

# Стенограммы

## XIII Рийгикогу, VIII Сессия, Очередное пленарное заседание

Вторник, 16.10.2018, 10:00

Отредактированная

10:00 Istungi rakendamine

1. 10:05 Sotsiaalmaksuseaduse ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse, jäätmeseaduse ja sotsiaalhoolekande seaduse muutmise seaduse eelnõu (685 SE) kolmas lugemine

2. 10:07 Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni muutmise protokollide ratifitseerimise seaduse eelnõu (622 SE) teine lugemine

3. 10:12 Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (664 SE) esimene lugemine

4. 12:11 Ehitusseadustiku muutmise seaduse eelnõu (703 SE) esimene lugemine

10:00 Istungi rakendamine

### 10:00 Aseesimees Enn Eesmaa

Tere hommikust, austatud Riigikogu! Täiskogu VIII istungjärgu 5. töönädala teisipäevane istung on alanud. Olen Riigikogu juhatuse nimel valmis vastu võtma aruandeid, arupärimisi ja eelnõusid. Palun, Andres Herkel!

### 10:00 Andres Herkel

Austatud juhataja! Austatud Riigikogu liikmed! Meil ei ole tegemist aruandega, aga viis Vabaerakonna liiget esitavad tõepoolest arupärimise peaminister Jüri Ratasele. Me oleme siin väga palju rääkinud alkoholiaktsiisist, mis on valus küsimus, aga ühiskonnale tervikuna ja meie majandusele avaldab praegu võib-olla veelgi suuremat mõju kütuse hind ja aktsiis. Sellest tulenevalt esitame arupärimise kütusehinna mõju kohta nii tavatarbijale kui ka majandusele laiemalt. Tahame peaministrilt teada, milline on Vabariigi Valitsuse tegevuskava, kui kütusehinna tõus maailmaturul jätkub. Kuidas kavatses Vabariigi Valitsus muuta meie maksu- ja majanduskeskkonda atraktiivsemaks ja konkurentsivõimelisemaks just transpordisektorile? Peale kütusehinna küsimuse tõstatame teekasutustasu maksmise ja järelevalve küsimuse. Teatavasti on see üles kerkinud just seoses sellega, et teistest riikidest tulevate veoteenuse osutajate üle tehtav järelevalve on olnud kehv. Kui aktsiisi võimaliku alandamise puhul on valitsus kalkuleerinud peamiselt saamata jääva tuluga, siis meie küsimuseasetus on vastupidine ehk see, millist elavdavat mõju see meie majandusele tervikuna võiks avaldada, sest ka selle üle tuleb siin saalis kindlasti diskuteerida. Aitäh!

### 10:02 Aseesimees Enn Eesmaa

Palun, Vilja Toomast!

### 10:02 Vilja Toomast

Hea juhataja! Austatud kolleegid! 10. oktoobri Postimehes kirjutab Eesti Rahvusringhäälingu uuriv ajakirjanik Taavi Eilat kolm korda: "Sa näed ja sa ei mürista. Sa näed ja sa ei mürista, kui riik rikub seadust. Sa näed ja sa ei mürista ..." Tahame ikka müristada küll. Millest ma siis räägin? Ikka sellest haigekassa eriarstiabi hankest järgnevat kolmeks aastaks, kus riik jagab ebaseaduslike lepingute alusel laiali 46 miljonit eurot Eesti inimestele eriarstiabi osutamiseks mõeldud haigekassa raha. 500 meditsiinitöötajat oma läkituses minister Sikkutile on nimetanud hanget totaalseks fiaskoks. Nimetame seda, kuidas tahame, fakt on see, et kannatavad patsiendid ning arstid ja tervishoiuteenuste osutajad üldiselt. Seda hanget alustas minister Ossinovski, lõpule viis minister Sikkut. Üks neist kahest vastutab tekkinud jama eest. Loomulikult ei vähenda selline hange ka kuidagi eriarstiabi järjekordi, mille pikkus

on mureks rohkem kui 99%-le Eesti elanikest.

Seoses sellega on meil, Reformierakonna 14 liikmel arupärimine tervise- ja tööminister Sikkutile. Ootame ministrilt vastuseid kuuele küsimusele. Näiteks, Lasnamäel Medicumis ei toimu uue hanke tulemusel enam kõrva-, nina-, kurguarsti ja günekoloogi vastuvõttu. Haigekassa on teatanud, et alates 1. detsembrist võtab Ida-Tallinna Keskhaigla üle nende tasustatavad vastuvõttud Medicumi Lasnamäe ruumides. Kas teile ei tundu see kuidagi kummaline? Kas te ei näe sarnasust 1940. aasta natsionaliseerimisega, kus võim ütles, kes ja kuidas hakkab Eesti Vabariigi kodanikele kuuluvate ettevõtete varaga tegutsema? Aitäh!

#### **10:04 Aseesimees Enn Eesmaa**

Olen Riigikogu juhatuse nimel vastu võtnud kaks arupärimist ja me menetleme neid nii nagu tavaliselt Riigikogu kodu- ja töökorra seaduse alusel. Nüüd kohaloleku kontroll, palun!

##### Kohaloleku kontroll

Kohal on 83 rahvasaadikut, puudub 18.

---

### **1. 10:05 Sotsiaalmaksuseaduse ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse, jäätmeseaduse ja sotsiaalhoolekande seaduse muutmise seaduse eelnõu (685 SE) kolmas lugemine**

#### **10:06 Aseesimees Enn Eesmaa**

Tänane esimene päevakorrapunkt on Vabariigi Valitsuse algatatud sotsiaalmaksuseaduse ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse, jäätmeseaduse ja sotsiaalhoolekande seaduse muutmise seaduse eelnõu 685. Kas fraktsioonidel on soovi avada läbirääkimised, kuna meid ootab ees kolmas lugemine? Seda soovi ei ole. Juhtivkomisjoni ettepanek on panna eelnõu lõpphääletusele. Valmistame selle ette nagu kord ja kohus.

Panen hääletusele Vabariigi Valitsuse algatatud sotsiaalmaksuseaduse ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse, jäätmeseaduse ja sotsiaalhoolekande seaduse muutmise seaduse eelnõu 685. Palun võtke seisukoht ja hääletage!

##### Hääletustulemused

Poolt hääletas 79 rahvasaadikut, vastu 3, erapooletuks jäi 1. Vabariigi Valitsuse algatatud sotsiaalmaksuseaduse ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse, jäätmeseaduse ja sotsiaalhoolekande seaduse muutmise seaduse eelnõu 685 on seadusena vastu võetud.

---

### **2. 10:07 Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni muutmise protokollide ratifitseerimise seaduse eelnõu (622 SE) teine lugemine**

#### **10:08 Aseesimees Enn Eesmaa**

Vabariigi Valitsuse algatatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni muutmise protokollide ratifitseerimise seaduse eelnõu 622 teine lugemine. Kuna tegemist on välislepinguga, siis tuletan meelde, et ettekande pikkus on kuni 20 minutit, siis on küsimused ettekandjale, igaühel kuni kaks suulist küsimust, ja seejärel on läbirääkimised kõigile. Kõigepealt aga ettekanne. Selle teeb majanduskomisjoni liige Tarmo Kruusimäe.

#### **10:08 Tarmo Kruusimäe**

Hea aseesimees! Head töökaaslased! Etteantud ajaks väga palju sisulisi ettepanekuid ei tulnud, et selle konventsiooniga liituda, küll aga tulid keelelised, lingvistilised. Vabandust! Need on tegelikult homses eelnõus, ma ajasin praegu kaks asja segamini. Ehk siis loen teile ette menetluslikud otsused. Otsustati võtta eelnõu täiskogu päevakorda tänaseks ja sellega oli meil komisjonis konsensus: Arto Aas, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Kristen Michal, Märt Sults, Peeter Ernits, Sven Sester, Tarmo Kruusimäe ja Toomas Kivimägi. Teiseks, teha ettepanek läbi viia eelnõu lõpphääletus tänasel päeval, samuti konsensus: Arto Aas, Erki Savisaar, Jaanus Marrandi, Kristen Michal, Märt Sults, Peeter Ernits, Sven Sester, Tarmo Kruusimäe ja Toomas Kivimägi.

Kui nüüd kellelgi mälu värskendada, siis 1944. aasta 7. detsembril moodustati tsiviillennunduse konventsioon, millega sooviti, et tsiviillennunduses oleks turvalisus. Ja Eesti liitus sellega 1992. aastal, tookord Eesti Ülemnõukogu eestvõttel. Kuna vahepeal on liikmesriike juurde tulnud, siis muudetakse kahte paragrahvi. Seega loodan, et toetate seda eelnõu. Aitäh!

### **10:10 Aseesimees Enn Eesmaa**

Kas ettekandjale on küsimusi? Ei ole. Avan läbirääkimised. Kuna tegemist on teise lugemisega, siis läbi rääkida võivad kõik Riigikogu liikmed. Seda soovi ei ole. Muudatusettepanekuid, nagu kuulsite, esitatud ei ole. Juhtivkomisjoni ettepanek on viia läbi eelnõu 622 lõpphääletus. Valmistame selle ette. Panen hääletusele Vabariigi Valitsuse algatatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni muutmise protokollide ratifitseerimise seaduse eelnõu 622. Palun võtta seisukoht ja hääletada!

#### **Hääletustulemused**

Poolt hääletas 74, erapooletuks jäi 1 rahvasaadik. Vabariigi Valitsuse algatatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni muutmise protokollide ratifitseerimise seaduse eelnõu 622 on seadusena vastu võetud.

---

### **3. 10:12 Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu (664 SE) esimene lugemine**

#### **10:12 Aseesimees Enn Eesmaa**

Tänane kolmas päevakorrapunkt on Isamaa fraktsiooni algatatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu 664 esimene lugemine. Palun ettekandjaks Riigikogu liikme Andres Metsoja.

#### **10:13 Andres Metsoja**

Hea istungi juhataja! Lugupeetud kolleegid! Esmalt palun vabandust oma füüsilise konditsiooni pärast – mingi sügisene viirus on mulle naha vahele pugunud, aga loodame, et saame kenasti hakkama selle eelnõu esimese lugemisega. Tõepoolest, teie ees on Isamaa fraktsiooni esitatud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu. Nagu te kõik hästi mäletate, oleme põhimõtteliselt juba pika aja jooksul käinud läbi suure diskussiooni, eelkõige selles võtmes, et kes peaks ühistranspordi korraldamisega tegelema.

Me teame, et ühistranspordi korraldamisega on tegelenud linnad ning maakondades ja teatud juhtudel ka maakonnaüleselt on sellega tegelenud maavalitsused. Haldusreformiga me otsustasime väga selgelt ära ühistranspordi toimimise mudeli. See mudel baseerub siis kas omavalitsustel või omavalitsuste moodustatud ühistranspordikeskustel. Seal vahel oli pikk diskussioon selle üle, et võib-olla peaks ühistransporti Eestis korraldama koguni Maanteeameti kaudu, kas neljas regioonis või kuidagi teisiti, aga nii on need otsused langetatud. Isamaa vaatab oma eelnõuga tõsiselt otsa jätkusuutlikkusele, selles võtmes, et teha ühistranspordi rahastamise otsused kõige kõrgemal tasemel ehk viia see otsustuspädevus Vabariigi Valitsuse tasemele. Minister koos Maanteeametiga kindlasti saab ette valmistada vastavasisulise paketi, kuidas ühistransporti korraldada, aga riigi tellimuse esitaja oleks selle eelnõu kohaselt Vabariigi Valitsus oma otsusega, ja võimalik, et ta teeb seda kaks korda aastas.

Teine väga oluline teema selle eelnõu kontekstis puudutab Euroopas palju räägitud ja hartaga kaetud omavalitsuste subsidiaarsusprintsipi. Kui me oleme võtnud vastu õigusliku aluse, et omavalitsused korraldavad ühistransporti kohapeal – just seetõttu, et nad saaksid seda teha võimalikult lähedal selle teenuse tarbijale ehk nähes seda tekkinud pilti koostöös kõige paremini –, siis nad peaksid ka päriselt saama seda teha. Praegu me oleme paraku olukorras, kus ühistranspordi korraldamisel on väga tugevad mõjutused just nimelt keskvalitsuse, Maanteeameti suunal. Väga edukalt näitas see 1. juulil tehtud täiendav rahasüst seda, et ühistranspordikeskused olid üsna suures segaduses, sest ühtepidi, regulatsioon on ebamäärane, aga teistpidi, ka suusõnaline info muutub. Siinkohal me tahame selle eelnõuga anda peale otsustamise, kuidas liinivõrku kujundada – kas see on tasuline või tasuta, kui suur see liinivõrk on, et see oleks ka jätkusuutlik kolme-nelja-viie aasta perspektiivis –, omavalitsustele selge võimaluse kehtestada soodustusi teatud gruppidele. Praegusel juhul ütleb seadus väga üheselt, kuidas soodustusi antakse, aga meie eelnõu § 30<sup>1</sup> lõige 3 ütleb väga selgelt, et täiendavaid soodustusi bussiliikluse üldiste tunnuste alusel kindlaks määratud sõitjate grupile saaksid teha ka ühistranspordikeskused. Miks see on oluline? Ma oma sõnavõtu alguses mainisin, et korraldajad on ju

tegelikult linnad ja maakonnad. Väga paljudel juhtudel on ühistranspordikeskused moodustunud ka ülemaakondlikult, st üks ühistranspordikeskus haldab mitut maakonda, aga on ka selliseid mudeleid, kus siis maakonnakeskus – linn, kes korraldab ühistransporti kui teenust oma elanike maksuraha eest – on delegeerinud vastutusõiguse koos rahaga ühistranspordikeskusele, kus ta istub ka ühe häälena laua taga ja püüab siis leida neid mõistlikke koostöökohti, et ei oleks dubleerimist, paralleelne ning et me ühtpidi maksuraha tulupoolt maksimeeriksime ja teistpidi kulupoolt minimeeriksime. Selline see eelnõu sisu on. Palume seda toetada. Aitäh!

#### **10:18 Aseesimees Enn Eesmaa**

Ettekandjale on küsimusi. Kristen Michal.

#### **10:18 Kristen Michal**

Aitäh, hea juhataja! Hea ettekandja! Me oleme olnud mitmetel erinevatel kuulamistel, mis puudutavad seda ühistranspordikorraldust, mida praegune majandusminister üritab juurutada sinivalge sildiga bussi esiklaasil. Üldiselt on nendel kuulamistel jäänud kõlama selline üsna üksmeelne arusaamine, et asi on segane ja mitte just eriti õnnestunud. Eeskätt on eelistatud kvantiteeti kvaliteedile. Kvaliteedi all mõtlen ma seda, mida tehakse näiteks Saaremaal ja juba eelmise ministri ajast, nimelt sellist innovatiivsemat nõudetransporti. Minu küsimus on tegelikult selline. Te olete koalitsioonipartnerid – eelnõu esitajad on koalitsioonipartnerid –, te ilmselt ka mõistate, et see esitatud eelnõu läbimineku korral lõhuks Simsoni ja Keskerakonna ühistranspordiplaanid. Kas te endiselt toetate seda eelnõu ja arvate, et olete valmis minema koalitsioonipartneriga vastuollu?

#### **10:19 Andres Metsoja**

Aitäh, hea Kristen! Ma ei tea, kas on mõistlik siin saalis keerata ühistranspordikorraldus poliitiliselt sõlme. Me oleme ära otsustanud ühistranspordi korraldamise mudeli. Minu meelest on aeg anda see otsustuspädevus sellega koos omavalitsuste alla. Olgem ausad, ilmselt mõne aasta perspektiivis – võib-olla ka juba märtsis toimuvate valimiste ajal – tõstatab nii mõnigi erakond küsimuse, miks ei võiks anda seda eraldist üldse omavalitsuse tulubaasi, miks ta peaks olema nagu riigi tellimus omavalitsuse käest. Kui me vaatame Eesti põhiseadust ja otsustustasandeid, siis ma küll ei näe, et me peaks selle küsimuse taandama lõpuks suureks poliitiliseks võitluseks siin- või sealpool barjääre. Isamaa on kindlasti endiselt sellel seisukohal, olgugi et me oleme selle eelnõu esitanud ju Isamaa ja Res Publica Liidu fraktsiooni nime all juba enne suvepuhkusele minekut.

#### **10:20 Aseesimees Enn Eesmaa**

Kuigi Kristen Michali teise küsimuse soov viitaks debati võimalusele, tuleb jälgida ikkagi seda kodu- ja töökorra seadust, mis on praegu kehtiv, kuigi ka mina olen siit sellelt toolilt teinud ettepaneku teha sellesse mõningaid muudatusi. Seepärast Kristen Michal saab kindlasti esitada ka teise küsimuse, kuid Urmas Kruuse esitab praegu esimese küsimuse. Palun!

#### **10:20 Urmas Kruuse**

Aitäh, austatud istungi juhataja! Auväärt ettekandja! Keskerakondlik valitsus on deklareerinud väga selgelt soovi näidata ennast omavalitsuste toetajatena, samuti näidata, et ollakse omavalitsuste iseseisvuse suurendamise poolt. See eelnõu on tulnud siia saali ainult teilt, koalitsioonipartnerite allkirju siin ei ole. See viitab sellele, et see, mida avalikkusele näidatakse, ei vasta päris tõele, sellepärast et on ju väga selge, et kohalikku transporti ja kohalikke olusid võiksid ja peaksid tundma kõige paremini kohalikud omavalitsused või nende enda ellukutsutud transpordikeskused. Öelge palun, miks ei ole sellel eelnõul teie koalitsioonipartnerite allkirju. Teisalt, ma väga loodan, et te oma samasuguse mõtteviisiga lõpuni lähete.

