



Haridus- ja Teadusministeerium  
Munga 18, 50088 Tartu  
[hm@hm.ee](mailto:hm@hm.ee)

## Autoettevõtete Liidu seisukohad keelseaduse väljatöötamiskavatsusele

26. juuli 2024

Austatud minister Kristina Kallas

Autoettevõtete Liidu (AEL) liikmeteks on teiste hulgas Eesti suuremad bussiveo ettevõtted ja taksoveo ettevõtted, kelle töötajatele kehtivad või on varasemalt kehtinud eesti keele oskustasemete nõuded. AEL on erinevatel aegadel kohtunud Haridus- ja Teadusministeeriumi, Keeleameti, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja teiste keelepoliitika ja selle rakendamise seotud osapooltega ning esitanud ettepanekud ja seisukohti transpordisektorile rakenduvate keelenõuete kohta<sup>1</sup>. Peame oluliseks, et ministeerium sektorit niivõrd vahetult puudutatavate poliitikaalgatuste ettevalmistamisel konsulteerib kõigi oluliselt puudutatud sektori esindajatega. Kahjuks ei ole keelseaduse VTK väljatöötamise üheks sisendiks olnud erasektoriga läbiviidud intervjuusid AEL-ga läbi viidud. Seega esitame kokkuvõtlikult AEL seisukohad keelseaduse VTK-le alljärgnevalt.

1. AEL peab vältimatuks, et **keelenõuete rakendamisel tuleb kohelda kõiki** (sama tegevusala) **ettevõtteid võrdselt**. Seega ei saa aktsepteerida olukorda, kus sõitjateveos kehtivad sõidukijuhtidele erinevad keelenõuded, sest ühtsed keelenõuded aitavad tagada võrdsed konkurentsitingimusi ja teeninduskvaliteeti.
2. Praegu on **bussijuhtidele kehtestatud keelenõue B1 tasemel**, kuid **taksoveos** (nii infoühiskonna teenuse vahendusel kui ka nn klassikalise takso puhul) **puuduvad igasugused keelenõuded** (vt lisaks Ilmar Tomuski analüüs ajakirjas Õiguskeel 2023/2: <https://www.just.ee/media/4373/download>). Leiame, et **optimaalne on leida lahendus nende kahe äärmuse vahel ja kehtestada A2 keelenõue kogu sõitjateveo sektorile** (sh bussijuhtidele, taksojuhtidele (sh nn äpitaksodele), riigisisestele klientidega vahetult suhtlevatele laeva-, rongi- ja lennuteenindajatele).

---

<sup>1</sup> Näiteks: 1) nõupidamine AEL-s 05.02.2020, kus osalesid Keeleameti, HTMi, MKMi ja vedajate esindajad. Varasematest seisukohtadest nt: 2) <https://arileht.delfi.ee/artikkel/82241413/kas-bussijuhtide-keelenoue-on-liiga-karm-liit-arenenud-riikides-saavad-iseegi-tummad-hakkama>; 3) <https://www.err.ee/936765/ettevotjate-hinnangul-on-eestis-puudu-300-bussijuhti>

3. VTK-s (lk 18-19) **tuuakse välja kolm võimalikku lahendust** töötajate keelenõuetest kinnipidamise ja järelevalve süsteemi kujundamiseks:

- 1) kehtestada tööandjatele keelenõude kontrolli kohustus töötaja värbamisel, sanktsioonid vaid tööandjatele, riiklik järelevalve on ennetav;
- 2) sanktsioonid nii töötajatele kui tööandjatele, reageeriv riiklik järelevalve;
- 3) sanktsioonid nii töötajatele kui tööandjatele, töötajatele senisest rangemad sanktsioonid, riiklik järelevalve on ennetav.

3.1. **AEL on kategooriliselt vastu lahendusele, kus vaid tööandjatele kehtestatakse keelenõude kontrolli kohustus töötaja värbamisel ja sanktsioonid rakenduvad vaid tööandjatele.**

3.2. Taksonduse valdkonnas see lahendus ei sobi juba ainuüksi selle tõttu, et valdav osa taksojuhtidest tegutsevad eraettevõtjatena ja seega peaksid nad justkui **ise enda üle järelevalvet teostama**. Selline keelenõuetest kinnipidamise ja järelevalvesüsteem tementeeriks tänase sõitjateveo sektorile rakenduva ebavõrdse keelenõuete olukorra (st osalt igasugune keelenõuete puudumine), kuna ise enda üle järelevalve teostamine (platvormi töötajad, FIED, nn ühemehe osaihingud) ei saa realselt toimida.

