04.02.2025

**Raudteeseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri**

**1. Sissejuhatus**

**1.1. Sisukokkuvõte**

Käesoleva eelnõuga korrastatakse ja uuendatakse raudteeseadust (edaspidi RdtS) ning seoses sellega muudetakse ka riigilõivuseadust (edaspidi RLS). Eelnõu koostamine on tingitud Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) auditi käigus välja toodud puudustest. Eelnõu eesmärk on parandada raudteeohutust ja viia vastavusse Euroopa Liidu regulatsioonidega. ERA auditis märgiti, et Eestis puudub ressurss korrektselt läbi viia hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) sertifitseerimismenetlust, ning sertifitseerimisprotsess ei täida kõiki akrediteerimisskeemi nõudeid. Auditi kohaselt ei ole Eesti riiklik ohutusasutus (NSA), kelleks on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), täitnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2016/798 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/779 sätestatud kohustusi, kuna sertifitseerimisasutusel puudub sõltumatu hindamiskomitee ning puudub järelevalve selle vastavuse üle. Nimetatud puudused võivad ERA hinnangul kahjustada usaldust sidusrühmade ja teiste EL liikmesriikide akrediteeritud sertifitseerimisasutuste seas, samuti tekitada riski, et Eesti ei suuda täita Euroopa Liidu määrustest tulenevaid kohustusi. Eelnõu rakendab auditi tegevusplaani RdtS-i puudutavad punktid ning täiendab raudteeseadust, et tagada raudteesüsteemi järjepidev hindamine ja sertifitseerimisprotsessi vastavus kehtivatele nõuetele. Eelnõu ei sisalda otseseid sätteid Kliimaministeeriumi auditikohustuse kohta. Eelnõu ettevalmistamise käigus tõstatus küsimus seoses Euroopa Raudteeameti (ERA) auditi käigus tehtud tähelepanekutega, mis puudutasid Kliimaministeeriumi järelevalvekohustust Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) üle kui ECM sertifitseerimisasutuse rolli täitja. ERA auditi käigus tehti järgmine märkus: puudub tõendusmaterjal selle kohta, et TTJA vastab täielikult akrediteerimisskeemi ERA 1172/002 V3.1 nõuetele, ning ministeerium ei ole seda määramisel ega edasises järelevalves kontrollinud.

ERA-le esitatud küsimuses selgitas Kliimaministeerium, et on kaalumas erinevaid lahendusi selle järelevalvekohustuse täitmiseks, sealhulgas regulatsiooni kehtestamist raudteeseaduses või ministri käskkirja tasandil. Ühtlasi paluti ERA seisukohta, kas Kliimaministeeriumi järelevalvekohustust on vaja reguleerida seaduse tasandil või piisab ministri käskkirjast. Eelistus oli vältida seaduse tasandil reguleerimist, kuid olime valmis vajadusel ka seda kaaluma.

Kuigi Kliimaministeeriumi auditi kohustust ei reguleerita otseselt seaduse tasandil, lahendatakse see ministri käskkirja kaudu, mis sätestab vastavad nõuded ja korra. Eelnõuga tagatakse ka raudtee reisijateveo regulatsioonide vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2021/782, mis käsitleb rongireisijate õigusi ja kohustusi, muutes raudteeseaduse vastavaid sätteid. Eelnõu sisaldab nii Euroopa Liidu vajadustest kui ka riigisisesest vajadusest tulenevaid muudatusi, et tagada õigusraamistiku ajakohasus ja vastavus rahvusvahelistele nõuetele.

**1.2. Eelnõu ettevalmistaja**

Seaduseelnõu ning selle juurde kuuluva seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna nõunik Kätlin Ründla (+372 6256 407, katlin.rundla@kliimaministeerium.ee) ja teede- ja raudteeosakonna raudtee valdkonnajuht Indrek Laineveer (+372 639 7636, indrek.laineveer@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu juriidilise ekspertiisi teostas Kliimaministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anna-Liisa Kotsjuba (+372 6258 998, anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee).

**1.3. Märkused**

Eelnõuga muudetakse 2020. aasta 30. oktoobril jõustunud RdtS ( RT I, 30.10.2020) redaktsiooni.

ERA auditi raporti kohaselt ei täideta akrediteerimiskava ERA 1172/002 V3.1 nõudeid. Kliimaministeerium ei ole seni kontrollinud TTJA-d vastavalt nendele akrediteerimisnõuetele. Kuigi TTJA on määratud raudteeseadusega ECM-i sertifitseerimisorganiks, ei ole TTJA-le rakendatud akrediteerimiskava nõudeid.

Raportis tuuakse välja ka risk, et kohaldatakse puudustega raudteeseaduse ja EL määruse 2019/779 sätteid. ERA auditi tegevusplaanis on kavandatud, et alates hiljemalt 31. detsembrist 2024 hakkab Kliimaministeerium kontrollima NSA vastavust akrediteerimiskava nõuetele ning NSA-d auditeerima vajalike intervallide järgi.

Muudatustega kehtestatakse konkreetsed nõuded raudteeliikluse ohutuse kontrolli ja hindamise mehhanismide, ohutuse seire ja hindamise protseduuride ning riskijuhtimissüsteemide osas. Eelnõu elluviimine on oluline samm Eesti raudteeliikluse ohutuse ja efektiivsuse parandamisel ning vastavuse tagamisel Euroopa Liidu regulatsioonidele.

Lisaks on eesmärgiks uuendada raudteeseaduses viited Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 03.12.2007, lk 14–41) ajakohastatud viidetega määrusele (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 172, 17.05.2021, lk 1–42).

Muudetakse ka raudteeseaduse 12. peatükki, mis käsitleb raudteeliiklusregistrit. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614[[1]](#footnote-2) Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt kasutavad alates 16.06.2024 liikmesriigid tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist raudteeveeremi andmestik viiakse üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (European Vehicle Register (EVR)). Hoolduse eest vastutava üksuse määramine ja registreerimine on kohustuslik igale raudteeveeremile enne selle kasutuselevõttu. See toimub esmalt riiklikus raudteeliiklusregistris ja ülemineku käigus Euroopa Liidu platvormile EVR süsteemis.

Eelnõuga täiendatakse ka tegutsemise ohutunnistuse väljaandmise, uuendamise ja taotlemise nimekirja loetelu, et oleks tagatud tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks.

Eelnõuga muudetakse tähtaegu ohutusloa menetluse osas. ERA auditis viidatud puuduse kohaselt on ohutuslubade menetlusaeg liiga lühike. ERA auditi käigus leiti, et praegune 30-päevane tähtaeg ei ole piisav põhjaliku ja kvaliteetse hindamise läbiviimiseks. Auditi tulemusel tehti ettepanek pikendada menetlusaega, et tagada kõikide ohutusega seotud aspektide põhjalik läbivaatamine ja analüüs. Eelnevast lähtuvalt on menetluse tähtaegade muutmine eelnõuga vajalik, et vastata Euroopa Liidu nõuetele ja parandada raudteeohutuse tagamise protsessi kvaliteeti.

Muudetakse ka riigilõivuseadust hoolduse allhanke funktsiooni lisandumisega raudteeseadusesse hoolduse allhanke funktsioonide sertifikaadi väljastamiseks.

Eelnõuga muudetakse järgmisi seaduste redaktsioone:

1) raudteeseadus (RdtS), RT I, 30.12.2023, 5

2) riigilõivuseadus (RLS), RT I, 21.06.2024, 2

Kooskõlas Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lõike 2 punktiga 2 ei ole seaduse väljatöötamiseks koostatud väljatöötamiskavatsust, kuna antud juhul on tegemist Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

Eelnõu seletuskirja koostamisel on arvestatud HÕNTE-s seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuse sisule esitatud nõuetega.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus.