#### **10:21 Andres Metsoja**

Aitäh! Koalitsioonipartnerite allkirju ei ole sellepärast, et me ei pakkunud neile seda võimalust. Diskussioon ühistranspordi korraldamise kontekstis oli väga selge ja terav just nimelt suve hakul. Ja tegelikult info muutus ka iga päevaga. Ilmselt see olukord muutus kõikide koalitsioonipartnerite jaoks mõne päevaga. Ja vürtsi andis juurde ühistranspordikeskus kui selline, kes püüdis ka sellises käivitamise

faasis üldse aru saada, mis suunas joosta, missugusel kiirusel joosta ja kas teha seda tasuta või tasu eest. Selline lühike vastus.

### **10:22 Aseesimees Enn Eesmaa**

Raivo Põldaru.

### **10:22 Raivo Põldaru**

Aitäh, härra eesistuja! Hea ettekandja! Tundub tõepoolest, et teete veidikene soolot praegu selle küsimusega. Seadus on ju alles värskest vastu võetud. Kas te siis ei saanud koalitsioonipartnereid nõusse, et teie ideed oleksid selles seaduses rohkem kajastunud? Või teie ei käinudki selle seaduse menetluse ajal oma ideid välja ega saanud neid sisse panna ja tulete sellepärast nüüd juba üsna kiiresti muudatustega välja?

### **10:23 Andres Metsoja**

Aitäh! Ma arvan, et õiguskantsler ei eksi, kui ta ütleb, et kui sa näed probleemi, õiguslikku vaakumit, siis on mõistlik tulla siia saali ja selle teemaga tegeleda. Ei ole ilmselt mõtet sellega tegeleda kuskil kuluhaarides ja siis olla üksteise peale mossis, et mingid asjad ei lähe selles suunas, nagu nad peaks minema. Veel kord, ühistranspordi korraldamise mudel on uus. Veelgi enam, üleminekuperiood on väga pikk. Üleminekuperiood ühistranspordi ümberkorraldamiseks on kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest lähtuvalt seoses piiride muutmisega kaheksa aastat ehk kaks valimisperioodi kohalikul tasandil. See tähendab seda, et nagu me oleme siin saalis kokku leppinud, needsamad liinid, mis enne olid ühe omavalitsuse sisesed, on muutunud laiemaks, juurde on tulnud teised omavalitsused ja on antud ülemineku aeg. Aga me ei saa jääda nüüd istuma siin saalis ja ootama ainult valitsuse algatust, kuidas edasi toimetada. Pealegi, väga suur osa meist on volikogudes kas juhtival positsioonil või mõni isegi lausa komisjonis, kes peaks sellega tegelema. Minu meelest me oleme iseendale andnud väga selge mandaadi selle teemaga siin saalis tegeleda.

### **10:24 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Urve Tiidus!

### **10:24 Urve Tiidus**

Aitäh, lugupeetud juhataja! Lugupeetud ettekandja! Te küll alguses manitsesite, et ärme seda poliitilise vastandumise pinnale vii, aga ma siiski küsin. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ega ka riigihalduse minister ei toetanud seda eelnõu. Mis need peamised argumendid olid, miks nad ei toetanud?

### **10:24 Andres Metsoja**

Aitäh! Jah, tõepoolest, nemad andsid tagasiside selles võtmes, et nad ei toeta seda eelnõu. Esiteks rõhutavad nad asjaolu, et äkki see ei ole selline küsimus, millega peaks Vabariigi Valitsus otsustaval tasandil tegelema, sest siia maani on ju sellega väga edukalt saanud hakkama Maanteeamet ja minister koostöös. See on selline põhimõtteline küsimus. Meie arvates on see vajalik, sest tegelikult raha juurdeandmisega ja piletitulu kaotamisega võetakse ikkagi ära see paindlikkus ja antakse vastutus just nimelt ühistranspordikeskuse tasandile, kus tegelikult minister võib väga vabalt ühel päeval öelda: vabandage väga, aga Vabariigi Valitsuses arvati, et raha ühistranspordi korraldamiseks nii palju enam ei ole. Siis te olete valiku ees, mida teha, kas taastada tasuline transport või kärpida liinivõrku. Teiseks öeldi, et on selliseid keelelisi probleeme ja ei ole päris õigusselgust selles, mis puudutab näiteks Saaremaad. Me räägime ühistranspordikeskustest, aga miks me ei maini omavalitsust? Tõepoolest, selline erisus on tekkinud. Toona, kui me seda eelnõu esitasime, oli see enam-vähem juba ka teada, aga ei olnud kivisse raiutud, mismoodi Saaremaa hakkab ühistranspordi korraldama. Nüüdseks on teada, et omavalitsus on võtnud selle kohustuse oma õlule, olgugi et ka Ruhnu ja Muhu on haaratud maakonnatranspordi mudelisse. See on arutelukoht. Kui on vaja teha vastavasisulisi muudatusi, täpsustusi või keelelisi parandusi, siis ma arvan, et Riigikogu selleks ongi.

### **10:26 Aseesimees Enn Eesmaa**

Andres Herkel.

### **10:26 Andres Herkel**

Aitäh, austatud juhataja! Austatud ettekandja! Ma loodan, et sellest eelnõust saab asja. Piirkondlike ühistranspordikeskuste pädevus on kindlasti oluline. Aga ma esitan küsimuse konkreetsetl Pärnumaa kohta, millega te olete kindlasti väga hästi kursis. Pärnu linn omandas ju väga kummalise geograafilise kuju, linna kontaktsoon paikneb teistes omavalitsustes. On ehitatud uus kaasaegne bussiterminal, aga need kulud vajavad katmist. Andke meile konkreetsem ülevaade, millised on Pärnumaa vajadused ja kuidas see eelnõu aitaks kaasa suurema paindlikkuse ja mõistlikkuse saavutamisele.

### **10:27 Andres Metsoja**

Aitäh! Tõepoolest, Pärnu linn on territooriumilt Eesti suurim omavalitsus, territooriumi suurus on 858 ruutkilomeetrit. Pärnu linn on siis selline moodustis, kus vabatahtlike liitujate ehk Audru ja Paikuse endiste omavalitsustega tuli kaasa ka Tõstamaa, kes sundliideti. Peab mainima, et ega Pärnumaal ei ole asjad veel sugugi klaarid. Nüüd on juba algatatud uus protsess, endise Sauga valla küladest peaaegu kõik soovivad liituda linna külge. Aga on tõepoolest otsustatud, et ühistranspordikeskuse rajavad kõik maakonna omavalitsused koos. Ka teised Pärnu maakonna omavalitsused on omavalitsuste liidu kaudu sinna raha pannud. Suurem osa sellest rahast jäi küll tõesti katta Pärnu linnal. Seal on kasutatud ka Euroopa toetusmeetmete finantse. Muidugi, meie ühistranspordikeskust aitavad suuresti ülal hoida ka kommertsliinid, sest Pärnu asukoht lihtsalt on selline, kuhu palju kommertsliine sisse tuleb. Need siis maksavad tasu ja osaliselt sellest teenindustasust põhimõtteliselt ka ühistranspordikeskust üleval peetakse.

Mis on meie jaoks olnud kõige suurem mure? Kõige suurem mure on seisnenud tõepoolest selles, et Pärnu linn, kes korraldab ühistransporti oma maksuvahendite eest, on pörkunud ideoloogiaga, et kogu maakonnas võiks tekkida tasuta ühistransport. Ja juhul, kui see oleks tekkinud ehk kõik omavalitsused maakonnas oleks teinud üldkogus sellesisulise otsuse, seal ühistranspordikeskuses, siis Pärnu linn oleks olnud selles mõttes väga keerulises olukorras, et ilmselgelt oleks piletitulu vähenenud. Me oleksime olnud sunnitud sel juhul kas liinivõrgu säilitamiseks peale maksma või liinivõrku kärpima ehk n-ö tegema rehepappi selles mõttes, et linnaliinid oleks kirjutatud siis maakonnaliinide arvestusse. See aga ei ole minu arvates ega ka ühistranspordikeskuse arvates mõistlik käitumine. Mõistlik on vaadata tervikpilti. Ja Pärnumaal tõepoolest jõuti sinnamaani, et nii linna kui ka maakonna elaniku kuukaart maksab 10 eurot. See on sisuliselt tasuta ühistransport, aga ometi jätab ta paindlikkuse ikkagi koguda tulu ja suunata seda tagasi, sest vastasel juhul tulu ju ei tekiks, kuna riigieelarves ei ole sellist puhvrit, et täiendavalt kogutakse teenuse eest raha.

Natuke on segaseks jäänud see, et kui me raha kogume ehk teenuse eest raha küsime, siis kuidas ja mille jaoks me ikkagi võime seda kasutada. Maanteeamet on ju välja käinud ka sellise plaani, et kogu see bussitranspordi taristu vajaks korrastamist. Ei ole ju saladus, et omavalitsused ja Maanteeamet on päris pikalt vaieldud selle üle, kelle omad on bussipeatused ehk kelle kohustus on neid korras hoida. Me oleme põhimõtteliselt kokku leppinud, et kui on võimalik seda raha meie maakonnas uuesti kasutada, siis me kasutaksime seda taristu uuendamiseks.

### **10:30 Aseesimees Enn Eesmaa**

Peep Aru.

### **10:30 Peep Aru**

Aitäh! Hea ettekandja! Ma loomulikult toetan seda eelnõu, et anda kohtadele suuremaid õigusi ühistranspordi organiseerimiseks. Eelmise poolaasta lõpus, olles Viljandis koalitsioonis Isamaa ja Keskerakonnaga, nägin ma päris lähedalt seda segadust, iga päev muutuvat situatsiooni. Nägin lähedalt ka teie erakonna esimehe võitlust normaalsema ühistranspordi korraldamise eest. Kuid kahjuks siis jäid normaalsed reeglid ja tahtmised suuresti alla Keskerakonna poliitilisele tahtmisele. Minu küsimus on aga selline: kui me selle seaduse vastu võtame, siis kas selle alusel on võimalik, et Viljandis üks liin, mida praegu doteerib saajaprosendilisel Viljandi linn, võiks ka minna riigi doteerimisele?

### **10:32 Andres Metsoja**

Aitäh! Mul on raske kommenteerida, sest ma ei tea seda vastust. Tegemist on ilmselt siis linnasisese ehk ühe omavalitsuse liiniga. Ma arvan, et see konkreetne eelnõu ei anna küll võimalust, et Viljandi-sisene liin saaks minna üleriigiliseks. Seal on natuke teised nüansid mängus. Näiteks, kas see ületab linna piiri või mitte. Kui ta ületab, siis on tal juba teised tunnused ja see on ühistranspordikeskuse otsustuskoht. Miks ta üldse ajalooliselt on teil nii kujunenud, et ainult üks liin on jäänud justkui linnaliiniks, ülejäänud on kõik ühistranspordikeskuse kaudu finantseeritavad riigieelarvelisest dotatsioonist, seda ma ei oska kommenteerida. Ja see eelnõu seda küsimust kindlasti ei lahenda.

### **10:32 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Keit Pentus-Rosimannus!

### **10:33 Keit Pentus-Rosimannus**

Aitäh, hea juhataja! Austatud ettekandja! Ühistranspordi häda on selles, et graafikud on nadid, st väljumisaeg, väljumiskoht ja -sagedus ei ole piisavalt paindlik, väga paljudele see lihtsalt ei sobi. Keskerakonna bussireform nendele küsimustele vastuseid pakkunud ei ole ja neid probleeme lahendanud ei ole. Kuidas teie kui kunagi majandusteemades parempoolset poliitikat toetanud erakonna juhtivoliitik hindate tasuta ühistransporti?

### **10:33 Andres Metsoja**

Aitäh! Kindlasti on teenusel hind ja kasutaja maksab. Printsip "teenuse kasutaja maksab" on, ma arvan, läbiv. Muidugi me võime lõputult avada diskussioone selle üle, et kui valdavalt doteeritakse seda maksumaksja rahast, siis kas on üldse mõistlik küsida veel eraldi tasu, oma panust. Aga nii me võiks avada väga paljud peatükid vee- ja kanalisatsiooniprojektidest, vee ja kanalisatsiooni hinnast. Võiksime rääkida üldse Euroopa Liidu meetmetest kolmandale sektorile, miks siis seda 10% üldse panna, kui 90% juba tuleb. Alati peab olema omaosalus ja motivatsioon. See muudab tegelikult nii kasutaja kui ka teenusepakkuja jaoks väga paljud asjad selgemaks.

Me oleme ka seda meelt, et kogu see süsteem, mis puudutab loendamist, et kus ja mis hetkel sõidetakse, millal on tipptund, millal on bussid alatäitvusega, maksab väga palju, kui selle kaudu administreerida. Aga ei saa öelda, et nüüd kogu selle kulu võtab enda kanda umbmäärane maksumaksja, eriti olukorras, kus te mainisite liinivõrku. Eks seda ühistransporti on kirjeldatud tihti sellise regionaalse meetmena, sest see annab justkui äärealadel elavatele inimestele väga palju juurde ja loob lisavõimalusi. Aga no olgem ausad, minu vanaisa, kes on üle 90, küsis siis, kui ma olin viis aastat maavanem, minu käest kogu aeg, et kuule, Andres, mul päevas üks buss kodust ära viib, aga koju tagasi ei too enam ükski, kas see ongi ühistransport. Toona kahjuks ei olnud võimalik seda küsimust lahendada, sest ühistranspordile lisavahendeid ei tulnud.

Praegune koalitsioon on leidnud, et ühistranspordile tuleb raha juurde anda, aga ma arvan, et seda ei ole õige teha nõnda, et me paneme linna lähiümbruse inimeste sõite kinni maksma maainimesed või need, kellel on bussipeatus kolme kilomeetri kaugusel ja kes tegelikult on sunnitud omama sõiduautot. Veelgi enam, võib-olla ta pakub endale tööd – on parempoolse maailmavaatega ettevõtja – ja võib-olla on ta ostnud selle auto oma ettevõtte vahendite eest. Ja lõpuks, kui ta viib hommikul lapsi lasteaeda või naist tööle, siis ta peab veel lisaks n-ö ühistranspordile kinni maksma ka erisoodustuse. See ei ole kindlasti eluterve.

### **10:36 Aseesimees Enn Eesmaa**

Kristen Michal, teine küsimus.

### **10:36 Kristen Michal**

Aitäh, hea juhataja! Hea ettekandja! Võib-olla mõni sõna numbritest. Kui me vaatame Tallinna näidet, kus see tasuta transport – või tasutud transport, mis oleks võib-olla õigem, korrektsem väljend – on kehtinud aastaid, siis uuringud näitavad, et hoolimata elanike ja dotatsiooni kasvust on reisijate arv tõusnud 1,2% ja sedagi jalakäijate arvel. Kui võrrelda aastaid, siis 2012. oli – mälu järgi ütlen – umbes 42% inimesi, kes läksid tööle ühissõidukiga, ja 2017. juba 35%, seega järjest vähem. Ma tahaks teha komplimendi, et te olete selle eelnõuga kindlasti teel õiges suunas. Minu küsimus on selline: kui näiteks Reformierakond seda toetab, Vabaerakond ja Isamaa toetavad, isegi EKRE toetab, aga sotsid jäävad

kuskile kahevahele, siis kas me võime olla kindlad, et te koalitsioonisisese surve tõttu seda ei pane kuskile Sveni alla seisma.

### **10:37 Andres Metsoja**

Aitäh! Eks me seda toetust siin saalis õige pea näeme, kes ja kui palju seda eelnõu toetab. Paraku, minnes jälle kohalike omavalitsuste tasandile tagasi, ma olen pidanud kuulma Pärnu Linnavolikogu saalis mitmeid algatusi ka Reformierakonna poole pealt, et tuleb tegutseda aktiivsemalt tasuta ühistranspordile üleminekuga. Samal ajal oleme kuulnud ka seda, kuidas Tallinnas on öeldud, et ega tasuta ühistranspordi kaotamine ei olegi kõige parem plaan. Eks me kõik peame olema järjepidevad oma otsustes ja tegemistes – nii meie kui ka kõik teised.

### **10:38 Aseesimees Enn Eesmaa**

Raivo Aeg.

### **10:38 Raivo Aeg**

Aitäh! Hea ettekandja! Ma natuke laiendaks seda teemat. Omavalitsusreform tehti eesmärgiga omavalitsuste võimekust tõsta. Nüüd on see tehtud – mõnel pool on ta tõusnud rohkem, mõnel pool vähem, aga natukene ikka igal pool. Mis sa arvad, kas ei oleks aeg teha järgmine samm ja laiendada teemat? Bussitransport on üks ühistranspordi liik, aga on veel ka väga selgelt just konkreetseid piirkondi, näiteks saari teenindavad transpordiliigid, nagu laevad ja lennukid. Kas see valdkond ei võiks liikuda omavalitsuste kätte, kelle huvides eelkõige on selle transpordiliigi sujuv ja tõrgeteta korraldus?

