

Lisa 2. Kaasamise käigus esitatud märkuste arvestamise tabel

Partner	Märkus, ettepanek või kommentaar	Arvestamine
Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tagasiside EL reisijate pakatile – rongipiletite müügi määrus ja ühtse piletiga reisijate kaitse määrus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vaates vaatasime algatusi järgmistest teemavaldkondadest lähtuvalt: turismivaldkond ja tarbijaõigused, innovatsiooni nurga alt digitaalsete andmete jagamine, platvormimajandus ja digiplatvormid, andmeruumid ja digitaalne ühtne turg. Toome välja järgmised ettepanekud: Seisukoht: Tuleb tagada, et internetipõhiste piletimüügi teenuse pakkujatele jm vahendajatele kehtestatavad nõuded on asjakohased ja proportsionaalsed ega too endaga kaasa ebavajalikku halduskoormust. Nõuete kohaldamisel tuleb arvestada mõju väikese- ja keskmise suurusega ettevõtetele (VKE) ning jätta piisav ettevalmistusaeg nõuete rakendamiseks. Vajadusel tuleks kaaluda pikema kohaldamisaja kehtestamist VKE-dele. Selgitus: Eelnõudega nähakse ette mitmete kohustuste kehtestamine internetipõhiste piletimüügi teenuse pakkujatele, millega kaasneb vajadus teha arendusi piletimüügi IT-süsteemides, luua uusi liidestusi, sõlmida lepinguid jne. Nõuete täitmine tähendab ettevõtjatele kulude ja halduskoormuse suurenemist, mis võib omada märkimisväärset mõju eriti VKE-dele. Seetõttu peame oluliseks, et nõuete kehtestamisel lähtutakse asjakohasuse ja proportsionaalsuse põhimõtetest ning et nõuete rakendamiseks jäetakse ettevõtjatele piisav kohaldamisaeg. Mõjude leevendamiseks tuleks võimalusel kaaluda VKE-dele pikema kohaldamisaja kehtestamist, nt mis puudutab internetipõhise rongipiletimüügi teenuse asendamatute osutajate majutamiskohustusega seotud tähtaegu, piletimüüjate kohustust arvestada minimaalsete ümberistumisaegadega jne.	Arvestatud.

Seisukoht: Tuleb tagada, et reisijate õiguste tagamise ülesanne jääb reisi teostavatele raudteefirmadele, mitte kolmandatest isikutest piletimüüjatele. Igasugune ülesannete üleandmine peab toimuma vabatahtlikkuse baasil ja eeldama kokkulepet.

Selgitus: Ühtse piletiga reisijate kaitse määruse eelnõu näeb reisija ühendusest mahajäämise eest vastutavatele raudteeveo-ettevõtjatele ette võimaluse usaldada reisija õiguste menetlemine piletimüüjatele või muudele osapooltele, tingimusel, et reisijaid teavitatakse sellisest ülesannete üleandmisest. Läbirääkimiste käigus tuleks tagada, et reisijate õiguste tagamise põhikoorem jääb raudteeveo-ettevõtjatele ning et igasugune ülesannete üleandmine jääb poolte vaba kokkuleppe põhiseks. MKM ei pea vahendajate kohustuslikus korras kaasamist mõistlikuks, kuna eriti internetipõhistel vahendajatel ei pruugi olla kohapealset personali ja võimekust osutada kiires korras abi.

TURISM:

(232) Seisukoht: MKM toetab määruse eesmärki muuta rahvusvaheliste rongiühenduste leidmine, võrdlemine ja broneerimine reisijatele lihtsamaks.