**2. Seaduse eesmärk**

Käesoleva eelnõu algatamine on tingitud Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) auditis välja toodud ettepanekutest. Eelnõu põhieesmärk on rakendada EL Raudteeameti auditi käigus välja toodut, et tagada riikliku raudteesüsteemi vastavus Euroopa Liidu regulatsioonidele ning suurendada raudteeliikluse ohutust ja efektiivsust. Eelnõu rakendab auditi tegevusplaani RdtS-i puudutavad punktid ning täiendab raudteeseadust, et tagada raudteesüsteemi järjepidev hindamine ja sertifitseerimisprotsessi vastavus kehtivatele nõuetele. EL Raudteeamet teostas Eesti raudteesüsteemi auditi, mille tulemusena tuvastati mitmeid parandus- ja täiustamisvajadusi. Auditist tulenevalt koostati tegevusplaan, mille eesmärk on tõsta raudteeohutuse taset ja vastavust EL-i normidele. Tegevusplaani osad punktid vajavad seadusandlikke muudatusi. Auditi kohaselt tuvastati puudujäägid raudteeliikluse ohutuse kontrollimisel ja hindamisel. Tegevusplaanis on sätestatud meetmed, millega tagada, et kõik raudteeliikluses osalevad ettevõtted rakendaksid ühtseid ohutusstandardeid. Seadusemuudatuste eesmärk on kehtestada konkreetsed nõuded ja kontrollmehhanismid, et tagada pidev ohutusalane järelevalve ning puudujääkide kiire kõrvaldamine. Lisaks toodi auditis välja, et olemasolevad ohutuse hindamise ja seire protseduurid vajavad täiendavat täpsustamist ja optimeerimist. Tegevusplaanis nähakse ette, et raudtee-ettevõtted peavad välja töötama ja rakendama täpsemad ohutusalase hindamise protseduurid ning andma regulaarseid ülevaateid oma ohutusmeetmete tõhususest. Seadusemuudatustega kehtestatakse nõuded nende protseduuride standardiseerimiseks ja järelevalveks. Auditi käigus leiti, et raudteesektoris puudub ühtne ja süsteemne lähenemine riskide juhtimisele ning õnnetusjuhtumite ennetamisele. Tegevusplaanis on esitatud meetmed riskijuhtimissüsteemi loomise ja juurutamise kohta, mis hõlmab kõiki raudteeliikluse aspekte.

Eelnõuga esitatakse vajalikud seadusemuudatused, et rakendada EL Raudteeameti auditi käigus välja toodut, muudatused hõlmavad raudteeliikluse ohutuse hindamise ja kontrolli mehhanismide täiustamist, ohutuse seire ja hindamise protseduuride täpsustamist ning riskijuhtimissüsteemide rakendamist.

Samuti on eelnõu eesmärk tagada, et reisijateveo regulatsioonid vastaksid kehtivatele Euroopa Liidu nõuetele ning oleks tagatud siseriiklike nõuete vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2021/782, mis on rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta kehtiva määruse (EÜ) nr 1371/2007 õigusjärglane. Seega on oluline muuta Raudteeseaduse (RdtS) vastavaid sätteid, et viidata praegu kehtivatele määrustele.

Käesoleva eelnõu koostamisel on arvestatud ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (edaspidi TTJA) poolt tehtud ettepanekutega, mida on peetud oluliseks raudteesektori regulatsioonide ajakohastamisel ning tõhustamisel. Need on seletuskirjas selgelt eristatud, et tagada muudatuste algpõhjuste läbipaistvus.

**3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist.

Paragrahviga 1 sätestatakse RdtS muutmine. Paragrahv koosneb 48 punktist.

**RdtS‑e § 3 lõike 1 punkti 3 ja § 94 lõike 1 punkti 6** muudatusega asendatakse sõna „pöörangute“ sõnaga „pöörmete“. Praeguse raudteeseaduse § 3 lõike 1 punktis 3 ja § 94 lõikes 1 punktis 6 kasutatakse terminit „pöörangute“, kuid raudteeseaduse definitsioonide osas ei ole antud mõiste defineeritud. Selle asemel viidatakse oluliste raudtee osadena "pöörmetele". Raudtee mõiste all on seaduses kirjeldatud maatükiga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmetest, liipritest ja ballastist. Et tagada õigusaktides kasutatava terminoloogia ühtsus ja täpsus, tuleb asendada sõna „pöörangute“ sõnaga „pöörmete“. See muudatus aitab vältida segadust ja tagab selguse raudtee oluliste osade määratlemisel. Muudatus on tingitud eelkõige vajadusest ajakohastada kehtivat raudteeseadust ning muudatuse ettepaneku on teinud TTJA.

**RdtS‑e § 7 lõikes 1** lisatakse viide otsekohalduvale määrusele (EL) nr 2021/782[[2]](#footnote-3) ning eemaldatakse viide kehtetule regulatsioonile. Raudteeseaduse § 7 lõige 1 sisaldab viidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta. Kuna see määrus on asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/782, tuleb seadust ajakohastada ning viidata kehtivale määrusele. Määrus 2021/782 on otsekohalduv ja hõlmab kõik vajalikud regulatsioonid reisijateveo kohta, mistõttu on oluline teha vastav muudatus seaduses, mis omakorda tagab, et seadus on kooskõlas Euroopa Liidu õigusaktidega ja viitab kehtivatele nõuetel rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta. Muudatus on tingitud vajadusest ajakohastada raudteeseadust, et tagada selle vastavus kehtivatele Euroopa Liidu õigusaktidele ja regulatsioonidele.

**RdtS-i § 20 lõike 1 punkti 2** muudetakse selliselt, et asendatakse sõnad „reisijateveogategelemisel” sõnadega „raudteeveoga tegelemisel”. Antud muudatuse tulemusel täiendatakse raudteeseadust mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustuse regulatsiooniga.

Praegu kehtivas raudteeseaduse § 20 lõikes 1 puudub mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustuse regulatsioon. Vastavalt raudteeseaduse § 17 lõikele 1 on vastutuskindlustuslepingu olemasolu kohustuslik tegutsemise ohutustunnistuse omanikule. Seetõttu on vajalik lisada raudtee kaubaveo tegutsemise ohutustunnistuse omanikule vastutuskindlustuslepingu nõue. Muudatus tagab, et ka mitteavalikul raudteel kaubaveoga tegelevad ettevõtjad omavad vastutuskindlustust, mis aitab suurendada tegevuse ohutust ja tagab kaitset võimalike kahjunõuete korral. Kindlustussumma suuruse määramine kindlustusandja ja raudteeveoettevõtja vahelise kokkuleppe järgi võimaldab paindlikkust ning vastavust ettevõtja spetsiifilistele vajadustele ja riskidele. Antud muudatus ei ole otseselt seotud Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) auditis tõstatatud küsimustega, vaid põhineb vajadusel ajakohastada ja tõhustada raudteesektori regulatsioone.

**RdtS‑i § 22 täiendatakse lõikega 9**, mis võimaldab teatud põhistatud põhjustel ohutusloa väljastada ka lühema kehtivusajaga. Praeguse regulatsiooni kohaselt kehtivad ohutusload viis aastat, mis ei võimalda piisavalt kaalutlusõigust olukordades, kus ohutusloa väljastamine lühemaks ajaks oleks põhjendatud. Komisjoni soovitus (EL) 2019/780 „taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktilise korra kohta“ punkt 5.2 näeb ette, et riiklik ohutusasutus võib ohutusloa kohaldamisala piirata kasutuspiirangute ja -tingimustega, kui need on seotud küsimustega, mis takistavad ohutusloa väljaandmist. Komisjoni määruse (EL) 2018/763 artikkel 8 sätestab, et ühtne ohutustunnistus võib olla kehtiv lühemat aega kui viis aastat, kui see on vajalik raudteevedusid kahjustavate riskide tõhusa kontrolli tagamiseks. Eesti raudteeseadus ei võimalda praegu ohutusloa lühemat kehtivusaega, mis tähendab, et riiklikul ohutusasutusel ei ole võimalust kohaldada selliseid piiranguid ka siis, kui see on põhjendatud. Muudatus võimaldab riiklikul ohutusasutusel paremini hallata raudteevedude ohutusega seotud riske. Analoogne muudatus kehtestatakse ka siseriiklikult tegutsemise ohutustunnistusele. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet peab põhjendama ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse väljastamist lühema kehtivusajaga. Muudatus on tingitud ERA auditis välja toodud Euroopa Liidu vajadusest ning ühtlustamise eesmärgil kehtestatakse sama muudatus ka tegutsemise ohutustunnistusele.