### **10:38 Andres Metsoja**

Aitäh! Jah, üks pool sellest küsimusest puudutab tegelikult seda printsiipi, et kui me võtame kogu selle maanteepikenduse teema ehk meie veeteed, praamiühendused, siis eks meil on kahesugust lähenemist. Üks on see, et riik on praamide omanik ja ostab opereerimise. Teine võimalus on selline, et kogu korraldus on antud üle riigiettevõttele, kes seda korraldab. See on jällegi valiku küsimus. Aga tulles tagasi selle omavalitsusliku korralduse poole juurde, siis samm-sammult tegelikult seda ju tehakse. Väikesaarte ühendused antakse üle ühistranspordikeskustele. Ma tean, et nii on toimitud Kihnu ühendusega, Manija ühendus on lausa antud Pärnu linna korraldada. Väikesaarte ühendusi antakse üle. Ja kindlasti on seal rohkem neid transpordiliike. Pärnumaal on näiteks peale praamiühenduse ja väikelaevade ka hõljuk ja lennuühendused. Ma arvan küll, et on mõistlik korraldada neid asju ühest kohast, sest paratamatult sõidugraafikud peavad kokku minema. Ma mäletan väga selgelt neid aegu, kui Elron tuli oma plaaniga ja ütles, et me muudame Lelle–Pärnu suunal rongiliikluse 15 minutit kiiremaks. See tõi kaasa suure segaduse. Nüüd tulebki kaaluda, kumb on seal tähtsam – kas see 15 minutit on suur ajavõit või tuleb sellepärast kogu liinigraafik ehk busside sõiduajad ümber muuta, et need sobituks inimeste vajaduste ja teiste transpordiliikidega.

### **10:40 Aseesimees Enn Eesmaa**

Yoko Alender, palun!

### **10:40 Yoko Alender**

Aitäh, hea juhataja! Hea ettekandja! Mulle tundub, et selle eelnõu eesmärk on tuua tagasi efektiivsus ühistranspordi korraldusse. Mõistlik, kindlasti toetan. Kas te aga oskate kirjeldada, mis oli koalitsiooni algse n-ö tasutud ühistranspordi korralduse tegemise mõte?

### **10:41 Andres Metsoja**

Tasutud ühistranspordi korralduse mõte? Tasutud ühistranspordi korralduse mõte on algselt kogu aeg olnud ju see, et lisaks dotatsioonile paneb ka kasutaja sinna sisse raha. See on olnud selle asja mõte. Sain ma teie küsimusest õigesti aru? (Keegi saalist kommenteerib.) Tasuta? Mis on olnud tasuta ühistranspordi mõte?

### **10:41 Aseesimees Enn Eesmaa**



Selles küsimuses oli väike annus sarkasmi.

#### **10:41 Andres Metsoja**

Riigi tasutud ühistransport? Selge. Sain sarkasmist aru. See on olnud ühe erakonna mõttelaad ja lubadus. Teie fraktsioonist Jürgen Ligi on minu meelest väga hästi öelnud, et tänapäeva poliitika on tihti mitte jaa-ütlemise poliitika, vaid ei-ütlemise poliitika. Paratamatult meie kohalikud omavalitsused selles situatsioonis kippusid rohkem ütleva "jaa" kui "ei", ilmselt andmata endale lõpuni aru, mida see tegelikult vastutustasandil neile kaasa toob. Väga selgelt poliitikat tehakse, on lubatud teha ja tehakse aegade lõpuni. Aga need organisatsioonid, kes võtavad selle poliitika omaks ja asuvad iga päev seda korraldama, peavad aru saama ikkagi sellest, et ühel hetkel ei ole enam pidupäev, võib-olla tuleb hoopis mingisugune kehvem päev, ja siis tuleb teha otsuseid. Minu meelest tuleks see valdkond hoida võimalikult lai, et inimene, kes on harjunud sõitma ja peab sõitma ning on teinud valiku, et ta ei osta endale autot, vaid kasutab bussiühendust, saaks võimalikult vähe pihta. See on ühistranspordi toimimise loogika.

#### **10:42 Aseesimees Enn Eesmaa**

Yoko Alender, kas protseduuriline küsimus? Andke palun mikrofon Yokole!

#### **10:43 Yoko Alender**

Aitäh! Protseduuriline täpsustus. Minu küsimuses ei olnud sarkasmi. Tasuta lõunaid minu hinnangul ei ole olemas, nii ei ole ka tasuta ühistransporti. See on tasutud maksumaksja raha eest.

#### **10:43 Aseesimees Enn Eesmaa**

Juhataja repliik oli esiteks improvisatsiooniline ja teiseks tingitud ilmselt ekslikust arvamusest, et tegemist oli sarkasmiga. Palun, Laine Randjärv!

#### **10:43 Laine Randjärv**

Aitäh, hea juhataja! Austatud ettekandja! Mul oli erakordne võimalus asendusliikmena majanduskomisjonis selle eelnõu arutelu juures olla ja seetõttu täpsustaks küsimust, mis puudutab õigusselgust. Kui majandusministeerium on selle eelnõu vastu sellepärast, et väidetavalt pole õigusselgust, siis Justiitsministeerium on arvanud teisiti. Esiteks sooviks, et te kommenteeriksite, kuidas teie meelest selles eelnõus õigusselgusega on. Ja teiseks, kuna te rääkisite väga pikalt siin Pärnu näitel, kus on piirnevad alad teiste valdadega, kuidasmoodi see välja näeks, et on kuutasu, ütleme 10 eurot, siis sarnane veel suurem probleem on tegelikult Tallinna ja temaga külgnevate Harjumaal valdadega. Enamasti sealsete valdade inimesed sõidavad väga palju just Tallinnasse. Kuidas te seda varianti näeksite?

#### **10:44 Andres Metsoja**

Aitäh! No seda õigusselgust ma õigusselguse nimel ei kommenteeriks. Jätame selle professionaalide pärusmaaks. Juristid peavad seal tegema oma töö ja kindlasti selle õigusselguse looma. Meie räägime eelkõige põhimõttest. Ma usun, et juristil on võimalik sellest põhimõttest aru saada. Mis puudutab ühistransporti Harju maakonnas ja Tallinna linna ja muud Harjumaad, siis mina saan aru, et väga palju Harju maakonna elanikke sõidab üldse kommertsliinidega. See on ajalooliselt nii kujunenud, et suuremad keskused pakuvad eraturule piisavat majanduslikku võimekust ja kus see on olemas, sinna erasektor ka kindlasti läheb. Ja ma arvan, et see on täiesti õige. Kas oleks võimalik Tallinnas ja Harjumaal käivitada sarnast mudelit, nagu seda on tehtud Pärnumaal? Ma usun, et on. Lihtsalt peab jällegi aru saama sellest, et õpilaste ja pensionäride sõidusoodustuste eest – noored kuni 19 ja pensionärid kuni 63 eluaastat – Pärnu maakonna omavalitsused maksavad, selle alusel, mida näitavad need isikustatud kuukaardid. Algselt on see kokkuleppe tehtud laiemalt, aga statistiliselt tahetakse minna järjest täpsemaks, nii nagu sõidulugemissüsteem omavalitsustele pakub. Jällegi, tasuta lõunaid ei ole olemas. Kui keegi omavalitsustest tahab seda hüve, et nende inimene saab Tallinnas sõita sama kuukaardiga, siis minu meelest on see kokkuleppe küsimus. Ja ma ei usu, et Tallinnal midagi selle vastu on. Iseküsimus on, kas omavalitsus peab sellist rahalist väljaminekut poliitiliselt mõistlikuks ja tegelikult ka vajalikuks.

### **10:46 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Keit Pentus-Rosimannus!

### **10:46 Keit Pentus-Rosimannus**

Aitäh! Hea ettekandja! Pole saladus, et praeguse valitsuse kõige suurem ja jõulisem osapool Keskerakond on kõvasti teid survestanud sellest eelnõust loobuma. Tegu on algatusega, mis Keskerakonna nn bussireformi lõhuks. Kui tõenäoline on, et teil õnnestub selle eelnõu menetluse käigus Keskerakonda murda ja sellest plaanist saab asja?

### **10:47 Andres Metsoja**

Aitäh! Veel kord, mina arvan, et see on märksa laiem küsimus, mitte lihtsalt poliitiline umbsõlm. Kindlasti on ühistranspordikeskustes palju väga erineva poliitilise kuuluvusega omavalitsusjuhte ja nendest sõltub, kuidas need otsused lõpuks tehakse. Ma tean ka, et on täiesti olemas ka meie ridades omavalitsusjuhte, kes istuvad ühistranspordikeskuses ja ütlevad, et tasuta ühistranspordi mudeli valik oli mõistlik. See on natukene maailmavaateline küsimus, see on natukene kokkulepete küsimus, see ei ole lõpuni ainult poliitika, kuigi oma annus poliitikat selles on.

### **10:48 Aseesimees Enn Eesmaa**

Marika Tuus-Laul, palun!

### **10:48 Marika Tuus-Laul**

Aitäh! Hea ettekandja! Siin saalis väideti, et inimesed ei tahagi nii väga sõita ühistranspordiga ja arvud on kogu aeg vähenenud. Kui nüüd tuletada meelde statistikat, siis alates juulist, kui tasuta transport kehtestati enamikus maakondades, on sõitjate arv ju tohutult tõusnud. Näiteks Ida-Virumaal kasvas see 92%, Jõgevamaal 75%, Põlvamaal 32%, Tartumaal 34% jne. Kui me nüüd hakkame seda kuidagi teistpidi keerama ja kui võib-olla paljud ühistranspordikeskused ei olegi huvitatud, nagu me teame, siis mis te arvate, mida ütleb see tavainimene, kes praegu leiab, et see on tõesti hea asi? Ka raha on järgmisel aastal liinide tihendamiseks juurde pandud. Sisuliselt saab inimene ju ühe kuupalga juurde enda aastasele teenistusele.

### **10:49 Andres Metsoja**

Aitäh, hea Marika! Esmalt statistikast, siis sellest heast asjast. Statistikaga on tegelikult selline lugu, et üldiseid tänapäevaseid piletiloendussüsteeme väga paljudes maakondades varem üldse ei olnud. Kõik oleneb sellest, millega me midagi võrdleme. Kui me võrdleme näiteks eelmise aasta 1. juulit selle aasta 1. juuliga, siis oleks seal pealt üldse mingit statistikat luua minu meelest ülimalt keeruline. Numbreid võib kirja panna, aga kui palju seal on tõetera, sellele on keeruline vastata.

Me saame võrrelda ikkagi sama süsteemi andmeid. Kui piletiloendussüsteem on käivitunud, siis saab võrrelda jooksvat kuud eelmise kuuga. See on aga siiski väga lühike aeg, et üldse mingisuguseid põhjanevaid arvamusi kujundada, eriti kui tegemist on suvekuuga. Ühtepidi võib-olla peaks minema sõitjate arv alla, sellepärast et õpilased justkui enam ei sõida. Tihtilugu on aga maakonnad korraldanud ühistransporti nõnda, et on olemas kas magnetkaardid või siis endiselt paberil bussipiletid, mille omavalitsus on välja ostnud ja andnud õpilaste kasutusse, või teistpidi, iga õpilane või lapsevanem ostab ise bussipileti ja toob siis kuludokumendi kohalikku omavalitsusse, kus talle see kompenseeritakse. See kindlasti moonutab situatsiooni. Me teame, et kool algab 1. septembril ja sellesse aega jäävad siis ka need tehingud.

Teiselt poolt, tulles tagasi maavalitsuste kaotamise juurde, siis maavalitsuste juures olid ka need üksused, kes tegelesid ühistranspordipiletite kontrollimisega ehk järelevalvega. Meil Pärnumaal oli küll see väga hästi teada, et järelevalve viidi üle Maanteeametisse ühte suurde keskusesse, ja inimeste seas oli suhteliselt teada-tuntud sõnum, et Sindi liinidel ei ole tükk aega nähtud ühtegi piletikontrolöri. Jällegi, üks selline nüanss, mis üleminekuperioodil kindlasti moonutab üldpilti. Sellepärast ma ei saa neid statistilisi numbreid väga tõsiselt võtta. Olen küsinud ka ühistranspordikeskuste käest üle ja nemadki kinnitavad, et statistika on küll olemas, aga kui palju sellest kinni võtta, on iseküsimus.

Heast asjast – eks see on alati inimesekeskne. Mõnele väga meeldib tasuta ühistransport, teine jällegi tuleb ja ütleb, et kuulge, äkki panete selle raha parem omastehooldusesse, ärge tehke Eestis lausalist

sotsiaalsüsteemi. Inimesed, kellel on kodus hooldatav laps või pereliige, saavad vaevu-vaevu hakkama, aga meie külvame raha nagu lennukilt. See on alati suhtumise küsimus ja ilmselt ka natukene personaalne. Meie peaksime tegelema suure pildiga.

### **10:52 Aseesimees Enn Eesmaa**

Jaanus Marrandi.

### **10:52 Jaanus Marrandi**

Tänan! Lugupeetud ettekandja! Sellest eelnõust torkab silma huvitav vastuolu. Päris kindlasti ei ole see tasuta ühistranspordi süsteem, mis praegu on, ideaalne, aga teie eelnõu ka tegelikult lahendusi eriti ei paku. See vastuolu seisneb nimelt selles, et ühest küljest te räägite, et anname otsustamise omavalitsustele lähemale, las nad ise otsustavad, aga teisest küljest te tegelikult võtate ju selle eelnõuga ühistranspordikeskustele raha jagamise otsuste tegemise Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi alt ära ja viite valitsuse tasandile ehk hoopiski veel ülespoole. See on iseenesest ju natukene koomiline. Ma saan aru, et valitsused tulevad, valitsused lähevad ja ministrid vahetuvad. See eelnõu on ikkagi kantud mingisugusest poliitilisest hetkesituatsioonist. Kas ei oleks ikkagi mõistlikum võtta see poliitiline pinge maha ja tulla selle asja juurde tagasi pärast valimisi?

### **10:53 Andres Metsoja**

Aitäh! See otsus on selle saali käes, kas minna edasi või lõpetada praegu menetlus ja teha seda kunagi hiljem. Veel kord: kui ühistranspordi korraldamiseks on antud raha juurde ehk ühistranspordikeskused on saanud võimaluse avada uusi liine, pakkuda transporti tasuta või nii, nagu nad on kohapeal paremaks pidanud, siis minu arvates on stabiilsuse tagamiseks lausa hädavajalik, et seda küsimust arutaks ikkagi valitsus. Kui me tahame tegeleda ühistranspordiga selliselt, et inimesed tõesti saaksid seda kasutada, ja sellega autostumist pidurdada, vaadata üldist teede olukorda ja kogu pilti tervikuna, siis ma arvan, et ministri pädevus sealt vahelt kuskile ei kao. Minister ongi see, kes peab seda kompetentsi tervikuna haldama. Aga ma arvan küll, et kõik valitsuskabineti liikmed peaksid olema selle teemaga kursis.

### **10:54 Aseesimees Enn Eesmaa**

Helmut Hallemaa.

### **10:54 Helmut Hallemaa**

Hea eesistuja! Hea ettekandja! Minu seisukoht on, et tasuta ja hea ühistransport on oluline avalik teenus. Sinu statistika kommentaar ajas mul tegelikult juuksekarvad püsti. Kui see on tõesti nii, siis see tähendab, et me oleme tasuta ühistransporti teinud ebalegaalselt juba aastaid, kuna me oleme lennukilt külvanud dotatsioone, sest ühistransport on saanud dotatsioone aastaid, aga me ei ole ilmselt sedasama piletiraha ju võtnud tegelikult inimeste käest. Aga mu küsimus on kahe asja kohta. Esiteks, liinivõrku on kindlasti vaja oluliselt arendada, liinivõrku arendatakse ka selle poolaasta jooksul ja oluliselt – 3,3 miljonit läheb liinivõrgu arendamiseks kõigile maakondadele. Seesama summa on antud viimasel kümnel aastal liinivõrgu arendamiseks, järelikult on hüpe väga suur. Kas sa seda aktsepteerid? Ja teiseks, ükskõik kas tasuta või tasuline, iga avalik teenus maksab, igal avalikul teenusel on hind ja igas avalikus teenuses osalevad nii riik kui ka omavalitsused. On see nii?

### **10:55 Andres Metsoja**

Jaa, aitäh! Ma juba ütlesin, et see, et ühistranspordi on raha juurde tulnud, on väga õige samm. Ma arvan, et see n-ö paigalseis ja surve pigem ühistranspordi kokkutõmbamiseks on olnud viimasel ajal suhteliselt järjepidev. Tean seda, sest olen olnud ise selle korraldamise keskel. Aga mis puudutab seda, et ma justkui tõlgendan statistikat ja piletisüsteemi andmeid valesti, siis mina püüan rääkida sellest situatsioonist, mille kohta ma olen ühistranspordikeskustest kuulnud ja ka ise oma kogemusest endise maavanemana tean. Lihtsalt see ühtne sõiduloendamise süsteem oli ju lausa koalitsioonileppe punkt – me oleme otsustanud, et üle riigi peaks igal pool maakondades olema ühetaoline piletisüsteem, et oleks võimalik andmeid loendada. Tegelikult seda on ju juurutatud sisuliselt 1. juulist. Me alles läheme ühtsele standardile üle.

