sealtki võivad tulla suured kaptenid, suured kalamehed, suured paaditegijad.

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Imre Sooäär, palun!

### **11:00 Imre Sooäär**

Aitäh, hea juhataja! Austatud ettekandja! Ma olen täielikult nõus sellega, mida ütles hea kolleeg Rait Maruste. Käisin hiljuti ka ise oma väikelaevajuhi tunnistust uuendamas. Ma olen täiesti nõus, et tuleks seadust veidi üle vaadata. Nende lubade uuendamise protsess peaks olema niisama sujuv ja lihtne nagu autojuhilubade uuendamine. Aga mida me teeme noorte järelkasvuga? Ise alustasin ma kunagi Eesti Noorte Mereklubis. Meil oli kaks toredat õppelaeva: Juku ja Juhan. Nendega sõitsime Läänemere läbi, kaugemale siis veel ei saanud seilata, kuna riigipiir tuli ette. Aga kuidas me praegu noori kaasa tõmbame? Mida võiks teha, et Eesti merendust maailma silmis suuremaks teha, et me ikka silma paistaksime? Muidu me ajame siin väikeses Läänemeres oma väikest asja. Kas me saaksime midagi teha, et me maailmas oma tegude ja sõitudega silma paistaksime?

### **11:00 Artur Talvik**

Mul on siin olemas isiklik kogemus. Me hakkasime kaks aastat tagasi oma poolsaare peal korraldama noorte merepäästjate laagreid. Seal me põhimõtteliselt õpetamegi sedasama merekultuuri, ilma igasuguse riikliku programmita, vaid rohujuuresandilt tulnud initsiatiivina. Isad, kes tegelesid merepäästega, leidsid, et laste elu peaks vähemalt niisama huvitavaks tegema. Mul on väga hea meel selle üle, et kui esimesel aastal tuli laagritesse 60 last, siis tänavu oli niimoodi, et me ei saanud üle 90 lapse võtta ja pidime 20–30 last ukse taha jätma. Sellised väikesed asjad, mis lastele baasteadmisi õpetavad, on üliolulised. See on kindlasti eelduseks selle suure mõtte väljakasvamisele nendest väikestest asjadest. Nende laste hulgast võivad tulla tulevikus kaptenid. Isegi kui sellisest lapsest saab n-ö maarott, siis kannab ta merekultuuri kindlasti oma südames.

### **11:00 Aseesimees Jüri Ratas**

Hea ettekandja, ma tänan teid! Ma palun ettekandeks Riigikogu kõnetooli viitseadmiral Tarmo Kõutsi!

### **11:00 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Austatud härra juhataja! Head rahvasaadikud! Lugupeetud kaptenid ja meremehed, praegused ja tulevased! Mul on hea meel, et merenduse problemaatika on jõudnud lõpuks ka siia saali, meie rahvaesindajate ette. Merenduse probleemid ei ole mitte ainult väikese grupi ehk meremeeste mure, vaid need on terve Eesti rahva mure. See, et merendus on üks Eesti rahvuslikest eesmärkidest, on siililegi selge. Arvan, et seda toetab igaüks siin saalis.

Probleeme on palju ja me peaksime täna püüdma nendes natukene selgust saada. On ju lollilegi selge, et probleemid ei lahene iseenesest, vaid neid tuleb lahendada. Eesti merenduse rahvusvaheline konkurentsivõime väheneb aasta-aastalt, kuna meie oma riik ei ole järjekindlalt merendusega tegelnud samal määral kui meie head naabrid Läänemere rannikul. Ma ei taha väita, et üldse ei ole tegeldud, kindlasti on, kuid mitte küllaldaselt. Küsimus ei ole pelgalt laevanduses, vaid kogu merendusklasteri haldamise või koordineerimise puudumises. See nn liberaalne majandusmudel on kahtlemata väga hea ja majandust toitev, kuid merenduse rahvusvahelistes konkurentsitingimustes see ei toimi, uskuge mind. Merel toimivad rahvusvahelised ärireeglid ja kitsalt riigisiseste normatiividega ei suuda me neid paraku muuta, küll aga paneme raskesse seisusse meie reederid, meremehed ja kõik inimesed, kes merega seotud on.

Meie riigil on 45 000 ruutkilomeetrit maismaad ja väidetavalt 36 000 ruutkilomeetrit mereala. Miks väidetavalt? Kui te avate ENE, siis te sealt seda arvu ei leia. Kui te selle üldse kusagilt leiate, siis võib-olla internetist. Samuti on meil väidetavalt 2200 saart, aga võib-olla 1587, ka see arv on lõplikult selgeks tegemata. See viitab veel kord, et merendus kui majandusharu ei ole meie riigis kaugeltki mitte prioriteetne. See mitteprioriteetsus hakkab juba tõsiselt häirima kogu riigi informatsioonivälja. Meil on maa-ala haldamiseks olemas ministeeriumid, kes oma haldusalas selle teemaga tegelevad. Meil on olemas isegi Maaeluministeerium. Nagu Artur Talvik naljaga pooleks ütles, Maaeluministeerium võiks olla ka mereeluministeeriumiks. Aga paraku ei ole. Merega puutub Eestis kokku kaheksa, aga võib-olla ka üheksa ministeeriumi ja igas ministeeriumis on olemas koordineeriv haldusüksus, kuid merenduse valdkonnas see paraku nii ei ole. Teistel riikidel on olemas kas ministeeriumid, mingid institutsioonid või midagi muud. Ka Eestil on midagi muud. See midagi muud on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakond. Me lendame ja ujume ühekorraga. Selles osakonnas – imede ime! – on tööl ka üks mereharidusega inimene. Mis te arvate, kuidas siis saab merendus riiklikul tasandil olla Eestis koordineeritud? Ei kuidagi. Ja ei ole ka. Seda enam, et sellel osakonnal puuduvad vajalikud volitused ja ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil puuduvad vajalikud volitused.

Kui Euroopa Liit on ammu aru saanud, et merendus on väga oluline ja perspektiivikas majandusharu, siis Eesti arvab millegipärast teisiti. Euroopa Liit on lubanud oma liikmesriikidel toetada merendussektorit oma äranägemise järgi ning andnud volitused võtta meetmeid, mis on fikseeritud ka vastavates dokumentides, mida on kolm. Üks neist on "Community guidelines on State aid to maritime transport" aastast 2004. Need dokumendid on senini jõus. Meil käib paraku kõik vanaviisi. Uppuja päästmine on uppuja enda asi. Aga uppuja ei ole mitte ainult merendus, kogu Eesti riik kannatab selle all. Suuresti just seetõttu on Eesti lipu all seilanud laevad ning Eesti laevaomanikud, nagu ma juba ütlesin, ja ka meremehed vabaturul ebavõrdse konkurentsi olukorras. See ei vasta ka Euroopa Liidu põhimõtetele. Mis te arvate, kui mitu kaubalaeva on sellise ebaadekvaatse ettevõtluskeskkonna tõttu



praeguse seisuga Eesti laevaregistrisse jäänud? Null! Kui me taastasime iseseisvuse, siis oli neid 50, sh balkerid, mille veeväljasurve on 50 000 ja enam tonni. Kujutage ette, mitte 500, vaid 50 000 tonni! Suur osa nendest, üle poole nendest olid uued või päris uued ja modernsed laevad.

Meie lõunanaaber Läti on meie arvates palju vähem mereriik. Nendel ei ole ühtegi saart, meil on 2200 – isegi rohkem kui Kreekal. Lätis läks see olukord usinasti halvemaks, kuni selle hetkeni, kui nad said aru, et enam allapoole minna ei saa. Nad jäid pidama kahe laeva juures. Merenduse riiklike meetmete võtmise järel on neil laevade arv kasvanud 21-ni ja püsinud sellisena juba peaaegu kümme aastat, mis viitab sellele, et merendus on riigile vajalik. Ilmselt on merendus tulutoov.

Räägime nüüd rahast. Laevaomaniku kulud ühe madruse Eesti lipu all palgal hoidmiseks on *circa* 2000 eurot kuus, teistel Euroopa Liidu mereriikidel on need kulud väheke üle 1000. Ma pean silmas Hollandit, Taanit, Rootsit, Lätit, Leedut jt, samuti kolmandaid riike. Kuna ITF on kehtestanud laevadel ka miinimumpalgamäära, siis madruste nõõrimisega seda vahet kinni ei mätsi. Me oleme seni suutnud reisilaevanduses vee peal püsida tänu sellele, et palgad meil ja Soomes on erinevad. Kuid see ei kesta igavesti. Palgad, nagu me teame, tõusevad isegi Eesti Vabariigis, ja tõusevad jõudsalt. Ühel päeval saabub see hetk, kui Tallink Grupp on sunnitud mõtlema hakkama, mis edasi saab. Toome näite. Kui Tallink Grupp viis oma reisilaeva Riia liinile, siis olid nad sunnitud selle laeva viima Läti lipu alla. Ena mul õnnetus, Läti lipu alla! Tulemus on küll natuke mõtlemapanev. Me kaotasime paarsada töökohta ja maksud laekuvad nüüd Riiale. Töökohad kadusid selle tõttu, et lipuriik määrab ise kindlaks laevameeskonna koosseisu. Enamik nendest inimestest liitus nende Eesti meremeestega – neid on *circa* 5000, aga võib-olla ka 6000 –, kes on sunnitud töötama võõra lipu all. Ega me ometi seda ei taha, et Kalevipoegi aina juurde kasvab!

Eestis registreeritud äriühingud opereerivad umbes 60 laevaga. Ma pean silmas laevu, mida võib laevaks nimetada, ehk aluseid veeväljasurvega üle 500 tonni, mis paraku kõik seilavad võõra lipu all. Seda sellepärast, et Eesti lipu all ettevõtlusega tegelda ei ole lihtsalt soodus. Laevaomanik ei saa kahjudega töötada. Nende ja teiste laevade toomiseks Eesti registrisse on tarvis viivitamata – seda oleks olnud tarvis juba eile – võtta riiklikke meetmeid, mis tagaksid laevandusettevõtlusele võrdsed konkurentsitingimused.

Merendusnõukoda, kuhu kuuluvad mitmed kaptenid, näiteks kapten Uno Laur, aga ka teised, reederid, sadamate ja merega seotud inimesed, muidugi ka mereakadeemia direktor, on juba aastaid pakkunud, et võiks olla meetmete pakett, mis aitaks Eestil sellest olukorrast välja tulla. Kusjuures need meetmed ei nõua riigilt uusi investeeringuid, küll aga peaksid tooma otsesest ja kaudset kasu. Need meetmed tähendavad meie seaduste ja eriti maksupoliitika muutmist. Esimene ettepanek on just maksusüsteemi muudatuste kohta. Teine ettepanek on laevade tonnaažimaksu kohta, eriti peetakse silmas laevade ehitamist. Kolmas ettepanek on laevade ehitamiseks võetavate krediitide riikliku garanteerimise kohta. Me ju teame, et laevaehitus on ääretult kallis. Minu teada ei olegi Eestis nii rikast inimest, kes oleks suuteline kahemiljonilist laeva n-ö puusalt tulistades valmis ehitama. Neljas ettepanek on laevaühingu kui ettevõtlusvormi legaliseerimise kohta. Mida see tähendab? Kui inimestel on rahajääke – kahtlemata on kõigil midagi sukasäärde pandud –, siis nende jääkide investeerimine laevandusse oleks väga teretulnud, kuid selleks peavad need toimingud olema juriidiliselt kaetud ja riigi poolt kaitstud. Kõige pakilisemad oleksid muidugi muudatused maksupoliitikas ja õigusaktides, mis tagaksid Eesti lippu eelistavatele meremeestele või reederitele samalaadsed tingimused, kui on nende konkurentidel Balti merel ja mitte ainult seal, vaid kogu maailmamerel. Teadupärast on merendus rahvusvahelise äri ala. Kogu see raha, mis merenduses liigub, on ekspordiraha, vanasti öeldi selle kohta kuldrublad. Seetõttu võitlevad kõik riigid selle eest, et oma merendussektorit toetada ja saada neid ekspordisummasid oma eelarvesse. Isegi Luksemburgil on kaubalaevastik. Kui mitu kilomeetrit on Luksemburgil aga merepiiri? Minu arvates tal seda ei ole ega saagi olla. Aga Luksemburg on aru saanud, et merebisnis on riigile kasulik.

Praegu on paljud meremehed, vist isegi enamik 5000-st Eesti meremehest teiste riikide maksuresidendid ning nad on oma sotsiaalsed probleemid lahendanud väljaspool Eestit. Aga nad on Eesti Vabariigi kodanikud. Mis saab nendest siis, kui nad ükskord koju tulevad? Kes neid siin ootab? Riik neid ei oota ju.

Me oleme uurinud teiste Euroopa Liidu mereriikide positiivseid kogemusi. Näiteks on Holland suuruselt meiega võrreldav riik, seal elab küll natuke rohkem inimesi, merd on pindalaga võrreldes niisama palju kui meil, aga saari on muidugi jälle vähe. Hollandis kasvas peale riiklike laevandusmeetmete võtmist kommertsaluste arv 550-st 700-ni. Enne seda oli neil sama protsess nagu meilgi: laevad läksid lihtsalt

Hollandi lipu alt ära, sest raske oli majandada.

Maksutulutekkimisega kasvaksid ka kõigi muude riigimaksude laekumised ja ettevõtluse käive meremajanduses. Tuletan meelde, et me räägime teenuste ekspordist. Kordan: ekspordist, mitte impordist. See peaks olema iga riigi otsene eesmärk. Hollandis tehtud uuringu tulemused viitavad sellele, et omamaise ettevõtluse kasv merenduses toob kaasa merendusega seotud ettevõtluse kasvu maismaal proportsioonis 1 : 3. Kui see suhe üle kanda tööhõivele, saame tulemuseks, et üks lisandunud meremees Eesti lippu kandval laeval loob maismaal töökoha kolmele inimesele. Ma ei räägi isegi taristu arengust, raudteest ega sadamatest.

Tonnaažimaks – miks ma sellest üldse juttu teen? Kahtlemata ei ole see tänase päeva probleem, kuid kui me vaatame tulevikku ja soovime ehitada uusi laevu, siis tonnaažimaksu üle tasuks mõelda, tonnaažimaks *versus* ettevõtte tulumaks. Ka laevade ehitamiseks või soetamiseks võetavate laenude riiklik garantii oleks efektiivne faktor uute aluste Eestisse toomisel.