Selgitus: Toetame eesmärki parandada sõltumatute piletimüüjate ligipääsu rongipiletitele ja -andmetele, kuna see võib suurendada konkurentsi piletimüügi turul, parandada reisijate valikuvõimalusi ning toetada rahvusvaheliste ja mitut vedajat hõlmavate reise müüki. Võimalus osta eri vedajate teenuseid ühe tehinguga ning piletite varasem kättesaadavus aitavad reisijatel, reisikorraldajatel ja turismisektoril reise paremini planeerida ning võivad tervikuna parandada Eesti ligipääsetavust rahvusvahelistel turgudel. Algatus võib suurendada ka Eesti ja tulevase Rail Baltica nähtavust Euroopa reisiplaneerimise ja piletimüügi kanalites ning toetada kestlikumat reisimist. Samas ei ole selge, kas meede saavutab soovitud eesmärgi, kuna see võib tugevdada suurte vedajate positsiooni piletimüügis, selle asemel et avada turgu laiemalt sõltumatute piletimüügiplatvormide jaoks. Mõju konkurentstile vajaks selles osas

eraldi hinnangut.

Varasem piletimüük toetab turismi ja laiendab liikumisvõimalusi. Pikaajaline reise planeerimine on oluline nii turistidele kui ka reisikorraldajatele ning varasema broneerimisvõimaluse puudumist on käsitletud ühe kitsaskohana ka Eesti turismi pika vaate eesmärkide saavutamisel. Näiteks on Elron märkinud, et rahvusvaheliste rongiühenduste pileteid on olnud võimalik müüa vaid ligikaudu kaks nädalat ette, mis raskendab reise varajast planeerimist ja müüki. Varasema ettemüügivõimaluse piiratus võib suunata reisijaid valima muid transpordiliike. Konkreetne ajavahemik, mille jooksul peavad rongipiletid enne reisi müüki jõudma (ettepaneku kohaselt viis kuud), võib jääda läbirääkimistel ka eraldi arutelukohaks.

(232) Seisukoht: Peame oluliseks, et piletimüügi lihtsustamisega kaasneksid selged ja reisijale arusaadavad vastutusreeglid.

Selgitus: Mitut vedajat hõlmavate reise puhul peab olema üheselt mõistetav, kes vastutab hilinemiste, ümberistumistest mahajäämise, ümberbroneerimise, võimaliku valeinfo ning hüvitiste eest. Reisija õigused ei tohiks selle algatuse tulemusena muutuda keerukamaks kui ühe vedaja teenuse kasutamisel. Praegusel kujul ei tule see selgelt ettepaneku tekstist välja.

Samuti muudab tarbija jaoks süsteemi keerukamaks asjaolu, et rongireisidega seotud õigused ja kohustused jagunevad mitme õigusakti vahel. Lisaks käesolevale määrusele reguleerivad sama valdkonda rongireisijate õiguste ja kohustuste määrus (EL) 2021/782 ning paralleelselt menetletav mitmeliigilise broneerimise määrus. Selle tulemusena ei pruugi reisijale olla selge, milline õigusakt millist olukorda reguleerib ja kes on see kontaktpunkt, kelle poole ta vajadusel pöörduda saab, see aga vähendab õigusselgust ja suurendab regulatsiooni keerukust.

Seetõttu peame oluliseks, et käesoleva määruse seoseid teiste asjakohaste õigusaktidega selgitataks ja seostataks paremini. Piletimüüki ja reisijate õigusi käsitlevad normid peaksid moodustama

tarbija vaates ühe tervikliku, arusaadava ja hästi toimiva süsteemi.

(233) Seisukoht: Vajab täiendavat hindamist (COM(2026)233 puhul), kas piletimüüjatele kavandatud vastutus ja eriti 75% hüvitis on proportsionaalne ega hakka pärssima just nende mitut vedajat hõlmavate reisilahenduste pakkumist, mida komisjon soovib edendada.