**RdtS‑i § 24 lõiget 1** muudetakse, et tagada tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks. Sellest tulenevalt muudetakse ka tegutsemise ohutustunnistuse avalduse vormi, mis on toodud majandus- ja taristuministri 06.12.2020 määruses nr 84 „Ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse taotlemise ning väljaandmise kord“. Lisaks sellele eemaldatakse nimetatud määruse lisades 1 ja 2 vastaval vormil alalõigud „Ohutusloa taotlemisel esitatavad dokumendid“ ja „Tegutsemise ohutustunnistuse taotlemisel esitatavad dokumendid“. Taotlusega esitatavate dokumentide nimekirja eraldi välja toomine ei anna lisaväärtust ja see nõue on pigem jäänud ajast, kui taotluseid esitati enamasti paberkandjal.

**RdtS-i § 24 lõiget 2 punkti 3** muudetakse selliselt, et asendatakse tekstiosa "raudteeliiklusregistrikood" tekstiosaga ”Euroopa raudteeveeremi number”. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeveeremi andmestik viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (European Vehicle Register (EVR)).

**RdtS‑i § 24 lõige 2 punkt 4** tunnistatakse kehtetuks. Praeguses RdtS § 24 lõikes 2 on sätestatud, et taotleja peab märkima millisel viisil ta soovib otsuse edastamist. Kuna kõik taotlused esitatakse elektroonilisel teel, on see nõue vananenud ja üleliigne. Tegutsemise ohutustunnistuse käskkiri allkirjastatakse digitaalselt ja edastatakse elektrooniliselt taotlejale. Seega on otstarbekas see punkt nimekirjast välja jätta, et lihtsustada ja ajakohastada taotlusprotsessi. Antud säte hõlmab vaid siseriiklikku tegutsemise ohutustunnistust ja selle alusel on võimalik tegutseda ainult Eestis, mitte Euroopa Liidus tervikuna. Ühtse ohutustunnistuse väljastamine toimub endiselt läbi ERA ühtse kontaktpunkti süsteemi.

**RdtS § 25 täiendatakse lõikega 31,** millega lisatakse TTJA-le õigus teostada raudteeveoettevõtjatele kohapealset kontrolli ja auditeid vastavalt juba kehtivatele õigusnormidele, nagu see on sätestatud ühtse ohutustunnistuse menetlusega seotud paragrahvides (RdtS § 29 lg 4 ja § 30 lg 3). Ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuste menetlemise osana on olenevalt menetluse subjektist ja objektist vajadus teostada raudtee-ettevõtja veeremi ja raudteetaristu tehnilise seisukorra ülevaatust. Sellest tulenevalt lisatakse raudteeseadusesse regulatsioon, mis õiguslikult võimaldab TTJA-l korraldada menetluse raames menetlusosalise juures kohapealseid kontrolle ja auditeid. See tähendab, et amet saab iseseisvalt hinnata, kas ettevõtja vastab kehtestatud ohutusnõuetele ja -standarditele, mis on vajalik ohutuse tagamiseks raudteetranspordis. Ameti õigus nõuda ettevõtjalt täiendavate dokumentide või teabe esitamist aitab tagada, et kõik vajalikud andmed on ametile kergesti kättesaadavad, võimaldades põhjalikku kontrolli.

**RdtS § 25 lõiget 4** muudetakse, et anda TTJA-le kohustus teavitada ettevõtjat ühe kuu jooksul, alates ohutusloa ning tegutsemise ohutustunnistuse taotluse saamisest, kas esitatud dokumendid on täielikud või paluda esitada asjakohast lisateavet. Ohutuslubade menetlusaja ebamõistlikult lühike tähtaeg tõstatati ERA auditi käigus ning muudatus on sellest tingitud. Menetlusaeg on olemuselt sarnane ühtse ohutustunnistuse menetlusega, hõlmates nii dokumentide kontrolli kui ka kohapealseid auditeid. Praegu kehtiv raudteeseaduse § 25 lõige 4 sätestab, et TTJA annab ohutusloa ning tegutsemise ohutustunnistuse välja, muudab või uuendab neid 30 päeva jooksul taotluse ja nõuetekohaste dokumentide saamisest arvates. Lisaks võib amet põhjendatud juhtudel pikendada menetlustähtaega kuni 30 päeva võrra, teavitades sellest taotluse esitajat. Siiski on praktikas selgunud, et keerukamate juhtumite puhul on 30 päeva sageli liiga lühike aeg põhjaliku ja asjakohase otsuse tegemiseks. Seetõttu on ohutuse seisukohalt vajalik muuta sätet nii, et TTJA saab mõistliku tähtaja, et tagada dokumentide õigsuse põhjalik kontroll. See aitab vältida olukordi, kus keerukamate juhtumite tõttu on otsuste tegemine häiritud ja tagab, et kõik osalised saavad vajalikku teavet õigeaegselt.

**RdtS § 25 täiendatakse lõikega 41**, et määrata selgelt TTJA kohustused ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse taotluste menetlemisel. Muudatus kehtestab, et TTJA peab andma ohutusloa või jätma taotluse rahuldamata hiljemalt neli kuud pärast taotlejalt nõutava teabe saamist. Selline pikendamine nelja kuuni tuleneb ERA auditi käigus tõstatatud probleemidest, kus varasem 30-päevane tähtaeg osutus sageli ebapiisavaks keerukamate juhtumite korral. Neli kuud võimaldab ametil põhjalikumalt hinnata esitatud dokumentide nõuetele vastavust, sealhulgas korraldada vajalikud kohapealsed kontrollid ja auditeerimised, et tagada otsuste kvaliteet ja ohutuse taseme säilitamine. Samas tegutsemise ohutustunnistuse puhul on dokumentide ja nõuete hulk väiksem ning menetlemiseks piisab ühekuuliselt tähtajast taotlejalt nõutava teabe saamisest. Samuti on täiendatud sätet, et juhul kui TTJA ei suuda taotlust nimetatud tähtaja jooksul lahendada, ei loeta ohutusluba ja tegutsemise ohutustunnust taotlejale vaikimisi antuks. Muudatus on tingitud ERA auditi käigus tõstatatust.

**RdtS § 27 lõiget 5** muudetakse ning selle eesmärk on võimaldada TTJA-l kohandada ohutustunnistuse kehtivusaega vastavalt konkreetsetele olukordadele ja vajadustele, mitte olla piiratud fikseeritud viieaastase tähtajaga. Muudatuse kohaselt ühtse ohutustunnistuse kehtivusaeg on "kuni viis aastat" senise "viis aastat" asemel.

**RdtS § 42 lõige 1** muudetakse, et asendada sättes senine viide raudteeliiklusregistrile Euroopa veeremiregistriga. Hoolduse eest vastutav üksus registreeritakse ERADIS süsteemis ja konkreetse paragrahvi põhimõte on, et igal veeremil peab olema hoolduse eest vastutav üksus ja see määratakse raudteeliiklusregistris. EL platvormile üleminekul peab hoolduse eest vastutav üksus olema määratud sealses EVR registris.

**RdtS § 42 lõigetest 3 ja 8** jäetakse välja sõna "kaubavagunid". RdtS § 42 muudatused käsitlevad hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi taotlemist, laiendades vajadust ka vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduse eest vastutavate üksuste osas. Kehtiva RdtS seletuskirja kohaselt piirdub hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimise vajadus hetkel ainult kaubavagunitega ning ei nähta ette TTJA rolli rakendamist enne Rail Balticu projekti. Komisjoni rakendusmäärus 2019/779 kehtestab ühtsed eeskirjad ja nõuded hoolduse eest vastutavate üksuste ning sertifitseerimisasutuste (TTJA) tegevuse kohta. Alates jaanuarist 2024 on TTJA väljastanud hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadid neljale ettevõttele, mille osas on vajalik läbi viia iga-aastased auditeerimised vastavalt rakendusmäärusele. ERA 2023. aasta auditi raportis märgitakse, et NSA-l puuduvad piisavad ressursid ECM-i sertifitseerimistoimingute läbiviimiseks, mistõttu sertifitseerimiskomitee koosseis ei erine enamikul juhtudel hindamismeeskonnast. Kolm isikut on seotud ECM-i sertifitseerimistegevusega, kuid nende ressursid on piiratud muude protsesside tõttu. Sellest tulenevalt on ERA hinnangul vajalik täiendav ametikoht TTJA struktuuris, mis võimaldaks kvaliteetset ECM-i sertifitseerimist ja auditeerimist vastavalt kehtestatud nõuetele. Raudteeseaduse muudatuse tulemusena on vaja luua uus ametikoht, mille eesmärk on hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni ja vedurite hoolduse koordineerimine. Selle uue ametikoha loomisega kaasnevad kulud on hinnanguliselt 50 000 eurot aastas. See summa katab palgakulud, koolitused ja muud vajalike ressursside hankimise kulud. Uue ametikoha loomisega on võimalik täita ka ERA nõue sõltumatu komisjoni loomise vajaduse osas, mis tagab raudteeohutuse ja hoolduse sõltumatu ja objektiivse hindamise ning järelevalve.