Me loodame, et meie valitsusel jätkub nii palju kainet mõistust ja otsustusvõimet, et sel Eestile keerulisel ajal suudetakse nende meetmetega arvestada ja need ellu viia. Aeg jookseb ja me oleme niigi juba hiljaks jäänud. Merendus on Eesti rahvuslik huvi, meie ajalooline pärand. Me oleme 5000 aastat kandnud mererahva tiitlit. Vaevalt me tahaksime seda täna siin maha matta. Täna tähelepanu eest!

### **12:02 Aseesimees Jüri Ratas**

Suur tänu, hea ettekandja! Teile on küsimusi. Urve Palo, palun!

### **12:02 Urve Palo**

Aitäh, lugupeetud eesistuja! Austatud härra Kõuts, suur aitäh teile väga sisuka ettekande eest! Ma kuulasin tõesti huviga. Aga ma küsin hästi kitsalt. Mis te arvate, kas ... Ma sain teie kõnest siiski aru, et küsimusele "Kas?" on vastus vist jaa. Seega, milliseid maksuerandeid peaks kehtestama meremeeste tööjõumaksudele, et Eesti oleks konkurentsivõimeline?

### **12:02 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Siin on võimalus liikuda kahes suunas: kas tagastada laevaomanikele nende makstud sotsiaal- ja tulumaks, nii nagu seda teeb näiteks Soome Vabariik, või reguleerida meremeeste sissemaksid, nii nagu seda teevad Läti ja Leedu. Läti on neid maksid vähendanud, Leedu on need ära muutnud. Igal juhul on iga meremees, kes töötab Eesti lipu all, ja iga laev, mis seilab Eesti lipu all, riigile kasulikud. Tahan veel täpsustada, et praegu ei laeku need maksud üldse riigile. See on nüüd arvestuslik lähenemine, aga kui me suudaksime tagasi tuua kadunud pojad ehk 50 laeva Eesti lipu alla, siis nende tööjõumaksudega me suudaksime riigikassasse tuua *circa* miljon eurot aastas. Tonnaažimaks lisaks sinna veel peaaegu niisama palju. Selleks et seda raha teenida, ei peagi tegema investeeringut, peab lihtsalt suhtuma merendusse kui oma asja, mitte võõrasse.

### **12:02 Aseesimees Jüri Ratas**

Peeter Ernits, palun!

### **12:02 Peeter Ernits**

Hea juhataja! Hea ettekandja! Me oleme siin saalis enamasti küsinud, miks Eesti riik suhtub põllumeestesse sedasi, et paneb nad ebavõrdsesse konkurentsiolukorda, maksmata lubatud toetusi. Praegu sa rääkisid, et Eesti riik käitub nii ka meremeeste ja merendusega. Miks see niimoodi on?

### **12:02 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Kui me võrdleme meremajandust põllumajandusega, siis tegelikult näeme, et põllumajandus on ikka pika puuga ees. Neil on oma ministeerium, neil on omad haldusüksused, neil on riiklik toetusprogramm, Euroopa Liidu toetusprogramm, mida merendusel ei ole. Miks on merendus jäänud veel halvemasse olukorda kui põllumajandus? See on hea küsimus meile kõigile. Täna on, muide, mihklipäev ja öeldakse ju, et igal oinal on oma mihklipäev. Ma tahan öelda, et merenduse mihklipäev on kestnud 25 aastat.

### **12:02 Aseesimees Jüri Ratas**

Aivar Sõerd, palun!

## 12:02 Aivar Sõerd

Austatud juhataja! Austatud viitseadmiral! Te peatusite oma ettekandes põgusalt ka reisilaevandusel. Ma olen täiesti nõus, et ka reisilaevade Eesti lipu all hoidmine võib olla tulevikus keeruline. Ma tean, et hiljuti tegi Tallink mingisuguse pöördumise või saatis kuskile kirja selle kohta, et Eestis on sadamatasud teiste riikidega võrreldes suhteliselt kõrged. Kahtlemata oleme naaberriikidega ka siin konkurentsisis. Te olete merendusvaldkonda põhjalikult käsitlenud ja uurinud. Milline see hetkeseis on? Sadamatasud on oluline aspekt peale tööjõumaksude, tonnaažitasude ja registreerimistasude. Sadam on riigiettevõtte, seega saaks siin ka poliitikat kujundada. Milline on meie situatsioon võrreldes Soome, Rootsi ja Lätiga?

## 12:02 Viitseadmiral Tarmo Kõuts

Hea küsimus. Vaatame keskmist kaubalaeva, *circa* 4000 brutoregisterttonni. Tallinnas on sadamamaksud suurusjärgus 800 eurot (mõni aasta tagasi olid need 842 eurot). Lätis on need, kui mälu mind ei peta, 250 ja Leedus 450 eurot. Soomes on ka väiksem maks kui meil, täpset summat ma ei tea. Kuid on selge, et maksude tõstmisega me laevu siia küll ei meelita. Laevaomanikud, kes käitavad oma laevu Balti merel, otsivad ju sadamaid, kus nad ei pea nii palju makse maksma. See on täiesti selge ärireegel. Paraku on see tõepoolest mõttekoht. Mida me soovime, kas me soovime käivet või soovime kõrgete maksude abil laevade meie sadamatesse tulemise üldse välja suretada? Äri leiab endale alati väljapääsu, aga see väljapääs ei pruugi meile meeldida.

## 12:02 Aseesimees Jüri Ratas

Kalev Kotkas, palun!

## 12:02 Kalev Kotkas

Täna, härra eesistuja! Suur tänu, austatud ettekandja, arutelu viimise eest meremajanduse teemadele ja suur tänu ka konkreetsete ettepanekute eest! Käesolev merekultuuriaasta tegeleb n-ö pehmete väärtustega ehk eestlaste rannarahvaks olemise teemadega. See tänuväärne algatus toimib, tuleb tunnustada. Mis sa arvad, kas järgmiseks tuleks välja kuulutada meremajanduse või merelaevanduse aasta, et saada lahendus pikaajalistele konkurentsivõimeprobleemidele meie merelaevanduses?

## 12:02 Viitseadmiral Tarmo Kõuts

Kui me räägime merendusklastrist, siis me käsitame selle mõiste all kogu merendusega seonduvat majandus- ja elutegevust ning ka randlust. Ma tõesti toetan just niisugust lähenemist. Kui me räägime meie randlaste olukorrast, siis on selge, et meil on tegemist ju eesti merekultuuri kandjatega. Kui väidetakse, et Euroopa kaks vanimat paikset rahvast on baskid ja soomeugrilased – meie oleme soomeugrilased, nagu me teame, kes on suutnud aastatuhandeid samale kohale paigale jääda, säilitada oma keele ja kultuuri, ning me oleme suutnud saavutada ka omariikluse –, siis sellest me järeldame, et ka eesti merekultuur on üks vanimaid Euroopas. See on väärtus omaette. Merekultuuri kandjad on randlased. Kui tädi Maali elab kaugel rannakülas, kust postkontor on viidud kümne kilomeetri kaugusele, lähim pood on viie kilomeetri kaugusel, ambulatooriumist ma ei räägigi, siis mismoodi see elu tema laste silmis välja näeb? Me tahame, et meie rannaolu oleks jätkusuutlik. Tädi Maali elu, nagu Artur Talvik on öelnud, on piiratud looduskaitseliste piirangutega, mis kaitsevad küll hülgeid ning muid kenasid loomi ja kalu, kuid ei kaitse randlast. Kui tädi Maalil oleks selle merekultuuri hoidmiseks vaja ka kalapüügiluba, siis ta seda ei saa. Me ju teame, kuidas toimub harrastuskalapüügi lubade taotlemine. See toimub x- või d-päeval kell 9.00, see on nobenäppude õnneloos. Kui tugevat serverit ja kiiret internetti ei ole, siis on lootusetu kalapüügiluba saada. Randlasel pole loomulikult neist kumbagi. Mida me sellega tahame saavutada? Kas me tahame randluse täiesti välja suretada? Ma arvan, et niisugune merenduselu toetav aasta tuleks välja kuulutada ilmtingimata ja üsna varsti, kuni ei ole hilja.

## 12:02 Aseesimees Jüri Ratas

Artur Talvik, palun!

## 12:02 Artur Talvik

Aitäh, eesistuja! Aitäh, kõnepidaja! Kaubalaevade registrist on nüüd väga palju räägitud. On ilmselge, et kui selline register Eestisse tuleks, siis saaksid sellega kaasnevalt tööd tippjuristid, audiitorid, raamatupidajad ja teised sellised inimesed. Aga sellega on seotud oht, et kui me selle asja täiesti maksuvabaks teeme või kehtestame minimaalsed maksud ja tingimused, siis võib meist saada n-ö mugavuslipuriik. Kust jookseb see veelahe, et Eesti reederid – ja mitte ainult Eesti reederid – oleksid nõus oma laevu Eesti registrisse registreerima, aga me ei saaks külge ka reisilaevade mainet alandavat mugavuslipuriigi märki?

### **12:02 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Laias laastus on registreid kahte tüüpi. On kinnised registrid ehk riigiregistrid, kuhu kantakse riigi laevastik ja tihtipeale ka muud sellised alused, nagu reisilaevad, kus on kehtestatud väga ranged, kordan, väga ranged normatiivnõuded nii laevale kui ka meeskonnale. On olemas ka avatud registrid. Avatud registritel on jällegi kolm või neli taset. Kõige madalam tase on mugavuslipuregister, kuhu me kahtlemata ei soovi oma laevu panna, ja selle poole me ka ei liigu. Kuid on ka teisi variante. Niinimetatud riigiregistril võib olla erinevaid tasemeid: kinnisemaid ja lahtisemaid. Minu andmetel meie Veeteede Amet väga pingsalt tegeleb praegu sellega, et neid stsenaariume Eesti jaoks välja valida. On selge, et kui me oma registrit ei õgvenda, siis laevad siia tulla ei saa. Nad lihtsalt ei saa siis siia tulla.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Ain Lutsepp, palun!

### **12:03 Ain Lutsepp**

Aitäh, härra eesistuja! Austatud eestkõneleja! Siin on korduvalt juttu olnud puudulikust seadusandlikust tööst selles küsimuses. Millised muudatused seadustes – neid on korra siin juba puudutatud, aga küsin veel kord täpsustamise mõttes – ja millised investeeringud on esmavajalikud, et taastada Eesti staatus mereriigina?

### **12:03 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Muudatused seadustes peaksid puudutama eriti maksupoliitilist maastikku. Dogmadega ei saa majandust juhtida. Me oleme nende dogmade seljas ratsutades jõudnud praegusesse majandusseisu, kus majandus ju teatud mõttes on takerdunud ja juba pikemat aega. On selge, et on vaja üle vaadata lähenemine teatud majandusharudele. Merendus on kahtlemata praegu kriisis ja seetõttu võiks see olla ka meie riigis kuulutatud lähemal viiel aastal prioriteetseks valdkonnaks, pakun ma välja. Kui veel seadustest rääkida, siis pean tunnistama, et selle teemaga tegeldakse. Ka merenduspoliitika arengukava rakendusaktides on sellest küllalt palju juttu. Minu andmetel ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis see lugu praegu edeneb, kuigi mitte nii kiiresti, kui me tahaksime. On loodud isegi teatud töögrupp, mis peaks maksupoliitikaga tegelema, kuid probleemiks on Rahandusministeriumi hoiakud, mis ei ole selle suhtes alati kõige positiivsemad olnud. See protsess on praegu peaaegu peatunud, minu andmetel muidugi. Seadused peaksid väljendama riigi suhtumist laevandussektorisse. Teisisõnu, kui näiteks mina tahan ehitada laeva ja võtta selleks laenu, siis keegi peab seda laenu ju garanteerima. Saksamaal garanteerib seda näiteks Saksa riik ja minu andmetel on mitu Eesti laeva seetõttu Saksamaal ehitatud. See on seadusandliku tegevuse tulemus. Kui me räägime laevaühistute loomisest, siis ka see vajab seadusandliku tegevusega juriidilist täpsustamist ja selle sekkumist. Neid asju tuleb veel.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Valeri Korb, palun!

### **12:03 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Vabandust, ma enne lõpetan! Investeeringuid need muudatused otseselt ei puuduta.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Valeri Korb, palun!

### **12:03 Valeri Korb**

Aitäh! Lugupeetud härra Kõuts! Olen linnaelanik, aga paar kuud tagasi käisin Ust-Lugas ja nägin, kuidas seal asjad arenevad. Kuulasin teie ja härra Talviku kui kolleegi juttu. Talvik rääkis, et olukord vastuvõtmatu, teie räägite merendusest, sellest, et töö on tegemata. Ettepanekuid on muidugi tehtud. Kui ma kuulasin siin teie kahe kõnesid, siis kõik oli mustades toonides, ausalt öeldes. Aga keegi on süüdi. Võib-olla on viitseadmiralil julgust öelda, miks on merenduses praegu nii halb olukord?

### **12:03 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Kui olukord oleks hea, siis ma täna siin ei seisaks. See ei ole see koht, kus esitatakse eduraporteid. Paraku on, jah, merendusproblemaatika 25 aasta jooksul libisenud aina sügavamasse veekeerisesse. Me peame tõepoolest vaatama nende valitsuste poole, kes on 25 aastat valitsenud. Kõigil valitsustel on olnud võimalus see protsess peatada, kõigil valitsustel. Ma ei hakka siin ära tooma ei nimesid ega ka erakondi, sest paraku on süüdlasi palju.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Andres Herkel, palun!

### **12:03 Andres Herkel**

Aitäh, härra juhataja! Austatud härra Kõuts! Mul on hea meel, et selles arutelus siin osalevad kõikide fraktsioonide esindajad. Aga mis meil täna selle arutelu juures puudub, see on muidugi täitevvoim. Et see arutelu ei jääks niisuguseks ühepoolseks halva olukorra hindamiseks, tõstatangi ma sellise küsimuse: milliseid kontakte on meremajanduse eestkõnelejalatel viimastel aegadel olnud valitsusega, eri ministriumidega, peaministriga? Te juba ütlesite, et maksumuudatuste suhtes ollakse Rahandusministeeriumis tõrksad, aga siiski, kas on mingisuguseid lubadusi või mingit lootust, kuidas me saaksime edasi minna? Millal te ise viimati olete saanud mõne Vabariigi Valitsuse liikmega pikemalt nendel teemadel rääkida?