Selgitus: Kuigi toetame eesmärki vältida ebarealistlike ühendustega pileтите müüki ja tagada reisijatele parem kaitse mitut vedajat hõlmavate reise korral, vajab piletimüüjatele ja reisikorraldajatele kavandatud vastutus täiendavat analüüsi. Ettepaneku kohaselt peab piletimüüja või reisikorraldaja maksma reisijale 75% ühtse pileti hinnast hüvitisena ning lisaks tagama piletiraha tagasimakse või hüvitama ümbermarsruudi kulud, kui müüdud pileti puhul ei ole järgitud minimaalseid ümberistumisaegu ja reisija jääb seetõttu ühendusrongist maha. Selline hüvitismäär erineb märkimisväärselt teistest EL reisijate õiguste regulatsioonidest, kus kasutatakse üldjuhul madalamaid hüvitismäärasid või fikseeritud hüvitissummasid. Samal ajal kohaldatakse vedajatele tavapäraseid hilinevishüvitisi, mis on üldjuhul 25% või 50% pileti hinnast. Seetõttu vajab selgitamist ja põhjendamist, kas kavandatud vastutus on rikkumise raskusega võrreldes proportsionaalne. Kõrge vastutus võib olla eriti probleemiline väiksemate vahendajate jaoks. Praktikas võib mõne euro suuruse vahendustasu eest müüdud mitmesaja eurose pileti puhul tekkida kohustus maksta 75% pileti hinnast hüvitisena ning lisaks kanda tagasimakse või ümbermarsruudiga seotud kulud. Sellisel juhul võib piletimüüja vastutus ületada tema teenustasu mitmekümnekordselt. Samuti võib see vähendada valmisolekut pakkuda keerukamaid või mitut vedajat hõlmavaid reisilahendusi. Riskide vähendamiseks võivad piletimüüjad eelistada pikema ümberistumisajaga või väiksema ühenduste arvuga marsruute. Selle tulemusena võivad just piiriülesed ja mitut vedajat hõlmavad reised muutuda vähem nähtavaks või vähem kättesaadavaks, kuigi ettepaneku eesmärk on nende kasutamist suurendada. Seetõttu peame oluliseks täiendavalt hinnata,

kas kavandatud 75% hüvitismäär on eesmärgi saavutamiseks proportsionaalne ning kas see ei too kaasa soovimatut mõju konkurentsile, innovatsioonile, reisivalikute mitmekesisusele ja piiriüleste rongiühenduste müügile.

RTE:

Seisukoht: MKM toetab määruse eesmärki parandada transpordiandmete kättesaadavust ja jagamist, kuid peab vajalikuks, et andmevahetus põhineks kogu Euroopa Liidus ühtsel semantikal, standardiseeritud andmemudelitel ning ühistel andmeformaatidel.

Selgitus: Määruse eesmärk ei saa olla üksnes andmete tehniline kättesaadavus. Reaalajamajanduse vaatest tekib tegelik väärtus alles siis, kui erinevad süsteemid mõistavad vahetatavaid andmeid ühtemoodi. Selleks peavad kasutatavad andmekoosseisud, mõisted, andmeelemendid ja klassifikaatorid olema harmoniseeritud kogu Euroopa Liidus. Vastasel juhul jääb andmete ristkasutus piiratud ning liikmesriikides tekivad täiendavad ümberkujundamise ja tõlkimise kulud. MKM peab oluliseks, et määruse rakendamisel eelistataks ühiseid Euroopa andmemudeleid ning välditaks liikmesriigi või teenusepakkuja põhiseid erilahendusi

Seisukoht: MKM toetab nõuet, et andmed oleksid kättesaadavad standardiseeritud ja universaalsete liideste kaudu ning et andmevahetuslahendused oleksid tehnoloogiliselt neutraalsed ja avatult kasutatavad.

Selgitus: Määruse eesmärk edendada konkurentsi ja digitaalsete teenuste arengut on saavutatav üksnes juhul, kui kõik turuosalised saavad kasutada samu andmevahetusmehhanisme võrdsetel tingimustel. Universaalsed liidesed ja avatud standardid vähendavad sõltuvust üksikutest platvormidest ning võimaldavad uutel teenusepakkujatel liituda ökosüsteemiga ilma täiendavate tehniliste erilahendusteta. Reaalajamajanduse seisukohast on oluline, et andmete jagamine toimuks standardiseeritud masin-masin liideste

kaudu ning et ettevõtetele ei tekiks vajadust luua paralleelseid ühendusi või kohandusi erinevate liikmesriikide või platvormide jaoks.

