

.10.2026 nr 1-2/26-667/2

ARVAMUS

Kellele: Euroopa Liidu asjade komisjon

Istungi kuupäev: 13.10.2026

Võtsid osa: Komisjoni liikmed: Marek Reinaas, Mario Kadastik, Rene Kokk, Mart Maastik, Tõnis Mölder, Reili Rand, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi

Komisjoni ametnikud: Eve-Ly Kübard (nõunik-sekretariaadijuhataja), Mari Tänav (nõunik), Kristiina Reinfeldt (nõunik), Maria Haas (konsultant)

Puudusid: Jaak Aab ja Aleksei Jevgrafov

Kutsutud: Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna nõunik Jaak Simon

Teema: Arvamuse andmine reisijate paketi määruste eelnõude kohta - COM(2026) 232, COM(2026) 233

Ülevaade arutelust

Jaak Simon sõnas, et reisijate paketi määruste eelnõude esimese ettepanekuga soovitakse kehtestada uus määrus, mis paneb kohustused raudtee reisijateveo korraldajatele ja rongipileti müüjatele. Üldiselt on Euroopa reisijate liikumise kontekstis tegemist mõistliku ettepanekuga, kuid vaadates Eesti turgu, siis murekohad, mille Euroopa Komisjon välja toob, on suurte turgude probleemid. Eestis on raudteepiletite turg väike. Piletitulu on aastas keskmiselt 20–25 mln eurot ja hetkel ostab Elron piletimüügiteenust riigihankega. See annab hea võimaluse ka väiksematele ja kohalikele ettevõtjatele kandideerida või oma teenust pakkuda. Kui turg tehakse vabaks, siis oht on selles, et õiguslikult on kõigile vaba ligipääs, aga kuna turg ja tulupotentsiaal on väikesed, siis jaguneb tulubaas üha rohkemate turuosaliste vahel. Kui hetkel arvestada, et Elroni aastane piletimüügisüsteemi ülalpidamise kulu on nt 250 000 eurot ja sellest toimub kogu aasta piletimüügisüsteemi ülalpidamine ja hooldamine ning sellele summale tuleb nt viis täiendavat kandideerijat, siis ei ole selle rahasummaga võimalik midagi üleval pidada. Oht on, et tuleb suur Euroopa pakkuja ja tänu sellele on oluliselt kõrgemad finantsbarjäärid kui varasemalt. Sisuliselt on endiselt üks pakkuja, aga turule sisenemine on keerulisem. Sellest motiveerituna soovitakse erandit Eesti riigisisises rongitranspordis, et riigisisestele piletimüügiteenustele ei kohalduks määruses sätestatud piiriüleste teenuste nõuded. Kui on rahvusvahelised ühendused, siis loomulikult oleks mõistlik seda rakendada, aga siseriiklikult näeb Eesti selles osas pigem ohte kui võimalusi. Kui erandit ei kohaldata, siis on oluline, et kõik piletimüügi rakendused põhinevad ühel standardil. Ühtlasi on Eesti jaoks küsitav sobivus praeguse riigi õiguskorraga. Määrus tekitab kohustuse sõlmida veoettevõtjal ja piletimüügiteenuse pakkujal leping. Eesti õigusruum näeb seda rohkem vabatahtlikuna ja sund lepingut sõlmida on pigem erandlik ning peab olema väga hästi põhjendatud. Määruse kontekstis ei ole see üheselt põhjendatud ja poolte vastutus jääb üldsõnaliseks. Samuti on küsimus järelevalves. Järelevalve potentsiaalne maht on väga väike. Täiendavate pädevuste loomine on suhteliselt väikeste kuludega, aga küsimus on, kas see on mõistlik. Justiits- ja Digiministeeriumi hinnangul ei ole täiesti selge, kas määruses nähakse ette, et järelevalveorgan võtab oma otsustes teatud määral üle kohtu rolli. Eestis on tsiviilvaidlusteks ette nähtud kohtumenetlus ja järelevalveorgani otsus ei asenda seda

protseduuri. Teine ettepanek muudab olemasolevat reisijate õiguse määrust ja toob sisse uued teenused. Kõne all on sellised rongireisid, kus müüakse pileteid reisidele, mida teenindavad mitu erinevat vedajat. Rääkides Eesti kontekstist, siis selleks on Tallinn–Riia–Vilnius liin, mida Valgani teenindab Elron ja peale seda Leedu LTG Link. Samas nt Tartu–Riia liin siia ei kvalifitseeru, sest see on täielikult Elroni teenindatud. Ühtlasi lisandub määrusesse öörongiteenus, mida Eestis hetkel ei ole. Enne Rail Balticu valmimist ei ole teada, kas selleks on ka potentsiaali. Seega selle mõju on hetkel Eesti jaoks minimaalne. Ühtlasi on eelnõus ette nähtud teatud sanktsioonid piletimüüjale, juhul, kui ühendusajad ei klapi. Nt müüakse pilet sellistele reisidele, kus inimene peab ümber istuma, aga jääb rongist maha, sest esimene rong hilineb, ja ei ole jäetud piisavalt puhvrit, et hilinemise korral saaks ta järgmisele rongile. Vastutuse määr ei ole antud juhul justkui hüvitis, vaid pigem karistusfunktsioon, mis läheb ülejäänud määruse mõttest veidi mööda. Algatuse üldist eesmärki arvestades peaks selle sätte mõte olema reisija kompensatsioon, mitte otseselt piletimüüja karistamine. Eestil on ka üks üldine mure. Hetkel on reisijate paketi sisuliselt kolm määrust, mis kõik räägivad teatud osas raudteepiletite müümisest, sätestavad osapoolte vastutuse, võimalikud sanktsioonid jms. Üldiselt võiks põhimõtte olla, et õiguskord on kõigile väga selge ja arusaadav. Kui vastutus ja kohustused on erinevates määrustes, siis see muudab õigusaktidest arusaamise keeruliseks. Vastutus ja kohustused peaksid kattuma ja olema kõigile ühtemoodi arusaadavad. Seega erinevaid määrusi võib olla antud juhul liiga palju.

Urve Tiidus uuris, kui tõenäoline on Eestil soovitud erandit saada ja kas on teisi liikmesriike, kes soovivad samuti erandit.

Jaak Simon vastas, et on ka teisi riike, kes erandit soovivad. Hetkel ei saa prognoosida, kui edukas see saab olema ja kas erandeid kaalutakse või mitte. Kui Eestil on võimalik tagasisidet anda, siis alati rõhutatakse, et tuleb vaadata väikeste turgude erisusi.

Urve Tiidus uuris, millisest riigist sai alguse soov teemaga tegeleda.

Jaak Simon vastas, et Euroopa Komisjon on uurinud, millised on teemaga seotud probleemid. Peamiselt on tegemist suurte turgude muredega. Suurtes riikides on reeglina piletimüüjad, kes turgu valitsevad, seotud ka reisiveo ettevõttega. Eestis selliseid probleeme ei ole, aga laiemas Euroopa kontekstis on murekoht selgelt olemas.

Otsus

Komisjon otsustas Vabariigi Valitsuse seisukohti toetada.

Komisjoni otsus oli konsensuslik (Mario Kadastik, Rene Kokk, Tõnis Mölder, Reili Rand, Marek Reinaas, Urve Tiidus, Kristina Šmigun-Vähi).

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
majanduskomisjoni esimees

Koostaja: Maria Haas
631 6436 maria.haas@riigikogu.ee