### **12:03 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Aitäh! Hea küsimus. Hiljuti toimus Tallinnas 11. rahvusvaheline merenduskonverents, kus esines ka majandus- ja kommunikatsiooniminister Kristen Michal. Tema ütles seal, et nii majandusministeerium kui ka minister isiklikult seisavad näoga mere poole. Seda oli hea kuulda. Teine küsimus on see, millised on konkreetset ühe ministriumi volitused ja millised on tema võimalused. Ma leian, et selle asja tuum oleks olnud see, kui koalitsioonilepingus oleks sätestatud asjakohased punktid, või kui praeguse valitsuse otsusega antaks ühele ministriumile, näiteks majandusministeeriumile, teatud profileeriv positsioon, et tal oleks õigus hakata ühte või teist protsessi suunama ja juhtima.

Kui rääkida küsimuse teisest poolest, siis mul isiklikult ei ole viimasel ajal õnnestunud sel teemal ministritega otse rääkida, küll aga oleme riigiametnike vahendusel suhelnud eri teemadel, ka merekultuuriaasta küsimustes, millega ma tegelen. Oleme korduvalt rääkinud teatud spetsialistidega randlaste probleemaatikast, mitme ministriumi spetsialistid on kohal käinud. Võib-olla te mäletate, et eelmisele Riigikogu koosseisule sai esitatud ka ettepanek randluse kohta, kuid majanduskomisjonist see paraku edasi ei lennanud. Teisisõnu, see saadeti tagasi, sest ei Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ega Rahandusministeerium ministrite tasandil seda ettepanekut ei toetanud. Küll aga oleksid ametnikud, kes saavad olukorrast aru, olnud väga selle poolt, et riik tegeleks sellega poliitilisel tasandil.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Andres Metsoja, palun!

### **12:03 Andres Metsoja**

Aitäh, lugupeetud eesistuja! Hea ettekandja! Ma tahan küsida merehariduse kohta, sest järgmine ettekanne selle teema poole tüürib. Kahtlemata ei ole ilma korraliku merehariduseta võimalik ka muudest tegevustest rääkida. On räägitud rannakultuurist ja väikesadamatest. Tegelikult on väga oluline osa selles, et üldse kasvaksid ja sirguksid meremehed ja -naised, ka meie väikestel jahtklubidel ja selle ala harrastajatel. Aga kuidas te hindate olukorda merehariduses? Mina puutusin selle teemaga

kokku, kui Pärnus merekool suleti. Ma tean, et kompetentsikeskus ja merehariduse andmine Saaremaal on ikka jõus ja keskendunud on Tallinnale. Milline see seis on ja kas me oleme selles kontekstis teie arvates õigel teel?

### **12:03 Viitseadmiral Tarmo Kõuts**

Täna! Kui ma 1990. aastal mereharidusega tegelemist alustasin – ma olin tol ajal noor kapten ja tulin merelt ära, selleks et Eestis mereharidus taastada –, siis me alustasime sellest, et me lõime rannakoolides, eriti keskkoolides, mereklassid, kogu ranniku ulatuses. Ma käisin ka ise tunde andmas, et kaoks see okastraat inimeste meeltest, mis Nõukogude okupatsioon sinna oli tekitanud. Täna pole paraku nendest mereklassidest väga palju alles jäänud, sest ilma riikliku toetuseta on suhteliselt keeruline seda protsessi pidevalt töös hoida. Sama asi käib ka Pärnu merekooli saatuse kohta. Võib-olla on see normaalne protsess, kuid ma ei ütle, et see mulle väga meeldib. Kui me räägime mereakadeemiast, siis me teame, et mereakadeemia on praegu Tallinna Tehnikaülikooli kolledž, küll suhteliselt eraldiseisev, aga ikkagi ülikooli alluvuses. Selle tõttu ei juhi kolledžit enam rektor, nagu mina omal ajal rektor olin, vaid juhib direktor. Ega amet meest ei riku, meil on noor ja väga võimekas direktor. Kui rääkida meie merehariduse seisust, siis tuleb öelda, et see on Euroopas väga arvestataval tasemel, kui mitte ütelda, et tublisti üle keskmise. Nii et olgem uhked!

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Austatud viitseadmiral, ma tänan teid ettekande ja vastuste eest! Ma palun ettekandeks Riigikogu kõnetooli ... Protseduuriline küsimus, Aadu Must. Andke palun mikrofon Aadu Mustale!

### **12:03 Aadu Must**

Ma vajutasin oma küsimusesoovi sisse juba siis, kui rääkis Artur Talvik, aga minust sõltumatult mu nimi millegipärast ekraanilt kadus, kuigi ma tahtsin esitada konstruktiivse küsimuse. Mind puhtprotseduuriliselt huvitab, milles on asi.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Aitäh, härra Must! Ka mina märkasin, et küsijate nimed kadusid ekraanilt, ja olin ka n-ö sisemises diskussioonis endaga, et miks see nii juhtus. Ma arvan, et ka nüüd, kui viitseadmiral on siit puldist lahkunud, kaovad ekraanilt küsijate nimed ja tuleb end uuesti registreerida. See juhtus sellepärast, et igale ettekandjale on Riigikogu liikmelt ette nähtud üks küsimus. See on see põhjus. Infotehnoloogiline probleem, ma arvan, aga ma palun vabandust. Ma palun Riigikogu kõnetooli Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia direktori Roomet Leigeri!

### **12:03 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Lugupeetud eesistuja! Head Riigikogu liikmed! Kolleegid! Külalised! Ma keskendun oma ettekandes sellele, et refereerin mitmeid uuringuid, milles on analüüsitud merenduse mõju majandusele. Aga võib-olla oleks paslik kõigepealt mõned terminid selguse mõttes ära seletada. Me eelnevates ettekannetes ja ka küsimuste-vastuste ajal kuulsime selliseid sõnu nagu "merendusklaster", "merendus", "laevandus" ja "merendussektor". Mis asi on merendusklaster? Kõige üldisemal tasandil saab klaster defineerida kui ettevõtete kogumit, mille sisemised seosed on tihedamad kui selle kogumi seosed väliskeskkonnaga. Sellest tulenevalt on Eesti merendusklaster merendusettevõtete võrgustik, mis ühendab Eestis tegutsevaid merendusettevõtteid ja -institutsioone. Eesti merendusklaster on jagatud alamklasteriteks: laevandus, sadamate töö, merendusala teenindus ja vahendustegevus, laevaehitus ja -remont, avalik sektor, teadus ja haridus, huvilaevandus ja rekreatsioon, veeteede ja vesirajatiste ehitus ja hooldus, samuti kalapüük ja töötlemine ning vesiviljelus.

Huvitav on see, et kui summeerida merendusklasterisse kuuluvate ettevõtete näitajad ja võrrelda seda tulemust meie majandust kui tervikut iseloomustavate näitajatega, siis näeme, et käsitletav osa majandusest annab vahetult umbes 5% Eesti ettevõtete kogukäibest, natuke vähem kui 4% tööhõivest ja natuke vähem kui 4% maksulaekumistest. Oluline on mainida, et need on 2010. aasta andmed. Aga klasteri kohta tekib alati peale selle küsimuse, milline see klaster on, ka küsimus, milline see võiks olla. Samas on enamik seda meelt, et ainuüksi avaliku sektori jõupingutustega on hästi toimivat klasterit luua ülliraske. Pigem on võimalik ühel või teisel moel kaasa aidata selle klasteri väljakujunemisele ja

arenemisele.

Mis asi on merendussektor? Merendussektori all tuleks eelkõige mõista ettevõtete ja institutsioonide kogumit, mille tegevus on otseselt seotud merendusega. Võib öelda, et merendussektor jaguneb nii: laevaehitus, laevaremont, laevandus, pukseerimine, punkerdamine, mehitamine, sadamad, stividoriteenused, agenteerimine, ekspedeerimine ja merenduslogistika.

Uuringuid, millega on uuritud merendusklatri mõju majandusele, on tehtud mitmeid, kuid kindlasti mitte piisavalt. Ma toon ära mõned tulemused ja ettepanekud. Viimaste uuringute põhjal (2016. aasta andmetel) moodustavad merendusega seotud ettevõtted 3,7–4% SKT-st, 2010. aastal oli see osakaal suurem. See on võrreldav tegelikult põllumajandusega, mille lisandväärtuse osakaal moodustas 2014. aastal 3,6%. Nii nagu Euroopa merendusklastrites, kus mõjukamateks peetakse laevanduse ja sadamate alamklastrit, panustavad ka Eesti merendusklastrist SKT-sse enim laevandus peaaegu 1,4%-ga ja sadamad peaaegu 1,2%-ga. Laevanduses on kindlasti suurim osakaal Tallink Grupil ning sadamatest AS-il Tallinna Sadam ja transiidivoogudega tegelevatel ettevõtetel, näiteks Vopak E.O.S., Vesta Terminal Tallinn OÜ jne.

Uuringute tulemused ja ettepanekud või soovitusel on näidanud, et meremajanduse osakaal saaks olla suurem. Ma toon siin mõne ettepaneku, mis on mitmest uuringust läbi käinud. Esiteks, täna juba kõlanud ettepanek luua rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline tegevuskeskkond laevandussektorile eesmärgiga soodustada laevade Eesti lipu alla naasmist. Ma rõhutan, et mõeldud on rahvusvahelises kaubanduslikus meresõidus olevate laevade Eesti lipu alla toomist, sest Eesti lipu all tegelikult laevu on, neid on 270 kanti, need on erineva suurusega laevad, aga nendest ükski ei ole kaubalaev.

Laevandussektor on valdkond, kus tegutsetakse rahvusvahelisel turul ning valitakse tegutsemiseks kõige kasumlikumad piirkonnad nii geograafilise paiknemise kui ka lipuriigi poolest. Samas on laevandus tugevas seoses maismaa merendussektori ettevõtlusega. Seda ilmestavad varasemate uuringute tulemused, mille kohaselt väidetakse, nagu siin täna ennegi välja öeldi, et üks töökoht merel loob kolm kuni kuus töökohta maismaal. Rahalises vääringus loob iga laevanduses teenitud miljon eurot lisaks 1,6 miljonit eurot teistes majandussektorites. See on rahvusvahelise Oxford Economicsi uuringu tulemus. Seetõttu on oluline jätkata riiklikul tasemel alustatud laevanduse konkurentsivõime parandamise meetmete võtmist, eesmärgiga leida kompromisslahendus või -lahendused nii riigi kui ka laevaomanike seisukohast lähtuvalt, sest senine lahendusvariant, nagu me teame, ei ole ennast õigustanud, kuna ei too Eestile otsest ega kaudset täiendavat maksutulud.

Tuues laevad Eesti lipu alla, on mõistlik kasvatada riigi sissetulekuid mitmel tasandil. Esiteks, laevade register, lisanduvad sissetulekud laevafirmade tegutsemisest Eestis jms. Edasi, laevandusfirmade kasv Eestis suurendab nõudlust merendusspetsialistide järele, millest osa kaetakse kohaliku tööjõuga, osa välismaiste spetsialistidega. Peale selle näitavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellimisel koostatud paari aasta tagused mudelarvutused, et kui me suudaksime siia 20 aasta perspektiivis tuua näiteks 250 kaubalaeva, siis suureneksid riigi maksutulud selle pealt 245 miljonit eurot. See tähendab tegelikult SKT-s osakaalu suurenemist 1,1%. Üks Eesti lipu all seilav keskmise suurusega kaubalaev tooks Eesti riigile registritasudena ning sertifikaatide väljastamise ja muude tegevuste eest aastas sisse 20 000 – 25 000 eurot. Peale selle tuleks muidugi investeerida ning toetada välismaiste laevandusettevõtete asutamist Eestis, seda Eesti soodsat ettevõtluskeskkonda, ajakohaseid IKT-lahendusi või muud sellist arendades ja turundades. Veeteede Amet on selles suunas tegutsemist juba alustanud. Samuti tuleks reorganiseerida Eesti laevaregistrite ülesehitus, millest oli siin eelnevalt juttu. Uuringud soovivad seda teha Euroopa Liidu parimate kogemuste kohaselt, koondades kõik Eesti laevaregistrid näiteks Veeteede Ameti haldusalasse.

On oluline mainida, et nende ettepanekute kompleksne realiseerimine ei põhjusta Eesti riigile eelarvelist kulu ning sektoris puudub oht töökohtade kaotuseks tänasega võrreldes, kuid nende mitterakendamine jätab Eesti ilma tulu teenimise ja uute töökohtade loomise võimalusest. Sadamate potentsiaali ärakasutamiseks – me kõik teame, et transiidivood on kahanenud ja kahanevad edasi – on tehtud ettepanek töötada välja riiklik strateegia Eestit läbivate transiidikoridoride konkurentsivõime kasvuks. Miks see oluline on? See on oluline sellepärast, et sadamate ja laevanduse alamklaster, nagu ma ennist mainisin, moodustavad merenduse kaubavoogude liikumise selgroo. Praegu on 60% Eestis transporditavast kaubast ühte- või teistmoodi merega seotud.

Leida lahendused merendusstatistika kogumiseks ning ettevõtete klassifikaatoripõhiseks määratlemiseks võib tunduda algul mitte just eriti suur probleem. Aga kõikides uuringutes, mis on tehtud, oleme ühel või teisel hetkel jõudnud selle juurde, et ettevõtted, olgu need merendusklatri või -

sektori ettevõtted, ei määratle ennast kui merendusettevõtteid. Ma toon siin vaid ühe näite. Eesti suurim laevandusfirma Tallink on viimase nelja aasta jooksul ühe korra määratlenud ennast kauba- ja reisijaveoga seotud ettevõtteks, valdavalt on ta ennast määratlenud kui restorani- ja majutusettevõtet. Senised uuringud on teinud nii, et ettevõtteid on nende reaalse tegevusalade kaupa läbi käidud ja kõik andmed käsitsi n-ö läbi töötatud, mis ei ole normaalne.

