



## Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 104

Tallinn, Toompea ja videosild

Esmaspäev, 20. jaanuar 2025

Algus 11.10, lõpp 12.36

**Juhataja:** Jaak Aab (esimees)

**Protokollija:** Maria Haas (konsultant)

**Võtsid osa:**

Komisjoni liikmed: Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Andres Sutt, Tarmo Tamm, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Piia Schults (nõunik), Mari Tänav (nõunik), Kiia Väli (konsultant)

**Puudusid:** Mario Kadastik ja Mihkel Lees

**Kutsutud:** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) töösuhete ja töökeskkonna osakonna töösuhete poliitika juht Maria-Helena Rahumets, sama osakonna nõunik Stella Vogt ning Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna nõunik Triinu Nurmjõe (2. päevakorrapunkt); pöördumise algatajate esindajad Jaanika Oks ja Olari Kärmas, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna raudtee valdkonnajuht Indrek Laineveer, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna nõunik Jaak Simon, Tallinna transpordi valdkonna abilinnapea Kristjan Järvan ja Tallinna Transpordiameti juhataja Indrek Gailan (3. päevakorrapunkt)

**Päevakord:**

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad lähetatud töötajate e-deklaratsiooni määruse kohta - COM(2024) 531
3. Kollektiivse pöördumise „Kiiremini uued reisirongide peatused Tallinnasse!“ arutelu
4. Info ja muud küsimused

### 1. Nädala töökava kinnitamine

Riigikogu majanduskomisjoni nädala (20.01.2025-26.01.2025) töökava

Komisjoni istung esmaspäev, 20.01.2025 kell 11.10

1. Nädala töökava kinnitamine
2. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad lähetatud töötajate e-deklaratsiooni määruse kohta - COM(2024) 531
3. Kollektiivse pöördumise „Kiiremini uued reisirongide peatused Tallinnasse!“ arutelu

#### 4. Info ja muud küsimused

Komisjoni istung teisipäev, 21.01.2025 kell 14.00

1. Vabariigi Valitsuse algatatud toote nõuetele vastavuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (533 SE) teise lugemise ettevalmistamine
2. Maksejõuetuse teenistuse teise tegevusaasta ehk 2024. a tegevusaruanne – olukorrast Eesti majanduskeskkonnas
3. Õiguskantsleri ettepaneku arutelu elektrituruseaduse § 59<sup>1</sup> lõike 2 punkti 8 põhiseadusega kooskõlla viimiseks
4. Info ja muud küsimused

#### **Otsustati:**

**1.1.** Kinnitada nädala töökava (konsensus: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Andres Sutt, Tarmo Tamm, Kristina Šmigun-Vähi).

#### **2. Arvamuse andmine Euroopa Liidu asjade komisjonile: Eesti seisukohad lähetatud töötajate e-deklaratsiooni määrase kohta - COM(2024) 531**

MKM-i töösuhete ja töökeskkonna osakonna nõunik **Stella Vogt** andis ülevaate määrase ettepanekust ja eesmärkidest ning Vabariigi Valitsuse seisukohtadest (lisa 1).

**Rene Kokk** leidis, et Eesti vaates ei ole vaja midagi muuta. **Kokk** uuris, kas hetkel ei saa töötaja teavitust, kui tööandja ta tööle deklareerib.

**Stella Vogt** lausus, et hetkel ei saada lähetamise deklareerimissüsteemid lähetatavale töötajale koopiat tema lähetusdeklaratsioonist. Tööinspeksioon on teada andnud, et tulevikus oleks tehniliselt võimalik selline arendus teha. Eesti Tööelu infosüsteemi lähetatud töötajate moodul lähetusdeklaratsioonide täitmiseks ja esitamiseks on Euroopa Liidu (EL) kiireim lähetamise deklareerimissüsteem. Murekohaks on, et EL-i ülese avaliku liidesega liitumisel ei pruugi Eesti süsteem enam nii kiire ja lihtne olla. Eesti on olnud töötajate lähetamiseks loodava digilahenduse välja arendamisel üks eesrindlikumatest ning tulnud välja oma e-lahendusega lähetatud töötajate deklareerimiseks. Eesti hinnangul on Euroopa Komisjon (Komisjon) kõnealuse algatusega veidi hiljaks jäänud, kuna riikidel on juba oma siseriiklikud lähetamise deklareerimissüsteemid, mitmetel ka digitaalsed. Samas on palju riike, kes endiselt käsitsi tööd teevad. Seega, EL-i ülene avalik liides lähetatud töötajate deklareerimiseks on eelisjärjekorras kasulik just viimati nimetatud riikidele.