Teil oli veel üks küsimus. Avalik teenus, mis on finantseeritud avalikust rahast ehk riigieelarvest ja teisest avalikust rahast ehk kohalikust eelarvest. Mina võtangi selle kokku nii, et see ongi avalik raha, ükskõik, kas see on riigieelarves või kohaliku omavalitsuse eelarves, see on kõik üks maksuraha, mida siis kokkulepete alusel jagatakse. See ei tähenda aga sugugi seda, et teenusel ei peaks olema ka omaosalust. Veel kord: siis me võiks ühel hetkel ju küsida, et miks me üldse vee ja kanalisatsiooni eest tasu küsime. Miks? Las nad siis tarbivad seda vett ja kanalisatsiooni lihtsalt, nagu nad tarbivad. Praegu me juba teame, et Euroopa Liit on ise öelnud: amortisatsioonikomponenti ei tohi Euroopa Liidu investeeringute puhul vee hinnas kajastada. Ja me oleme tegelikult küsimuse ees, et kuidas me siis 20 aasta pärast uuesti vee- ja kanalisatsioonivõrke uuendame, võib-olla teatud juhtudel juba varem. See on väga suur ja tõsine probleem. Ma arvan, et ei ole õiglane panna ühepereelamut, kellel on võib-olla lokaalne süsteem, ja seda, kellel on tsentraalne, mõlemat tasuta süsteemi otsa. Ma ei kujuta ette, kuidas seda oleks võimalik teha. See vastutus on ja jääb, ja see on ka majanduslik.

### **10:58 Aseesimees Enn Eesmaa**

Urmas Kruuse.

### **10:58 Urmas Kruuse**

Austatud istungi juhataja! Auväärt ettekandja! Kevadel, kui ma ministri käest küsisin, mis on ühistranspordis keskmine ostetud pileti hind eri maakondades, siis ma seda vastust ei saanud. See kinnitab samamoodi seda, et statistika oli puudulik. Ja mis mind hämmastas peale seda, kui see tasuta ühistransport oli kehtestatud, oli see, et nii eksperdid kui ka bussiettevõtete omanikud ütlesid, et tegelikult on see ju tore, sest nüüd bussijuhid ei pane piletiraha taskusse ja neil on vähem muresid. Selle koha pealt minna tegema tasuta transporti ilma väga adekvaatse statistikata on tegelikult hullumeelsus. Aga lõunaeestlasena paneb mind muretsema hoopis see, et kuna teatud transport on tasuta, siis surutakse erasektor välja ja tegelikult mõjutatakse rongiliiklust. See tähendab seda, et kui me praegu võime Lõuna-Eestist, kaasa arvatud Valgast, sõita mitu korda päevas rongiga Tallinnasse ja Tartusse, siis sellise suundumuse jätkumisel see kindlasti enam nii ei ole. Kas te olete minuga nõus?

### **10:59 Andres Metsoja**

Aitäh! Jälle, asjal on mitu külge. Rääkides rongiühendusest, üks avalik teenus peab olema lihtsalt nii hea, et seda tahetakse kasutada. See on eeldus. Vastasel juhul pole ju mõtet sinna kõigi meie raha kulutada. Pärnumaal Lelle-Pärnu raudteelõik, me kõik teame, on renoveerimata ja jäänud ajale jalgu. Tegelikult ühistransport ja kommertsliinid on selle üle võtnud. Inimesed saavad sõita kiiresti ja mugavalt Pärnust Tallinnasse tšarterbussiga. Neil võiks olla võimalus ju sõita ka kiirelt rongiga, aga kui see teenus ei vasta ootustele, siis lihtsalt nii on. Ma arvan, et ei saa panna ühte patta seda, et kui me teeme tasuta ühistranspordi, siis rongi konkurentsivõime justkui kaob üldse. Seda ma ei usu, ehkki mõningane majanduslik loogika seal on. Kindlasti ka teie põhimõtte, et kui kuskil tehakse täielik soodustus, siis mingi osa inimesi liigub soodsama transpordivahendi peale, on õige ja selle mõju ei saa alahinnata.

### **11:00 Aseesimees Enn Eesmaa**

Jürgen Ligi.

### **11:00 Jürgen Ligi**

Aitäh! Härra Metsoja, teie kommentaarid panevad vahepeal mõtlema, kui tõsiselt te ise seda eelnõu võtate. Kas te tahate sellega lõpuni minna ja liitlasi saada? Sest te ütlete aeg-ajalt siin, et siin on toetajaid nii ja teisiti, Reformierakonnas ja teil, on ka poolt ja vastu. Ma kinnitan: Reformierakond arvab, et teenusesaaja peab osalema maksimises. Nii et öelge, kas teie arvate samuti. Kas te tegelikult tahate sellele eelnõule toetust ja arvestate, et see jõuab kolmanda lugemiseni?

### **11:01 Andres Metsoja**

Jah, mina arvan täpselt samamoodi, et kasutaja peab maksma. Ma arvan, et see eelnõu peaks edasi liikuma ja omavalitsused peaksid saama suurema õiguse.

### **11:01 Aseesimees Enn Eesmaa**

Heimar Lenk.

### **11:01 Heimar Lenk**

Aitäh! Mul on selline küsimus: miks koalitsiooniliige Riigikogu puldis vassib ja hämab? Ja ma selgitan. Milleks tuua sellist statistikat, mida pole kuskil olemas? Selge on see, et pärast seda, kui tehti tasuta transport, on bussid täis ja rahvas sõidab. Mis puutub nüüd pere eelarvesse, et võiks toetusi anda, siis mina olen korduvalt sõitnud oma valimispiirkonnas Põlva-Tartu vahet, üks ots maksab 3 eurot, teine ots tagasi 3 eurot, see teeb päevas kokkuhoidu 6 eurot. Kui pensionäride perekonnas naine või mees saab käia Tartus poed ja kaubamajad läbi ning hoida sellega kokku veel 6 eurot päevas, siis minu meelest on asi väga priima. Ma saan aru, et mäng käib lihtsalt ühe hea asja vastu, et seda mustata siin saalis.

### **11:02 Andres Metsoja**

Aitäh! Teil on õigus teie arvamusele, minul enda arvamusele. Ja ma olen oma seisukohta juba põhjendanud.

### **11:02 Aseesimees Enn Eesmaa**

Tanel Talve.

### **11:02 Tanel Talve**

Aitäh, lugupeetud istungi juhataja! Hea ettekandja! Sa oled kindlasti kursis, et minu ja sotsiaaldemokraatide ettevõtmisel Saaremaal juba testitakse nutikat ühistransporti. Oskad sa öelda, mismoodi aitab see eelnõu, mida me siin täna arutame, lahendada seda olukorda, et väga paljud inimesed, kes maal elavad, ei saa üldse ühistransporti kasutada, sest ükski tasuta ega tasuline buss tema juures lihtsalt ei käi, või kui käib, siis läheb valesse kohta või ei tule õigel ajal tagasi? Kas me ei peaks siin hoopis seljad kokku panema ja välja mõtlema ühe korraliku süsteemi, mis aitab meie inimestel liikuma saada?

### **11:03 Andres Metsoja**

Aitäh! Ega nõudetransport ei ole mingi uus asi. Nõudetransporti on olnud mitmes maakonnas ja see on toimunud põhimõtteliselt printsiiibil, et elanik, kes elab liini viimases otsas, teeb telefonikõne ja annab teada, kas ta tahab täna bussi peale minna või mitte. Kas see on kõige parem lahendus, aga igal juhul on see lahendus inimese jaoks. Ma arvan küll, et selle üldise mudeldamisega, kuidas üldse pakkuda ühistransporti inimestele, kellel ei ole läheduses bussipeatust ega üldse kohapealset liinivõrku, tuleb mõelda, kuidas nad seda teenust saaksid.

Eks siin maailmapraktikas on igasuguseid võimalusi ja me oleme ka sellest rääkinud. Norra riik, mis on tegelikult päratult rikas – rikas oma looduse poolest ehk seal vahel on palju looduslikke takistusi –, on teinud sellise otsuse, et teatud alad ongi ühistranspordivabad. Mõnes piirkonnas lihtsalt ühistransport ei toimi ja inimesed peavad aru saama, millistes oludes nad elavad. Selle kompenseerimiseks on töötatud välja mudel, kus inimesed saavad siis kas sõita nõudetranspordiga, taksoga või isegi Uberit kasutades, koopereerudes näiteks naabrimehega, kui on vaja minna teatud päeval kuskile maakonnakeskusesse. Nad saavad ise valida, kas nad sõidavad riigi raha ehk dotatsiooniosa eest, mis on neile kaardile laetud, lähima bussipeatuseni, istuvad seal ühissõiduki peale, või sõidavad ükselt uksele ja kasutavad mugavusteenust. Neid lahendusi on mitmesuguseid.

Aga veel kord: me saame ju aru, et kui me hoiame ühistranspordivõrku sellisena, nagu see on, ja seda veelgi laiendame, pannes ühe metsataluni, kust praegu sai bussiga ära, aga koju tagasi ei saanud, uue liini juurde, siis ühel hetkel me oleme olukorras, kus me saame seda kõike teha sama raha eest. Tegelikult me peaksime saama kokkuleppe omavalitsuse ja selle elanikega, et nad jääks piltlikult öeldes ühistranspordivabasse alasse, kus me saame neile pakkuda teenust kas mugavusteenusena või siis sellise nõudeliinina. Ma saan aru, et koalitsioon sellega usinalt tegeleb. Püütakse leida lahendusi ja pilootprojekt Saaremaal on juba töös.

### **11:05 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Krista Aru!

### **11:05 Krista Aru**

Aitäh, härra juhataja! Austatud ettekandja! Te olete oma vastustes liikunud siin filosoofilisemat lähenemist pidi ja poliitilisemat pidi. Kas te nüüd ütleksite väga selgelt need kolm põhjust? Ise te nimetasite, et riigi tasandil peab vaatama suurt pilti. Mis muutub praeguse bussiliikluse korralduse juures paremaks, kui seda seadusmuudatust toetada, nii et raha üle otsustamine liigub praeguselt tasandilt, kus ta on – minister, Maanteeamet, ühistranspordikeskus – Vabariigi Valitsuse tasandile? Kas see on tsentraliseerimine või see on pigem ikkagi raha hajutamine kohalike omavalitsuste vastutusalasse?

### **11:06 Andres Metsoja**

Aitäh! Ma arvan, et valitsus peab nägema tervikpilti selles küsimuses. Kui me tahame üldse tasuta ühistranspordist kui sellisest loosungina rääkida, siis tegelikult me peame rääkima ka linnadest. See on paratamatult see positsioon, kus Pärnu linn täna riigilt ei saa sentigi ühistranspordi korraldamiseks. Kõik tehakse oma elanike maksurahast. Me elame tegelikult sellises ajas, nagu ma juba ka mainisin, kus sisuliselt on kaheksa-aastane üleminekuperiood. Ühistranspordiseadus tuleb detailideni lahti võtta niikuinii, sellest ei ole nagu pääsu. Milline siis transpordikorraldus hakkab olema? Kas praegune liinivõrk jääb tulevikus ühe omavalitsuse siseseks ehk kas see tahetakse üldse üle anda omavalitsusele, öeldes, et nüüd te korraldate seda ise oma sisemise liinivõrguna? Milline mudel on riigil transpordi jätkamiseks? Kui siin on räägitud rongiühendusest, siis tegelikult on juba praegu vaja vaadata paljusid teemasid ka selles võtmes. Tegelikult on ju ära otsustatud, et kui Rail Baltic valmib, siis seda hakatakse kasutama ka regionaalse, kohaliku transpordi korraldamiseks. Ehk tuleb välja ehitada kohalikud peatused, see nõuab ressursi. Lelle–Pärnu lõik pannakse kinni. Mis saab üldse näiteks Tallinna–Rapla liini teenindavast raudteest? Kas see peab jääma paralleelselt toimima sellisena, nagu ta on, või on seda võimalik integreerida lõpuks Rail Balticu taristusse?

Rääkimata parvlaevaühendusest ja kõigest muust, transport on tervik. Kas on mõistlik idee, et väikesaari me opereerimine hangete kaudu, et me leiame operaatorid ja praamid on riigi omad, või vastasel juhul anname korraldamisõiguse riigiettevõttele? See on väga printsipiaalne ja põhimõtteline. Mis läheb paremaks? Omavalitsuse positsioonilt vaadates läheb minul enesetunne paremaks, kui ma näen, et Vabariigi Valitsus sellega tegeleb, arutab ja vaatab regionaalselt Eestit tervikuna. Seda esiteks. Ma arvan, et ka selles mõttes läheb paremaks, et valitsus ütleb üheselt ja Riigikogu deklareerib seadusega, et ühistranspordi korraldamine ongi kohalike omavalitsuste ülesanne. Riik annab selleks raha, aga ta ei sekku. Milliseid soodustusi luua, kas miski on tasuline või tasuta – see vastutus peab jääma ühistranspordikeskusele kohapeal.

Loomulikult iga uus liin, mis avatakse, on kulu ja selle tagasipööramine on väga keeruline. Kõik ühistranspordikeskused peavad aru saama, et kui uusi liine avatakse, siis tuleb leida see majanduslik kaalutluskoht, kas see on näiteks Tanel Talve mainitud nõudeliini või siis kogu liinivõrgu laiendamise plaan.

Lisaks loomulikult kogu kommertsliini temaatika, mille puhul on ka vaja väga selget koostöökohta omavalitsuste ja erateenusepakkujate vahel. Kui võtta ära need marsruutbussid, näiteks kas või siinsamas Tallinnas, mis teenindavad Harju maakonda, suuremaid asulaid, siis on selge, et see kulu tuleb automaatselt täita ja ma ei ole kindel, et seda on mõistlikum teha doteeritud rahast.

### **11:10 Aseesimees Enn Eesmaa**

Kuna protseduuriline küsimus ei lähe põhiküsimuste arvestusse, siis, Yoko Alender, teine küsimus, palun!

### **11:10 Yoko Alender**

Aitäh, hea juhataja! Hea ettekandja! Rõõm kuulda, et teie enesetunne läheb paremaks. Minu enesetunne on murelik, sest mulle tundub, et praegune majandus- ja kommunikatsiooniminister ei näe seda tervikpilti, millest te räägite. Mõned näited. Eelmise valitsuse ajal alustati sellesama nõudetranspordi arendamist. Ei ole näha olnud, et sellega on edasi mindud nii, et me kuuleks edusammudest. Rongiliiklus, mille läheduses elab 80% Eesti rahvastikust, ilmselt saab selle valitsuse ajal tehtud muudatuste tõttu hoobi. Kas teile oma kogemuse põhjal tundub, et teie koalitsioonipartneri Keskerakonna majandus- ja kommunikatsiooniminister näeb seda tervikpilti, või te enam ei looda selle valitsuse peale?

### **11:11 Andres Metsoja**

Kindlasti minister näeb tervikpilti, kes siis veel kui mitte minister. Loomulikult tema ongi selle valdkonna kompetentsi hoidja koos Maanteeametiga. Selles ma karvavõrdki ei kahtle. Lihtsalt eesmärgini jõudmise teed on erinevad.

### **11:11 Aseesimees Enn Eesmaa**

Peep Aru.

### **11:11 Peep Aru**

Aitäh! Mind jäi ikka kummitama siin see statistikaküsimus. Kas bussid on siis täis või tühjad? Ma tootsin siin sellise paralleeli, et üks erakond on Tallinnas päris mitu aastat ehitanud Eesti ühiskonnaga paralleelset linnriiki. Tallinnas on ühistransport päris pikalt olnud, ja tõepoolest, statistilised numbrid näitavad, et inimesed kasutavad tööl käimiseks ühistransporti vähem kui võrreldavatel aastatel varem. Kui see eeskujuks toodud linnriigi mudel nüüd kanda üle Eestile, siis kas on oht, et mõne aasta pärast peame tegema selle kurva järelduse, et ka ülejäänud Eestis võib ühistranspordikasutajate arv hoopis väheneda, mitte kasvada?

### **11:12 Andres Metsoja**

Aitäh! Statistika on imeline teema, millest võib rääkida muidugi tunde. Eks selles mõttes tuleb Heimar Lengiga nõustuda, et oma silm on lõpuks kuningas. Kui sa näed, et bussid on täis, siis on justkui hästi, kui bussid on tühjad, siis on justkui pahasti. Aga veel kord: Pärnumaal sellise korraldusmudeli järgi, kus maakond ja linn on ühistranspordi tervikuks liitnud ja inimesed maksavad selle teenuse eest, on praegu endiselt sõitjaid. Ei ole need sõitjad kuskile kadunud, ka statistilised numbrid näitavad kasvu. Jällegi, me ei saa öelda, et valdav lahendus on üks, teine või kolmas suund. Tuleb vaadata asjadele otsa, igal pool on oma eripärad. Eesti oma maakondadega on nii eriline riik, et ei saa teha head lausalist plaani kõigi jaoks. Nii on, ma arvan, ka Tallinnaga.