Teadus- ja haridusasutuste, ettevõtete ja avaliku sektori koostöö tugevdamine on sektori edukaks toimimiseks samuti väga oluline. Viimaste rahvusvaheliste merenduskonverentside peamiseks sõnumiks on kujunenud innovatsiooni, digitaliseerimise, inseneriteaduste areng jms, säilitamiseks merendussektori konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. Viimasel ajal on tugevalt esile kerkinud automatiseeritud ja isesõitvate laevade kontsept. Uskuge mind, varem või hiljem need tulevad. Paljud riigid ja ettevõtteid töötavad selle nimel, et esimesena oma laendus turule tuua. Näiteks on meiega palju võrreldud põhjanaabrid soomlased koostöös sealsete suurimate laevandusettevõtetega alustanud isesõitvate laevade väljatöötamist, eesmärgiga need juba 2025. aastal Läänemeres kasutusele võtta. Kuna tegu on tulevikutrendiga, siis ei tohiks Eesti teistest maha jääda ei IKT-sektori sidumises laevandusega ega infotehnoloogiliste teadmistega varustatud merendustöötajate ettevalmistamisel. Nüüd soovitud edasisteks uuringuteks. Merendusklasteri ülevaatele tuginedes saab järeldada, et teiste mereriikidega võrreldes on Eestis merendusklasterit terviklikult üsna vähe uuritud. Seetõttu peaksid edasised uuringud keskenduma konkreetsemalt alamklasterite tegevusele, nende sisemiste seoste ja alamklasterite vaheliste seoste ning alamklasterite kaudsete mõjude põhjalikumale uurimisele. Näiteks, kui palju mõjutab kaubavoogude muutus töötajate arvu või müügitulu sektoris? Sadamate kaubakäibe vähenemine on otseses seoses majandusnäitajatega. Millised on tehnoloogia arengu mõjud sektorile? Aga miks ka mitte, millised seosed on merendusel teiste valdkondadega, nagu IKT, või kuidas need eri valdkonnad ja nende klasterid saaksid teha koostööd, tuues kasu mõlemale? Aitäh!

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Hea ettekandja, ma tänan teid! Teile on tublisti küsimusi. Andres Herkel, palun!

### **12:03 Andres Herkel**

Aitäh, härra juhataja! Austatud härra Leiger! Täna istungi alguses viitasin ma ühe teise teemaga seoses majanduskasvu pidurdumisele, mis on Eestis suur probleem. Tundub, et merenduse arendamatus on siin lisapidur. Viitan teie ettekande lõpuosalale. Oelge teie meile, kuidas laevandus-merendus võiks muid majandusharusid ja valdkondi positiivselt mõjutada või elavdada. Mida tuleks teha Eestis ja võib-olla on teil huvitavaid näiteid ka teistest riikidest?

### **12:03 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Ma mainisin, et merenduse olulisim haru on laevandus. Merendusklaster koosneb ju väga mitmest alamklasterist. Ma toon siin näiteks Tallinki merendusettevõtteks. Laevandus on selle ettevõtte üks ja väga oluline osa, kuid Tallink transpordib väga palju kaupu ja reisijaid, ta osutab mitmeid teenuseid majutuses või toitlustuses. Ehk tegelikult on nii, et kui panustatakse laevandusse või merendusse, siis sellest võidavad väga paljud teised sektorid ka maa peal. Toon mõne näite. Vaadake meie naabreid, vaadake, kui palju nähakse seal vaeva selle nimel, et saada laevu oma lipu alla ja kuidas see on ennast õigustanud.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Krista Aru, palun!

### **12:03 Krista Aru**

Aitäh, austatud juhataja! Härra Leiger, aitäh ettekande eest! Te puudutasite oma ettekande lõpus natuke ka vajadust uuringute järele, nimetasite isegi mõned teemad. Milliseks te hindate teaduse ja rakendustöö üldist taset kolledžis, on see olnud järjepidev? Kas te olete kolledžis näiteks mõelnud ka nutikale spetsialiseerumisele või juba isegi kandideerinud nendele projektidele?

### **12:03 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**



Aitäh! Minu ettekandest käis tegelikult kõlavalt läbi, et merendusklaster on uuritud, kuid seda tuleks teha põhjalikumalt. Kindlasti ei tegele selle klasteri uurimisega ainult Tallinna Tehnikaülikool oma struktuuriüksustega ja ta ei peagi ainsana sellega tegelema, vaid Eestis on seda kompetentsi veel. Kindlasti on riigil ja ministeeriumidel siin väga oluline roll uuringute tellimisel. Ma võin öelda, et riik panustab uuringutesse ja nende tellimisse oluliselt rohkem kui mõni aasta tagasi. Olgu näiteks kas või seesama ettekanne siin, sest paar aastat tagasi poleks olnud suurt midagi rääkida.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Artur Talvik, palun!

### **12:03 Artur Talvik**

Hea eesistuja! Hea kõneleja, tänan kõne eest! Klasterit iseloomustades töite esile ka laevaehituse. Sellest on täna vähe räägitud. Kas teil on ülevaade, missugune seis on Eesti laevaehituses, kas meil üldse veel laevu ehitatakse ja kui suur arengupotentsiaal selles valdkonnas on?

### **12:03 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Laevaehitus on merendusklasteri alamklaster. Ma ütlen nii, et selles klasteris tegutsevad ettevõtted küllalt edukalt, vaatamata mitte nii väga positiivsele ja soodsale majanduskeskkonnale. Näiteks on väikelaevaehitus Saaremaal väga jõudsalt arenenud, suurte laevade ehitus võib-olla mitte nii väga. Eraldi laevaehitust kui alamklasterit uuritud ei ole, kuus-seitse aastat tagasi uuriti väikelaevaehituse klasterit, küll aga oleme mereakadeemias merendussektori tööjõuvajaduse raames uurinud seda, kui suur on eri alamklasterite tööjõuvajadus. Ilmselt on joonistuvad välja kaks trendi, ma ei ütle, et need on kõige tähtsamad, aga need on olulised: üks on laevapereliikmete suuremas mahus koolitamine ja teine on laevaehituse jaoks spetsiaalse ettevalmistusega spetsialistide koolitamine.

### **12:03 Aseesimees Jüri Ratas**

Tarmo Tamm, palun!

### **12:03 Tarmo Tamm**

Aitäh, juhataja! Lugupeetud ettekandja härra Leiger! Alati on tark võrrelda ennast naabritega. Te puudutasite majanduspoolt. Millise panuse Läti, Leedu, Soome ja Rootsi majandusse annab merendus, mitu protsenti SKT-st? Kas te oskate öelda?

### **12:03 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! See on väga hea küsimus, aga sellele vastata on üsna keeruline, sest me peame aru saama, et merenduse olulisus eri riikides on erinev. Seetõttu ei oska ma teile konkreetseid arve tuua. Küll aga ma täna hommikul vaatasin, et näiteks Hollandis, millest oli ka eelnevalt juttu, moodustab merendusklaster majandusest 3%. Aga need ei ole võrreldavad asjad. Siin on väga palju erinevaid nüansse, mida tuleb arvestada.

### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Liigume nüüd mere taha, Hiiumaale. Kalev Kotkas, palun!

### **12:04 Kalev Kotkas**

Tänan, härra eesistuja! Austatud mereakadeemia direktor, tänan teid väga hariva ettekande eest! Aga kas teil on ülevaadet, kuivõrd on säilinud kunagi härra Kõutsi poolt väga jõuliselt edendatud mereharidusvõrgustik? Kui mitmes mereäärses gümnaasiumis või põhikoolis on tänaseks säilinud merendusõpe või merendusklass?

### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Keeruline teema. Ka merenduspoliitika arengukava toob eraldi peatükina välja merehariduse ja selle jätkusuutlikkuse. Seal on väidetud, et see haridus saab olla jätkusuutlik siis, kui me maast madalast huvihariduse abil, huviringides ja merendusklassides hakkame järgmist põlve kasvatama. Minu teada on merendusklass säilinud ainult Saaremaal, Kuressaares on üks klass.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Helmen Kütt, palun!

#### **12:04 Helmen Kütt**

Täna, austatud eesistuja! Lugupeetud Eesti Mereakadeemia direktor, suur aitäh ülevaatliku ja väga põhjaliku ettekande eest! Minu küsimus on otseselt teie eriala kohta. Kuidas on meil lood nende noorte inimestega, kes tulevad akadeemiasse õppima? Kas neid on piisavalt, kas konkurents on tihe või võiks neid noori rohkem olla?

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Pole vist saladus, et noori jääb Eestis aina vähemaks. Valdav probleem on, et ülikooli esimesel kursusel on palju rohkem õppekohti, kui on gümnaasiumiastme lõpetajaid. See mõjutab ka mereharidust. Meil on teatavad piirarvud. Rääkides kõrgharidusest, sellest, millistele erialadele me inimesi vastu võtame, tuleb öelda, et küllalt otseselt seostub see tehtud uuringutega selle kohta, kui palju merendussektor Eestis ühe või teise spetsifikatsiooniga spetsialiste vajab. Mereharidus on küllalt spetsiifiline, aga senini on meil läinud õnneks ja me oleme enamiku õppekohti täidetud saanud, kuid muidugi võiks konkurents olla suurem.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Ain Lutsepp, palun!

#### **12:04 Ain Lutsepp**

Aitäh, härra eesistuja! Aitäh ettekande eest, austatud kõneleja! Minu küsimus puudutab mereseiret. On vaja, et oleks riikidevaheline koostöö mereohutuse tagamisel, infovahetus ja muu sellega kaasnev. Milline on siin praegu Eesti võimekus ja üldine olukord – kui seda on võimalik põgusalt puudutada – selle ohutuse tagamisel ja informatsioonivahetus naaberriikidega?

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Ma küll üritasin oma avasõnades öelda, et ma piiritlen oma ettekande tehtud uuringute tulemuste refereerimisega. Aga kui te tahate minu isiklikku seisukohta teada, siis ütlen, et mina puutusin selle teemaga kokku juba mõned aastad tagasi. Kui vaadata olukorda, mis eksisteeris toona, kuus-seitse aastat tagasi, ja seda olukorda, mis on täna, siis ma julgen öelda, et on olnud oluline areng ja me võime ennast selle koha pealt küllalt turvaliselt tunda. Ka koostöö naaberriikidega on näiteks merereostuse vältimisel üsna hea.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Peeter Ernits, palun!

#### **12:04 Peeter Ernits**

Hea juhataja! Hea ettekandja! Eesti on mereäärne riik, kelle lipu all ei ole ühtegi kaubalaeva. Ma kuulsin teie jutust, et Tallink, mille laevad sõeluvad vahetpidamata Helsingi ja Stockholmi vahet, ise ütleb, et ega ta tegelikult mingi laevafirma ei olegi, vaid on hoopis restorani- ja majutusfirma. Miks selline määratlus, kas see on mingi taktikaline kavalus või?

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Jah, ma tõin selle näite nimelt välja. Ma siiski rõhutan, et minu arvates on Eesti mereriik. Aga vastates teie küsimusele ütlen, et see on probleem. See on küsimus nii Statistikaametile kui ka merendusklasteri ettevõtjatele. Ma ei tea lahendusi ega oska teile öelda, kas Statistikaametis on ennast

liiga keeruline identifitseerida kui merendusettevõtet või on see küsimus pigem ettevõtetele. Ma olen mõne ettevõtte juhtidega sellel teemal rääkinud, aga ausalt öeldes ei ole ühest vastust saanud. Ma arvan, et see on teema, mida peaks täpsemalt uurima. Muuseas, see ei ole ainult Eesti probleem, see on ka teiste riikide probleem. Kui on just nimelt selliseid klasteri, sektori ja majandusmõju uuringuid tehtud, siis on nende kokkuvõtetest alati läbi jooksnud, et seal on samamoodi see kitsaskoht, et need ettevõtted ei identifitseeri ennast kui selle sektoriga seotud ettevõtet.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Monika Haukanõmm, palun!

#### **12:04 Monika Haukanõmm**

Täna, härra juhataja! Lugupeetud ettekandja, aitäh ettekande eest! Kahe eelneva ettekandja käest me küsisime, mida nende arvates peaks Eesti riik esimese asjana tegema, selleks et merendus oleks rohkem pildil ja tema olulisus kasvaks. Minu küsimus ongi see, mis oleks teie arvates see kõige olulisem ja kõige esimene samm, mida peaks tegema, et meie kui mereriigi staatus oleks taastatud ja tugevneks veelgi.

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Ma pean nüüd jälle ütlema, et see on minu isiklik seisukoht. Neid ettepanekuid, mis uuringutest välja tulid, ma refereerisin. Aga minu arust on väga oluline luua laevandussektorile rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline tegevuskeskkond ja ikkagi püüda soodustada laevade Eesti lipu alla tagasitoomist. Seal edasi tasub mõelda, kui palju üks töökoht merel loob töökohti maal või kui palju see loob lisandväärtust merendusega seotud sektorites.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Urve Palo, palun!

#### **12:04 Urve Palo**

Aitäh, lugupeetud eesistuja! Härra Leiger, suur aitäh, et tulite täna siia ning oma mõtteid ja kogemusi meiega jagasite! Kolleeg Helmen Kütt küsis selle kohta, kui palju noori üldse mereakadeemiasse õppima tuleb ja milline on seal konkurents. Minu küsimus on aga hoopis selline, et kui need noored selle kooli lõpetavad, kas neil on siis piisavalt tööd ja keskmiselt kui suur protsent neist erialasele tööle läheb.

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Väga huvitav küsimus, suhteliselt hea vastata ka. Me saime paar nädalat tagasi valmis Eesti mereharidusasutuste lõpetajate uuringu ja seal selgusid väga huvitavad faktid. Esiteks, kui me räägime kõigist laevapereliikmetest, siis võib öelda, et 88% lõpetajatest asub erialasele tööle. Võib-olla on veel huvitav, et oma eriala tippu, olgu selleks siis laevakapteni või vanemmehaaniku ametikoht, jõutakse keskmiselt 10 või 11 aastaga.

Me saime eelmisel aastal valmis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellitud merendussektori tööjõuvajaduse uuringu, milles uuriti Eesti ettevõtete tööjõuvajadust. Seal öeldi väga selgelt, et vajadus on olemas ja osaliselt on see ka oluliselt suurem. Kui tuua siia sisse rahvusvaheline mõõde, mis merenduses kindlasti on, siis saab Euroopa Liidu uuringutele tuginedes väita, et vajadus kvalifitseeritud merendusspetsialistide järele – ja eestlased kindlasti on kvalifitseeritud – on palju suurem kui spetsialistide arv, keda jõutakse koolitada.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Mailis Reps, palun!