**Rene Kokk** küsis, et kui Eesti peaks minema üle uuele loodavale süsteemile, siis mida toob see kaasa töötajate arvule ja eelarvele.

**Stella Vogt** vastas, et Eesti hetkel hästi toimiva lähetamise deklareerimissüsteemi liidestamine EL-i ülese avaliku liidesega nõuaks Eestilt täiendavaid rahalisi vahendeid arendusteks. Kõneleja ei osanud täpset suurusjärku liidestamiseks öelda ja mainis, et EL ei ole selleks täiendavat rahastust ette näinud. Eesti eesmärk on teemaga siiski kaasas olla ja anda sisendit töögruppides. Tulevikus süsteemi valmides on võimalik teiste riikide põhjal näha, mis oleks avaliku liidese lisandväärtus Eesti jaoks.

**Andres Sutt** tundis huvi, miks Komisjon soovib ehitada täiesti uue süsteemi ning ei võta üle nt Eesti süsteemi.

**Stella Vogt** ütles, et Komisjon ilmselt soovib ise luua süsteemi, kus saaks toimuma andmevahetus kõikide liikmesriikide vahel. Küll aga Komisjoni poolt pakutava juba ilmnunud probleemidega IT-lahenduse aluseks võtmine on Eesti jaoks ebasobiv, kuna takistab riigi tulemuslikku järelevalvet. Liikmesriigid on varasemalt teinud ettepanekuid Komisjoni siseturu infosüsteemi, millega liidetakse avalik liides, parandamiseks, kuid ei ole teada, miks on paranduste tegemine nii kaua aega võtnud.

**Andres Sutt** küsis, kas Eesti süsteem oleks põhimõtteliselt kasutusele võetav selliselt, et siinse süsteemi koopia oleks praeguse Komisjoni pakutava süsteemi asemel.

**Stella Vogt** lausus, et kui teised liikmesriigid nõustuksid Eesti lähetamise deklareerimissüsteemi koopia kasutusele võtma, siis tehniliselt oleks see ilmselt võimalik. Samas tuleb siiski arvestada, et Eesti siseriiklik lähetamise deklareerimissüsteem ei pruugi kõigile sobida, kuna teised liikmesriigid küsivad ettevõtjatelt lähetusdeklaratsiooni täitmisel kohati isegi rohkem andmeid kui Eesti.

**Jaak Aab** sõnas kokkuvõtvalt, et Vabariigi Valitsuse seisukohtades ei olda samuti liidesega liitumise osas rutakad. Esialgu on ette nähtud, et see on vabatahtlik. Kuna Eestil on toimiv süsteem, siis ei peaks riik üleeuroopalise süsteemiga liitumisega kiirustama.

**Rene Kokk** leidis, et Eesti poolt võiksid teatud sõnastused olla veelgi konkreetsemad.

#### **Otsustati:**

**2.1.** Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti (poolt 8: Jaak Aab, Aleksei Jevgrafov, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Andres Sutt, Tarmo Tamm, Kristina Šmigun-Vähi; vastu 0; erapooletuid 1: Rene Kokk).