Seisukoht: MKM peab oluliseks, et määruse rakendamisel lähtutaks põhimõttest „loo andmed üks kord, kasuta mitu korda“ ning et uued andmete jagamise kohustused ei tooks ettevõtjatele kaasa täiendavaid aruandlus- ega halduskohustusi.

Selgitus: Reaalajamajanduse eesmärk on vähendada ettevõtjate halduskoormust automatiseeritud andmevahetuse kaudu. Määruse rakendamine peaks põhinema ettevõtete olemasolevates infosüsteemides tekkivate andmete korduvkasutamisel, mitte uute käsitsi täidetavate andmekohustuste loomisel. Ettevõtjalt ei tohiks nõuda samade andmete esitamist erinevates formaatides või erinevatele osapooltele. Uued nõuded peaksid soodustama automaatset andmevahetust olemasolevate äriprotsesside baasil ning looma eeldused halduskoormuse vähenemiseks nii ettevõtjate kui ka avaliku sektori jaoks.

PIIRIÜLESED TEENUSED:

Seisukoht: Peame piletimüügituru vastastikust avamist põhjendatuks.

Selgitus: Piiriüleste teenuste vaatest on ettepanekus kavandatud piletimüügituru vastastikune avamine põhjendatud. Määruse ühetaolise ja tõhusa kohaldamise huvides on oluline, et KOM täpsustaks rakendusaktiga, kuidas hinnata raudteeteenuse osutajate ja internetipõhiste piletimüüjate vaheliste lepingute tasude ning tehniliste ja muude tingimuste mõistlikkust ja mittediskrimineerivust. Samuti tasuks digitaalse piletimüügituru dünaamilisust arvestades hinnata, kas lepingute sõlmimiseks ja kaebuste lahendamiseks ette nähtud tähtajad on põhjendatud ning kas lihtsamate juhtumite jaoks võiks ette näha kiirema menetluse. Piiriüleste vaidluste korral peaks ettevõtjal olema ühtne kontaktpunkt ning vajalik teabevahetus toimuma otse pädevate asutuste vahel.

Justiits- ja Digiministeerium	IOT hinnang Reisijate pakatile COM(2026)232 Regulatsiooni praktiline konkurentsioiguslik ja majanduslik mõju Eestile on väike, sest: • Elron on sisuliselt ainus siseriiklik reisirongivedaja; • puuduvad konkureerivad reisijateveo operaatorid, kes sooviksid oma pileteid Elroni müügikanalis müüa. Mõju võib tekkida tulevikus kui: • käivitub Rail Baltica reisijatevedu; • tekivad piiriülesed regulaarühendused Läti ja Leeduga; • Eesti turule ilmuvad uued reisirongioperaatorid. Sellisel juhul võib Elroni piletimüügisüsteem muutuda sarnaseks lennunduse broneerimissüsteemidega, kus samas kanalis kuvatakse mitme vedaja pakkumised. Märkusena võib aga välja tuua küsimuse, kas regulatsioon on proportsionaalne väikeste riikide turgude suhtes, eelkõige kas 50% künnis on põhjendatud või kas see võiks väikestes liikmesriikides olla kõrgem või paindlikum? Praeguse ettepaneku järgi võib antud künnis tähendada sisuliselt automaatset reguleerimist isegi siis, kui tegelik konkurentsiturve tuleb piiriülestelt teenustelt või muudelt transpordiliikidelt (bussid, lennukid). Komisjoni tuvastatud probleemid tulenevad peamiselt suurte liikmesriikide ja nende platvormide turustruktuuridest. Seetõttu tuleks hinnata, kas kavandatud kohustused on väikeste turgude puhul proportsionaalsed ning kas nendega kaasnev halduskoormus on põhjendatud. JDM andmekaitseõiguslik arvamus algatuse nr COM(2026) 232 kohta Palume Eesti seisukohtade koostamisse ja edasisse läbirääkimisprotsessi kaasata kindlasti asutuse andmekaitse spetsialist. Isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) kohaselt on vastav ametikoht avalikus sektoris kohustuslik [vt artikkel 37(1)(a)] ning seda isikut peab kaasama kõikidesse	Arvestatud.
----------------------------------	---	-------------