#### **12:04 Mailis Reps**

Aitäh, hea juhataja! Hea ettekandja, suur aitäh teile väga põhjalike vastuste ja veel põhjalikuma ettekande eest! Mul on küsimus täienduskoolituse kohta. Aastaid on vaieldud selle üle, kas mereakadeemia, mis nüüd on tehnikaülikooli osa, on täienduskoolituses monopoolses seisundis, kas tal on sel alal kõige suurem kompetents või mitte. Milline on teie seisukoht selles suhtes?

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh! Eesti riik on ratifitseerinud mitmed merendusega seotud konventsioonid ning võtnud kohustuse neid reegleid järgida. Mereharidus koos täienduskoolitusega on ka rahvusvaheliselt väga rangelt reguleeritud. See annab väga olulise kvaliteedigarantii. Seda mereharidust, mida Eestis antakse, tunnustatakse maailma 180 riigis. Piltlikult öeldes võib akadeemia lõpetaja oma lõpudiplomiga või, õigemini, töödiplomiga minna üksipuha millisesse riiki nendest 180-st, seda diplomit seal tunnustatakse ja ta võib seal tööle asuda. Küsimusele, kas täiendusõpe peaks olema monopoolses seisundis või mitte, vastan ma niimoodi, et kogu seda tegevust sertifitseerib Eestis Veeteede Amet, kes annab load kursuste ja koolituste korraldamiseks. Sellel, kes suudab need tingimused täita, on võimalus soovi korral koolitusturul osaleda.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Jaak Madison, palun!

#### **12:04 Jaak Madison**

Aitäh, austatud Riigikogu aseesimees! Hea ettekandja! Minu küsimus sarnaneb ühe eelmise küsimusega, mis käsitles vastutust. Nagu ka Artur Talvik oma ettekandes mainis, riigil on olemas arengukava, arendamiseks Eesti merendussektorit, kuid seda arengukava ei ole teps mitte täidetud. Samas kuulub arengukava täitmine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse ja kogu valitsuse tööd koordineerib peaminister. Kas teie oskate hinnangut anda, kuhu on see arengukava täitmine toppama jäänud, kes peaks selle eest vastutama ja kus on need peamised vead olnud? Merenduskonverentsidel on ministeeriumi esindajad ja ka minister ise kinnitanud, et Eesti on mereriik ja nemad on näoga mererahva poole, kuid reaalselt tegudest jääb kahjuks vajaka ja olukord oleks justkui 180 kraadi teistsugune. Mis on teie arvates see suurim probleem, mis takistab praegu arengut?

#### **12:04 TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor Roomet Leiger**

Aitäh, hea küsija! Panete mind minu positsiooni arvestades väga keerulisse olukorda. Aga ütlen jällegi oma isikliku seisukoha. Nagu eelkõnelejad ütlesid, merenduspoliitika, mille kokkupanemisel nähti väga tõsist vaeva, on saanud kaante vahele, see on käinud läbi siit saalist ja valitsusest ning selle juurde on tehtud kaks rakenduskava. Mõni osa sellest poliitikast on täidetud või täitmisel. Kuid siin oli enne üks näide selle kohta, et kui kava kehtimise aja alguses oli Eesti lipu all veel mõningaid kaubalaevu, siis nüüd selliseid laevu enam ei ole. Miks see nii läinud on, sellele ei saa üheselt vastata. Aga küll on positiivse trendina näha, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või Veeteede Amet on asunud jõuliselt tööühmade või -gruppide ja algatuste abil kas seadusi muutma või püüavad nad täiendavalt analüüsida ja viia ellu merenduspoliitikas väljatoodud eesmärgid. Kas see 2020. aastaks õnnestub või mitte, seda ei oska ma öelda.

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Austatud direktor Leiger, ma tänan teid ettekande ja vastuste eest! Avan läbirääkimised. Palun Riigikogu kõnetooli Eesti Keskerakonna fraktsiooni esindaja Erki Savisaare!

#### **12:04 Erki Savisaar**

Palun lisaiega!

#### **12:04 Aseesimees Jüri Ratas**

Kokku kaheksa minutit.

#### **12:04 Erki Savisaar**

Austatud juhataja! Head kolleegid! Eesti on mereriik. Selles ei ole kahtlustki, kui me vaatame oma asukohta. Eesti merepiir on peaaegu 3800 kilomeetrit pikk, meil on 35 000 ruutkilomeetrit territoriaalmerd. Meremajandusega on Eestis seotud umbes 1000 ettevõtet, kus on *circa* 20 000 töökohta, ning nende panus meie SKT-sse on üle 5%. Meil on isegi vastu võetud merenduspoliitika arengukava 2020. aastani. Seega tundub, et kõik eeldused edukaks mereriigiks olemiseks oleksid justkui olemas. Paraku ei ole reaalsus sugugi rõõmustav. 2014. aasta kevadel lahkusid viimasedki kaubalaevad

Eesti lipu alt. On reaalne oht, et sama juhtub reisilaevadega. Seejuures ei ole laevandus iseenesest kadunud, suuremad laevaomanikud või -operaatorid opereerivad umbes 60 laevaga, kuid need on registreeritud teiste riikide registritesse.

Miks on Eestil läinud niivõrd halvasti? Mulle tundus tänast arutelu kuulates, et ükskõik, mis valdkonnast me ka ei räägiks, probleemid algavad ikka ühest kohast: valitsus lihtsalt ei kuula, mida räägivad inimesed, kes reaalset valdkonnas tegutsevad. Juba 2008. aastal loodi Merendusnõukoda, mille üks eesmärke oli anda nõu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile Eesti merenduse arendamisel. Olemas on isegi dokument pealkirjaga "Kuidas tuua laevu Eesti lipu alla", kus on kirjeldatud probleeme ning pakutud lahendusi. Meie nõrkus on see, et Eesti laevaregister ei ole teiste riikide samasuguste registritega võrreldes konkurentsivõimeline. Esiteks, meie laevaperede liikmete tööjõumaksud on teiste riikide maksudega võrreldes kõrged. Teiseks, laevaregistriga seotud toimingud on komplitseeritud. Kolmandaks, väga tülikaks on tehtud välismaiste meremeeste palkamine.

Üheks lahenduseks on pakutud kahe registriga süsteemi kasutusele võtmist. Esimesse registrisse kuuluksid ainult ettevõtted, mis füüsiliselt paiknevad Eestis. Teise, nn avatud registri eesmärk oleks meelitada Eestisse välismaiseid laevaomanikke, sest reeder saaks selle registri abil enda laevale Euroopa Liidu liikmesriigi lipu ning register oleks efektiivne ja kliendisõbralik. Oluline oleks mõlema registri puhul muidugi laevaperede liikmete töötasu väga soodne maksustamine. Laevadelt kogutav tonnažimaks võiks kompenseerida meremeeste maksuvabastusest tulenevalt saamata jääva tulu. Toon ühe lihtsa näite elust. See, et reisilaev Regina Baltica oli Läti lipu all, hoidis Tallinkile aastas kokku üle 1 miljoni euro, kuid Eestile jäid kadunuks nii töökohad kui ka vastavad maksulaekumised. Ma arvan, et tänane olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelu toob merendusküsimused taas valitsuse lauale. Merenduspoliitika arengukavas lubati juba kaks aastat tagasi omamaistele laevandusettevõtetele vähemalt naaberriikidega samaväärseid konkurentsitingimusi või nende tingimuste väljatöötamist. Neid tingimusi pole aga siiani. Arengukava pole täidetud, kuigi seda on korduvalt valitsusele meelde tuletatud. Loodame, et pärast tänast arutelu võetakse jalad kõhu alt välja ning ministeeriumis hakatakse selle küsimusega tegelema. Kui seal ei ole vajalikku kompetentsi, nagu siin arutelus samuti selgus, siis ma soovitan neil julgelt küsida infot Merendusnõukojalt, kus on info ja teadmised olemas. Aitäh!

#### **12:04 Esimees Eiki Nestor**

Urve Palo Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni nimel, palun!

#### **13:02 Urve Palo**

Tervist, lugupeetud esimees, head kolleegid ja lugupeetud külalised! Kõigepealt tahan tänada Artur Talvikut ja Vabaerakonda selle olulise tähtsusega riikliku küsimuse tõstatamise eest! Ma arvan, et see on väga-väga oluline. Tore, et see arutelu langes ka just õigele päevale. Samuti tahan tunnustada kõiki heas mõttes huvigruppe, sest merendus on just selline valdkond, kus huvigrupid jälgivad väga täpselt, mida riik ja valitsus teevad. See on väga sümpaatne.

Eesti riigil on 3794 kilomeetrit merepiiri, sellest on täna palju räägitud. Seda on ligi kuus korda enam kui maismaapiiri. On iseenesestmõistetav, et merega piirneval riigil peaks olema merendusega seotud huvisid. Peale keskkonnamurede on need huvid tavaliselt just eelkõige majanduslikud. Nii nagu paljudel teistel riikidel on ka Eestil meremajanduslikud huvid kajastatud merenduspoliitika arengukavas, mis meil kannab pealkirja "Eesti merenduspoliitika 2012–2020".

Üldjoontes on arenenud riikide merenduspoliitika keskendunud peamiselt laevanduse huvidele, samal ajal kui arengumaad lähtuvad tooraine eksportimise vajadusest. Peale selle on väikseid riike, kes keskenduvad laevaregistrite pidamisele ja saavad sellest märkimisväärse osa oma riigi SKT-st, olgu näiteks toodud Marshalli saared, Bahama, Panama või Libeeria. Selleks et riiklik merenduspoliitika aga ka reaalset toimiks, tuleb mõista, et laevandus kui majandusharu on eriline. Tööpäev ei lõpe seal kell viis, vaid see võib kesta nädalaid või isegi kuid, tööjõuturg on rahvusvaheline, tegevusraadius globaalne ja ka konkurents globaalne. See kõik nõuab laevu oma lipu alla soovivald riigilt mõistmist ja valmisolekut kujundada laevandusele tavapärasest erinev juriidiline ja maksukeskkond.

Voltaire on öelnud, et inimesed vaidlevad, aga loodus tegutseb. Kaua on kestnud vaidlus eri ministeeriumide ja erinevate poliitiliste vaadete esindajate vahel, kas ja milliseid maksuerandeid kaubalaevadele kehtestada. Paraku ei ole tänaseks jäänud Eesti lipu alla ühtegi rahvusvahelistel vetel seilavat kaubalaeva. Niisiis, meil ei ole enam midagi kaotada, vaid meil on üksnes võita.

Majanduspoliitikas on tuntud põhimõte, et kui tahad raha teenida, siis pead enne raha kulutama. Seda

merenduspoliitikasse üle tuues võiks öelda, et kui riik tahab Eesti lipu all olevate kaubalaevade pealt hiljem teenida, siis peab ta olema valmis algul kulutama, tegema erandeid, seda nii töjõumaksude kui ka registritasude kehtestamisel, ning arvestama esialgsete lisakuludega. Alles hiljem saab ka tulu teenida.

Eesti on merenduses tugev eelkõige kolme teguri poolest. Esiteks, meil on olemas konkurentsivõimeline reisilaevandus. Teiseks, meil on olemas laevaremondi ja -ehituse võimekus ja kompetents. Kolmandaks, meil on olemas suur hulk kvalifitseeritud meremehi, hinnanguliselt on neid 3000–5000. Oleme tegevmeremeeste ja elanike suhte poolest peale Luksemburgi teine riik Euroopas: 1000 inimese kohta on meil seitse meremeest. Oleks igati loogiline ja mõistlik meie eeliseid ära kasutada ja need riigi majandusedu teenistusse rakendada.

Kas ma lisaaega ka saan?

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Palun, kolm minutit lisaaega!

### **13:02 Urve Palo**

Kui aga vaadata, milline on olnud Eesti merenduspoliitika taasiseseisvumise ajast praeguseni, siis fookustatud tegevust selles suunas paraku ei näe. Pigem võib märgata pikaajast neutraalsust ja otsustusvõimetust, mis räägib meremajanduse vähesest prioriteetsusest riigi silmis, mis on omakorda tekitanud kompetentsi puuduse ministriumides. Sellest rääkis ka härra Kõuts ja paraku on see tõsi.

"Mis on, see on," ütleb dalai-laama. Meil ei ole mõtet süüdistada teisi riike selles, et nad on meie kaubalaevad oma registritesse meelitanud. Nii lihtsalt on. Jah, me oleme selles konkurentsisis oma tegevusetuse ja otsustamatusega alla jäänud, nüüd tuleb kaotust tunnistada ja edasi minna.

Rahvusvahelise õiguse kohaselt kehtivad registriiigi seadused laevadele olenemata sellest, kas ja kui tihti kõnealused laevad registriiiki küllastavad ning mis rahvusest on laevakapten. Küll aga peab rahvusvahelise õiguse kohaselt lipuriigi ja selle registris registreeritud laevade vahel olema tõeline side, mis väljendub riigi seatud tingimustes, millele laev või laevaomanik peab vastama.

Kas Eesti riik peaks midagi tegema ja mida ta võiks teha, et kaubalaevad oma registrisse tagasi meelitada? Küsimusele "Kas?" vastan, et kindlasti peaks. Küll aga ei peaks Eesti siin teisi kopeerima.

Usun, et me vajame teistsugust, moodsamat ja lõppkokkuvõttes atraktiivsemat lähenemist, mis võiks olla hiljem hoopis teistele eeskujuks. Meie registritasude süsteem võiks olla nutikas ja paindlik, nii et see rakendaks laevade maksustamise põhimõtteid meremajanduse teiste segmentide võimendamise teenistusse. Selle eesmärk võiks olla saavutada riigile suurem tulu, kui üksnes registritasud ja maksud seda võimaldaksid.