### **3. Kollektiivse pöördumise „Kiiremini uued reisirongide peatused Tallinnasse!“ arutelu**

**Jaak Aab** sõnas sissejuhatuseks, et kui kollektiivne pöördumine kogub üle 1000 allkirja, siis suunab Riigikogu juhatus selle vastava temaatikaga tegelevasse komisjoni menetlemiseks. Käesoleval istungil kuulab komisjon ära pöördumise esindajate ning erinevate asutuste seisukohad. Seejärel otsustab komisjon, kuidas menetlusega jätkata. Komisjonil on pöördumise menetlemise käigus võimalus jõuda erinevate otsusteni.

Kollektiivse pöördumise algatajate esindaja **Jaanika Oks** sõnas sissejuhatavalt, et pöördumise puhul on rõhk sõnal „kiiremini“, kuna mitmed osapooled on peatuste rajamist analüüsinud ning ettevalmistusi on selleks tehtud. **Oks** lausus, et tema, kui tavakodaniku soov on, et see protsess ei võtaks nii palju aega. Vajadusel oleks mõistlik teha ajutisi ning kiiremaid lahendusi. Rongipeatuseid on vaja autostumise vähendamiseks. Osades suundades on hetkel rongiliiklus üsna tihe ning peatuseid on samuti piisavalt. Teatud suundades on jällegi peatuseid puudu ning rongiliiklus on liiga hõre, et inimesed saaksid oma igapäevased käigud autoga asendada rongisõiduga.

Kollektiivse pöördumise algatajate esindaja **Olari Kärmas** andis pöördumise sisust täiendava ülevaate, millega on täpsemalt võimalik tutvuda [siin](#).

Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna raudtee valdkonnajuht **Indrek Laineveer** lausus, et ministeerium on põhimõtteliselt toetaval seisukohal, et reisijate arvu osas transpordi ja liikuvuse arengukavas seatud eesmärkide saavutamiseks tuleks Tallinnas täiendavaid peatuseid rajada. Varasemalt on tellitud ka rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüs, kus on samuti välja toodud vajalikud investeeringud. Ühtlasi on seal ette nähtud Avala ning Kristiine peatuste rajamine. Küll aga on nende rajamiseks vaja täiendavaid vahendeid, mida hetkel ei ole. Kristiine terminali osaga on edasi tegeletud ning sinna on plaanis eraldada 1 mln eurot uuringutega edasiminekuks ja liikuvusanalüüsi teostamiseks. Rääkides Järve Keskuse taha uue Tervise peatuse rajamisest, siis selle puhul oleks olemasolevate peatustega vahe alla 600 m. Sellisel juhul peaks käigus olema linnarong, tänu millele saaksid ka kaugemate piirkondade inimesed mõistliku ajaga lõpp-punkti. Uute peatuste rajamine ei tähenda loomulikult ainult platvormi ehitust, vaid tuleb muuta ka liiklusjuhtimissüsteemi, et läbilaskevõime ei kannataks.

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna nõunik **Jaak Simon** lausus, et üldiselt toetatakse Kliimaministeeriumi seisukohti. Uute peatuste rajamise vastu ei olda ning see edendab liikuvuse eesmärke. Rääkides prioriteetidest, siis Tallinnas on esimeseks Lilleküla liikuvuskeskus, et reisijatel oleks võimalik ühest kohast kõigis kolmes suunas liikuda. Kõigi ülejäänud peatustega tegelemine tuleks järgmistes etappides. Ühtlasi on peatuste tekkides võimalik leida riiklik tellimus nende teenindamiseks.

Tallinna transpordi valdkonna abilinnapea **Kristjan Järvan** sõnas, et linn toetab ühistranspordi arengut ning täiendavate peatuste lisamine on igati tervitatav. Ühe peatuse rajamise investeering on u 1 mln eurot ning kui rajada juurde tunnel jalakäijatele, et tagada nende ohutus, siis on maksumuseks u 2 mln eurot. Uute peatuse lisamise puhul oleks ajakulu inimestele u 50 sekundit, mis on ilmselt proportsionaalne, arvestades olulisemate punktide nõudlusega. Rääkides Kopli raudteetrassi kasutamisest, siis tulevikus võib sellele mõelda, kuid kuna see läbib paljuski sama trassi, mida trammiliin, siis esialgu on ilmselt kuluefektiivsem sinna esmalt tramme lisada. Seoses raudtee infrastruktuuri investeeringutega ootab Tallinn jätkuvalt ringraudtee programmi. Viimaseks, lisaks investeeringutele on raudtee puhul väga olulised ka püsikulud. Viimased arengud on olnud veidi murettekitavad, kuna ministeerium on otsustanud ainult Tallinnas piletihindasid tõsta ning osalt ka raudteeliiklust kärpida. See ei toeta liikuvuse eesmärke.