**RdtS § 42 lõiget 5** täiendatakse allhanke funktsioonide sertifitseerimise lisamisega. Hoolduse allhanke funktsioonide sertifitseerimine on reguleeritud Komisjoni rakendusmääruse 2019/779 artikliga 10. Allhanke funktsioonide sertifitseerimise lisamisega vajavad ka täpsustamist RdtS asjakohased hoolduse eest vastutava üksusega seotud sätted. Seaduse muudatusega kehtestatakse, et hoolduse eest vastutav üksus peab võtma kasutusele allhankefunktsiooni, mis hõlmab ka vedurite hoolduse ja teenindamise aspekte. Seaduse täiendamise eesmärk on tagada, et hoolduse eest vastutavad üksused on paremini varustatud ja struktureeritud, et nad suudaksid tõhusamalt hallata raudteeinfrastruktuuri ja vedurite hooldust. Lisandunud nõue allhankefunktsiooni rakendamiseks tähendab, et hoolduse eest vastutav üksus peab olema võimeline allhanke korras tellima ja koordineerima vedurite hooldusteenuseid vastavalt kehtestatud kvaliteedi- ja ohutusstandarditele.

**RdtS § 48 lõikes 9** lisatakse viide määrusele (EL) nr 2021/782 ning eemaldatakse viide kehtetule regulatsioonile. Raudteeseaduse § 48 lõige 9 sisaldab viidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta. Kuna see määrus on asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/782, tuleb seadust ajakohastada ning viidata kehtivale määrusele. Määrus 2021/782 on otsekohalduv, mistõttu on oluline teha vastav muudatus seaduses. See tagab, et seadus on kooskõlas Euroopa Liidu õigusaktidega ja kajastab kehtivaid nõudeid rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

**RdtS § 58 lõikes 3 punktis 2** tehakse muudatus ning sätet täiendatakse tekstiosaga „ja vedurijuhi väljaõppe üldkoolituse”, et parandada lause ülesehitust. Praegune sõnastus on eksitav, sest see sätestab, et vedurijuhiluba antakse isikule, kes on omandanud vähemalt põhihariduse ja läbinud vedurijuhi 3. taseme kutseõppe või läbinud keskhariduse baasil vedurijuhi väljaõppe üldkoolituse. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ, [ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/AUTO/?uri=celex:32007L0059), art 11 kohaselt peavad vedurijuhi kandidaadid olema edukalt lõpetanud vähemalt üheksa-aastased õpingud (põhikooli) ning läbinud edukalt kutseõppe, mis vastab nõukogu 16. juuli 1985. aasta otsuses 85/368/EMÜ (Euroopa Ühenduse liikmesriikide kutsekvalifikatsioonide võrreldavuse kohta) osutatud 3. tasemele. Praeguse sõnastuse kohaselt saab järeldada, et põhimõtteliselt ei nõuta põhihariduse ja vedurijuhi 3. taseme kutseõppega isikult vedurijuhi väljaõppe üldkoolitust. See oleks kohustuslik ainult keskhariduse baasil. Muudatus on tingitud raudteeseaduse kooskõlla viimisest direktiivi sõnastusega.

**RdtS § 84 lõikes 2** muudetakse ja täpsustatakse sõnastust seoses raudteeliiklusregistri andmete üleviimisega Euroopa raudteeinfrastruktuuri registrisse. Muudatusega asendatakse lauseosa ,,raudteeliiklusregistri andmetega või viidatakse raudteeliiklusregistrile“ lauseosaga “Euroopa raudteeinfrastruktuuri registri andmetega või viidatakse Euroopa raudteeinfrastruktuuri registrile“. Muudatus on tingitud Euroopa Liidu õigusest lähtuvalt.

**RdtS § 106 lõiget 2 muudetakse**, kuna 2023. aasta lõpus kohtus raudteeinfrastruktuuri kasutustasude töögrupp, milles raames tehti sektori poolt ka ettepanek abiteenuste kasutustasude määramise erisuse vajaduseks. Juurdepääsu abiteenused on raudteeseaduse § 94 lõikele 3 sellised teenused, mida raudteeinfrastruktuuriettevõtja võib kokkuleppe saavutamisel osutada. Seega sõltub abiteenuste osutamine teenuse pakkuja ja tellija omavahelisest kokkuleppest. Lisaks ei pea abiteenuste osutamine piirduma raudteeinfrastruktuuriettevõtjaga, vaid neid teenuseid saab pakkuda ka ettevõtja, kes ei ole raudteeinfrastruktuuriettevõtja. Taolises olukorras on mõistlik, et raudteeinfrastruktuuriettevõtja määrab abiteenuste kasutustasud ise, sest vastavalt raudteeseaduse § 98 lõikele 3, kui juurdepääsu abiteenuseid pakub ainult üks pakkuja, ei või juurdepääsu abiteenuste eest võetav kasutustasu ületada nende osutamise kogukulusid. Eeltoodust tulenevalt on abiteenuste kasutustasu maksimumäär piiratud kas maksimaalse tasumäära või konkurentsiga, kui sama teenust pakub ka teine ettevõtja. Lisaks jälgib vastavalt raudteeseaduse § 108 lõikele 1 konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul Konkurentsiamet, kes rakendab meetmeid diskrimineeriva või muul viisil ebaõiglase kohtlemise kõrvaldamiseks. **RdtS § 110 lõige 1 muudetakse** täpsustusega, et raudteeveoettevõtja võib tegeleda avaliku reisijateveoga, samuti kaubaveoga mitteavalikul raudteel, kui tegemist on ohtliku kauba veoga ja vedu ei toimu enda tarbeks või teiste raudteevedudega avalikul raudteel üksnes veoeeskirja alusel. Praegu kehtivad veotingimused ja ohutusnõuded avalikul raudteel, kuid mitteavalikul raudteel võivad need puududa või olla ebaühtlased. Muudatus tagab, et ka mitteavalikul raudteel toimub ohtlike kaupade vedu vastavalt kehtestatud veoeeskirjadele ja ohutusnõuetele. Ühtsete standardite kehtestamine aitab lihtsustada regulatiivset järelevalvet ja tagab võrdsed tingimused kõikidele raudteeveoettevõtjatele. Muudatused RdtS § 110 lõigetes 1, 5 ja 6 tulenevad TTJA ettepanekutest raudteeseaduse ajakohastamiseks ja ohutuse tõhustamiseks.

**RdtS § 110 lõikes 2** lisatakse viide määruse (EL) 2021/782 vastavale artiklile. Sättest eemaldatakse viide kehtetule regulatsioonile. Muudatus tuleneb määrusest (EL) 2021/782, mis on otsekohalduv ja asendab varasema määruse (EÜ) 1371/2007 artikli.

**RdtS § 110 lõiget 5 ja 6** täiendatakse selliselt, et reisijateveo korral tuleb veoeeskiri edastada teadmiseks ka Transpordiametile, kellel on õigus teha ettekirjutus veoeeskirja muutmiseks, kui veoeeskiri ei ole kooskõlas määrusega (EL) 2021/782. Muudatus on vajalik, kuna RdtS § 7 alusel teostab järelevalvet reisijate õiguste tagamise üle Transpordiamet.

