



Riigikogu Euroopa Liidu asjade komisjoni istungi protokoll nr 182

Tallinn, Toompea

Reede, 16. oktoober 2026

Algus 9.00, lõpp 10.32

Juhatajad: Peeter Tali (esimees), Kadri Tali (esimees)

Protokollija: Roosmarii Kukk (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Arvo Aller, Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg, Enn Eesmaa, Martin Helme (Rain Epleri asendusliige), Maris Lauri (Maido Ruusmanni asendusliige), Anti Poolamets, Aivar Sõerd, Urve Tiidus, Toomas Uiibo (Tarmo Tamme asendusliige), Kristo Enn Vaga, Luisa Värk

Komisjoni ametnikud: Teele Taklaja (nõunik), Getter Kristen Treumuth (nõunik)

Puudus: Tiit Maran

Kutsutud: Kliimaministeeriumi digitranspordi valdkonnajuht Enriko Laanemäe (3. päevakorrapunkt); regionaal- ja põllumajandusminister Hendrik Johannes Terras ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordi osakonna nõunik Jaak Simon (4. päevakorrapunkt); justiits- ja digiminister Liisa-Ly Pakosta, Justiits- ja Digiministeeriumi kriminaalkoostöö ja õigusloome talituse nõunik Aare Pere ja ELi justiitsasjade nõunik Reet Kase (5. päevakorrapunkt); Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töö- ja võrdsuspoliitika nõunik Triinu Nurmjõe (6. päevakorrapunkt); Riigikogu Kantselei avalike suhete osakonna pressinõunik Maris Meissaar (1.–2. päevakorrapunkt); Riigikantselei EL sekretariaadi nõunik Kristiina Rebane (6. päevakorrapunkt)

Päevakord:

4. Seisukoha andmine: Reisijate paketi määruste eelnõud - COM(2026) 232, COM(2026) 233

4. Seisukoha andmine: Reisijate paketi määruste eelnõud - COM(2026) 232, COM(2026) 233

Hendrik Johannes Terras andis ülevaate Reisijate paketi määruste eelnõudest - COM(2026) 232, COM(2026) 233. Regionaal- ja põllumajandusminister sõnas, et eelnõu hõlmab mitmeid tehnilisi muudatusi, kuid selle peamine eesmärk on tagada reisijatele õigus kompensatsiooni taotlemisele, kui rongiettevõtte tegevuse või häirete tõttu jäädakse jätkuühendusest maha. Samuti soovitakse luua ühtne piletisüsteem, mis osaliselt hõlmab ka Elronit ning mis võimaldaks piiriülestel ja mitme vedajaga rongireisidel osta kogu teekonnaks ühe pileti.

Jaak Simon lisas, et reisijate paketi määruste eelnõud - COM(2026) 232, COM(2026) 233 ning eelnevalt Kliimaministeeriumi esindaja poolt tutvustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu

määruse eelnõu, mis käsitleb mitmeliigilist broneerimist ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 80/2009 - COM(2026) 231 moodustavad terviku, kuid käesolevad Eesti seisukohad käsitlevad üksnes rongipileteid. Esimene ettepanek rongipiletimüügi määruse kehtestamiseks seab teatud kohustused reisiveoettevõtjale ja teatud liiki piletimüügipakkujatele. Nõustume, et Euroopa Liidu ühisturul on piletimüügisüsteemide ühilduvus probleem, kuid taotleme Eesti siseriiklikule rongiliiklusele erandit, sest turuväiksuse tõttu Eestis selliseid probleeme ei esine. Praegune süsteem, kus Elron leiab piletimüüja hankemenetlusega, tagab piisavalt hea ligipääsu piletimüügiturule ja objektiivse kriteeriumi rongipiletite müümiseks. J. Simon tõi välja, et Eesti turg hõlmab sel kümnendil ligikaudu 8 miljonit rongireisijat ning 20–25 miljonit eurot piletitulu aastas. Turu täielik avamine ei pruugi väikest mahtu arvestades konkurentsi suurendada, vaid võib eelistada suure finantsvõimekusega ettevõtjaid, sest väiksematel pakkujatel ei pruugi turule sisenemiseks jätkuda käibevahendeid. Sellest tingituna peaks määrus kohalduma rahvusvahelisele liiklusele, kuid mitte Eesti siseriiklikule reisirongiliiklusele. Piletimüüki ja reisijate õigusi reguleerivate õigusaktide hulk on suur, kuid reisijatele ja turuosalistele peab olema üheselt selge, millised sätted konkreetsetes olukorras kehtivad. Seega tuleks eri menetluste lahknemise vältimiseks regulatsioonid võimaluse korral konsolideerida. Lisaks on järelevalve kontekstis Justiits- ja Digiministeerium juhtinud tähelepanu, et väljapakutud lahenduses ei ole üheselt selge, kuidas sobitub see Eesti võlaõigusega, mille kohaselt lahendab tsiviilvaidlusi kohus. Kui rongipiletite määrusega antaks haldusorganile osaliselt kohtu ülesanded, ei ole see Eestile vastuvõetav. J. Simon jätkas, et teine ettepanek käsitleb ühtset piletit ning laiendab rongireisijate õigusi reisidele, mida müüakse tervikuna, kuid mida teenindavad mitu vedajat. Näiteks hõlmaks see Tallinna–Riia–Vilniuse liini, kus eri etappe teenindavad erinevad vedajad, ning tulevikus ka potentsiaalseid ööronge (sh Rail Baltic). Ettepanek täpsustab ka vastutust ja kompensatsioonimäärasid juhul, kui piletimüüja määratud ebapiisava ümberistumisaja tõttu jääb reisija jätkuühendusest maha. Ettepaneku sisule olulisi vastuväiteid ei ole, kuid sanktsioonisäte tuleks sõnastada reisijale makstava kompensatsioonina, mitte piletimüüja karistusena.

Urve Tiidus andis ülevaate [majanduskomisjoni arvamusest](#) ning märkis, et komisjon otsustas konsensuslikult toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti. U. Tiidus tõi välja, et Eesti erandi taotlemine on võimalik ning seda soovivad ka mõned teised riigid, mistõttu tuleb läbirääkimistega jätkata.

Jaak Simon lisas täpsustusena, et vahepeal on toimunud samateemalised töögruppide kohtumised ning koostöös Kliimaministeeriumi ja Välisministeeriumiga tuleb kavandada edasised sammud Eesti huvide võimalikult tõhusaks kaitsmiseks. Ka teised väiksemad liikmesriigid tunnevad muret oma turu pärast, kuid ei ole seni erandit taotlenud.

Arvo Aller küsis, kas teiste liikmesriikide toetuseta loobub Eesti erandi küsimisest ja nõustub üldise lähenemisega või jätkab taotlemist ka teiste liikmesriikide toetuseta.

Hendrik Johannes Terras vastas, et Eesti eesmärk on erandit taotleda ka teiste liikmesriikide toetuseta, mis võib vähendada erandi saamise tõenäosust, kuid ei anna põhjust erandi küsimisest loobumiseks.

Toomas Uiho küsis, kas erandit taotletakse mõlema ettepaneku või üksnes kompensatsioonimehhanismi kohta.

Jaak Simon vastas, et erandit taotletakse üksnes rongipiletite määruse kohta, kuna

kompensatsioonimehhanism on täna kehtiva määruse osa ning seega pole selle osas erandit vaja.

Toomas Uiibo küsis, millistel juhtudel rakendub kompensatsioonimehhanism ja mida hüvitatakse arvestades, et on vedaja kontrolli all olevaid ja sellest sõltumatuid asjaolusid.

Jaak Simon vastas, et muudatus puudutab piletimüüjale kohaldatavat sanktsiooni. Kui müüdud piletil ette nähtud ümberistumisaeg on määruuses sätestatud miinimumajast lühem, peab piletimüüja tagasi maksma 75% pileti hinnast.

Toomas Uiibo küsis, kas see on ainus lisanduv muudatus.

Jaak Simon vastas, et see on ainus lisanduv muudatus ühtse pileti kontekstis, mida varasemalt määruuses polnud.

Toomas Uiibo küsis, kas vastab tõele, et rongi rikke korral reisija kompensatsiooni ei saa.