Tallinna Transpordiameti juhataja **Indrek Gailan** ütles, et asutuste prioriteetid üldiselt ühtivad ning Avala, Kristiine ja Tervise peatused on ühed perspektiivsemad. Rääkides läänesuunalisest raudteest, siis see on ehitatud üsna tihedate peatustega. Mõeldes uue perioodi rahastusvõimalustele, siis esmalt tuleks prioriteetides kokku leppida ning seejärel saab täpsustada, mida saaks uue perioodi vahenditest rajada ning ühtlasi panna paika tegevuskava.

**Olari Kärmas** sõnas, et Kliimaministeeriumi vastus pöördujatele oli väga positiivne. Rääkides peatuste vahekaugusest, siis eelkõige peaks vaatama peatuste keskmiseid kauguseid üksteisest pikema trajektoori jooksul. Tuues näiteks Kopenhaageni linnaraudtee, siis peatuste

keskmise vahemik on veidi üle 1 km. Soovides kõikide peatuste teenindamist, siis seda peaks tegema linnarong, mis liiguks kõige tihedama sagedusega. Ideaalis oleks intervall 20 min ning sagedam. Seega kõik rongid ei hakkakski kõikides peatustes peatuma. Oluline on süsteemi ülesehitamine selliselt, et on teatud linnarongid, mis sõidavadki tihedama intervalliga ning teenindavad kõiki peatuseid linnaregioonis.

**Jaak Aab** uuris, kas peatuste rajamiseks on võimalik CO<sub>2</sub> vahendeid kasutada.

**Indrek Laineveer** vastas, et praegused CO<sub>2</sub> vahendid on kõik ära kavandatud, kuid põhimõtteliselt on soovi korral võimalik rongipeatuseid CO<sub>2</sub> vahenditest ehitada, mida ka hetkel juba tehakse.

**Jaak Aab** uuris, kuidas sujub koostöö ja planeerimine Tallinna linna ning ministeeriumide vahel.

**Kristjan Järvan** lausus, et lisaks eelnimetatutele on oluline ka erasektori olemasolu. Nt Tervise peatuse puhul on erasektorilt uuritud, kas nad oleksid nõus ehitust osaliselt rahastama. Linna eelarves on eelnimetatud peatuse puhul projekteerimise rahastus ette nähtud. See on oluline märk, et linn on nõus ka ise teema arengusse panustama. Tervise peatuse puhul on planeeritud pikas perspektiivis ehitada liikumiskeskus.

**Jaak Aab** uuris, kas Tallinna linna ja ministeeriumide plaanid räägitakse omavahel läbi.

**Indrek Laineveer** vastas, et planeeringutega ollakse tuttavad. Üldiselt Tervise peatuse rajamist toetatakse, kui selleks on olemas vahendid ning hiljem pannakse käiku linnarong.

**Jaak Aab** nõustus, et rahastus on oluline küsimus. Lisaks on hea kuulda, et nii ministeerium kui ka linn peavad peatuste rajamise temaatikat oluliseks.

**Tõnis Mölder** uuris pöördumise esindajatelt, mis on nende ootus Riigikogule pöördumise raames.

**Jaanika Oks** vastas, et tulem võiks olla selline, et riik suunaks rahalisi vahendeid taristu ehitusele ning rongide tellimisele, et liikumise tihedust juurde saada.

**Mart Maastik** sõnas, et pöördumise mõte on väga mõistlik. Kõneleja uuris, miks ei ole pöördumise esindajatel istungil näidatud joonisel Viimsi suund sisse toodud, arvestades, et seal on olemas vana raudteetamm.