isikuandmete kaitsega seotud küsimustesse [vt artikkel 38(1) ja täpsemalt ka ülesandeid art 39(1), nt punktis (a) mainitud spetsiifilisemalt nõu andmine seoses nende kohustustega, mis tulenevad IKÜMist ja muudest liidu või liikmesriikide andmekaitsenormidest].

Täpsustame, et me oleme valmis kaasuma juhul kui tekivad konkreetset küsimused/kaasa mõtlemise vajadused andmekaitse spetsialistiga konsulteerimise järgselt. Samas me ei saa omalt poolt üle võtta asutus(t)e andmekaitse spetsialisti rolli. Ehk siis, kui konkreetse ministeeriumi valitsemisala vastutada olev eelnõu või plaanid puudutavad isikuandmete töötlemist, on oluline, et sellega tegeleks ka teie asutuse andmekaitse spetsialist, kes saaks teid nõustada esimeses etapis (mh teades paremini vastava valdkonna eripärasid ja vajadusi) ning kui ka temal tekivad küsimused IKÜM-i jt andmekaitsealaste õigusaktide põhimõtete tõlgendamisel, siis alles pöördutakse JDM-i poole. Eeldame, et rakendate neid põhimõtteid läbivalt eelnõu läbirääkimisprotsessi jooksul.

Täiendavalt juhime tähelepanu, et JDM-il ei ole isikuandmete kaitse järelevalveasutuste sõltumatuse nõudest tulenevalt võimalik kohustada Andmekaitse Inspektsiooni (AKI) andma oma sisendit valitsemisala ühtse seisukoha kujundamiseks. Palume AKI poole pöörduda arvamuse saamiseks eraldi, kuivõrd algatusega reguleeritakse ka järelevalve teostamist isikuandmete kaitse nõuete täitmise üle.

Hetkel saame teha eelnõu kohta järgmised tähelepanekud. Eelnõu seletuskirjas on põhiõiguste kontekstis öeldud, et eelnõuga ei mõjuta põhiõiguste kaitset, sest isikuandmete töötlemine nii internetipõhise piletimüügiteenuse osutajate kui ka raudteeveo-ettevõtjate või raudteeveoteenuse korraldajate poolt peab olema kooskõlas kehtiva Euroopa õigusraamistikuga, eelkõige isikuandmete kaitse üldmäärusega.