**RdtS § 120 lõike 3** **punktis 4** asendatakse sõna „raudteeliiklusregister” „Euroopa raudteeveeremiregistriga”. Muudatus on vajalik, sest Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist raudteeveeremi andmestik viiakse üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (European Vehicle Register (EVR)).

**RdtS § 124 lõiget 1** muudetakse selliselt, et muudatus kehtestab nõude raudteeveeremi registreerimiseks Euroopa raudteeveeremi registris. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist raudteeveeremi andmestik viiakse üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (EuropeanVehicle Register (EVR)).

**RdtS § 124 täiendatakse lõikega 11**. Säte käsitleb raudteeveeremi registreerimise toiminguid Euroopa Liidu õigusaktide alusel. Täienduse kohaselt teeb TTJA registritoimingud vastavalt komisjoni rakendusotsusele (EL) 2018/1614. Komisjoni rakendusotsuses (EL) 2018/1614 on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused. Selle otsuse alusel viiakse raudteeveeremi registreerimine vastavusse Euroopa Liidu ühtsete nõuetega, mis parandab andmete ühtsust ja võimaldab raudteeveeremite jälgimist ja haldamist kõigis liikmesriikides ühtsel viisil. Muudatus on vajalik, kuna Komisjoni otsus 2007/756/EÜ, mis varem reguleeris raudteeveeremite registreerimist, on tunnistatud kehtetuks ja asendatud uuema määrusega, mis järgib Euroopa Liidu uuenenud nõudeid raudteesektori turvalisuse ja toimivuse tagamiseks. Muudatuse eesmärk on tagada, et Eesti riikliku raudteeveeremi registreerimise protsess vastaks kehtivatele EL-i õigusaktidele ning ühtlustada see teiste liikmesriikide vastavate protseduuridega.

**RdtS § 125 lõige 1 punktis 2** muudetakse sätte sõnastust, asendades sõna „raudteeliiklusregistrist“ sõnadega „Euroopa raudteeveeremi registrist“.

**RdtS § 137 lõiget 1** muudetakse, täpsustades raudteeliiklusregistri eesmärki, et see kajastaks selgelt registri seost seadusest tulenevate ülesannete täitmisega. Muudatuse kohaselt on raudteeliiklusregistri eesmärgiks pidada arvestust raudteerajatiste, vedurijuhilubade, sertifikaatide, tegutsemise ohutustunnistuste ja ohutuslubade üle, et tagada raudteeohutus, täita riikliku järelevalve ülesandeid ning tagada õigusaktide nõuete täitmine. Registri eesmärk on tagada raudteeohutus, mis hõlmab muu hulgas vedurijuhtide ja raudtee-ettevõtjate tegevuse ohutuse tagamist, Euroopa Liidu õigusaktide täitmise jälgimist ning riikliku järelevalve tõhustamist. Seega on registri pidamine otseselt seotud raudteeseadusest tulenevate kohustuste täitmisega, sealhulgas vedurijuhilubade, ohutustunnistuste ja muude raudteeohutusega seotud dokumentide haldamisega. Muudatus arvestab ka rahvusvaheliste ja Euroopa Liidu regulatsioonidega, mille kohaselt peab hoolduse eest vastutav üksus olema määratud Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) hallatavas EVR registris.

**RdtS § 137 lõiked 3 ja 4** tunnistatakse kehtetuks. Sätted kustutatakse, kuna need on sisult ebavajalikud. Omaniku või valdaja nõudmisel registreerimistunnistuse väljastamine TTJA poolt ei ole vajalik, kuna raudteeliiklusregistri haldamine ja järelevalve on reguleeritud Euroopa Liidu tasandil. Euroopa raudteeveeremi numbri kasutamine on juba reguleeritud Euroopa Liidu õigusaktidega, mistõttu on tarbetu lisada täiendavaid nõudeid, mis võivad tekitada segadust ning erandeid. Samuti ei ole vajalik eristada raudteeveeremit, mis liigub ainult Euroopa Liidu territooriumil, kuna kõikidele raudteeveeremitel kehtivad samad Euroopa standardid.

**RdtS § 137 lõiget 5** muudetakse, et vähendada riigilõivude dubleerimist ja parandada menetluste tõhusust. Praegu on riigilõivuseaduse § 209 sätestatud kaks paralleelset riigilõivu: üks iseteeninduse ja teine menetleja kasutamise puhul. Muudatuse eesmärk on säilitada vaid menetleja lõiv, kaotades iseteeninduse tasu. Samuti kaotatakse eraldi riigilõiv rajatiste registreerimisel. Muudatus on ajendatud ka registreerimistunnistuste väljastamise lõpetamisest (RLS § 210), kuna edaspidi keskendutakse digitaalsetele lahendustele, mis lihtsustavad haldusprotsessi ja vähendavad bürokraatiat

**RdtS § 137 lõiget 6** muudetakse, kuivõrd kehtiva seaduse kohaselt kehtestab valdkonna eest vastutav minister raudteeliiklusregistri põhimääruse, kuid norm ei sätesta piisavalt detailselt, milliseid küsimusi põhimääruses reguleeritakse. Registri asutamine peab toimuma seadusega, mitte üksnes põhimäärusega, ja et volitusnorm peab sisaldama olulisi küsimusi, mille reguleerimiseks minister on volitatud. Eelnõuga on see tähelepanek arvesse võetud ning volitusnormi sisu on täpsustatud viisil, mis tagab nii seaduse kui ka põhimääruse kooskõla õigusloome parimate tavadega.

**RdtS § 137 lõige 7** muudetakse selliselt, et Kliimaministeeriumi asemel määratakse raudteeliiklusregistri vastutava töötlejana TTJA. Kuna Kliimaministeerium ei teosta ühtegi toimingut raudteeliiklusregistris, siis puudub vajadus jätkata vastutava töötlejana. Volitatud töötlejate määramine on viidud raudteeliiklusregistri pidamise põhimääruse volitusnormi alla raudteeseaduse § 137 lõikes 6 punktis 4.

**RdtS § 138 lõige 1** muudetakse, et ajakohastada ja laiendada raudteeliiklusregistri koosseisu. Senises raudteeliiklusregistri koosseisus sisalduvad andmebaasid on muutunud ja lisandunud uued elemendid.

**RdtS § 138 lõige 3,** mis käsitleb raudteeveeremi andmebaasi ja selles registreeritavaid andmeid, tunnistatakse kehtetuks. Käesoleva seaduse kontekstis on oluline tagada regulatiivne ühtsus ja kooskõla uute õigusaktide ning raudteeveeremi registreerimist hõlmavate standarditega. Üksikute andmete registreerimine ja haldamine on paremini struktureeritud ning keskendutakse rohkem üldistele ja järjestikustele nõuetele, mis kehtivad Euroopa Liidu tasandil. Raudteeveeremi andmete haldamine on koondatud ühtsesse registrisse, mis võimaldab paremat andmevahetust ning lihtsustab järelevalvet.

**RdtS § 138 lõige 5** muudetakse selliselt, et tegutsemise ohutustunnistuste ja ohutuslubade andmebaasi kantakse raudtee-ettevõtjale väljaantud tunnistuse ja loa andmed.

**RdtS § 138 täiendatakse** lõikega 51 ning muudetakse lõiget 6, kuna raudteeliiklusregistris töödeldavate isikuandmete loetelu ja töötlemise alused on vajalik selgelt sätestada seaduse tasandil, et tagada vastavus isikuandmete kaitse üldmäärusele (GDPR) ning Eesti andmekaitsealastele õigusaktidele. Täpsustused on olulised, kuna registris töödeldakse tundlikke isikuandmeid, sealhulgas terviseandmeid ja fotosid, mille töötlemine peab olema seaduslikult põhjendatud ja läbipaistev. Lõike 6 muudatused on vajalikud, et täpsustada, milliseid andmeid võib avalikustada ja millised andmed on kaitstud vastavalt andmekaitsenõuetele. See aitab tagada tasakaalu registri avaliku iseloomu ja andmesubjektide õiguste vahel.