Jaak Simon vastas, et rongi rike on vedajast sõltuv asjaolu, mille korral peab vedaja reisijale kompensatsiooni maksma ja antud säte on ka olemasolevas määruuses.

Peeter Tali sõnas, et julgustab regionaal- ja põllumajandusministrit jätkama Eesti huvide kaitseks erandi taotlemist ning looma selle toetuseks liite. P. Tali sõnas, et teiste liikmesriikide seas toetajate leidmiseks tuleks kaasata ametnikud, diplomaadid ja poliitikud.

Hendrik Johannes Terras vastas, et võimalikke liitlasi otsitakse ja julgustatakse neid algatusega ühinema.

Urve Tiidus sõnas, et majanduskomisjonis selgitati, et probleem puudutab peamiselt suuri turge, kus turgu valitsevad piletimüüjad on seotud ka reisijateveoettevõtetega. U. Tiidus küsis, milline oleks määruse vastuvõtmise mõju sõltumata võimalikest eranditest.

Jaak Simon vastas, et määruse jõustumisel tekiks Elronil lepingute sõlmimise kohustus, kuid piletimüügiettevõtjatele täiendavaid kohustusi ei kaasneks. Eesistujariik Iirimaa eestvedamisel on töögruppides arutatud nende kohustuste laiendamist kõigile piletimüügiettevõtjatele, kuid Eesti on sellele vastu, sest see piiraks põhjendamatult majandustegevust.

Arvo Aller küsis, kas Elron on määruse kontekstis vedaja, mitte piletimüügiettevõtja ning kas see tähendab, et Elron peaks edaspidi müüma oma pileteid Tpileti, Ridango või mõne muu piletimüüja kaudu.

Jaak Simon vastas, et Elron on vedaja, kes müüb pileteid hankemenetluse võitnud ettevõtte süsteemi kaudu, milleks antud juhul on Ridango. Hankelepingu lõppemisel korraldatakse uus hange, mille võib võita iga nõutele vastavat lahendust pakkuv ettevõtja. Määruse tähenduses ei ole Elron piletimüüja, vaid edastab müügiks vajalikud andmed valitud piletimüügiplatvormile.

Enn Eesmaa sõnas, et soovib küsida erandite taotlemise kohta üldisemalt. Siseriikliku rongipiletisüsteemi erand võib olla põhjendatud, kuid kavandatav üleminek Euroopa Liidu tavapärasest erineva kujundusega passidele võib tekitada kolmandates riikides segadust Eesti kodanike tuvastamisel Euroopa Liidu kodanikena. E. Eesmaa küsis, kui põhjalikult on Siseministeriumi ettepanekut arutatud Erakonnas Eesti 200 ja valitsuses ning kas Euroopa Liidu lahendusest kõrvalekaldumist peetakse põhjendatuks.

Hendrik Johannes Terras vastas, et tema kogemuse põhjal võib teistsuguse värvusega diplomaatiline pass tekitada kolmandates riikides segadust, kuid märges „Euroopa Liit“ võimaldab selle kiiresti lahendada. Kuna ettepanek on värske, ei ole seda veel põhjalikult arutatud ning täpsema seisukoha saab kujundada pärast arutelu.

Enn Eesmaa küsis, kui suur on muudatuse kulu.

Hendrik Johannes Terras vastas, et see küsimus tuleks esitada siseministrile.

Kadri Tali tegi ettepaneku toetada Vabariigi Valitsuse seisukohti kooskõlas majanduskomisjoni arvamusega.

Otsustati:

4.1. Toetada Vabariigi Valitsuse esitatud seisukohti kooskõlas majanduskomisjoni arvamusega. (konsensus: Arvo Aller, Vladimir Arhipov, Lea Danilson-Järg, Enn Eesmaa, Maris Lauri, Anti Poolamets, Aivar Sõerd, Peeter Tali, Kadri Tali, Urve Tiidus, Toomas Uibo, Luisa Värk).

(...)

(allkirjastatud digitaalselt)
Peeter Tali
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Kadri Tali
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Roosmarii Kukk
protokollija

Väljavõtte õige
Roosmarii Kukk
Euroopa Liidu asjade komisjoni konsultant