	Eelnõu sätete sõnastusest võib siiski jääda mulje, justkui isikuandmete kaitset tuleb tagada üksnes vajaduse korral (vt art 6 lõige 3 punkt e alapunkt i ja 6 lõige 4 punkt c alapunkt i). Eelnõu koostajad võisid kasutada sõnu „vajaduse korral“ rõhutamaks, et neid nõudeid tuleb rakendada vaid siis, kui toimub isikuandmete töötlemine. Samas ei ole vastasel juhul IKÜM-it vaja niikuinii kohaldada ning seetõttu võib normi subjektidel jääda mulje, et neil on ka isikuandmete töötlemise puhul teatav kaalumiseruum, kas IKÜMit järgida või mitte. Viimast siiski IKÜM oma laia kohaldamisala tõttu ei võimalda. Eelnõu artikliga 10 kohustatakse liikmesriike tagama, et riiklikud täitevasutused omaksid järelevalve pädevust määruse nõuete täitmise üle. Kuivõrd määrusega kohustatakse erinevaid internetipõhise piletimüügi teenuse osutajaid tagama IKÜMi nõuete täitmist, siis tuleb eeldada, et riiklik täitevasutus peab omama piisavat pädevust oma valdkonnas ka kontrollida IKÜMi nõuete täitmist (ehk riiklik täitevasutus peab oma pädevuse teostamisel kontrollima ka internetipõhise piletimüügi teenuse osutaja tegevuse vastavust IKÜM-i sätetele). Riiklik täitevasutus ei asenda siin IKÜMi kohast järelevalveasutust (AKI), kuid ta peab AKI-ga koostööd tegema ning järgima ka AKI ja Euroopa Kohtu praktikat sarnastes küsimustes (vt selle kohta pikemalt analoogia korras Euroopa Kohtu otsus kaasuses C-252/21 Meta Platforms jt, pp-d 36-63 ja otsuse p 1).	
Ridango AS	Sissejuhatus Esitame kommentaarid reisijate paketi kahe algatuse kohta, millede tagasiside koguja on Kliimaministeerium: COM(2026)232 (rongipiletite müük) ja COM(2026)233 (ühtse piletiga reisijate kaitse). Toetame eesmärki muuta rongipiletite müük läbipaistvamaks ja reisijate kaitse selgemaks, kuid rõhutame, et tehnilise juurdepääsu ja vastutuse reeglid peavad olema proportsionaalsed, äärmiselt jätkusuutlikud ning sobima ka väikese turu tingimustesse. A. COM(2026)232 – rongipiletite müük: toetame, koos	Arvestatud.

täpsustustega

Ettepanek looks raudtee-teenuse osutajale kohustuse sõlmida taotleva online-piletimüügiteenuse osutajaga ärireping sisu kuvamiseks, edasi suunamiseks, edasimüügiks või turustamiseks. Läbirääkimisi tuleb alustada kahe kuu jooksul ja leping sõlmida üldjuhul kaheksa kuu jooksul. [Viide: COM(2026)232, art 4(1)]

Proportsionaalsed juurdepääsutingimused ja õiglane kulude jagamine. Tingimused peavad olema objektiivsed, proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad ning tuginema ühtsetele ELi standardliidestele. Ühekordsed liidestamise kulud ja püsikulud ei tohiks jääda ebaproportsionaalselt ühe osapoole kanda. [COM(2026)232, art 6(1)(g), 6(2)]

Juurdepääsu peatamine peab olema proportsionaalne ja heastatav. Juurdepääsu piiramine peaks olema lubatud üksnes olulise ja püsiva rikkumise korral, pärast kirjalikku teadet ja mõistlikku heastamistähtaega. [COM(2026)232, art 4(2), art 11(5)]

Õiguslik selgus teenusepakkujate osas. Tuleb kinnitada, kas sõltumatud piletimüügi- ja turustustehnoloogia pakkujad on online-piletimüügiteenuse osutajad, kellel on ligipääsuõigus, mitte üksnes kohustused. [COM(2026)232, art 3, art 4]

Tasustamine peab olema läbipaistev. Kui rakendatakse tasu, peab see olema õiglane, mõistlik ja mittediskrimineeriv ning soovitatavalt seotud avaliku tasumetoodika või kulupõhisuse põhimõttega. [COM(2026)232, art 6(1)(g)]

Liidestus peab olema kooskõlas mitmeliigilise broneerimise reeglitega, et raudtee- ja mitmeliigiliste pakkumiste koostamine ei jääks kahe õigusakti vahele. [COM(2026)231, art 7; COM(2026)232, art 4(1)]