Eestis võiksid laevaregister ja seal registreeritud laevad teenida eelkõige kohaliku laevaremondi ja -ehituse huve, kuna see valdkond on meil juba ajalooliselt hästi arenenud ja pealegi on selles sektoris hõivatud märkimisväärselt palju inimesi ning suure lisandväärtusega toodete tõttu on seal ka Eesti keskmisega võrreldes kõrged palgad. Eespool toodud arvesse võttes võiks Eesti laevaregistri töötamise põhimõtteid olla üles ehitatud nii, et mida rohkem laevaomanik oma tegevusega Eesti majandusse panustab, seda suuremat allahindlust ta registritasudelt saab. Allahindlust annab näiteks see, kui laev on peale laevakere valmimist ehitatud Eestis, ehitustööde käigus kasutatud seadmetest ja mehhanismidest on märkimisväärne osa algselt toodetud Eestis, laevade hooldus-, remondi-, ümberehitus- ja muudest seda laadi töödelt on arvestatav osa tehtud Eestis jne. See allahindlus võiks järk-järgult suureneda kuni 100%-ni baasregistritasust.

Kuigi riigi merenduspoliitika konkurentsivõime sõltub mitme teguri koosmõjust ja laevaregistrite korraldus on sellest vaid üks osa, on see ometi oluline osa, millega tuleb tegelda. Kui peale selle kehtestada konkurentsisis püsimiseks vajalikud töjõumaksude erandid ja luua laevaehituse riiklikult tagatud laenude garanteerimise süsteem, võime lõpuks tunnistada, et oleme teinud kõik selleks, et Eesti meremajanduse eeldused võiksid täiel määral realiseeruda. Täna tähelepanu eest!

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Urve Tiidus Reformierakonna fraktsiooni nimel, palun!

### **13:02 Urve Tiidus**

Lugupeetud juhataja! Lugupeetud kolleegid! Daamid ja härrad, külalised! Sellest on möödas neli aastat, kui siin saalis oli arutlusel dokument "Eesti merenduspoliitika 2012–2020". Väga vajalik dokument, mis kirjeldab seda, kus me sel ajahetkel olime, aga selle olulisem osa on need eesmärgid, mille poole me pürgime aastaks 2020. Nagu me siin saalis täna kuulsime, oli juba siis ja on endiselt päevakorral kaubalaevade toomine Eesti lipu alla, mis väga lihtsalt öeldes tähendab sarnaste ehk veel suuremate maksusoodustuste tegemist, kui on praegu nn mugavuslipumaades, mille registritesse on ka Eestiga seoseid omavad kaubalaevad registreeritud.

Küsin siis nii: mis võimalused on Eestil kehtestada maksuerandeid just ainult meremeestele ja kaubalaevadele? See on olnud analüüsi objekt juba mõnda aega. Seda ajakulu on mitmel korral ka ette heidetud, näiteks igal aastal Tallinnas toimival rahvusvahelisel merenduskonverentsil on see iga kord olnud üks olulisi teemasid. Seepärast pean vajalikuks täna öelda, et minule teadaolevalt on ministeeriumidevaheline töögrupp analüüsinud juhtivate mereriikide praktikat, maksusüsteeme ning meremeestele võimaldatud sotsiaalseid tagatisi. Mitteametlikel andmetel – ma rõhutan, et mitteametlikel andmetel – võtab see töörühm lähitulevikus analüüsides tulemused kokku, kui ta ei ole seda juba teinud, ning esitab konkreetseid ettepanekud majandusministeeriumile. See on väga oluline, sest on vaja fikseerida seisukoht, kas Eestil on otstarbekas minna mõne riigi juba varem valitud teed ja kehtestada maksuerandid või on õigem öelda selgelt välja, et mingi aastani, näiteks aastani 2020 või mõne muu aastani, me seda mingitel selgetel kaalutlustel siiski ei tee. Ma loodan väga, et see analüüs tuvastab ka kaubalaevaomanike tegeliku huvi lipumaad vahetada ja tagasi Eesti registrisse tulla. Ma rõhutan, et ma ei jaga seda seisukohta, nagu midagi head ja riigile kasulikku oleks pöördumatult käest lastud. Minu meelest siiski ei ole. Sellepärast tsiteerin ma siin nädal tagasi merenduskonverentsil kuulnud majandus- ja taristuminister Michali ettekannet samal teemal: "2014. aasta septembris valmis majandusministeeriumi moodustatud töögrupi analüüs Eesti merendussektori konkurentsivõime tõstmiseks. Probleemina nähti, et praegune olukord ei motiveeri piisavalt reedereid valima Eestit oma lipumaaks. Reederitel on võimalus kasutada selliste registreeritud teenuseid, mis maksustavad laevapereliikmete töötasusid nullmääraga. Muutusi tehes peab arvestama ka sotsiaalsete aspektidega, näiteks Eesti meremeeste sooviga saada vanaduspõlves pensioni ning teisi sotsiaalseid hüvesid. Eesmärk pole aga lasta sektoril maksta teiste valdkondadega võrreldes vähem makse, vaid konkurentsivõimelisema maksukeskkonnaga teenida rohkem tulu Eestile. Maksukeskkonna muudatused ei vähendaks riigi tulubaasi, kuna täna kaubalaevade puudumise tõttu neilt tööjõumakse riigile ei laeku. Pikemas perspektiivis suureneks ka laevu teenindav kaldasektor, mis tekitaks täiendavaid äri võimalusi ja tulu ettevõtlusest." Minu meelest annab see lootust.

Lugupeetud juhataja, kas ma võin mõne minuti juurde paluda? Igaks juhuks.

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Kolm minutit lisa aega.

### **13:02 Urve Tiidus**

Merendusteemal olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelu algatanud kolleeg Artur Talvik tõi esile meie digitaalse edumeelsuse vähese jõudmise merendusse. Jällegi, asjaajamine internetis ja e-teenuste kasutamine on praktikas siiski juba olemas. Näiteks toimib elektrooniline infosüsteem EMDE, mis võeti kasutusele 2013. aasta suvel ja võimaldab andmeid laevade saabumise ja lahkumise kohta esitada digitaalselt. Senised kogemused on näidanud, et süsteemi kasutuselevõtt on märgatavalt vähendanud reederite ja nende esindajate halduskoormust ning suurendanud andmete edastamise kiirust. Eesti tahab digilahendusi muidugi ka laiemalt Euroopas rakendada, aga merenduse täielik digitaliseerimine tähendab koostööd Euroopa Komisjoni ja liikmesriikidega. Transpordi digilahenduste edendamise ja kasutamise soodustamine on Eesti seadnud üheks oma Euroopa Liidu eesistumise prioriteediks. On suur tõenäosus, et see võib merenduses saada konkurentsieeliseks. Ka e-residentsuse kohta tahan öelda, et see muutub konkurentsieeliseks.

Aga nüüd räägin kui vanem inimene, kes on näinud Eestis erinevaid aegu. Mõelgem korraks taasiseseisvunud Eesti viimase veerandsajandi peale. Kui palju on ehitatud ja taastatud väikelaevasadamaid ja kui korras on meie parvlaevasadamad, kui palju on suvel sadamatesse tekkinud väikelaevu ja paate! Loomulikult jääb pilt Soomega võrreldes veel tagasihoidlikuks, aga kapital kogunebki aeglaselt. Kindlasti pole paat või jaht pere eelarves prioriteet. Tuleb leppida ka sellega, et

kalapüügi roll tööhõives on vähenenud, nii nagu on vähenenud põllumajanduse osa. Kuid kõige kiiremini kasvav ressurss maailmas on vaba aeg ning mere olemasolu ja ammused traditsioonid merega koos elada pole meil kuskile kadunud. Vastupidi, paljud traditsioonid on taastatud. Tunnustust väärivad kõik inimesed, kes on alles hoidnud rannakultuuri ja kalapüügitraditsioone ning kes tegelikult on seisnud merenduse edendamise eest. Väga paljud nendest istuvad praegu siin rõdudel.

Mina olen ju Saaremaalt ja ka oma juurtelt saarlane ning olen mereäärse eluga väga tihedalt seotud olnud. Saaremaast rääkides võin öelda, et Eestis on laevaehitus, tõsi küll, just väikelaevaehitus ja töölaevaehitus, laias ulatuses ikkagi taastunud. On väga palju selliseid ettevõtteid. Näiteks ehitatakse Saaremaal Nasval töölaevu, mida kasutavad mitmed ametkonnad nii Eestis kui ka väljaspool Eestit. Paadiehitusega tegelevate ettevõtete arv on kasvanud.

Üks kõige olulisemaid asju, mida merendusest rääkides ei saa märkimata jätta, on ikkagi see, et rannaelu ja kalapüük on tõepoolest merenduse olulised osad. Väga palju sõltub sellest, missugune on Läänemere tulevik, kas see keskkond suudetakse rahvusvaheliste regulatsioonide abil niimoodi taastada, et ka kalavarud taastuvad ja ühel päeval võime öelda, et Saaremaal saab jälle siiga püüda ja angerjas tuleb siia tagasi ega satu võõrliikide ohvriks jne.

Tegelikult suur tänu algatajale! Ma arvan, et see on teema, millest tasub rääkida, aga kõige olulisem on see positiivne soov, et kaubalaevade register meelitaks need laevad siia tagasi. Kuigi siin on palju lahtisi otsi, ootan ma väga selle töögrupi töö tulemusi, et siis lõpuks otsus langeks. Kriitika on suurepärane asi, see viib elu edasi, aga positiivsete lahenduste otsimine teeb seda veel paremini. Suur tänu!

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Artur Talvik Vabaerakonna fraktsiooni nimel, palun!

### **13:02 Artur Talvik**

Hea esimees! Head kolleegid! Head külalised! Ma tahan ka lõpetada positiivse sõnumiga, aga ennekõike sõnumiga, et võib-olla peaksime rääkimise ja analüüside tegemise ajast astuma tegude aega. Kaardil oleme oma teekonna korduvalt paika pannud, nüüd võiksid laevad purjed heisata ja merd sõitma hakata. Ma väga loodan, et see väike samm, mille me täna tegime, on osa suurest sammust ehk üldisest mentaliteedi muutumisest merenduse kui väga olulise valdkonna Eestis prioriteediks tõstmise teel. Aga veel kord tänan kõiki, kes debatis osalesid! Tänan ettekandjaid ja tänan külalisi, kes arutelu siia rõdudele kuulama tulid! Üks väike tehniline teadaanne: järelarutelu toimub Riigikogu kohvikus, olete kõik teretunud. Ka head kolleegid, kes on merendustest huvitatud, võivad tulla meremeestega asju arutama. Veel kord suur aitäh ja jõudu merenduse edendamisel!

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Jaak Madison Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna fraktsiooni nimel, palun!

### **13:02 Jaak Madison**

Austatud Riigikogu esimees! Head kolleegid! Head külalised! Alustuseks tänan ma Vabaerakonna fraktsiooni ja Artur Talvikut initsiatiivi eest tõstatada olulise tähtsusega riiklik küsimus, mis puudutab merevaldkonda ja Eesti kui mereriigi tulevikku. See on väga tänuväärne ettepanek ja mul on väga hea meel, et see teema on siia suurde saali jõudnud. Samuti tänan ma väga heade ettekannete eest viitseadmiral Tarmo Kõutsi ning TTÜ Eesti Mereakadeemia direktorit Roomet Leigerit, kes ka väga sisukalt vastasid ning tegid väga häid ettepanekuid.

Ma kuulasin teiste fraktsioonide esindajate seisukohti ja nende kõnesid oma erakondade nimel. Minu meelest peab erilist kiitust avaldama Sotsiaaldemokraatlikule Erakonnale, kelle esindaja väga siiralt tõi välja kõik need probleemid, mis on lahendamata, ja tuli välja väga heade ideedega. Mul on ka vastuettepanek. Ma loodan, et arvestades teie positsiooni ühe koalitsioonierakonnana, jõuavad need ettepanekud kiiremas korras valitsuse laua peale ja me ei pea ootama aastani 2020, kui praeguse arengukava kehtimise aeg on lõppemas, aga need probleemid on endiselt lahendamata. Nii et algatuseks on teie ettepanekud väga head, kuid kui need jõuaksid sisulisele arutelule ka teie koalitsioonipartnerite seas, oleks see veelgi tänuväärsem. Eriti hea oleks, kui leitaks ka lahendused. Loomulikult on kriitikat palju, kuid on ka positiivset. Jah, meil on väga tublid kalandusettevõtjad, kes teevad tööd hoolimata sellest, et neid üritavad pitsitada Euroopa Liidu direktiivid. Alles neli-viis kuud tagasi oli meil komisjonis laua peal direktiiv, mis üritas piirata nende ettevõtete tegevust ning ette



kirjutada, kus ja kes võib üleüldse sellega tegelda. Hoolimata sellest on ettevõtjad väga visad ja tublid. Samuti on meil aktivistid, isegi võib-olla heas mõttes hullumeelsed aktivistid, kes üritavad Eesti kui mereriigi kuvandit taastada. Mereriik ei tähenda ainult seda, et meil on 3800 kilomeetrit merepiiri. Nii võiksime pidada mereriigiks ükskõik millist riiki, millel on mingisugunegi side merega. Mereriik on visioon. Mida see tähendab? Meil on töötavad ettevõtted, meil on kalandusettevõtjad, meil on rannarahvas, kes kõik teevad oma tööd südame ja armastusega, kuid kes saavad selle eest ka õiglast tasu ja suudavad ennast sellega ära majandada. Meil on kaubandusettevõtjad ja tööstusettevõtjad, kellel on motivatsiooni panustada Eesti riiki ja Eesti maksusüsteemi.

Ma juhin tähelepanu, et k.a 8. veebruaril esitasin ka mina meie fraktsiooni nimel arupärimise rahandusminister Sven Sesterile, kus olid peaaegu samasugused küsimused kui need, mis olid täna siin laua peal. Ka meie tõime välja, et 2014. aasta veebruaris lahkusid viimased kaks kaubalaeva Eesti registrist, sest meie maksukeskkond polnud neile vastuvõetav. Võrdleme meie olukorda Läti olukorraga, kus miinimumpunktiks oli kaks laeva, siis hakati kiiresti tegutsema, et situatsiooni parandada. Praeguseks on meie lõunanaabritel, keda me muidu üritame igas aspektis edendada – kas kiirema majanduskasvuga, väiksema alkoholitarbimisega, küll kunstlikult, aga siiski, kas saarte arvuga või mingi kolmanda vahendiga –, 21 kaubalaeva, meil on null.