**Eelnõuga täiendatakse raudteeseadust uue paragrahviga 138¹**, mis käsitleb registriandmete ja alusdokumentide arhiveerimist. Muudatuse eesmärk on viia seadus kooskõlla põhiseadusest tulenevate nõuetega. Kehtiva õiguse kohaselt on raudteeliiklusregistri andmete säilitamise tähtaeg sätestatud registri põhimääruses, kuid järelevalveasutuse hinnangul on see vastuolus põhiseaduse §-ga 11 ja § 3 esimese lausega. Põhiseaduse üldise seadusereservatsiooni põhimõtte kohaselt tuleb kõik põhiõigusi riivavad olulised otsused reguleerida seaduse tasandil.

Eelnõu kohaselt arhiveeritakse registriandmed ja alusdokumendid kümne tööpäeva jooksul pärast nende vajalikkuse lõppemist ning arhiveeritud andmeid säilitatakse 50 aastat. See muudatus tagab, et andmete säilitamise tähtajad on kehtestatud seaduses, mis vastab põhiseaduslikele nõuetele. Andmete 50-aastane säilitustähtaeg on määratud, lähtudes raudteeinfrastruktuuri keskmisest kasutuseast, mis jääb samasse ajavahemikku.

Rahvusarhiivi 31.10.2017 hindamisotsusega nr 5-1/17/51 on raudteeliiklusregistrile omistatud arhiiviväärtus. Seetõttu antakse liiklusregistri andmed Rahvusarhiivi püsivaks säilitamiseks vastavalt kokkulepitud sagedusele.

Raudteeliiklusregistri pidamise põhimääruse § 13 sätestatud andmete säilitamise tähtajad tunnistatakse kehtetuks. Põhimääruse muudatused kajastuvad määruse kavandis, mis on lisatud seletuskirjale (Lisa 3).

**RdtS § 139 lõige 1 ja lõike 4 punkt 2** tunnistatakse kehtetuks, kuna raudteeveeremi andmebaas viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

**RdtS §§-des 140 lõike 1 punktis 1, § 141 lõikes 1 punktis üks ja lõikes 2 punktis 1** jäetakse välja tekstiosa „või raudteeveerem”, kuna raudteeveeremi andmebaas viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

**RdtS § 140 lõike 1 punkt 2** tunnistatakse kehtetuks. Euroopa Liidu Komisjoni rakendusotsus (EL) 2018/1614 reguleerib raudteeveeremi registreerimist ja vastavaid andmete esitamise nõudeid. Nimetatud määruse kohaselt on raudteeveeremi valdaja ja hoolduse eest vastutav isik kohustatud esitama kõik vajalikud andmed liikmesriigi vastavale registreerimisüksusele enne veeremi kasutuselevõttu liidu raudteesüsteemis. Kuna määruses on sätestatud konkreetsed nõuded andmete esitamiseks, ei ole riiklikus õiguses vaja dubleerida sarnaseid nõudeid, nagu see on sätestatud RdtS § 140 lõike 2 punktis 2. Seega on põhjendatud selle sätte kehtetuks tunnistamine, kuna Euroopa Liidu õigus katab antud valdkonna piisavalt ja siseriiklik lisaregulatsioon ei ole vajalik.

**RdtS § 142 lõike 2** esimene lause muudetakse ja sõnastatakse ümber. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt alates 16.06.2024 kasutavad liikmesriigid tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni.

**Rdts § 143 täiendatakse lõike 1 punktiga 7 ja lõikega 81.** Raudteeseaduse § 64 lõige 5 sätestab, et nõuded vedurijuhi teadmistele, oskustele ja väljaõppe üldkoolituse sisule kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 19. novembri 2020 määruse nr 74 „Nõuded vedurijuhi teadmistele, oskustele ja väljaõppe üldkoolituse sisule“ § 6 sätestab nõuded vedurijuhi keeleoskusele: Vedurijuhi keeleoskus peab vastama komisjoni määruse (EL) 2019/554, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ (ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta) VI lisa (ELT L 97, 8.4.2019, lk 1–5) toodud nõuetele. Vedurijuhid, kes peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga oluliste ohutusküsimuste teemal suhtlema, peavad oskama vähemalt ühte asjaomase raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kindlaksmääratud keelt. Nende keeleoskus peab võimaldama neil aktiivselt ja tõhusalt suhelda igapäevastes, halvenenud ja hädaolukordades. Vedurijuhid peavad oskama kasutada liikluskorralduse koostalitluse tehnilises kirjelduses määratletud sõnumeid ja sidemeetodit. Selleks, et täita eelpool toodud nõudeid, peavad vedurijuhid suutma keelt mõista (nii suuliselt kui ka kirjalikult) ja suhelda (nii suuliselt kui ka kirjalikult) B1-tasemel vastavalt Euroopa Nõukogu koostatud Euroopa keeleõppe raamdokumendile (CEFR). Keeleameti järelevalvepädevust reguleerib praegu ainult keeleseaduse § 30, mistõttu piirdub Keeleameti järelevalvepädevus sellega, et Keeleamet saab keeleseaduse alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 20.06.2011. a määruse nr 84 „Ametniku, töötaja ning füüsilisest isikust ettevõtja eesti keele oskuse ja kasutamise nõuded“ § 6 punkti 2 alusel nõuda, et vedurijuhid oskaksid eesti keelt tasemel A2. Käesoleva muudatusega antakse Keeleametile õigus kontrollida vedurijuhtide eesti keele oskuse taset vastavalt Euroopa Komisjoni määrusele (EL) 2019/554, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ.

**RdtS §§-des 167 lõikes 1, § 168 lõikes 1, § 169 lõikes 1, § 170 lõikes 1** lisatakse viide määrusele (EL) nr 2021/782 ning vastavatele artiklitele. Sätetest eemaldatakse viide kehtetule regulatsioonile. Muudatus tuleneb määrusest (EL) 2021/782, mis on otsekohalduv ja asendab varasema määruse (EL) 1371/2007 artiklid.

**Eelnõu §-ga 2 muudetakse riigilõivuseadust (RLS).**

**RLS § 209** muudetakse ja sõnastatakse ümber. Käesoleva muudatuse peamine eesmärk on üleminek täielikult digitaalsele menetlusele, kus kõik riiklikud raudteeliiklusregistri toimingud tehakse ainult e-teenuste infosüsteemi kaudu. Varasemalt olid kehtestatud kaks eraldi riigilõivu – üks tavamenetluse ja teine e-teenuste kaudu tehtavate toimingute jaoks. Muudatusega kaotatakse tavamenetluse võimalus ning kõik registreerimise ja kande muutmise toimingud tuleb edaspidi teha elektrooniliselt, mis lihtsustab ja kiirendab protsessi.

**RLS § 210 tunnistatakse kehtetuks.** Paragrahvi 210 kehtetuks tunnistamine on vajalik, kuna raudtee ja raudteeveeremi registreerimistunnistuste väljastamise praktika on muutunud ja need tunnistused ei ole enam asjakohased.

**RLS § 2132**muudetakse ja sõnastatakse selliselt, et hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) osas lisatakse riigilõivuseadusesse täiendav riigilõiv allhanke funktsiooni sertifikaadi osas. Hooldusfunktsiooni vastavussertifikaati saab taotleda hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi veeremi kategooriate kolmele funktsioonile: hoolduse arendamise funktsioonile, vagunipargi haldamise funktsioonile ja hoolduse teostamise funktsioonile. Riigilõiv kujuneb vastavalt TTJA tegelikele kuludele sertifikaadi väljaandmisel. Kuna menetluse maht on 1/3 võrra väiksem kui hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimisel, siis on ka riigilõiv 1/3 võrra väiksem ehk 4885 €. Eelnõu koostamise käigus on täpsustatud TTJA (Tehnilise Järelevalve Amet) menetlusega seotud tegelikke kulusid, mis on aluseks riigilõivu määramisel. Riigilõiv kujuneb vastavalt TTJA tegelikele kuludele, mis on seotud sertifikaadi väljaandmise menetlusega.

Varasemalt eeldati, et menetluse maht on ligikaudu 1/3 väiksem võrreldes hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) sertifitseerimise menetlusega, mistõttu oli riigilõivu suuruseks kavandatud 4 680 eurot. Samas on TTJA 2024. aasta andmete põhjal selgunud, et menetleja töötunni kulu on vahepeal suurenenud ning ulatub nüüd 37,58 euroni.