**Olari Kärmas** vastas, et skeemi koostades jäi Viimsi esialgu välja, kuid hetkel on selge, et ka Viimsi ise on huvitatud, et olemasolev raudteetrass oleks rongiliikluse jaoks võimalikult kiiresti kasutatav. Küll aga peaks trassi kaudu Viimsist Tallinnasse jõudmiseks teatud ringi tegema. Vaadates sõiduaegasid, siis Viimsist oleks võimalik Ülemistesse jõuda 30 minutiga. Analüüsi põhjal sai ühendus esialgu suunatud pigem Maardusse, kuna seal on väga kõrge elanike tihedus ning Maardu ja linna vahel asub ka väga palju töökohti. Oluline on välja mõelda suurema süsteemi rajamise etapilisus, et olemas oleks selge tegevuskava ja raamistik.

**Kristjan Järvan** lausus, et Maardu ja Viimsi puhul on infrastruktuuri poolelt peamine murekoht, et trass on üsna käänuline ning rong ei saa oma kiirust üles. Sellisel juhul ei ole kiirusefektiivsus võrreldes isikliku transpordiga väga suur. Kopli suunaga on mure, et rong sõidaks Balti jaamas üle neljast sõidurajast, mis paneks Balti jaama läbilaskvuse põhimõtteliselt kinni.

**Andres Sutt** tundis huvi, milline on Tallinna linna võimekus projekti rahastada.

**Kristjan Järvan** lausus, et linnal rahalisi vahendeid üle ei ole, kuid hoolimata sellest panustatakse juba praegu mingil määral riikliku tähtsusega objektidesse nagu seda on raudteepeatused.

**Andres Sutt** sõnas, et kui on ootus, et ilma riigieelarveta uued peatused ei teki, siis nende teke võtab kindlasti palju kauem aega. Arvestades Tallinna eelarve ja investeringute mahtu, siis on erinevate teemade käsitus prioriteetide küsimus.

**Rene Kokk** lausus, et peatuste teema puhul probleemkoha välja toomine on väga oluline. Iga peatus, mis tekib inimese töökohale lähemale, soodustab teelt autode vähemaks jäämist. **Kokk** leidis, et riigieelarves peaks kõnealustele teemadele koht leidma ning ainult Tallinna linna kanda ei saa kõike jätta.

**Olari Kärmas** sõnas, et teema laiem taust on linnaregioonis CO<sub>2</sub> heitmete vähendamine transpordivaldkonnas. Rääkides Kopli raudteest, siis 2023. aastal tellis riik rongiliikluse taktipõhise sõiduplaani analüüsi, mis muuhulgas analüüsis ka Kopli reisiraudtee teostatavust tänase taristuolukorra juures. Ekspertiisiga öeldi, et praegune Balti jaama kõri läbilaskevõime on piisav selleks, et võimaldada kahel korral tunnis mõlemas suunas Kopli-Ülemiste linnarongide liiklemist. Analüüsiti ka erinevaid variante selle võimaldamiseks.

**Jaak Aab** uuris, milline on seis ringraudtee eriplaneeringuga.

Istungil esindatud ministriumide esindajad ei osanud antud teemat kommenteerida.

**Jaak Aab** tänas arutelu eest ning rõhutas, et teema on oluline, kuid enamasti saab probleemiks rahaliste vahendite olemasolu.

Komisjoni liikmed avaldasid arvamust ning arutasid, milline võiks seoses pöördumisega olla komisjoni seisukoht.

**Jaak Aab** pakkus välja, et täpne komisjoni seisukoht sõnastatakse 21. jaanuari istungiks, kus kõneleja tutvustab seisukohta ning paneb selle hääletusele.

Komisjoni liikmed nõustusid ettepanekuga.

#### **4. Info ja muud küsimused**

**Jaak Aab** tuletas komisjoni liikmetele meelde eesootavaid kohtumisi.

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab  
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Maria Haas  
protokollija