### **11:13 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Anneli Ott!

### **11:13 Anneli Ott**

Aitäh, lugupeetud juhataja! Hea ettekandja! Te olete siin oma vastustes lennanud päris suure kaarega üle Rail Balticust, rongiliiklusest, parvlaevadest ja suurest pildist. Mina arvan, et rahvasaadik ei peaks tegelema oma enesetunde parandamisega eelnõude kaudu, vaid me kõik peame tegelema siin ikkagi eelkõige Eesti inimestega. Kõnealune meede on kindlasti väga paljusid inimesi aidanud. Statistika statistikaks, seda võib väänata ja moonutada nii, nagu teie oma vastuses heaks peate. Mina ütlen, et mina näen seda oma silmaga, ma elan maal. Minu kodust sõidavad bussid mööda kolm korda päevas ja ma näen, et need bussid on täis. Ma küsin, mis on teie vastus nendele inimestele, kes ei saa peale selle eelnõu vastuvõtmist enam võib-olla oma perega linna sõita, vaid peavad hakkama jälle üksinda sõitma ja oma lastele ütlema: aga me näeme suurt pilti, see tähendab meie rahakotile seda, et teie peate koju jääma.

### **11:14 Andres Metsoja**

Aitäh! Lastega on ju selline lugu, et nende koolisõit on üldjuhul olnud kogu aeg kompenseeritud. Miks me selle teemat üldse praegu sellesse konteksti tõstame? Ma arvan, et see ei ole päris õige. Mis puudutab minu enesetunnet, siis ma kordan, et ma mainisin seda mitte rahvasaadikuna, vaid eelkõige kohaliku omavalitsuse liikmena, volikogu esimehena. Ma arvan, et meile on see väga oluline. Pärnule on see väga oluline, et tervikvaade on olemas, me ei pea elama mingis survemehhanismis ega mõtlema, kas järgmisel aastal on nii või naa. Kõik muutub, tõepoolest, aga kindlustunne on üks olulisemaid asju, mida keskvalitsus ja Riigikogu saab pakkuda, et allpool läheks hästi. Mida öelda nendele inimestele, kes ühel päeval peaksid hakkama taas pileti eest maksma? Veel kord: meie Pärnumaal oleme väga selgelt otsustanud, et tasuta transporti ei ole olemas. Teenuse hind on see, mis loeb. Me oleme juba eos enda jaoks välistanud selle, et me ühel hetkel peaks inimestele ütlema, et

nüüd on nii, et siamaani saite tasuta, aga homsest enam ei saa. Sellist olukorda ühistranspordi kujundamisel ei ole mõistlik luua, eriti praegu, kui meie riigi rahvastik väheneb, eelkõige maapiirkonnas. Regionaalsed erisused on suured. Panna kogu see koormus ühistranspordikeskusele ei ole õige.

### **11:16 Aseesimees Enn Eesmaa**

Eevi Paasmäe, palun!

### **11:16 Eevi Paasmäe**

Hea eesistuja ja hea kõneleja, aitäh võimaluse eest küsimus esitada! Erinevalt teist või siin saalis istujatest, kes ei usu statistikat, mina usun statistikat, oma silmi ja kõrvu. Ma tahan öelda, et praegust tasuta sõidu võimalust kasutab hästi palju inimesi. Nad on loobunud ka sõitmast punktist A punkti B tööle oma sõidukiga ja kasutavad selleks ühistransporti. Ehk teisisõnu, ka teede koormus on sellega vähenenud. Ja seda mitte ainult Pärnumaal, vaid ka Ida-Virus. Ma ütlen, et ka Ida-Viru inimesed sõidavad näiteks Narvast Saatsesse ja on tänulikud, kui nad saavad teatud tulu. Minu küsimus teile: mida ütleb teie südametunnistus, kui te pistate näpud inimeste rahakotti ja mõni kaotab teie eelnõu tõttu 100 või 150 eurot kuus?

### **11:17 Andres Metsoja**

Aitäh! See eelnõu ei pane kuidagi kellegi näppe kellegi rahakotti. Ühistranspordi korraldamine selle eelnõu alusel ongi ühistranspordikeskuse otsus. Seda me ju kogu aeg rõhutamegi, et ühistranspordikeskus peab saama otsustada, kuidas nad oma piirkonnas jätkusuutlikku ühistransporti korraldavad. Kindlasti ei saa seal vahel olla keegi, kes surub peale, et need näpud peavad olema kas siin rahakotis või seal rahakotis. Lõppude lõpuks on see kohapealne poliitiline otsus, kuidas tahetakse näha ühistranspordivõrku ja kuidas tahetakse näha hinnastamismudelit. Niimoodi me võiksime ju filosoferida kõikidel teemadel. Sellel hetkel, kui tasuta transpordi süsteem on kuskil maakonnas käivitunud, võib keegi teine, kes parajasti ei saa seda kasutada, vabalt küsida, et aga miks te minu rahakotist selle raha ära võtate. See kahjuks ei vii meid edasi.

### **11:18 Aseesimees Enn Eesmaa**

Märt Sults.

### **11:18 Märt Sults**

Aitäh, hea eesistuja! Hea ettekandja! Küsimus selline. Praegu tuleb sihuke lõhn juurde, et Pärnumaa tahab saada nagu erimajandustsooni. Siis analoogselt peaks ka Valga ja Valka saama erimajandustsooni, sellepärast et kes sinna sõidavad odava viina ja odava suitsu järgi, need peaksid maksma vähemalt 2 eurot sinnasõidu eest maanteemaksu, sest nad kulutavad maanteed. Seda peaks ka kohalik omavalitsus kuidagi saama määrata. Aga ma tahtsin küsida hoopis niimoodi: kui paljudele inimestele või laudkondadele või üksustele see sinu pakutud projekt kasumlik on? Kuidas on suhe, kas üks kümnele või kuidagi teistmoodi? Või on mäng lihtsalt selles, et transpordikeskus tahab saada endale otsustusõigusi ja erisust, samal ajal saab ta aga teha piletihindadega põhimõtteliselt seda, mida ta ise tahab?

### **11:19 Andres Metsoja**

Aitäh! Minu meelest lihtsalt on väga loogiline, et kui on antud kohustus ja võimalus korraldada, siis on antud ka vastutus. Siin on minul teile mingit sügavamat vastust otsida väga keeruline. Minu meelest need käivad käsikäes. Siin peavad need õigused kohapeal olema, ei saa olla kuskil vahetasandil, see muudab selle süsteemi ainult segasemaks. Mis puudutab Pärnut kui eritsooni, siis ma ei tea, te olete ilmselt minust valesi aru saanud. Ma ei ole kordagi rääkinud Pärnust kui eritsoonist. Kindlasti on Pärnu ühistranspordi kontekstis natuke keerulisem näide kui näiteks Järva maakond, kus maakonnakeskus ise ei korralda oma maksuraha eest ühistransporti, sellepärast selline näide.

### **11:20 Aseesimees Enn Eesmaa**

Jürgen Ligi.



### **11:20 Jürgen Ligi**

Aitäh! Me oleme siin sattunud koalitsioonikoosolekule. Aidake meid ka aru saada, mis toimub. Üks osaline väljendas seisukohta, et rahvasaadikul, kui ta esitab eelnõu, peab olema väga halb enesetunne, see ei tohi kuidagi hea olla. Kas te arvate ka niimoodi? Või on teie arvates hea enesetunde allikas siiski parem ühiskonnakorraldus ja õiglasem kulude jaotus? Milline see teie üldine seisukoht koalitsioonis siis on?

### **11:21 Andres Metsoja**

Aitäh! Siin kõnepuldis mul see enesetunne kõige parem ei ole, sellepärast, et mul on nohu ja pea on paks. Milline olukord on koalitsioonis, eks see on jälle individuaalne, kuidas keegi tunneb. Mina tunnen, et selles koalitsioonis on eluterve asjadest rääkida ja arutada. Kui see puudutab uut mudelit, siis tuleb selle üle veelgi enam arutada ja seda me nagu püüamegi teha. Ja minul läheb sellest enesetunne lõppkokkuvõttes paremaks, kui me seda teeme.

### **11:21 Aseesimees Enn Eesmaa**

Palun, Anneli Ott!

### **11:21 Anneli Ott**

Aitäh, lugupeetud eesistuja! Hea ettekandja! Esiteks, ma tuletan meelde, et mina ei maininud absoluutselt koolis käivaid lapsi ja koolitransporti. Ma rääkisin ikka ühistranspordist ja ma rääkisin sellest, et nüüd pääsevad keskustesse ka väga paljud maapiirkonna lapsed, kes varem sinna koos perega ei saanud. See oli minu märkuse mõte. Teiseks, mulle tundub, et selle eelnõu puhul te olete ikkagi jätnud suure pildi vaatamata ja jäänud keskuste- või Pärnu-keskseks. Kui palju te olete suhelnud nende piirkondadega, kus tasuta ühistransport on rakendunud? Kui palju te olete suhelnud nende inimestega, kes seda kasutavad, ja nende ühistranspordikeskustega, kes ütlevad praegu pigem, et oleks vaja suuremaid busse, mitte seda, et sõitjaid ei jagu või teenus ei ole sellisel kujul vajalik?

### **11:22 Andres Metsoja**

Aitäh! Esmalt, lapsed ühistranspordis. Tõepoolest, räägime selle selles mõttes selgeks. Meil on olemas õpilastransport, mida korraldab kohalik omavalitsus ise oma tuludest, et lapsed saaksid kooli, koju ja huviringi. Aga meil on olemas ka ühistransport, mille võrgu ühe lahutamatu osana sõidavad ka kõik lapsed – on enne sõitnud ja sõidavad ka edaspidi. Ma kinnitan, et selles mõttes ei ole mitte midagi muutunud, see võimalus on ikka olemas. Tõesti, see võib aidata kaasa sellele, et kui enne puudus üldse ühistranspordi võimalus, siis nüüd, kui on käivitatud uus liin, annab see perele võimaluse sõita punktist A punkti B.

Mis puudutab seda, et minu suust on kostnud justkui kriitikat ühistranspordi suhtes, et ma olen kriitiline, siis ma ei ole kordagi öelnud, et mõni ühistranspordikeskus on kuidagi valesti käitunud. Nad on teinud oma otsuse oma äranägemise järgi ja sellega me peamegi leppima. Me võime seda heaks kiita või mitte, aga see on sisuline otsus, mis on tehtud kohaliku kogukonna tasemel koos omavalitsuste esindajatega. Ma arvan, et see on väga õige. Aga veel kord: kui sellega edasi minna, tuleks riigi sekkumist selles kontekstis vähendada ja kohalike õigusi suurendada.

### **11:24 Aseesimees Enn Eesmaa**

Heimar Lenk.

### **11:24 Heimar Lenk**

Aitäh! Lugupeetud esineja! Tahan tänada, et te selle seaduse siia saali tõite, sest nüüd on selgunud, elu tundvate rahvasaadikute sõnavõttude kaudu, et tasuta ehk piletit ühistransport on väga populaarne rahva seas ja bussid on täis. Siit minu küsimus. Kas teile ei tundu, et erakond, kes astub tasuta ehk piletit ühistranspordi vastu, kaotab valimised?

### **11:24 Andres Metsoja**

(Naerab.) Heimar oskab küsida ja oskab hakata juba prognoosima valimistulemusi meie mõnetunnise diskussiooni põhjal. Aga veel kord: Eesti riik on ilmselt järjepidevam kui ükski erakond. Vähemalt mulle

isiklikult noore poliitikuna nii tundub. See, et inimesed sõidavad ühistranspordiga rohkem, on teie arusaam. Mina elan ka päris suure osa ajast maapiirkonnas, näen ka busse sõitmas. Olen küsinud ka oma ema käest, kes sageli käib bussiga maapiirkonnast Pärnus, spetsiaalselt, kas bussis on rohkem inimesi. Tema on öelnud, et ei ole. Mis me selle tõega peale hakkame? Kas see on nii-, naa- või kolmandatpidi, me võime seda arutelu nagu lõputult pidada, aga vaataks ikkagi suuremat pilti ja seda, kuidas me tegelikult saaksime tagada õiguskindluse omavalitsustele, samuti valitsusele ja tegelikult ka kogu sellele parlamendisaaile.

### **11:25 Aseesimees Enn Eesmaa**

Helmut Hallemaa.

### **11:25 Helmut Hallemaa**

Aitäh, eesistuja! Hea ettekandja! Statistkata või statistikaga – on täiesti selge, et ühistranspordis on 1. juulist sõitjaid rohkem. Inimesele, kes natuke näeb isegi ilma prillideta, on selge, et bussides on rohkem rahvast. Ja mitmed piirkonnad on ju kurtnud, et bussid on nii täis, et seal ei ole võimalik sõita. Tegelikult on meil lepingud olnud sellised – ja need jätkuvad paraku –, et sõitjate arvust sõltumata said vedajad enne dotatsiooni ja saavad ka nüüd dotatsiooni.

Aga ma küsaksin edasi avaliku teenuse kohta. Jah, avalikul teenusel on hind. Võtame kas või sellesama Pärnu, kes saab Via Baltica, Rail Balticu ja lennujaama – need on kõik avalikud teenused ja nende eest läheb tegelikult riigi raha omavalitsusele lihtsalt juurde. Kõikjale pannakse tegelikult raha juurde, paneb riik, omavalitsus ja ka inimesed ise. Ei ole võimalik katta Eestit niimoodi, et ühistransport käib igasse maakotta, külla või, ütleme, igasse metsatallu. Siin tulebki koostööd teha. Ja koostööd teha eeldab ka seda, et endiselt tuleb raha juurde panna. Omavalitsused on ka seni juurde pannud, ka siis, kui seda osaliselt doteeriti.

### **11:26 Andres Metsoja**

Aitäh! Via Baltical sõites makstakse aktsiisi. Kui Rail Balticul hakatakse sõitma, siis tegelikult makstakse ilmselt riiklikku laenu ühtepidi maksumaksjana, teistpidi makstakse pileti hinda. Ja kui lennujaamast rääkida, siis lennujaamaga on tehtud väga selge kaup. Jah, riik osaleb selle lennujaama kordategemisel, renoveerimisel, aga lennujaama majandamiskulud peavad väga tugevalt olema kaetud ka kohapealt, ja just nimel nendest tasudest, mis siis laekuvad kas erasektorist või mingil muul moel. Nõnda ta on.

### **11:27 Aseesimees Enn Eesmaa**

Sven Sester.

### **11:27 Sven Sester**

Aitäh, lugupeetud juhataja! Hea ettekandja, kõigepealt ma tänan väga sisukate vastuste eest! Ma püüdsin vältida terve selle diskussiooni jooksul seda, mis toimus eelmisel nädalal oluliselt tähtsa riikliku küsimuse arutelul, kus Reformierakond käitus stiilis "ise küsin, ise vastan", et tõesti anda võimalus ka kõigile teistele küsida. Aga ma panin tähele, et siin käis täna arutelu nii vormi kui ka sisu üle – Reformierakond arutles võib-olla vormi üle ja Keskerakond püüdis sisu poole peale minna, tundes muret ilmselt selle üle, et äkki on inimestel veel vähe tasuta asju või äkki midagi muutub. Ehk te kordate lõpuks ikkagi üle, miks on tegelikult hea see, kui otsustusõigus on kohalikel ühistranspordikeskustel. Miks on hea see, kui kohalikud teavad, kuidas ja mille pärast raha suunata kas tihendamisse, tasuta ühistransporti või millessegi muusse. Mille pärast see hea on? Mulle tundub, et osale rahvasaadikutest on ikkagi jäänud arusaamatuks see, et anda pädevus kohapeale on tegelikult mõistlik ja õige.

### **11:28 Andres Metsoja**

Aitäh! Esiteks, kindlasti sellepärast, et ühistranspordikeskustel on kõigi nende sõitjate ees väga selge vastutus, kui nad avavad liine, muudavad piletihinda, laiendavad soodusrühmi. Teiseks, ka kohalikud omavalitsused planeerivad oma eelarve tulusid ja kulusid. Peale dotatsiooniraha pannakse ühistransporti ka kohalikul tasandil tegelikult igal aastal raha juurde. Me ei saa luua sellist situatsiooni, et ühel hetkel peaks see kohalik eelarve olema justkui suurema tähtsusega kui riiklik eelarve. Seal tuleb leida tasakaal ja sellepärast tuleb seda minu meelest ka kõrgemal tasemel arutada. Kolmandaks ei saa

olla Maanteeamet ühe nõuandva häälena ühistranspordikeskuste laua taga see, kes toob õige sõnumi. Nii ei tohi olla. Sama hästi võiks õige sõnumi tooja olla Pärnu linn oma maksumaksja rahaga või teised omavalitsused, kes on maakonnas kokku leppinud, kuidas nende arvates asjad peaksid olema. Kui me tahame koostöömudelit, siis tegelikult nii ei saa, et keegi prevaleerib kellegi teise üle oma sõnumiga. Need ongi need kolm minu meelest kõige lihtsamat ja õigemast sõnumit siit lõppsõnaks.

### **11:30 Aseesimees Enn Eesmaa**

Peeter Ernits.

### **11:30 Peeter Ernits**

Hea juhataja! Hea ettekandja! Majanduskomisjoni istungil oli väga huvitav vaadata, kuidas ametniku jutt sõltus sellest, mis erakonda kuulub tema minister. Ei olnud nagu sisulist arutelu, vaid lihtsalt räägiti. Mõlemad on juhtumisi koalitsioonierakonnad. Kuigi, jah, hääletus lõppes nii, et eelnõu tuli suurde saali. Seleta nüüd maakeeles, mida see tähendab, kui selle eelnõuga edasi minna. Kui me jätkame selle menetlust, siis kas see tähendab, et tasuta ühistransport reaalselt kaob ka nendest maakondadest, kus ta praegu on?