Arvestuslikult kulub menetlusele kokku 130 töötundi, mis teeb menetluskuludeks 4 885 eurot. Seetõttu on vajalik riigilõivu suurus korrigeerida vastavalt uuendatud kuluarvestusele, et tagada riigilõivu vastavus TTJA tegelikele kuludele.

**4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõu ei sisalda uusi ega võõrsõnalisi termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud.

**5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L172/1, 07.05.2021, lk 14–41), komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikliga 8, Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ artikliga 11.

**6. Seaduse mõju**

Eelnõu väljatöötamise käigus on hinnatud eelnõuga plaanitud muudatuste mõju eri mõjuvaldkondade kaupa, lähtudes Justiitsministeeriumi ja Riigikantselei mõjude hindamise metoodikast. Mõjude olulisuse hindamisel on analüüsitud mõju ulatust, mõju avaldumise sagedust, mõjutatud sihtgrupi suurust ja ebasoovitava mõju kaasnemise riski.

Alljärgnevalt on esile toodud eelnõuga kavandatavad muudatused ja hinnatud seaduse rakendamisest eeldatavasti kaasnevaid mõjusid. Eeldatavat olulist sotsiaalset mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, elu- ja looduskeskkonnale, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele ei tuvastatud.

Eelnõu muudatused ei puuduta ainult ametlikke regulatsioone ja haldusprotseduure, vaid omavad ka otsest mõju raudteeohutusele, mis mõjutab reisijaid ja kohalikke elanikke. Õigusaktide täiendamine ja sertifitseerimismenetluse parendamine toovad kaasa eeldatavasti turvalisema raudteevõrgu, vähendades õnnetuste ohtu ning parendades tarne ja teenuste kvaliteeti. Raudteeohutus on eelnõu üks keskseid eesmärke, mis on otseselt seotud raudteel reisijate ja ümbruskonna elanike turvalisuse tagamisega. Sertifitseerimisprotsesside täpsustamine, mis on seotud hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) sertifitseerimisega, suurendab usaldusväärsust raudteeveeremi hoolduses ja selle turvalisuses.

Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise täiendamine ja sellele lisanduv allhanke funktsioonide sertifitseerimine tagavad, et hooldus on järjepidev vastab ohutusstandarditele.

6.1 Muudatus:

Eelnõu seadusena vastuvõtmisel muudetakse oluliselt raudteeseaduse 12. peatükki, mis käsitleb raudteeliiklusregistrit. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 Artikkel 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistritelt Euroopa raudteeveeremi registrile“ punkti 5 kohaselt alates 16.06.2024 kasutavad liikmesriigid tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist raudteeveeremi andmestik viiakse üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (EuropeanVehicle Register (EVR)). Hoolduse eest vastutava üksuse määramine ja registreerimine on kohustuslik igale raudteeveeremile enne selle kasutuselevõttu. See toimub esmalt riiklikus raudteeliiklusregistris ja ülemineku käigus Euroopa Liidu platvormile EVR süsteemis.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Eeldatavalt puuduvad selle eelnõu mõjud majandusele, kuna muudatused on peamiselt administratiivsed ja tehnilised. Euroopa raudteeveeremi registri kasutuselevõtt ei too kaasa otseseid kulusid ega tulu, vaid lihtsustab andmete haldamist ja parandab registreerimisprotsessi tõhusust.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Eeldatavalt puuduvad selle eelnõu mõjud riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatusi, võib eeldada, et eelnõul ei ole olulist keskkonnamõju.

6.2 Muudatus:

Eelnõuga täiendatakse tegutsemise ohutunnistuse väljaandmise, uuendamise ja taotlemise nimekirja loetelu, et tagada tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks. Eelnõuga muudetakse tähtaegu ohutusloa menetluse osas. ERA auditi käigus leiti, et praegune 30-päevane tähtaeg ei ole piisav põhjaliku ja kvaliteetse hindamise läbiviimiseks, seetõttu muudetakse senine 30 päevane tähtaeg 4 kuuga.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Muudatusega kaasneb vähene mõju raudteeinfrastruktuuriettevõtjatele, kuna nad peavad hakkama kolm kuud varem taotlema ohutusloa pikendamist.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatusi, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

6.3 Muudatus:

Eelnõuga täiendatakse raudteeseadust mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustuse regulatsiooniga.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Muudatusega kaasneb mõju mitteavalikul raudteel kaubaveoga tegelevatele raudteeveoettevõtjatele, kuna nad peavad omama kohustuslikku vastutuskindlustust. Kuna kindlustussumma suurus määratakse kindlustusandja ja raudteeveoettevõtja vahelise kokkuleppe järgi võimaldab see paindlikkust ning vastab ettevõtja spetsiifilistele vajadustele ja riskidele. Kuna tegemist on tegevusalaga, kus võimalikud kahjunõuded õnnetuse korral võivad olla suured, siis eeldatavalt on ettevõtjad juba eelnevalt oma tegevuse mingil kujul kindlustanud, kuid muudatusega tagatakse ühtne kindlustuskaitse kõikidele kolmandatele isikutele, kes võivad olla ettevõtjate tegevusest puudutatud.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatusi, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatust, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist keskkonnamõju.

6.4 Muudatus: Hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi taotlemist laiendatakse vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduse eest vastutavate üksuste osas. Samuti lisatakse hoolduse allhanke funktsioonide sertifitseerimine, mis on reguleeritud Komisjoni rakendusmääruse 2019/779 artikliga 10. Samuti muudetakse riigilõivuseadust, et lisada hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) sertifikaadi osas täiendav riigilõiv allhanke funktsiooni sertifikaadi väljastamiseks. Täiendav riigilõiv on seotud hooldusfunktsioonide sertifitseerimisega, mida saab taotleda kolmele funktsioonile: hoolduse arendamisele, vagunipargi haldamisele ja hoolduse teostamisele. Lisaks viiakse muudatusega kõik raudteeliiklusregistri toimingud üle ainult e-teenuste infosüsteemi. Varasemalt olid kehtestatud eraldi riigilõivud tavamenetluse ja e-teenuste kaudu tehtavate toimingute jaoks.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Eelnõuga kaasneb mõju hoolduse eest vastutavatele üksustele, kes peavad sertifikaadi taotlema ka vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduseks. Samuti tuleb taotleda eraldi sertifikaat hoolduse allhanke funktsioonideks. Vastavad riigilõivud on 6240 eurot ja 4680 eurot.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Raudteeseaduse muudatuse tulemusena on vaja luua TTJA-s uus ametikoht, mille eesmärk on hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni ja vedurite hoolduse koordineerimine. Selle uue ametikoha loomisega kaasnevad kulud on hinnanguliselt 50 000 eurot aastas. Muudatused, mis viivad menetlused täielikult digitaalsesse keskkonda, on suunatud menetluste kiirendamisele ja lihtsustamisele. E-teenuste kasutamine vähendab administratiivset koormust ning välistab paberdokumentide kasutamise. See muudatus aitab kiirendada raudteeliiklusregistri toimingute läbiviimist ja vabastab ressursside kasutamist, mis võiks olla suunatud muudele prioriteetsetele tegevustele nagu süsteemide täiendav arendamine.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatust, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist keskkonnamõju.

6.5 Muudatus: Riiklik ohutusasutus saab edaspidi kaalutlusõiguse väljastada raudtee ohutusluba lühemaks ajaks kui viis aastat, kui see on põhjendatud riskide tõhusamaks kontrolliks. Samuti sätestatakse, et lühema kehtivusajaga loa andmisel peab otsus olema põhjendatud. See muudatus võimaldab paremini hallata raudteevedude ohutusega seotud riske ja viia seadus vastavusse Euroopa Liidu regulatsioonide ja soovitustega.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Eeldatavasti ei kaasne muudatusega olulist mõju majandusele. Muudatus, mis annab riiklikule ohutusasutusele võimaluse väljastada raudtee ohutusluba lühemaks ajaks kui viis aastat, puudutab peamiselt regulatiivset raamistikku ja riskide juhtimise tõhustamist.