3.3. Alternatiivi kaks ja kolm eristab järelevalve süsteemi erinevus. **Peame vältimatuks, et avaliku võimu järelevalve õigusaktidest ja konkurentsikeskkonda kujundavatest regulatsioonidest kinnipidamise üle on tõhus. Seega ei ole võimalik toetada lahendust, kus rakendatakse vaid reageerivat (st kaebuste alusel) järelevalvet.** Vastupidi, avalik võim peab pingutama, et tagada võrdne tegevuskeskkond ja õigusaktidega kehtestatud teenuse kvaliteedinõuetest kinnipidamine. **Siiski ka ennetav** (süsteemi ja regulaarne nagu VTK-s on märgitud) **järelevalve ei pea olema sanktsioneeriva iseloomuga, vaid vastupidi nõustav ja lahendusele suunav.** Nii nagu see paljudel juhtidel on praegugi (vt nt VTK joonis 2, lk 27).

3.4. Kokkuvõtteks leiame, et **pakutud alternatiividest on kõige asjakohasem alternatiiv kolm. Siiski selle täpsem sisu nii keelenõuete, järelevalve toimimise kui ka sanktsioonide osas vajab eraldi põhjalikku arutelu.**

4. **Bussiveos on keelenõuete leevendamine põhjendatud eelkõige kahel põhjusel.**

4.1. Esiteks, riigil on tulenevalt kliimaeesmärkidest ambitsioonikad plaanid ühistranspordi arendamises ja tihendamises. Seega **vajadus bussijuhtide järele mitte ei vähene vaid kasvab.** Bussijuhtidest kaks kolmandikku on vanemad kui 55-aastased ning SA Kutsekoda **OSKA transpordivaldkonna tööjõu prognoosi**<sup>2</sup> kohaselt **vahetub** järgmise 10 aasta jooksul **kaks kolmandikku bussijuhtidest.** Eelviidatud **OSKA uuringus tehakse ettepanek**<sup>3</sup> **lihtsustada bussijuhtidele rakenduvaid keelenõudeid,** põhjendades seda järgmiselt: „Linnaliini bussijuhid peavad reisijatega suhtlema haruharva, mistõttu B1-tasemel keeleoskus ei ole vajalik ning piisaks A2-tasemest. See võimaldaks vähese keeleoskusega ja alles keelt omandavatel inimestel siin tööle asuda ja seeläbi bussijuhtide puudust vähendada“.

4.2. Teiseks, viimasel kümnendil on oluliselt **suurenunud digivahendite ja platvormide** (nt tablood, häälteavitused, mobiilirakendused, veebilehed nt peatus.ee jt) **kasutamine reisijate poolt,** mis on viinud vajaduse **bussijuhil reisijatega vahetult suhelda minimaalseks** ja sellest

<sup>2</sup> <https://uuringud.oska.kutsekoda.ee/uuringud/transport#ptk-3>, vt ptk 3.5

<sup>3</sup> <https://uuringud.oska.kutsekoda.ee/uuringud/transport#ptk-3>, vt ptk 3.6

tingituna ei ole nii kõrge keeletaseme nõue põhjendatud. Käimasolevad arendustegevused ühistranspordi mugavamaks muutmisel on samuti suunatud digilahenduste arendamisele ja seega võib prognoosida vahetu kliendisuhtluse tähtsuse jätkuvat vähenemist.

4.3. Kokkuvõtteks leiame, et **tööjõupuuduse ja kliendisuhtluse digitaliseerimise tingimustes on põhjendatud bussijuhtide keelenõuete leevendamine**, kuid samal ajal tuleb **pingutada tagamaks kehtestatud madalama taseme keelnõutest kinnipidamine kogu sektoris**.

Lugupidamisega

*allkirjastatud digitaalselt*

Kersten Kattai  
tegevjuht