### **11:31 Andres Metsoja**

Aitäh! Ma küll sellist mõju sellele eelnõule ei näe. Veel kord: see eelnõu ei võta ühistranspordist raha välja ega pane juurde. See eelnõu muudab vastutustasandeid ja loob selgepiirilise mudeli, kuidas ühistransporti Eestis korraldatakse. Mis puutub ministeeriumidesse, siis see on ju ikka nii, et neil on erinevad arusaamad asjadest. Loota, et ühe sellise eelnõuga, mille on algatanud üks fraktsioon, tulevad kaasa kõik ametnikud ja kõik ministeeriumid ühekorraga juba enne esimest lugemist – no seda on ilmselt, hea Peeter, palju tahta.

### **11:31 Aseesimees Enn Eesmaa**

Helir-Valdor Seeder.

### **11:31 Helir-Valdor Seeder**

Aitäh! Austatud ettekandja! Siin saalis ja varasemalt ka meedia vahendusel me oleme lugenud, et täiesti üksüheselt seostatakse reisijate arvu kasvu tasuta ühistranspordile üleminekuga. Mina vaatan ametlikku statistikat, mis Maanteeamet on välja andnud, ja näen, et ühistranspordi kasutamine ja reisijate arv on kasvanud kõikides maakondades, sõltumata sellest, kas see on tasuline või tasuta. Näiteks, tasulise transpordiga Harjumaal on see kasvanud 30%, samal ajal kui tasuta piirkonnas Võrumaal 13%. Öelge, kas siin on selline seos, mida väidetakse, või ei ole. Millest võib see reisijate arvu kasv siis olla tingitud?

### **11:32 Andres Metsoja**

Aitäh! Ma arvan, et üksühest seost selles tõepoolest ei ole. Võtame jälle lihtsa näite. Ma saan aru, et teile ei meeldi see Pärnumaa teema, aga mul on raske teistel teemadel rääkida, sest Pärnu teemal ma olen kõige rohkem kodus. Kui me paneme Põhja-Pärnumaa valda juurde ühe liini sinna, kus on üldse kokku ehk kuus metsatalu ja võib-olla nendest heal juhul pooled hakkaksid bussiga sõitma, siis me võime sõitjate arvu kokku lugeda ning võrrelda liinikilomeetreid teenuse kasutajate arvuga. Teistpidi, kui me teeme linna lähiümbrusesse uue liini, mis võib-olla arvestab ümberkujunenud liikumisvajadust – seda, et Pärnu haigla asub seal, kus ta asub, ja kutsehariduskeskus seal, kus ta asub, ja seda, et võib-olla oleks Audrust vaja otse jõuda haiglasse, mitte tulla bussijaama –, kui me loome uue liinivõrgu, mis ühendab seda uut omavalitsust kui tervikut, siis on selge, et tiheasustusega piirkonnas sõitjate arv peabki kasvama, sest me loome lisaliini ja seal inimesed sõidavad. Aga me ei saa seda taandada regionaalsele meetmele, et nüüd inimesed saavad kuskilt kaugelt metsanurgast sõita hästi mugavalt keskusesse. See ei pruugi alati nii olla, aga ei tähenda, et mõnel juhul see just nii on.

### **11:34 Aseesimees Enn Eesmaa**

Peeter Ernits.

### **11:34 Peeter Ernits**

Hea juhataja! Hea ettekandja! Ma küsin veel üle ja ootan sult otsest vastust. Üks on see, mis on eelnõusse kirjutatud, aga palju asju ei ole sinna kirjutatud. Minu küsimus sulle on selline: kui me selle eelnõu 664 heaks kiidame, siis kas selle tõttu tasuta ühistransport Tartu ja Jõgeva maakonnas säilib? Kui see mingitel põhjustel ära kaob, selle eelnõu pärast, siis kas sina vastutad selle eest? Või kes selle eest siis vastutab?

### **11:34 Andres Metsoja**

Aitäh! Selle eest, kuidas ühistransporti tuleb korraldada, vastutab ühistranspordikeskus ehk omavalitsused selles piirkonnas. Kindlasti ei ole see Andres Metsoja ega Peeter Ernits siin saalis seda eelnõu toetades.

### **11:35 Aseesimees Enn Eesmaa**

Suur tänu ettekandjale ja soovime peatset tervenemist! Tervenemine peab olema kiire, sest järgmises punktis oled sa jälle meie ees. Majanduskomisjoni liige Jaanus Marrandi teeb juhtivkomisjoni ettekande. Palun!

### **11:35 Jaanus Marrandi**

Lugupeetud istungi juhataja! Head kolleegid! Riigikogu majanduskomisjon arutas eelnõu 664, mida teile siin just esitleti, 9. oktoobril k.a. Külalistena olid kohale kutsutud algatajate esindaja Andres Metsoja, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter, Rahandusministeeriumi regionaalhalduspoliitika osakonna õigusnõunik Olivia Taluste ja kohalike omavalitsuste finantsjuhtimise osakonna nõunik Andrus Jõgi ning justiitsministri nõunik Kert Karus. Vabariigi Valitsus eelnõu kohta oma seisukohta ei andnud – põhjus on siin juba mitmel korral kõlanud. Aru andsid neli ministrit: kaks olid toetavad ja kaks olid vastu, ei toetanud seda eelnõu.

Arutelu, mis komisjonis toimus, ongi kõige lihtsam anda edasi nendesamade ministeeriumite seisukohtade kaudu. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kirjas on öeldud, et eelnõu ei taga ühistranspordiseaduses sätestatud riigi ja kohaliku omavalitsuse ülesannete eristamist, riiklike vahendite otstarbekat ja sihipärast kasutamist ning kontrolli. Ühistranspordikeskusele, mis on küll riigi ja kohaliku omavalitsuse asutatud mittetulundusühing, kuid kus otsustusõigus on valdavalt kohalikul omavalitsusel, antakse ülilai diskretsioon kulutada riiklike vahendeid ja võtta riigieelarvele kohustusi kohalike omavalitsuste kitsastest piirkondlikest huvidest lähtuvalt. Seejuures ei ole antud normide alusel Maanteeametil võimalik teha kohest järelevalvet toetuste kasutamise otstarbekuse üle ning seeläbi tagada ühistranspordiseadusega Maanteeametile pandud ülesannet koordineerida maakondade ja üleriigilise ühistranspordi arengut. Selline oli siis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi seisukoht.

Loen ette ka lõigu Justiitsministeeriumi seisukohast. Justiitsministeerium toetab algatatud eelnõu eesmärki suurendada piirkondlike ühistranspordikeskuste pädevust bussiliikluse, ühistranspordi korraldamisel. Justiitsminister leiab, et ühistranspordikeskustel peaks olema õigus avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava bussiliikluse liiniveo piletihinna kehtestamiseks ja ka täiendava sõidusoodustuse tagamiseks.

Rahandusministeeriumi ühe osapoole ehk riigihalduse ministri Janek Mäggi sõnul toimub eelnõu kohaselt riikliku toetusega bussiliiklus ainult piirkondlike ühistranspordikeskuste kaudu. Eelnõust ega seletuskirjast ei selgu paraku, kas eelnõuga peetakse silmas, et väljaspool ühistranspordikeskuste tegevuspiirkonda bussiliiklust enam üldse ei korraldata. See on Hiiumaa ja Saaremaa küsimus, kus ühistranspordikeskuseid ei ole ja kus on tegemist ühe omavalitsusega. Samuti heidab riigihalduse minister ette, et eelnõu punktiga 2, ühistranspordiseaduse § 30<sup>1</sup> lõigete 3 ja 4 järgi kavandatakse ühistranspordikeskuste pädevusse anda oma tegevuspiirkonnas täiendavate soodustuste kehtestamine bussiliikluse üldiste tunnuste alusel kindlaks määratud sõitjate grupile ning avaliku teenindamise lepingu alusel teostatava bussiliikluse liiniveo sõidukilomeetri hinna ja piletihinna kehtestamine. Ühistranspordikeskus ei ole erinevalt kohaliku omavalitsuse üksustest ega Maanteeametist käsitatav avalikku võimu teostava haldusorganina. Seetõttu ei ole ühistranspordikeskusel kui eraõiguslikul juriidilisel isikul Eesti õiguse järgi võimalik anda haldus- ja õigusakte. Sellist pädevust ühistranspordikeskustele anda ei saa.

Rahandusministeeriumi teise osapoole ehk minister Tõniste allkirjaga kirjas on öeldud, et õigeks peetakse piirkondades ise otsustamist, kas tihendada liinivõrku või anda sõitjatele täiendavaid soodustusi. Tehtud valikud ja soodustuste andmise ulatus ei peaks mõjutama saadava ühistransporditoetuse mahtu. Selline korraldus võimaldab maksimaalselt kohalikke olusid arvestada. Nendest nelja ministeeriumi arvamustest ja loomulikult ka eelnõu algatajate esindaja seisukohtadest lähtuvalt kogu diskussioon komisjonis tegelikult hargneski. Toon näiteks välja Ain Tatteri seisukoha, kes ütles, et ühistranspordikeskused on mittetulundusühingud, mille põhitegevuseks on riigi, mitte kohaliku omavalitsuse ülesannete täitmine. Ta leidis, et eelnõu ettepanek, mille kohaselt tühistatakse ministri määrus, mis reguleerib, kuidas riigieelarves toetused kujunevad, kuidas nende üle arvet peetakse ja sihtotstarbelisust kontrollitakse ning rikkumise korral raha tagasi nõutakse, tekitaks määramatuse. Kui mittetulundusühingud määraks ise piletihinna ja sõidusoodustusi ehk annaks õigustloovaid haldusakte, võib suure tõenäosusega tekkida vastuolu põhiseadusega. Nii et oleks asjakohane küsida ka õiguskantsleri arvamust. Lisaks soovis Ain Tatter teada, kas eelnõu algatajate eesmärk on see, et kogu otsustamine, sh väga üksikasjalike tehniliste nüansside üle peaks minema valitsuse pädevusse. Eelnõu algatajate esindaja Andres Metsoja ütles, et varem korraldasid ühistransporti maavalitsused ning Maanteeametiga oli samasugune side nagu praegu. Maavalitsused on nüüd vahelt ära jäänud ning järelevalveüksus Maanteeameti alla tulnud.

Nüüd sellest, kas mittetulundusühingule võib anda õiguse halduslepinguga riigi raha jagada. Selle kohta tõi näite justiitsministri nõunik Kert Karus. Ta väitis, et Põllumajanduse Registrate ja Informatsiooni Ameti Leader-toetusprogrammi raames jagavad samuti mittetulundusühingud riigi raha.

Rahandusministeeriumi ametnik Olivia Taluste tõi välja, et kogu regulatsioon on õigusselgusetu.

Küsimusi tekitab muu hulgas see, kas eelnõu on suunatud ainult maakonnaliinidele või ka kohalikele liinidele ning kui maakonnas ühistranspordikeskust ei ole, siis kuidas selles maakonnas liine toetatakse. See on jälle see Hiiumaa ja Saaremaa küsimus. Rahandusministeeriumi teine esindaja Andrus Jõgi ütles, et õigustehnilised küsimused vajavad veel läbivaatamist ja tuleks mõelda, kas ühistranspordikeskustele peaks ülesandeid andma riik või võiks seda teha ka kohalik omavalitsus. Andres Metsoja leidis, et ühistranspordi korralduse seisukohast on debatt juba peetud, kuid oluline oleks teada, kuidas tagada ühistranspordikeskustele piisav volitusnorm, et täita riiklikult tellitud ülesandeid olukorras, kus hangetega sõlmitakse lepingud kümneks aastaks. Samuti tuli uuesti üles see Leaderi teema, et kuidas siis osal juhtudel justkui võib anda mittetulundusühingule otsustusõiguse riigi raha jagada ja osal juhtudel mitte. Rahandusministeeriumi ametnik tõi välja, et PRIA raha jagamise aluseks on määramused, kus on piiritletud raha jagamise tingimused, ja kohalikud programmiüksused teevad haldusotsuseid. Edasises diskussioonis esitas Toomas Kivimägi küsimuse, mis kerkis eelnenud diskussioonis ka siin. Ta ütles, et paindlikkuse suurendamiseks peaks ühistransporditoetust jagama minister, aga eelnõu põhjal saab öelda, et algatajad ei usalda ministrit. Ta küsis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajalt, miks korraldab järelevalvet Maanteeamet ja maakondadele ei anta otsustusõigust, kui riik on kindlaks määranud maakondade ühistranspordile eraldatava rahasumma. Samuti soovis Toomas Kivimägi algatajatelt teada saada, mis põhimõtte järgi jagatakse maakondlikku toetust ühistranspordikeskuste vahel. Ain Tatter täpsustas, et majandus- ja kommunikatsiooniminister ei jaga enam toetusi maakondade vahel ning rakendusüksuseks on Maanteeamet, kuna Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil ei ole osakonda, mis tegeleks ühistranspordiga, ja Maanteeametil on see olemas.

Edasi jõuti diskussiooniga selle kohani, kus Erki Savisaar leidis, et ühistransport ei peaks olema mõne suurlinna küsimus, vaid üle Eesti loogiline. Samuti peaks peatused olema vajaduspõhiselt määratud. Lisaks leidis ta, et valdade liitumise tulemusena on osa liine riikliku dotatsiooniga. Erki Savisaar tõi ka välja, et omavalitsustel on jätkuvalt õigus otsustada bussipileti hinna üle oma liinidel. Andres Metsoja juhtis tähelepanu, et valitsus peaks olema kohaliku omavalitsuse kõige usaldusväärsem partner. Lisaks on volikogul õigus otsustada, kes saab nende haldusalas soodsamalt ühistransporti kasutada. Selline oli lühike ülevaade majanduskomisjonis toimunud diskussioonist antud teemal, mis suures osas järgis sedasama mustrit, mida järgisid siin küsimused eelnõu algataja esindajale. Komisjon tegi ka otsused: tehti ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 16. oktoobril, s.o täna (konsensuslikult) ja esimene lugemine lõpetada (poolt oli 5 ja vastu 2 komisjoni liiget, 1 jäi erapooletuks). Ühtlasi tehti konsensuslik ettepanek määrata muudatusettepanekute tähtajaks 30. oktoober kell 17. Täna tähelepanu eest!

## 11:46 Aseesimees Enn Eesmaa

Küsimuste vooru alustab Andres Herkel.

### 11:46 Andres Herkel

Aitäh, härra juhataja! Austatud ettekandja! Mul on põhimõttelist laadi küsimus. Te osutasite siin päris alguses, et külalistena olid kohale kutsutud kolme ministeeriumi ametnikud, kes tegelikult esindasid kokku nelja ministrit, ja Vabariigi Valitsuse seisukoht puudub. Küll aga on ministeeriumid esitanud risti vastukäivaid seisukohti. Miks komisjon kutsus ametnikud? Miks ei kutsutud kohale nelja ministrit? Ilmselgelt on tegemist poliitilise erimeelsusega, poliitilise küsimusega. Niiviisi käitudes Riigikogu komisjon tegelikult ju politiseerib ametnikke seal, kus neid politiseerima ei peaks. Kui minister oleks mõne teise erakonna inimene, esitaks näiteks majandusministeeriumi ametnik hoopis teistsugust arvamust. Miks te loote sellist silmakirjalikkust? Komisjon võinuks sellisel juhtumil ministrid kohale kutsuda.

### 11:47 Jaanus Marrandi

Täna! Teie märkus on mingil määral põhjendatud. Paraku pean tunnistama, et ega komisjon ei kutsu neid kohale. Külalised kutsub kohale komisjoni esimees vastavalt päevakorrapunktile, see on tema n-ö prerogatiiv. Me seda komisjonis ka ei arutanud. Võib-olla tõesti oleks olnud mõistlikum ministrid kutsuda. Samas on ju selge, et selle teema arutamiseks läksid need kirjad varem valitsusele, valitsuse istungile. Nii et seal olid need seisukohad juba esindatud. Ega ka ministeeriumi ametnikud tegelikult muid seisukohti ei esitanud kui neidsamu, mis olid nendes kirjades ja mida ma hästi lühidalt siin tsiteerisin. Nii et mingis mõttes on tegu kahetsusväärse juhtumiga, kus näiteks Rahandusministeeriumis on justkui kaks seisukohta. Seda on võib-olla tõesti keeruline taibata, aga nii see on.

## 11:48 Aseesimees Enn Eesmaa

Suur aitäh! Ettekandjale rohkem küsimusi ei ole. Avan läbirääkimised fraktsioonide esindajaile. Erki Savisaar Eesti Keskerakonna fraktsiooni nimel. Kaheksa minutit on palutud.