Samuti olid väga asjakohased härra Leigeri väljatoodud uuringud, mille oli tellinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning mille oli koostanud töögrupp, kelle sõnul tooks see, kui me suudaksime saada registrisse tagasi 250 kaubalaeva, meie eelarvesse hinnanguliselt 245 miljonit eurot lisatulu. Iga laeva kohta saaksime registri- ja sertifikaaditasudena ligikaudu 25 000 eurot. Meil on praegu 6000–8000 meremeest lihtsalt kadunud, nad töötavad mõne teise riigi lipu all seilavatel laevadel ja maksavad kõik oma maksud nendesse riikidesse. See on väga suur probleem. Soomlastel on üle 100 kaubalaeva. Veel aastal 2003 oli meil 38 kaubalaeva, aga kümne aastaga toimus krahh. Ma palun ka mõne minuti lisaaega!

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Kolm minutit lisaaega.

### **13:03 Jaak Madison**

Kuid paraku, kui märtsis tuli minister meie küsimustele vastama, ei olnud tal vastuseid. Oli selline jutt, et me uurime, me vaatame, on tegevuskava, on koostatud tööühm, meil on arengukava, mille alusel me töötame edasi. Siit ka kriitikanool suurima valitsuserakonna pihta. Praegune arengukava koostati aastal 2011 kümneks aastaks ja praegu on lõppemas 2016. aasta. Me hakkame kohe arutama järgmise aasta, 2017. aasta riigieelarvet. Aga me räägime praegu etapist, kus me alles hakkame tegema analüüse, kas me peaksime kopeerima naaberriikide maksusüsteemi, et tuua meie kaubalaevad siia tagasi, või peaksime leidma kolmanda tee ja mõtlema midagi nutikamat välja. Ma olen väga skeptiline, sest ma arvan, et kui kõik teised riigid on leidnud toimiva süsteemi, siis Eesti ei peaks olema jalgratta leiutaja. See, mis toimib enamikus riikides, toimib ka meil. Kuid olgu, kui analüüs kinnitab seda, on hästi, kui see näitab midagi muud, teeme teistmoodi. Aga see analüüs ei peaks valmima napilt kaks-kolm aastat enne arengukava kehtimise aja lõppu.

Ehk jällegi, me räägime vastutusest, sellest, kes vastutab. Ma arvan, et see on meie riigi ja kogu ühiskonna suurim probleem, et kui midagi läheb nihu või kellelgi jääb midagi tegemata, siis alati vastutab keegi teine. Keegi ei julge otse välja öelda, et jah, see oli meie viga, see oli meie eksimus, me üritame seda parandada ja teeme edaspidi paremini. Kui midagi läheb väga hästi, siis on enesekiitajaid kõikjal, et see on meie teene, see on meie töö ja tänu meile tehti see ära. Vastupidist kahjuks ei ole. Minu jutu mõte on, et selle valdkonna eest vastutab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, mida haldab Reformierakond, valitsuse tööd juhib peaminister, kes on samuti Reformierakonnast, kuid kui peaminister on ka valitsuserakonna esimees ega suuda juhtida oma erakonda, siis kuidas ta suudaks juhtida riiki. Ma arvan, et pilgud tuleks pöörata meie valitsuse poole, vaadata, kuidas ta toimib, ja siis saame hakata lahendama sisulisi küsimusi. Aitäh!

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Rohkem sõnavõtusoove ei ole. Aitäh, viitseadmiral Tarmo Kõuts! Aitäh, mereakadeemia direktor Roomet Leiger! Lõpetan selle päevakorrapunkti arutelu.

---

## 2. 12:27 Jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu (257 SE) esimene lugemine

### 13:02 Esimees Eiki Nestor

Meie järgmine päevakorrapunkt on Vabariigi Valitsuse algatatud jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu 257 esimene lugemine. Algataja ettekandja on keskkonnaminister Marko Pomerants. Palun!

### 13:02 Keskkonnaminister Marko Pomerants

Tervist, lugupeetud eesistuja! Lugupeetud Riigikogu liikmed! Muide, jäätmed on ka merenduses väga tähtis teema ja neid tuleb ikka sortida. Seda käsitleb ka järgmine eelnõu. Nii et võiks kuulama jääda. Jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu on siis see, mida ma tutvustan. Teile on esitatud Keskkonnaministeeriumis ettevalmistatud jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu. Eelnõuga muudetakse regulatsiooni, mis reguleerib omavalitsustes jäätmehoolduse arendamise toetamist. Siiani on jäätmehoolduse arendamist toetatud olmejäätmete keskkonda viimise eest makstavast saastetasust. Kuna tänapäeva Eestis ladestatakse alla 7% tekkinud segaolmejäätmetest, siis on ka omavalitsustele saastetasu laekumine tunduvalt vähenenud ja väheneb veelgi.

Jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seadusega antakse kohaliku omavalitsuse üksusele riigieelarvest toetust jäätmehoolduse arendamise kulude osaliseks katmiseks kooskõlas riigieelarve seadusega. Selleks on valitsus järgmise aasta riigieelarves ette näinud 2,2 miljonit eurot. Olmejäätmete saastetasu laekub edaspidi täies mahus riigieelarvesse. Toetuse andmise aluseks võetakse aadressiandmete süsteemi infosüsteemis registreeritud kohaliku omavalitsuse üksuses asuvate aadressiobjektide arv aasta alguse seisuga. Toetust antakse nende aadressiobjektide arvu järgi, mis on eluruumid või ehitisregistri andmetel elamu kasutusotstarbega hooned, näiteks suvilad. Toetuse suurus aadressiobjekti kohta määratakse igal aastal riigieelarves. Aastal 2017 oleks see *circa* 2,9 eurot aadressiobjekti kohta. Toetus on sihtotstarbeline, st seda saab kasutada ainult jäätmehoolduse arendamiseks. Jäätmehoolduse arendamine on jäätmealane nõustamine, jäätmealase teabe levitamine, järelevalve ning jäätmekäitlustegevus, millega tõstetakse jäätmehoolduse taset. Näiteks saab selle toetuse eest hoida jäätmejaama kauem aega avatud ning tasuta jäätmejaamas elanikelt kogutavate jäätmete käitlemise kulusid, et elanikud saaksid liigiti kogutud jäätmed tasuta või väikese tasu eest ära anda. Ühesõnaga, toetusega saab katta jäätmejaama haldus- ja tegevuskulusid, sh töötajakulusid. Aastal 2017 saavad kõik omavalitsused toetust, kuid alates 2018. aastast peab kohalik omavalitsus toetuse saamiseks täitma nelja tingimust. Kohaliku omavalitsuse territooriumil peab töötama jäätmejaam või elanikele peab olema tagatud jäätmejaama teenuse kasutamine teises omavalitsuses, omavalitsuse haldusterritooriumil peab toimuma korraldatud jäätmevedu, olemas peavad olema kehtiv jäätmekava ja jäätmehoolduseeskiri ning asutatud peab olema jäätmevaldajate register. Haldusreformi seaduses sätestatud korras valdade ja linnade haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud kohaliku omavalitsuse üksuse suhtes rakenduvad eelnevalt loetletud toetuse andmise tingimused alates 2019. aastast. Tingimuste täitmist kontrollib Keskkonnaamet.

Oleme võtnud eesmärgiks, et alates aastast 2020 tuleb liigiti kogutud olmejäätmetest ringlusesse võtta vähemalt 50% nende jäätmete kogumassist kalendriaastas. Aastal 2014 oli olmejäätmete ringlusesse võtmise sihtarv 32%, seega on meil palju kasvuruumi. Jäätmete liigiti kogumise ja ringlusesse võtmise üldine suurenemine peaks olema igal aastal üle kahe korra kiirem, kui on olnud viimase kümne aasta keskmine tulemus. Jäätmete liigiti kogumise tegelik tase sõltub väga oluliselt omavalitsuse tegevusest. Seega, selleks et sihtarvu saavutada, tuleb omavalitsusel leida jäätmehoolduse arendamiseks vahendeid, et märkimisväärselt tõhustada jäätmete sortimist ja liigiti kogumist, mis omakorda suurendab olmejäätmete ringlusesse võtmist.

Kokkuvõtet tehes märgin, et seaduse rakendamisel on positiivne mõju keskkonnale, sest jäätmete liigiti kogumine võimaldab edendada jäätmete ringlusesse võtmist ning seega liikuda jäätmeid ringlusesse võtva ühiskonna poole, mis on tänapäevase jäätmekäitluse olulisim eesmärk. Täna tähelepanu eest! Aga veel lihtsalt kaks ääremärkust. Üks on see, et eelnõu vastuvõtmisest seadusena on kasu siis, kui see toimub enne riigieelarve menetlemist, sest siis on riigieelarves võimalik vastavad summad ette näha.

Teine märkus on seotud Riigikogu kodu- ja töökorraga. Teatavasti ei tohi Riigikogu juhatuse otsusega kasutada eelnõude menetlemisel digitaalseid näidisasju. Aga ma kutsun teid üles – kõiki, kellel on olemas mingisugused riistad, näiteks tahvelarvuti või ka täiesti tavaline arvuti – minema kas Keskkonnaministeeriumi koduleheküljele vaatama jäätmete rubriiki või Keskkonnaministeeriumi Facebooki-lehele või minu Facebooki-lehele, kus on link ühele interaktiivsele Eesti kaardile, kust on võimalik aru saada, milline võiks teie koduvallas, näiteks Esnas või kusagil mujal (tegelikult on seal Kareda vald), olla see summa aastal 2017. Aitäh!

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Küsimused eelnõu algatajale. Peeter Ernits, palun!

### **13:02 Peeter Ernits**

Lugupeetud juhataja! Hea minister! Eestis on vist umbes 80 jäätmejaama. Ma ei tea, kui palju neid tegelikult vaja oleks ja mida nüüd riigi rahaga ehitatakse. Nagu ma aru sain, umbes 4 eurot leibkonna kohta tuleb omavalitsusele raha juurde, kui ta tingimusi täidab. Kas see 4 eurot leibkonna kohta läheb siis muudeks kuludeks, mitte jäätmejaamade ehitamiseks, vaid pigem nende lahtihoidmiseks ja muuks selliseks?

### **13:02 Keskkonnaminister Marko Pomerants**

Aitüma! Pean teid kurvastama, et see 4 eurot on 2017. aastal 2,9 eurot, sest kui 2,2 miljonit eurot jagada rohkem kui 700 000 aadressi vahel, siis see annab umbes sellise summa välja. Ei pea välistama ka jäätmejaama panustamist, küll aga oleks minu meelest lihtsalt otstarbekas arendada neid teenuseid, mis on juba olemas, aga mis kiratsevad.

Just käis ka valitsuskabinetis arutelu, kui palju üldse Eestis võiks uuest aastast omavalitsusi olla. See arv kipub tulema sinna 70 kanti, aga elame, näeme, kohtuasjad jne. See tähendab, et kui geograafiliselt ka nii trehvab, siis vähemalt igas omavalitsuses hakkab jäätmejaam olema. Omaette küsimus on, kas see on piisav. Aga jah, lihtsustatult võiks eesmärk olla saada rohkem olmejäätmeid kätte sortitud materjalina, neid ei oleks vaja mitte otse ahju ja energiaks saamise suunas saata. Nii et võiks seda raha ka ehitamiseks kasutada, aga see summa on omavalitsuste kaupa nii kõikuv ja väike, et suurt imet sellega ei tee. Piirissaare vallas on see summa peaaegu olematu, Tartu- ja Tallinna-suurustes linnades saaks selle eest võib-olla juba isegi ehitada.

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Dmitri Dmitrijev, palun!

### **13:02 Dmitri Dmitrijev**

Austatud esimees! Lugupeetud minister! Endise kohaliku omavalitsuse juhina pean tunnustama eelnõu algatajaid ja ministrit, et selline eelnõu on üldse välja tulnud. Viimastel aastatel on kohaliku omavalitsuse üksuste jäätmehoolduse kulud järjest kasvanud. Mind paneb siin aga mõtlema üks punkt, mis kõlab nii: "Vastavalt riigieelarve võimalustele antakse kohaliku omavalitsuse üksustele toetust ..." Kas seletuskirjas märgitud 4 eurot aadressiobjekti kohta on miinimummäär või võib see ka kõikuda? Kas võib sellest allapoole minna, kui näiteks riigieelarves raha ei ole, või võib see summa ainult kasvada?

### **13:02 Keskkonnaminister Marko Pomerants**

Aitüma! Ma arvan, et mis puudutab päriselu ja seletuskirja mõningast lahknemist, siis see on tingitud sellest, et iga otsus sünnib omas ajas. Meil lihtsalt on täna teadmised, kui palju on aadressiobjekte jne ning et aastaks 2017 on meil selleks 2,2 miljonit. Mina küll eeldan, et me suudame seda taset hoida. Aga ei ole seatud mingisuguseid tingimusi, et see summa võiks ainult kasvada või et see ei võiks üldse väheneda. See on lähtekoht, kust me suutsime startida. Loodame, et vähemasti niisama palju on raha ka järgmistel aastatel.

### **13:02 Esimees Eiki Nestor**

Urve Tiidus, palun!

### 13:02 Urve Tiidus

Aitäh, lugupeetud juhataja! Lugupeetud minister! Inspireerituna tänasest eelmisest teemast ja teie sissejuhatusest küsin ma natuke teoreetilise küsimuse. Kuivõrd mõjutab see eelnõu olukorda, kus merelt kandub Eesti randadesse üsna palju jäätmeid ja prügi? Kas see eelnõu aitab kuidagi kaasa sellele, et randlased hakkaksid seda prügi kuidagi tõhusamalt või parema meelega ära koristama?

### 13:02 Keskkonnaminister Marko Pomerants

Lihtne vastus võiks olla ju jaa, kuigi see seos võib olla väga kaudne. Aga kui on sellised tragid randlased, kes on otsustanud, et nemad korjavad prügi oma rannast üles, siis ka selle prügi võib loomulikult viia jäätmejaama. Täiesti omaette teema tegelikult – ma natuke eksitasin meremehi, tahtes neid laiemalt ühiskonna probleemide üle saada kaasa mõtlema, öeldes, et kui meie mõtleme merendusest, siis neil tuleb mõelda ka jäätmetest – on laevadega seonduv. Siin on kindlasti veel tegevusi kavas, ennekõike Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvõttel.

### 13:03 Esimees Eiki Nestor

Aitäh, keskkonnaminister Marko Pomerants! Keskkonnakomisjoni ettekandja on komisjoni esimees Rainer Vakra. Palun!