Kuigi lühema kehtivusajaga ohutusload võivad tekitada ettevõtjatele vajaduse sagedamini taotleda ohutusluba, ei too see kaasa märkimisväärseid lisakulutusi, kuna taotlusprotsessi kulud jäävad võrreldavaks. Lisaks aitab muudatus parandada raudteeohutust ja vähendada võimalikke ohutusriskidest tulenevaid kulusid, mis võivad olla oluliselt suuremad kui regulatiivse nõude täitmisega seotud kulud.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Muudatusel ei ole eeldatavasti olulist mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele. Riiklik ohutusasutus (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) saab täiendava kaalutlusõiguse ohutusloa väljastamise tähtaja määramisel, kuid see ei nõua uusi struktuure ega märkimisväärseid ressursse.

Ohutusloa lühema kehtivusajaga väljastamise võimalus on pigem menetluslik täiendus, mis võimaldab tõhusamat ja paindlikumat ohutuse juhtimist olemasolevate protsesside raames. Otsuste põhjendamise nõue lisab läbipaistvust ja kindlustab, et muudatus on kooskõlas hea halduse põhimõtetega, ilma et see looks täiendavat halduskoormust.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatust, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist keskkonnamõju.

6.6 Muudatus: Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) antakse õigus teostada raudteeveoettevõtjate kohapealseid kontrolle ja auditeid ohutusloa ja ohutustunnistuse menetluste raames. See muudatus võimaldab TTJA-l hinnata ettevõtjate vastavust kehtestatud ohutusnõuetele, sealhulgas veeremi ja taristu tehnilist seisukorda.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Muudatus võib avaldada väikest kuid pigem mitte märkimisväärset mõju. Lühiajaliselt võivad tekkida täiendavad kulud ja administratiivsed koormused ettevõtjatele, kuid pikaajaliselt võib see tugevdada raudteeveo sektori kvaliteeti, aidates edendada majanduskasvu ja turu stabiilsust.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatust, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju

Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatust, võib eeldada, et muudatusel ei ole olulist keskkonnamõju.

**7 Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Raudteeseaduse hoolduse eest vastutava üksuse paragrahvi täiendatamise ja täpsustamisega lisandub täiendavalt hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni nõue ja täiendatakse § 42 lg-t 3 vedurite osaga. Lisandub täiendava ametikoha vajadus tulenevalt seaduse muudatusest ja TTJA kui sertifitseerimisasutuse protseduuri järgimisest. Uue ametikoha loomisega kaasnevad otsekulud, mis on aastas 50 000 eurot. Need kulud hõlmavad ametniku palga, sotsiaalmaksu, tööjõukulusid ja võimalikke muid administratiivseid kulutusi. Lisaks otsekuludele võivad tekkida ka kaudsed kulud, näiteks koolituskulud, ametikoha loomisega seotud halduskulud ning võimalikud lisakulud seoses ametikoha täitmisega (nt reisikulud, koolitused jne). Spetsiaalselt selleks ametikohaks määratud ametnik saab keskenduda ainult ECM-i sertifitseerimistegevusele, vähendades ressursipuudujääki ja suurendades efektiivsust. Uue ametikoha loomine aitab tagada, et hoolduse eest vastutavad üksused järgivad kehtestatud Euroopa Liidu eeskirju ja nõudeid. Korrapärased auditeerimised ja sertifitseerimised aitavad kindlustada, et raudteeveerem ja -teenused vastavad kõrgetele ohutusstandarditele. Investeering uude ametikohta võib tuua pikas perspektiivis kaasa kulude kokkuhoiu, vähendades ohtude ja probleemide arvu seoses raudteeliikluse ohutuse ja tõhususega.

**8. Rakendusaktid**

Muudetakse Vabariigi Valitsuse 04.12.2020. a määrust nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded tervisekontrolli kord“ ningmajandus- ja taristuministri 23. oktoobri 2020. a määrust nr 63 „Raudteeliiklusregistri pidamise põhimäärus“, mille kavandid on lisatud käesoleva eelnõu seletuskirja juurde (Lisa 2).

**9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras, kuna muudatused ei nõua ulatuslikke ettevalmistusi ega täiendavaid rakendusakte. Kavandatud Rakendusaktide kehtestamine on selles ajaraamis võimalik.

**10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon.**

Eelnõu esitati ministeeriumidele eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks.

Ettepanekuid ja märkuseid esitasid Justiitsministeerium ja AS Operail. Tabel märkustega arvestamise kohta on lisatud seletuskirjale.

Lisa 1. Määruste kavandid

Lisa 2. Kooskõlastustabel

Raudteeseaduse muutmise

seaduse eelnõu seletuskiri

Lisa 1

KAVAND 1

**MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER**

**MÄÄRUS**

2025. a

**Majandus- ja taristuministri 26. novembri 2020 a. määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord “ muutmine**

Määrus kehtestatakse raudteeseaduse § 37 lõike 8 alusel.

Majandus- ja taristuministri 26. novembri 2020 a. määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord “ lisa 2 kehtestatakse uues sõnastuses (lisatud).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vladimir Svet |  |  |
| kliimaminister |  | Keit Kasemets |
|  |  | Kantsler |

Lisa 2. Tervisetõend

Majandus- ja taristuministri 26. novembri 2020 a. määrus nr 79

„Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord “

Lisa 2

(muudetud sõnastuses)

Töötervishoiuteenuseosutaja

nimi..................................................................................................................

aadress..............................................................................................................

tegevusloa nr ....................................................................................................

TERVISETÕEND

Eesnimi:….........................................Perekonnanimi:…...............................................

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Isikukood: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Elukoht:….....................................................................................................................................

..

Telefon:….....................................................................................................................................

..

Ametikoht:…................................................................................................................................

..

Tööandjanimi

aadress:…..............................................................................................................

…....................................................................................................................................................

.

Võttes aluseks tervisekontrolli tulemused, kinnitan käesolevaga, et lähtudes raudteetöötajatele kehtestatud tervisenõuetest,

on/ei ole ülalnimetatud isik kohustatud kandma prille või kontaktläätsesid;

on/ei ole ülalnimetatud isik kohustatud kandma kuuldeaparaati või muud suhtlemise abivahendit;

on/ei ole ülalnimetatud isik sobiv töötama (*ametikoha nimetus*)

…....................................................................................................

Järgmisetervisekontrolliaeg…....................................................................................................

|  |
| --- |
| Töötervishoiu arsti ees-ja perekonnanimi: |
| Töötervishoiuarstikood: |
| Telefon: |
| e-post: |
| Töötervishoiuarsti allkiri: Kuupäev: |

KAVAND 2

**MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER**

**MÄÄRUS**

2025. a

**Majandus- ja taristuministri 23. oktoobri 2020. a määruse nr 63 „Raudteeliiklusregistri pidamise põhimäärus“ muutmine.**

Määrus kehtestatakse Vabariigi Valitsuse seaduse § 42 lõike 1 alusel.

**§ 1.** Majandus- ja taristuministri 23. oktoobri 2020. a määruses nr 63 „Raudteeliiklusregistri pidamise põhimäärus“ tehakse järgmised muudatused:

**1)** paragrahv 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„**§ 2. Registri vastutav töötleja**

(1) Registri vastutav töötleja on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

(2) Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet majutab registrit, korraldab registri teenuste ja tehnoloogilise keskkonna haldamist ning töötleb registri andmeid, sealhulgas kogub, salvestab, korrastab, avalikustab, muudab, säilitab ja kustutab andmeid.“;

**2)** paragrahv13 tunnistatakse kehtetuks.

**§ 2. Määruse jõustumine**

Käesolev määrus jõustub 2025. aasta ……

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vladimir Svet |  |  |
| kliimaminister |  | Keit Kasemets |
|  |  | Asekantsler kantsleri ülesannetes |

1. Komisjoni rakendusotsus (EL) 2018/1614, 25. oktoober 2018, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks, Euroopa Liidu Teataja L 268/53. [↑](#footnote-ref-2)
2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 2021/782, 29. aprill 2021, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta. [↑](#footnote-ref-3)