### 11:49 Erki Savisaar

Austatud juhataja! Head kolleegid! Käesolev aasta on olnud maakondliku ühistranspordi jaoks revolutsiooniline. Alates 1. jaanuarist loodi kõikjal üle Eesti ühistranspordikeskused, mis korraldavad maakonnasisest ühistransporti. Erandiks on Hiiumaa ning Saaremaa, kus korraldab ühistransporti kohalik omavalitsus. Kui varem korraldas ühistransporti enamasti maavalitsuse spetsialist, kes oli tihti töö poole koormusega, siis nüüd on keskustes töö mitu logistikut, kellel on senisest enam aega ja ressursi, et kohalikku liinivõrku arendada. Samuti saavad keskused valideerimise kaudu reaalselt tagasisidet liinide täitumuse kohta ning neil on võimekus uute liinide lisamiseks ja graafikute parandamiseks. Aastaid kestnud ühistranspordi alarahastamine tõi kaasa olukorra, kus sõitjate hulk aasta-aastalt vähenes, millele omakorda reageeriti liinide hõrendamisega. Käesoleval aastal on esimest korda riigieelarves olemas reaalsed vahendid liinimahu suurendamiseks. Tänavu on selleks ette nähtud 3,3 miljonit eurot, mis on rohkem kui viimasel 14 aastal kokku.

Teine oluline kuupäev oli ühistranspordi jaoks 1. juuli, millal anti ühistranspordikeskustele võimalus pakkuda tasuta maakondlikku ühistransporti. Eesti 15 maakonnast 11-s saab maakonnaliinidel tasuta sõita. Inimesed on tasuta sõidu hästi vastu võtnud: kolmandas kvartalis tehti üle miljoni reisi rohkem kui eelmise aasta samal perioodil. Näiteks augustis oli kasv üle Eesti keskmiselt 33%. Tasuta ühistranspordi esimesed kuud on selgelt tõestanud, et sõidu hind on inimestele tähtis. Seega on paljude inimeste liikumisvõimalused suurenenud. Näiteks Tartumaal võidab iga päev 25 kilomeetri kaugusel töö käiv inimene ligi 800 eurot aastas. Liikumisvõimalused paranevad ja kaugemal töö käijad ei pea enam tegema suuri kulutusi transpordile, võites 13. kuupalga, ning ka eakate ja laste liikuvus suureneb.

Kõik oleks hästi, aga tõrvatilgaks meepotis on täna arutusel olev eelnõu, mis tahab inimestelt tasuta ühistranspordi ära võtta või halvemal juhul isegi kogu maakondliku ühistranspordi järgmisel aastal seisma panna. Seejuures on riigieelarvelised vahendid kvaliteetse ühistranspordi pakkumiseks riigi eelarvestrateegias olemas tervelt neljaks aastaks. Eelnõuga tühistatakse riigieelarvevahendite taotlemise, eraldamise ja kasutamise senine läbipaistev ja kontrollitav haldusmenetluse kord. Kehtiva

volitusnormi ja määruuse eesmärk on tagada riigieelarvevahendite kasutamise läbipaistvus ja kontroll. Jääb arusaamatuks, miks riigieelarvevahendite sihipärase kasutamise kontrolli vajab vaid riiklik laeva-, lennu- ja rongiliiklus ning sama olulise rahalise mõjuga bussiliikluses seda enam vajalikuks ei peeta. Toetuse kasutamise üle jääks haldusjärelevalvet tegema Maanteeamet. Samas puuduksid igasugused asjakohased normid, mis reguleeriksid toetuse kasutamist, aruandlust ja tagasimaksmist, mille üle saaks Maanteeamet järelevalvet teostada. Praegu esitavad ühistranspordikeskused Maanteeametile ühistransporditoetuse taotluse koos selgitusega. Maanteeamet hindab taotluse põhjendatust ja kehtivale riigi eelarvestrateegiale vastavust ning teeb ettepanekud riigieelarve võimalustest lähtudes. Seetõttu on Maanteeameti eelarvele lisatud bussiliikluse korraldamiseks ette nähtud vahendid, mida amet jaotab ühistranspordikeskuste ning Hiiumaa ja Saaremaa omavalitsuse taotlustest lähtudes. Eelnõuga viiakse avaliku teenindamise lepingute alusel korraldatavaks bussiliikluseks, ühistranspordiks ette nähtud riigieelarvevahendite, toetuste jaotamine piirkondlike ühistranspordikeskuste vahel Vabariigi Valitsuse tasemele, tsentraliseerides valdkonda, mida ei ole vaja tsentraliseerida. Samas ei tulene eelnõust, millistest kaalutlustest lähtudes peaks Vabariigi Valitsus hindama piirkonnapõhist otstarbekust ja majanduslikke võimalusi. Kui eelnõu algataja eeldab, et otsustustasandi viimine Vabariigi Valitsuse tasemele võimaldab rohkem ühistranspordikeskuste soove rahuldada, siis pean meelde tuletama, et riigieelarve võtab vastu Riigikogu. Seega on ühistranspordi korraldamiseks maakondlikul tasandil täpselt nii palju vahendeid, kui meie siin saalis otsustame, sõltumata sellest, mis tasandil raha jaotus kinnitatakse. Lisaks on oht, et kui Vabariigi Valitsus ei suuda kokku leppida raha jaotuses ühistranspordikeskuste vahel, siis katkeb veoteenus sootuks, kuna vedajad ei ole nõus ilma rahata teenust pakkuma.

Eelnõu teine muudatus on, et ühistranspordikeskused võiksid põhjendamata kasutada riigieelarvelisi eraldi nii kohaliku omavalitsuse kui ka maakonnaliinide korraldamiseks, ühistransporditaristu investeeringuteks ja uuringuteks nii maakondades kui ka linnades. Eelnõu autorite selgituste kohaselt on esmatähtsad just kohaliku omavalitsuse huvid. Seega on eelnõu algataja üks tegelikke eesmärke üleriigiliste ülesannete täitmiseks ette nähtud vahendite kasutamine kohalike omavalitsuste ülesannete täitmiseks. Kui see on tõepoolest Riigikogu soov, siis tuleb riigieelarve seaduses määratleda ühistransporditoetuste kasutamise sihtotstarbena ka kohalike omavalitsuste ülesannete täitmine, kuid seda tuleb teha kõiki omavalitsusi võrdselt koheldes, sh Tallinna.

Kokku võttes on tegemist eelnõuga, mida ei toeta ei Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ega ka Rahandusministeerium. Lisaks tunnistab Justiitsministeerium, et see eelnõu ei ole normitehniliselt pädev. Keskerakonna fraktsioon ei näe siinkohal kahjuks muud võimalust kui see eelnõu esimesel lugemisel tagasi lükata. Aitäh!

### **11:55 Aseesimees Enn Eesmaa**

Sven Sester, Isamaa fraktsioon.

### **11:56 Sven Sester**

Lugupeetud juhataja! Head kolleegid! Ma ei ole ette valmistanud kõnet nii nagu eelkõneleja, kes siin pikalt mingeid traktaate maha luges. Aga mind ajendasid siia tulema just eelkõneleja mingid laused ja mingil määral ka see debatt, mis siin saalis oli. Mõned asjad on tarvis ära asjatada. Natuke debatist. Kas kuulaja ei taha kuulata või küsija ei oska küsida? Ma ei saa aru, milles on probleem. Aga mind pani ausalt öeldes natuke imestama selliste draamatiliste lausete ütlemine. Ma panin neid isegi endale kirja: "Tahab tasuta ühistranspordi ära võtta.", "Miks pistate käe tasuta ühistranspordi kaukasse?", "Kas ühistranspordikeskused tahavad endale õiguseid?". See meenutab mulle natukene seda kunagist loosungit "Vee hind kontrolli alla!" – Heimar Lenk oli täna ka küsija, ta mäletab seda. Nii et niisugused mõnusad hüüdlauseid.

Ma ei tea, kas osa ei saa aru, millega siin tegu on, või panevad silmad kinni. Ma ütlen veel kord kõigile nendele, kes täna ei taha selle eelnõuga edasi minna: head sõbrad, head kolleegid, selle eelnõuga ei võeta tulevikus ära tasuta ühistranspordi võimalust ühes või teises kohalikus omavalitsuses või maakonnas. Ei võeta ära! Ütlen veel korra, et seda ei võeta ära, aga ühistranspordikeskustele antakse võimalus ise otsustada vastavalt valitsuse tahtele suunata rahasummasid ühte, teise või kolmandasse omavalitsusse. Neile antakse võimalus otsustada, kas nad tahavad liine tihendada, kas nad tahavad bussipeatuseid juurde ehitada või näiteks tasuta ühistranspordi teha. Nende otsuste vastuvõtmine on nende õigus. Ministril ei ole õigust öelda, et tasuta ühistransport Eestis kõigile. Kohalik omavalitsus teab

paremini kui mina, sina või minister, kas neil on tasuta ühistranspordi või näiteks liinivõrkude tihendamise soov.

Ma mõtlen ka seda, et need lepingud, mis praegu sõlmitakse, on ju valdavalt kümneaastased lepingud. Mul tekib üldse küsimus, millist rolli mängib Maanteeamet hiljem, kui sellised lepingud on juba sõlmitud – mida ta seal monitoorib või millega opereerib. See on eraldi küsimus. Ma veel kord ütlen, et ärme kardame anda võimalust, kui me oleme teinud poliitilise otsuse. Poliitiline otsus on see: suunata täiendavat raha kohalikele omavalitsustele ühistranspordi arenguks. See on poliitilise otsuse koht, kui palju me sinna raha anda tahame. 13 miljonit – selge, poliitiline otsus on tehtud. Ärme kardame anda neile võimalust öelda, mida nad selle rahaga teha tahavad. Kui nad tahavad teha soodustusi, anname selle võimaluse. Kui nad tahavad teha liinide tihendamisi, anname selle võimaluse. Kui nad tahavad teha tasuta ühistransporti, anname selle võimaluse. Ärme kardame seda! See oli minu sõnum. Aitäh teile!

### **11:59 Aseesimees Enn Eesmaa**

Austatud kolleegid, ühtegi nime nimetamata ütlen, et teinekordki on selles saalis olnud kuulda etteheiteid, et liiga palju on poliitikat. Me saame vist küll õigesti aru, et poliitikud on sellele tööle valitud. Alati on neid, kes ütlevad, et Isamaa on igavene, ja on ka neid, kes ütlevad, et Keskerakond on põhiline. Kristen Michal, palun!

### **12:00 Kristen Michal**

Hea aseesimees! Head saalis olevad Riigikogu liikmed! Mulle jäi see repliik segaseks, aga ilmselt ma ei olnud ainukene. Võin kohe öelda, ma ei hoiu pinevust üleval, et Reformierakond toetab eelnõu, sellepärast et tegemist on eelnõuga, mis läheb õiges suunas, kohapealse otsustamise suunas, ja mitte ainult sellepärast, et Sven Sesteri esinemisest paistis siirast muret Eesti rahva ja transpordi tuleviku pärast. Ka seda paistis. Eelnõu sisu – otsustamise viimine kohapeale – on kindlasti väga oluline. Mõelge näiteks pikaajalisele transpordikogemusele Tallinnas. Üks varasem rootslaste tehtud uuring näitab, et Tallinnas suurenes kogu selle tasuta – või tasutud, mis on täpsem termin – ühistranspordi tulemusena reisijate arv 1,2% ja see suurenes jalakäijate arvel. Kui nüüd aastaid võrrelda, siis aastal 2012 oli ühistranspordiga tööle sõitvaid inimesi 42% ja aastal 2017 oli neid 35%, hoolimata sellest, et Tallinna elanike arv ja dotatsioon suurenevad.

Siin saalis kõlas ka küsimus, kas see mudel on õnnestunud. Ma väidan, et Eesti inimesed ootavad pigem kvaliteeti ja uusi lahendusi kui kvantiteeti. Keskerakond esindab siin saalis seda hoiakut, et rohkem kvantiteeti ja tsirkuleerivaid busse, mitte niivõrd nüüdisaegset nõudetransporti. Ma arvan, et on kohane Tanel Talvele meenutada, et ministrina suhtlesin ka saarlastega, näiteks Kalle Laanetiga. Võin seda kinnitada. Juba tollal oli saarlastel idee nõudetranspordiga edasi minna, mis on märksa innovatiivsem lahendus. Ja ükskõik, kes seda edasi ajab, see ongi hea idee – seda tulebki ajada. Kui küsida, mis on tulevikualternatiivid tänasele süsteemile, siis nendeks on juba mainitud nõudetransport ja kindlasti kvaliteedi tõus. Siin mainiti põgusalt reisirongiliiklust. Reisirongiliikluse puhul oli ju näha, et kui kvaliteet muutus, läks ka reisijate arv oluliselt suuremaks. See on tegelikult ka alus ja ootus. Kindlasti võiks ka reisirongiliiklusega edasi minna. Pigem on seal ettevõtte poolel see mure olnud, et ministeeriumile ei ole suudetud uute rongide numbreid esitada.

Nüüd eelnõust endast. Andres Metsoja ütles, et seda ei tasu vaadata poliitilisena. Ma arvan, et see eelnõu on vägagi poliitiline. See on põhimõttelise valiku küsimus: kas otsustatakse kohapeal, kas kohapealsed inimesed teevad neid otsuseid, kas vaadatakse vajadust, kas liinivõrku korraldatakse ümber. Ja see eelnõu on ka selles mõttes poliitiline, et Isamaa – eelnõu esitamise hetkel veel IRL – peab tegema nii, et kui eelnõu on juba komisjonis toe saanud ja saab selle toe ka esimesel, teisel või mis iganes lugemisel saalis, siis see ei jää koalitsioonisisese surve või mängu tõttu kadunuks. Ma arvan, et seda õigustust neil oma valijate ees ei ole. Heimar Lenk küsis, mis juhtub erakonnaga, kes läheb tasuta transpordiga vastuollu. Mina ütlen Isamaale julgustuseks hästi lihtsalt, et kui erakond seisab oma valijate põhimõtete eest, siis valijate hulk tavaliselt suureneb. Nii et jõudu! Aitäh!

### **12:03 Esimees Eiki Nestor**

Andres Herkel Vabaerakonna fraktsiooni nimel.

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



Austatud esimees! Austatud Riigikogu liikmed! Ka Vabaerakonna fraktsioon toetab selle eelnõu menetlemise jätkamist. Me isegi ei näe siin tingimata ohtu, et selle eelnõu vastuvõtmine peaks tähendama seda, et nendes maakondades, kus tasuta ühistransporti on rakendatud, see kohe kaduma hakkab. Aga see kindlasti viib otsustamispädevuse lähemale ka nendele inimestele, kes seda transporti kasutavad, nendele maakondadele, nendele omavalitsustele.

Jah, õigustehnilised küsimused võivad siin vajada ülevaatamist: kas ühistranspordikeskustele annab ülesandeid riik või kohalik omavalitsus, kes saab teha otsused rahaeraldiste kohta, kas ühistranspordikeskus ise MTÜ-na või mitte. Õigusselguse probleemid võivad selles eelnõus olla, aga ilmselge on, et hea tahte korral on need lahendatavad. Tegelikult on eelnõus väljendatud arusaamine, et otsustuspädevus tuleb viia ühistranspordikeskuste endi kätte. See lähtub ühest väga universaalsest printsiibist, mis võiks isegi mingis mõttes maailmavaateülene olla. Võõrapäraselt öelduna on see "subsidiarsus", eesti keeles kasutatakse minu meelest mõnikord mõistet "lähimuspõhimõte". See ütleb, et seal, kus otsuseid saab teha madalamal tasemel, tuleb need otsused madalamal tasemel ka teha.

Mis puudutab Pärnu maakonda, siis ma olen otseallikatest kuulnud tegelikult neidsamu probleeme, millest Andres Metsoja siin väga kenasti rääkis. Seal on tekkinud ebaloogilise kujuga omavalitsused: seal on linn, mis on linna loomulikest piiridest kaugel väljas. Seal on ilmselgelt vaja koostööd omavalitsuste vahel nende asjade korraldamiseks. Seal on uus bussiterminal, mille kulusid on vaja katta, aga mis on kindlasti ühistranspordi tarbijatele mugav ja vajalik. Valitsus peaks vaatama tervikut ja tagama raha jaotamise, aga need konkreetset otsused, milline liin kuhu sõidab, kas see on tasuline või tasuta, on mõistlik jätta kohalikele tasandile, kas või ühistranspordikeskustele, kui kohalik omavalitsus on selle ellu kutsunud. Nõndaviisi võiks see toimida.

Ma veel kord rõhutan seda, et tegemist on poliitilise tasandi küsimusega, mistõttu võiks ministritel tõepoolest olla julgust mitte lükata ette ametnike põhjendama, vaid see vaidlus ise maha pidada. Ja siin saalis täpselt samamoodi. Ma loodan, et see eelnõu tuleb ka teisele ja kolmandale lugemisele ning rahvasaadikud ja fraktsioonid ei hääleta mitte mingisuguste koalitsiooni koos hoidvate või mitte koos hoidvate kokkulepete järgi, vaid nii, kuidas nad selle valdkonna korraldamist õigeks peavad. Ma arvan, et sellisel juhul on olemas kõik eeldused, et see eelnõu – ilmselt mõneski aspektis muudetud kujul – jõuab ka vastuvõtmisele. Aitäh!

#### **12:07 Esimees Eiki Nestor**

Tanel Talve Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni nimel. Sõnavõtt kohalt, palun!

#### **12:07 Tanel Talve**

Aitäh! Ma tahan Kristen Michalit tänada selle meeldetuletuse eest ja lihtsalt informatsiooni mõttes öelda seda, et me oleme nüüd Saaremaal jõudmas ka sõnadest tegudeni. Meil on juba sotsiaaltranspordi autodele paigaldatud vastavad süsteemid, kohe-kohe peaks valmima ka tarkvaraline pool, mis tellimist puudutab. Nii et nutikas ja nõudepõhine ühistransport peaks Saaremaa näitel nüüd kohe reaalsuseks saama, et see ei jääks ainult sõnadesse. Täpselt niisamuti, nagu veetakse ka interneti valguskaabel meie inimesteni.