### 13:03 Rainer Vakra

Austatud Riigikogu esimees! Head kolleegid! Armsad külalised! Jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seaduse eelnõu arutas keskkonnakomisjon kahel istungil. Peale selle, mida austatud minister eelnõu algatajana juba rääkis, püüan anda ka lühikese ülevaate olulisematest punktidest, mis komisjonis tõstatati. Komisjoni istungid toimusid kahel korral: kõigepealt 12. septembril ja siis 19. septembril ehk nädalase vahega.

Olulisemad teemad, mille kohta küsiti, olid analoogsed sellega, mida näiteks kolleeg Dmitrijev küsis just natuke aega tagasi siin saalis ministri käest. Kui me vaatame seda eelnõu, siis näeme, et aastast 2018 on seal ette nähtud neli nõuet: kohaliku omavalitsuse territooriumil peab töötama jäätmejaam või elanikele peab olema tagatud jäätmejaama teenuse kasutamise võimalus, peab olema korraldatud jäätmevedu seadusest tuleneva jäätmeveo mõistes, peavad olema kehtestatud jäätmekava ja jäätmehoolduseeskiri ning olemas peab olema ka jäätmevaldajate register. Sellest tulenevalt tekkis ka komisjonis küsimus, et kui me räägime 2,2 miljonist eurost, kas seda summat võiks tulevikus suurendada või vähendada, on see osa mingist valemist või on see osa mingist kokkuleppest. Tõepoolest, vastus on sama, mida ütles siin ka keskkonnaminister Marko Pomerants, et 2,2 miljonit on lähtepunkt, millest tuleneb, et geograafilise aadressiobjekti kohta tuleb ligikaudu 2,9 eurot. Aga kui meie teeme siin saalis järgmistel aastatel head tööd, võib see summa olla ka 6 või 8 miljonit. Kui me teeme kehva tööd, siis ma ei välista, et see võib olla ka 1 euro. See oleneb sellest, kuidas meie siin saalis tööd teeme, sest riigieelarve paneb lõpuks kokku ikkagi Riigikogu.

Kui vaadata neid arve, siis on näha, et loomulikult on kaks suuremat omavalitsust kõige suurema toetuse saajad. Need on Tallinn ja Tartu, praeguste kavade järgi saab Tallinn 640 000 eurot ja Tartu 150 000 eurot. Sellest tulenevalt olid teisele komisjoni istungile kutsutud Tallinna esindajad ja küsiti täpselt, mis siis muutub või mida Tallinn võtab ette selle võimaliku toetusega ja kas seda on linnaeelarves juba arvestatud. Tallinna Keskkonnaameti juht Relo Ligi vastas, et nad on selle summaga eelarve läbirääkimistel arvestanud. Tema sõnul plaanitakse selle raha eest Tallinnasse ehitada näiteks kaks uut jäätmejaama ja need ka mehitada, peale selle kavatakse panustada järelevalvesse ja võtta tööle uusi järelevalveametnikke.

Kolmas oluline teema, mis seoses Tallinnaga tõstatas, oli see, et kui on nõue, et seadusest tulenevalt peab omavalitsuse territooriumil olema korraldatud jäätmevedu seaduse §-de 66 ja 69 tähenduses, siis on suured omavalitsused ilmselgelt taas eriseisuses. Näiteks on Tallinnas 13 jäätmeveo piirkonda, väiksemates omavalitsustes on aga vaid üks piirkond. Küsimus oli väga lihtne: kui tulevikus jääb näiteks Tallinnas ühes piirkonnas 13-st olmejäätmete vedu korraldamata, kas siis Tallinn ei kvalifitseeru ja jääb rahast ilma? Praegu on eelnõus tõepoolest nii, et kui mõni neist varem mainitud neljast nõudest, mida näeb ette jäätmeseaduse ja keskkonnatasude seaduse muutmise seadus, on täitmata, siis ei vasta omavalitsus tingimustele. Siin me ootame ettepanekuid ja mõistlikke lahendusi 11. oktoobriks. Selle kuupäeva otsustas komisjon seada muudatusettepanekute esitamise tähtjaks, et me saaksime veel kord ka selle teema üle vaadata. Igatahes on Tallinn lubanud oma ettepanekud teha. Kui need

ettepanekud tulevad, siis me neid arutame ja leiame mõistliku lahenduse, et ei oleks sellist situatsiooni, kus vaidlus ühes jäätmeveo piirkonnas halvaks kogu pealinna ülejäänud tegevuse. See oli komisjonis üleüldine arusaam, et me ei pidanud seda mõistlikuks.

Loomulikult tegime ka menetluslikud otsused konsensuslikult, kuna tegemist on selles mõttes ainulaadse eelnõuga, et seda on konsensuslikult toetanud mitte ainult keskkonnakomisjon, vaid ka Eesti Linnade Liit ja Eesti Maaomavalitsuste Liit. Ei ole tihti selliseid eelnõusid, mille kohta saab siit puldist öelda, et ka need kaks katusorganisatsiooni on eelnõule andnud rohelise tule ja täiesti kiitva hinnangu. Nii et keskkonnakomisjonil oli hea meel konsensuslikult seda eelnõu toetada. Me tegime menetluslikud otsused saata eelnõu päevakorda tänaseks, 29. septembriks, mis on kaduneljapäev, ning teha ettepanekud, et esimene lugemine lõpetataks ja muudatusettepanekute esitamise tähtajaks määrataks, nagu ma juba mainisin, 11. oktoober 2016 kell neli. Need otsused tehti kõik konsensuslikult. Aitäh!

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Küsimused ettekandjale. Urve Tiidus, palun!

### **13:03 Urve Tiidus**

Aitäh, lugupeetud istungi juhataja! Lugupeetud komisjoni ettekandja! Mõnevõrra te haarasite mul juba sõnad suust, öeldes, et katusorganisatsioonid maaomavalitsuste liit ja linnade liit, kes esindavad kohalikke omavalitsusi, toetavad seda eelnõu. Kas ma saan õigesti aru, et kohalikud omavalitsused on nende katusorganisatsioonide arvamuse põhjal otsustades tõepoolest rahul sellega, mis tuleb? Või on ka selliseid kohti Eestis, kus see eelnõu võib-olla ei rahulda kõiki ootusi?

### **13:03 Rainer Vakra**

Aitäh! Kindlasti on omavalitsustel alati soov – see on tõesti ka põhjendatud – saada võimalikult palju raha jäätmeäitluse arendamiseks. Aga ma julgen küll öelda, et 2,2 miljonit eurot on väga hea lähtepunkt, sest eelmise valemi järgi, kui omavalitsuse eelarvesse laekus raha olmejäätmete ladestustasudest, oli see summa eelmisel aastal ainult 63 000 eurot kõikide omavalitsuste peale ja kui me vaatame veel aasta võrra tagasi, siis see oli 243 000 eurot. Ehk see summa, 2,2 miljonit, on kindlasti väga oluline ja põhimõtteline muudatus Eesti jäätmeäitluses ja Eesti prügipoliitikas, nii võib öelda küll.

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Dmitri Dmitrijev.

### **13:03 Dmitri Dmitrijev**

Aitäh, austatud istungi juhataja! Hea ettekandja! Küsimus on pigem ministrile, aga ma küsin teie käest. Ma veel kord tunnustan seda, et selle ideega hakati tegelema ja ka riik kulused osaliselt kompenseerib. Aga kas selle toetuse arvestamisel võiks peale aadressiobjektide arvu hiljem arvestada ka seda, milline on kohaliku omavalitsuse üksuse territoorium? Siin mängib suurt rolli ka objektide paiknemise tihedus. Jäätmekogumisringide korraldamisel on palju suuremad kulud nendel omavalitsustel, mis on väiksemad ja vähem jõukad. Samm on õige, aga võib-olla vaataks natuke neid aluseid, kuidas seda toetust jagada.

### **13:03 Rainer Vakra**

Aitäh! Vastan rõõmuga ministri eest, ma räägin sellest, mis tunnetus keskkonnakomisjonil tekkis. Me oleme teiega ühel nõul, sest see küsimus tõstus korduvalt. Kas need neli nõuet, mis on üldised, ikkagi aitavad konkreetselt meie eesmärgi saavutamisele kaasa, kas me iga eraldatud euro eest saame ka tulemust? Vaatame statistikat. Pealinnas, mis saab kõige suurema rahasüsti, on jäätmeäitlus ja taaskasutusesevõtt kõige paremini organiseeritud, see protsent on üle 50. Tuleb samas lisada, et ka kõige rohkem jäätmeid tekib pealinnas. See ongi selline küsimus, millele on mitu vastust ja millel on mitu tahku. Aga kindlasti võiks see proportsioonide jaotus, mis praegu on puhtalt aadressiobjektipõhine, olla keerulisem ja võiks arvestada tõepoolest sellega, et maapiirkondades on logistiliselt seda keerulisem teha, sest hajaasustuses on see puhtmajanduslikult kulukam. Seda võiks selles valemis arvestada.

Aga veel kord ütlen, et minu arvates on see mõistlik lähtepunkt. Kui on häid mõtteid, kuidas seda

eelnõu saaks veelgi paremaks teha, siis kutsun üles neid 11. oktoobrini välja käima. Aga praegu on olnud teistpidine põhimõte: mitte panna sinna eelnõusse liigseid nõudeid punkt-punktilt kirja. Kui see raha on omavalitsuse eelarvesse laekunud, siis see võiks ikkagi jääda nende otsustada, kuidas nad seda kasutavad. Me püüame liiga tihti siit Riigikogu saalist omavalitsusele ette kirjutada, milleks võib raha kasutada ja milleks mitte. Usaldame omavalitsusi, kui me selle raha oleme neile juba andnud! See on olnud eelnõu selline punane joon.

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Peeter Ernits, palun!

### **13:03 Peeter Ernits**

Hea juhataja! Hea ettekandja! Praegu läheb 32% olmejäätmetest jäätmejaamadesse ja igal aastal suureneb see osakaal 1–1,5%, aga Euroopa Liit nõuab, et suurenemine peaks olema üle kahe korra kiirem. Kas see süst, mille te omavalitsuste kannikasse selle rahaga nüüd teete, viib meid Euroopa Liidu nõude täitmisele lähemale? On selle kohta analüüse? Rääkige natuke lähemalt.

### **13:03 Rainer Vakra**

Aitäh! Väga hea küsimus. Ka see oli keskkonnakomisjonis arutluse all. Tõepoolest, mitte ainuüksi Euroopa Liit, vaid ka koalitsioonileping näeb ette, et me võtame 2020. aastast 50% olmejäätmetest ringlusesse. Muuseas, etteruttavalt võib informatsiooni mõttes öelda, et Euroopa Liit suure tõenäosusega 2030. aastaks tõstab seda nõutavat taset veelgi, kas 60%-le või 65%-le, nii et tööd tuleb pidevalt teha. Selge on see, et viimased viis aastat on meie sammud olnud liiga väikesed. Kindel on ka see, et paigalseis ei ole edasiminekuks.

Lõppkokkuvõttes ei ole küsimus mitte omavalitsuses, vaid selles, kuidas omavalitsus suudab teha seda koostöös oma inimestega ja kuidas selle tegevuse vajalikkust hakkaks mõistma iga Eesti inimene. Tõepoolest on mõistlik olmejäätmed ringlusesse võtta. Üks põhjus, mida omavalitsused on välja toonud, miks seda ei saa teha – kuigi neil on häid mõtteid ja ideid –, on kahjuks siamaani olnud see, et pole olnud piisavalt finantse. Ma ei taha nii lihtsustatult öelda, et raha paneb rattad käima, aga ilma rahata seda kindlasti teha ei saa. Seetõttu me usume, et see võiks olla oluline muudatus ja need kukesammud, mis me igal aastal oleme teinud, oleks võimalik asendada mitte võib-olla seitsme penikoorma sammudega, aga ühe korraliku kolmikhüppajasammuga küll.

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Aitäh, Rainer Vakra! Rohkem küsimusi Riigikogu liikmetel ei ole. Avan läbirääkimised. Selles päevakorrapunktis on ministril läbirääkimistel sõnaõigus. Palun, keskkonnaminister Marko Pomerants!

### **13:03 Keskkonnaminister Marko Pomerants**

Lihtsalt mõned täpsustused. Üks teema, mis puudutab härra Dmitrijevi küsimust, on selline, kas igas omavalitsuses peab olema jäätmejaam. Tingimus on selline, et kas jäätmejaam või leping mõne naabriga, nii on ka tulevikus. Aga see on selline pisikene detail. Kindlasti on üleüldse Eesti poliitikas raha jagamisel nii, et alati, kui tuleb mängu märksõna "Tallinn", siis läheb asi keeruliseks, sest Tallinn võrdub Savisaarega. Aga selles konkreetses eelnõus võrdub Tallinn ühe kõige suurema olmejäätmete tekitajaga. Seetõttu on Tallinna panus väga oluline.

Vastan härra Ernitsale tema viimase küsimuse peale, kas see on nüüd piisav ja kas on tehtud analüüse. Kindlasti peaks see samm kaasa aitama sortimise edendamisele, aga me ei kavatse sellega piirduda. Meil, nimelt Keskkonnaministeeriumil, on plaanis muuta õigusakte. Ma loen selle paberilt maha, et mul protsendid ja mõttekäik käest ära ei läheks: "... mille kohaselt korraldatud jäätmeveo teenuse hind peab tagama, et sama kogumismahuti ruumala alusel oleks liigiti kogutud jäätmete teenustasu maksimaalselt 50%, kuid vanapaberi- ja kartongijäätmete kogumisel kuni 20% segaolmejäätmete kogumise teenustasust." Nii et meil on kavas selline eraldi stimulatsioon luua. Kui lihtne see on, see on omaette küsimus, sest minu meelest on olmejäätmete kogumise hinnad tegelikult väga madalad, kuigi on inimesi, kes ütlevad, et see on mõttetu ja tahaks konkurentsi ja mida iganes. Aga see on meie järgmine samm. Loodan, et saame ikkagi asja lükata mõistlikkusse suunda. Aitüma!

### **13:03 Esimees Eiki Nestor**

Lõpetan läbirääkimised. Keskkonnakomisjoni ettepanek on esimene lugemine lõpetada. Rohkem ettepanekuid ei ole. Määrán eelnõu 257 muudatusettepanekute esitamise tähtajaks 11. oktoobri kell 16. Tänapäevane istung on lõppenud. Kohtume esmaspäeval!

Istungi lõpp kell 12.55.