#### **12:08 Esimees Eiki Nestor**

Läbirääkimised on lõppenud. Austatud Riigikogu, majanduskomisjoni ettepanek on eelnõu 664 esimene lugemine lõpetada. Samal ajal on Keskerakonna fraktsioon teinud ettepaneku eelnõu 664 esimesel lugemisel tagasi lükata. Seda ettepanekut on meil vaja hääletada.

Austatud Riigikogu, panen hääletusele Keskerakonna fraktsiooni ettepaneku eelnõu 664, ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu esimesel lugemisel tagasi lükata. Palun võtta seisukoht ja hääletada!

#### Hääletustulemused

Ettepaneku poolt ... (Aplaus saalis.) Ettepaneku poolt on 38 ja vastu 37 Riigikogu liiget, erapooletuid ei ole. Ettepanek leidis toetust. Eelnõu 664 on esimesel lugemisel tagasi lükatud.

---

#### **4. 12:11 Ehituseadustiku muutmise seaduse eelnõu (703 SE) esimene lugemine**

## 12:11 Esimees Eiki Nestor

Meie järgmine päevakorrapunkt on Riigikogu liikmete Andres Metsoja, Tanel Talve, Erki Savisaare, Urve Palo, Toomas Pauri, Märt Sultsi, Dmitri Dmitrijevi, Toomas Väinaste, Barbi Pilvre, Hardi Volmeri, Hannes Hanso, Jaanus Marrandi, Heljo Pikhofi, Toomas Jürgensteini, Valeri Korbi, Peeter Ernitsa, Tarmo Kruusimäe, Krista Aru, Külliki Kübarsepa, Marko Pomerantsi ja Raivo Aegi algatatud ehitusseadustiku muutmise seaduse eelnõu 703 esimene lugemine. Algatajate ettekandja on Andres Metsoja. Palun!

## 12:11 Andres Metsoja

Hea Riigikogu esimees! Eks ma püüan selle eelnõuga veenvam olla. Eelnõu 703 käsitleb ehitusseadustiku muutmist. Ja selle eelnõu kokkukirjutamisel on aktiivselt osalenud nii Tanel Talve kui Erki Savisaar lairibavõrgu toetusrühmast. Me tuleme selle eelnõuga uuesti saali eelkõige sellepärast, et tegeleda lairiba temaatikaga. Tahame sellega anda järje meie eelmisele algatusele, millest on saanud seadus ja mis puudutab taristu riskasutust. Vahepeal toimunud aruteludest või otsustusprotsessidest nii palju, et kui me toona arutasime, kuidas taristut riskasutada, siis tänaseks oleme jõudnud juba sinnamaani, et on välja kuulutatud hange "valgete alade" katmiseks. Ma tean ka, et sellesisulised pakkumised on esitatud ja Tehnilise Järelevalve Amet nende "valgete alade" väljaehitamisega konkreetselt tegeleb.

Aga nüüd siis eelnõu juurde. Ühelt poolt vähendab eelnõu bürokraatiat, seda eelkõige sidekaablivõrgu väljaehitamise kontekstis. Kui me eelmine kord rääkisime oma toetusrühmaga sellest, et taristut oleks võimalik üldse riskasutada, siis seekord, ehitusseadustiku muutmise eelnõuga, me räägime sellest, kuidas ühtlustada elektripaigaldise ja sidepaigaldise ehitamistingimused. Nimelt võeti juba mõned aastad tagasi siinsamas saalis vastu otsus, et kui on tegemist kuni 35-kilovoldiste madalpinge- ja keskpingeliinidega, siis saab seda ehitust lihtsustatud korras läbi viia. Paraku on olukord jäänud selliseks, et side- ja elektripaigaldiste ehitamist ei ole seaduste kontekstis ühitatud. Ometi me teame, et sellesama elektrimastiga, kuhu ilmselt tulevikus paigaldatakse ka optiline kaabel, tuleb jõuda Euroopa Liidu, ettevõtjate ja ka riigieraldiste toel välja ehitatud lairibataristuni ehk lairiba baasvõrguni. Me soovime selle eelnõuga tekitada olukorra, kus projekterija projekteerib oma litsentsi alusel võrgu. Selleks, et omavalitsus saaks sellest tegevusest teada, tuleb koostada n-ö geodeetiline plaan, mis esitatakse korrast lähtuvalt kümne päeva jooksul kohalikule omavalitsusele. Kui võrgu väljaehitamise järel või selle ehitamise käigus ilmneb mõni kaitsevõond või kaeveloa vajadus, siis tuleb pöörduda kohaliku omavalitsuse poole ja maaomanikult kooskõlastust küsida. Põhimõtteliselt on nii, et kui võrk on valmis ehitatud või ehitamisjärgus, koostatakse teostusjoonised ja peale seda võetakse võrk kasutusse.

Lisaks sellele tuuakse selle seaduseelnõuga sisse uusi mõisteid. Üks neist on passiivne lairibataristu, mis on tegelikult üle võetud ettevõtjate- ja infotehnoloogiaministri k.a 17. juuni määrusest, mis käsitleb järgmise põlvkonna elektroonilise side juurdepääsuvõrgu passiivset lairibataristut. Me arutlesime parima võimaliku terminoloogia üle ja kokkulepe jäi, et selle mõiste ülevõtmine sellest määrusest võiks olla asjakohane. Samuti tuuakse lisaks kaablikanaliseerimisele sisse kaablitunnel. Te olete võib-olla teeäärtes näinud roosasid või oranže – neid on eri värvides – juhtmejuppe, mis maa seest välja tulevad. Tegelikult on need kõrid, mille sisse puhutakse tänapäeval optiline kaabel ja mis siis võrku ühendatakse. Neid võib ka praegu lihtsustatud korras ehitada, aga seaduse järgi on nii, et kui sinna sisse valguskaabel puhuda, siis need justkui alluvad ehitus- ja kasutusloa menetluse kaudu ehitusseadustiku nõuetele. See eelnõu puudutab ka ehitamise piiranguid riigipiiri taristu ümbruses ehk justkui tekitab teistpidi bürokraatiat juurde. Me olime ka selle eelnõu koostamisel natukene kimbatuses, kas äkki on tegemist kobarseaduseelnõuga, mille me siia saali toome, aga me jõudsime ühisele arusaamisele. Siseminister oli majanduskomisjoni esimehelt palunud seda teemat kiirendatud korras käsitleda ja me leidsime, et neid asju on võimalik ühildada. Suuresti on tegemist tehnilise taristu küsimustega piirialal, mõningal juhul isegi väljaspool riigipiiri tsooni.

See eelnõu ütleb väga konkreetselt seda, et kõik, mis puudutab piiritaristut ja selle väljaehitamist, ei ole tavainimestele avalik ega kättesaadav. Ühelt poolt tuleb tagada turvalisus ja julgeolek ning teiselt poolt saab seda siis lihtsustatud korras teha. Piirkonna elanikele on sätestatud piirang, mille järgi tuleb edaspidi kõigil neil, kellel on vara riigipiiri tsoonis või selle vahetus läheduses, kooskõlastada need tegevused Siseministeeriumi ja/või Tehnilise Järelevalve Ametiga. Lühidalt kokku võttes on selle eelnõu sisu teile edasi antud. Aitäh!

### **12:19 Esimees Eiki Nestor**

Küsimused eelnõu algatajale. Henn Põlluaas, palun!

### **12:19 Henn Põlluaas**

Aitäh! Põhiseadus ja ka riigipiiri seadus sätestavad täiesti üheselt, et Eesti piir on määratud 1920. aasta Tartu rahulepinguga. See, kus meil praegu piirikontroll toimub, on ajutine majanduspiir. See ei ole seaduse järgi riigipiiri staatuses, kuna piirileping Venemaaga on siiani sõlmimata. Nii et kuhu me siis ikkagi ehitame seda lairiba, mis on väga vajalik? Kogu selle eelnõu sisu on väga vajalik. Kas me ehitame seda Tartu rahulepingu järgsele joonele või me räägime ikkagi ajutisest kontrolljoonest, mitte riigipiirist, nii nagu siin seaduseelnõus on sätestatud?

### **12:20 Andres Metsoja**

Aitäh! Eelnõu teises punktis sätestatakse, et riigikaitse ehitised on ka Siseministeriumi valitsemisala valduses olev riigipiiri taristu. Vastavalt Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2015–2019 punktile 6.36 on Politsei- ja Piirivalveamet alustanud Eesti idapiiri väljaehitamist ajutise kontrolljoone piiriribale, sealjuures Euroopa ja NATO välispiirile väärilise integreeritud tehnilise valvesüsteemi rajamist. Me räägime väga konkreetset siin loetletud variandist.

### **12:21 Esimees Eiki Nestor**

Urve Tiidus, palun!

### **12:21 Urve Tiidus**

Aitäh, lugupeetud juhataja! Lugupeetud ettekandja! Selle eelnõu seletuskirjas on uuesti korratud seda, mis on meile väga hästi teada, et 2020. aastaks peab kõigil eurooplastel olema juurdepääs vastava kiirusega internetiühendusele. Ma ei hakka seda ette lugema. Ühtlasi rõhutatakse siin, et kiire internetiühendus peab olema Eestis kättesaadav kogu riigi territooriumil. Kui palju viib see eelnõu meid sellele eesmärgile lähemale, et nimetatud aastaks oleks Eestis kiire internetiühendus kõigile kättesaadav?

### **12:21 Andres Metsoja**

Aitäh! Kindlasti aitab see eelnõu kõiki turuosalisi, sest optilise kaabli väljaehitamine läheb lihtsamaks – punkt üks. Punkt kaks: kindlasti on sellel ka oluline mõju "valgete alade" katmisele. Siin on tegelikult välja toodud, et Elektrilevi prognoosi kohaselt tähendaks see väljaehitamine "valgetel aladel" 3500 ehitusloa esitamist, ehitusteatis ja kasutusteatis väljaandmist. Ja kui vaadata veel laiemalt, siis sideliinide ehitamiseks tuleks ehitusteatis ja kasutusteatis esitada ligi 50 000 juhul. See kõik on reaalne aeg ja reaalne raha, mis tuleks kinni maksta meil, kas maksumaksjatel või teenuse tarbijatel. Hinnanguline täiendav kulu oleks ca 4,8 miljonit eurot, mille eest saaks "valgetel aladel" luua nüüdisaegse sideühenduse 3200 majapidamisele.

### **12:23 Esimees Eiki Nestor**

Henn Põlluaas, palun!

### **12:23 Henn Põlluaas**

Aitäh! Ma jätkan eelmist küsimust. Sa ise ka mainisid, et see lairiba tuleb ajutisele kontrolljoonele ja kogu eelnõu seda puudutabki. Miks me siis ei räägi selles eelnõus ajutisest kontrolljoonest? Eelnõu punkt 4 § 121<sup>1</sup> on "Piirangud ehitamisele riigipiiri taristu ümbruses". Ja mujalgi kasutatakse just väljendit "riigipiir". Miks ei räägita siin nendes terminites, nagu on ka seadustes sätestatud?

### **12:24 Andres Metsoja**

Aitäh! Tegelikult käsitleb see seaduseelnõu kahte teemat. Üks neist puudutab tõepoolest valguskaabli kui rajatise ehitamist ja rajamist, paigaldamist kas maa sisse või õhku. Ja teine pool puudutab piiriala, selle piiririba väljaehitamist. Seal on eiregulatsioon. Piiririba elemendid on näiteks patrullrada, piirdeaed, sillad ja purded, jäljeriba, juurdepääsuteed ja muu vajalik. Konkreetset see kaasus, mille te välja tõite, et me ehitame piirialale, piiriribale valguskaablit, ei pea üks ühele paika. Võib-olla pannakse

ka seda sinna teatud juhtudel, aga seal on väga palju tehnilise taristu elemente. Tehniline taristu on tegelikult nagu kogum: see ei ole majakujuline, vaid seal võib olla väga erinevaid rajatisi, nagu ma juba ütlesin – sinnamaani välja, et kuskil piiriribast kaugemal asub drooni maandumis- ja laadimisplats. Avalikkusele muutuks justkui pimedaks kogu see tegevus, mis ehitisregistris kannetena on või ei ole. Teiselt poolt inimestel, kes elavad selle ala lähedal või kes sellega koguni kuidagi piirnevad, on kohustus edaspidi kooskõlastusmenetlus läbi viia.

### **12:25 Esimees Eiki Nestor**

Aitäh, Andres Metsoja! Rohkem algatajale küsimusi ei ole. Majanduskomisjoni ettekandja on Erki Savisaar. Palun!

### **12:26 Erki Savisaar**

Austatud juhataja! Lugupeetud kolleegid! Majanduskomisjon arutas seda eelnõu teisipäeval, 9. oktoobril ja eelnõu algataja tutvustas seda seal sama põhjalikult nagu siin hetk tagasi. Arutelu käigus tekkisid meil mõned täiendavad küsimused. Oli küsimus, kas sellel seadusel on ka tagasiulatuv mõju. Vastuseks saime, et selle eelnõuga ei hakata tagasiulatuvalt rajatisi omandivormi kontekstis selgitama, vaid antakse kohalikule omavalitsusele ja sideettevõttele võimalus bürokraatiat vähendades hoida kokku pea 5 miljonit eurot.

Selle juurde veel sisulisest muudatusest. Kui toru või kiikertoru on juba maasse pandud, siis ehitusseadus lubab sinna lihtsustatud korras paigaldada vaskkaabli, aga mingil põhjusel ei tohi sinna paigaldada optilist kaablit. See eelnõu lubab ka optilise kaabli lihtsustatud korras torusse panna. Meil oli tõesti ka küsimus, kas kahe erineva algatuse, eesmärgi ühildamine ühes eelnõus on hea, kas ei oleks mõistlikum teha kaks eelnõu. Jõudsime komisjonis arusaamisele, et mõlemad tegelevad ehitusseadustiku muutmisega ja kattuvad mingis osas oma sisult ning seetõttu võib neid ka ühes eelnõus käsitleda.

Arutelu lõpus otsustati konsensusega teha ettepanek eelnõu esimene lugemine lõpetada ja määrata muudatusettepanekute tähtajaks 30. oktoober kell 17. Aitäh!

### **12:28 Esimees Eiki Nestor**

Uno Kaskpeit, palun! Küsimus komisjoni ettekandjale.

### **12:28 Uno Kaskpeit**

Aitäh, härra eesistuja! Austatud ettekandja! Kas komisjonis oli ikkagi juttu sellest kontrolljoone ja riigipiiri küsimusest? Või on komisjonis kõik nii teadmata inimesed – ei teatagi, mis vahe on kontrolljoonel ja riigipiiril?

### **12:29 Erki Savisaar**

Komisjonis riigipiiri ja kontrolljoone mõistete üle arutelu ei tekkinud. Aga kui eelnõu on vaja täiendada, siis esimese ja teise lugemise vahel on võimalik teha vastavad muudatusettepanekud ja seda parandada.

### **12:29 Esimees Eiki Nestor**

Rohkem komisjoni ettekandjale küsimusi ei ole. Avan läbirääkimised. Tanel Talve Sotsiaaldemokraatliku Erakonna fraktsiooni nimel, palun!

### **12:29 Tanel Talve**

Lugupeetud esimees! Head kolleegid! Ma ei hakka siin väga pikalt selle seaduseelnõu sisu lahti seletama. Ma usun, et see on piisavalt selge. Ma tahan tegelikult tänada kõiki teid, kes te olete aidanud kaasa meie inimeste internetiühenduse kättesaadavuse parandamisele. Minu meelest on see üks väga hea näide, kuidas me suudame siin Riigikogus vajadusel üksmeeles ja erakondadeüleselt häid asju teha. Kui me 2015. aastal koos heade kolleegide Andres Metsoja ja Erki Savisaarega selle teemaga tegelema hakkasime, siis me ütlesime juba tol ajal, et iseenesest ei oleks ka varem olnud mingisuguseid erilisi takistusi, et hea tahte korral see töökindel, taskukohane ja mõistliku kiirusega internetiühendus inimesteni viia. Aga nagu öeldakse, parem hilja kui mitte kunagi! Me oleme tõesti koos

teiega, head kolleegid, teinud väga suuri jõupingutusi, kõik, mis Riigikogu liikmete võimuses on, et ikkagi ära lahendada see inimeste väga suur mure, et ei ole internetiühendust – tehke, mis tahate, tänase päevani veel ei ole. Ma väga loodan, et meie astunud sammud viivad selleni, et see internetiühendus varsti-varsti ka inimesteni jõuab.

Nii et veel kord suur tänu teile selle eest, et näitate, et Riigikogu ei ole ainult üks vastuolude koht, vaid me suudame midagi üheskoos ka päriselt ära teha. Aitäh teile!

### **12:31 Esimees Eiki Nestor**

Rohkem läbirääkimiste soovi ei ole. Eelnõu 703 esimene lugemine on lõpetatud. Määrán muudatusettepanekute esitamise tähtajaks 30. oktoobri kell 17. Kohtume homme.

Istungi lõpp kell 12.31.