B. COM(2026)233 – ühtse piletiga reisijate kaitse: toetame eesmärki, palume täpsustusi

	Toetame reisijate kaitse tugevdamist, kuid vastutus tuleb siduda selgelt sellega, kes sõlmib reisijaga piletilepingu ja kes otsustab ühe pileti koostamise. Ettepanek näeb ette, et ühtse pileti korral vastutab häire põhjustanud raudtee-ettevõtja reisija õiguste eest, kuid kui piletimüüja või reisikorraldaja ei järgi minimaalseid ümberistumisaegu, võib vastutus liikuda temale. [Viide: COM(2026)233, art 12(2), 12(4), 12(5)] Tehnoloogia- või valgemärgistuse pakkuja, kes ei sõlmi piletilepingut oma nimel, ei saa olla vastutav piletimüüja. Vastutus peab jääma osapoolele, kes müüb ühtse pileti reisijale oma nimel. [COM(2026)233, art 12(5)(b)] Minimaalsed ümberistumisajad peavad olema masinloetavad, ajakohased ja tasuta või mõistliku kuluga kättesaadavad. Heauskne tuginemine avaldatud minimaalsetele ümberistumisaegadele peaks andma vastutuskaitse. [COM(2026)233, art 12(4), põhjendus 7 ja 9] Üleminekuperiood peab olema seotud andmete tegeliku kättesaadavusega. Kui minimaalseid ümberistumisaegu või muud vajalikku sisu ei ole masinloetaval kujul kättesaadav, ei tohiks vastutusnorm olla täies ulatuses kohaldatav. [COM(2026)233, art 2; COM(2026)232, art 15] Reisijale antav info peab olema selge: kes on pileti müüja, kes täidab klienditoe ja hüvitise menetlemise ülesandeid ning milline on vastutuse jaotus. [COM(2026)233, art 12(6)] C. Riskid ja halduskoormus Regulatsioon võib parandada turu läbipaistvust, kuid väikese turu ja tehnilise piletitaristu puhul tuleb eraldi hinnata ärilist jätkusuutlikkust, püsikulusid ja vastutuse jaotust. Alljärgnevad riskid vajavad Eesti seisukoha kujundamisel eraldi käsitlemist.	
--	---	--

	Arendus- ja püsikulu risk. APIde avamine ei piirdu tehnilise endpoint'iga: vaja on dokumentatsiooni, testkeskkonda, autentimist, partnerite sertifitseerimist, seiret, versioonihaldust, intsidentide lahendamist ja kliendituge. COM(2026)232 lubab nõuda minimaalseid tehnilisi võimekusi, äriatkematus plaane ja küberturbe meetmeid, mis kinnitab, et ligipääs tekitab püsivaid tegevuskulusid. [COM(2026)232, art 6(2)(b), 6(2)(d), 6(2)(e)] Tulu ja kliendisuhte kannibaliseerimise risk. Kui piletitooted müüakse kolmandate kanalite kaudu ilma samaväärse tasumudelita, võib väheneda ametliku müügikanali külastatavus ja võime rahastada piletimüügi arendust, töökindlust ning klienditeenindust. Seetõttu peab ligipääsuõigus olema seotud õiglase tasustamisega. [COM(2026)232, art 6(1)(g)] Vastutuse hägustumise risk. Kui lõppkasutaja ostab pileti kolmandalt osapoolelt, peab olema enne ostu selge, kes vastutab tagasimaksete, ümberbroneerimise, klienditoe ja hüvitiste eest. COM(2026)233 võimaldab ülesannete töötlemise üle anda, kuid vastutuse üleminek või säilimine peab olema reisijale arusaadav. [COM(2026)233, art 12(5), 12(6)] Andmekvaliteedi risk. Reaalajaandmed, saadavus, dünaamilised hinnad, minimaalsed ümberistumisajad ja piletingimused peavad olema ajakohased. Kui algandmed on puudulikud, võib müüja sattuda vastutusse asjaolude eest, mida ta ise ei kontrolli. [COM(2026)232, art 6(1)(b), 6(1)(c); COM(2026)233, art 12(4)] Väikese turu ebaproportsionaalsuse risk. Täieliku mitmeliigilise või üleeuroopalise turustusvõimekuse arendamine võib väikese kasutajabaasi korral olla majanduslikult ebamõistlik. Kui ühiskondlik eesmärk on laiem ligipääs või MaaS-tüüpi teenus, tuleb kulude kandja ja rahastusmudel eelnevalt selgelt määrata. Järelevalve ja sanktsioonide risk. Liikmesriigid peavad kehtestama	
--	--	--

tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad karistused, mistõttu peavad kohustused olema piisavalt selged, et ettevõtjad saaksid nõudeid praktikas täita. [COM(2026)232, art 12]

D. API ligipääsu tingimused, milledele tähelepanu pöörata

APIde avamine võib olla mõistlik ainult siis, kui see toimub kontrollitud, turvalise ja äriliselt tasakaalustatud mudeli alusel. Regulatsioonis tuleks vältida muljet, et ligipääs peab olema tasuta, piiramatu või ilma vastutusjaotuseta.

Lepinguline ligipääs. API ligipääs peab põhinema ärilepingul, kus on määratletud kasutusjuht, teenuse ulatus, lubatud müügikanalid, andmekasutus ja vastutus. [COM(2026)232, art 4(1)]

Õiglane tasumudel. Kui API kaudu müüakse pileteid või kasutatakse piletitoote sisu ärilisel eesmärgil, peab teenuseosutajal olema õigus õiglasele jamõistlikule tasule, sh ühekordsete ja püsikulude katmisele. [COM(2026)232, art 6(1)(g)]

Tehniline sertifitseerimine. Partner peab läbima testimise ja sertifitseerimise enne tootmiskeskkonna ligipääsu, eriti kui ta algatab ostu, väljastab pileti või vahendab makset.

Infoturve ja äriatkematus. Ligipääsu eelduseks peaks olema autentimine, autoriseerimine, logimine, rate limit'id, intsidentidest teavitamine, küberturbe meetmed ja äriatkematuse plaan. [COM(2026)232, art 6(2)(d), 6(2)(e)]

Kasutusmahu ja päringute piirangud. Look-to-book suhtarvud, päringumahud ja tehnilised limiidid peavad olema õiglased ja mittediskrimineerivad, kuid vajalikud süsteemi töökindluse kaitseks. [COM(2026)232, art 6(1)(h)]

	Andmete kasutamise piirangud. Päringu-, tehingu- ja müügiandmete kasutus tuleb piirata lepingu eesmärgiga ning kooskõlastada andmekaitse ja ärisaladuse nõuetega. [COM(2026)232, art 6(2)(a); COM(2026)231, art 8] Selge seller-of-record põhimõte. Kui kolmas osapool müüb pileti oma nimel, peab ta võtma vastutuse klienditoe, tagasimaksete, vaidluste ja reisija teavitamise eest. [COM(2026)233, art 12(5)(b), 12(6)] Kvaliteedi- ja vastutuskaitse algandmete osas. API pakkuja ei tohiks vastutada kolmanda osapoolle valesti kuvatud hinna, eksitava info, valesti kombineeritud teekonna või minimaalse ümberistumisaja eiramise eest. [COM(2026)233, art 12(4), 12(5)] Õigus ligipääs peatada turvariski või olulise rikkumise korral. Peatamine peaks olema seotud kirjaliku teavituse ja heastamistähtajaga, välja arvatud vahetu turvarisk või süsteemi töökindluse oht. Avaliku huvi või MaaS-tüüpi integratsiooni rahastus. Kui riik soovib laiemat kolmandate osapoolte ligipääsu, peab regulatsioon võimaldama kulude hüvitamist riigi, tellija või API kasutaja poolt, mitte kandma kulusid vaikumisi tehnilise süsteemi omanikule. E. Lõpetuseks Toetame läbipaistvat ja kasutajasõbralikku piletimüüki, kuid rõhutame vajadust hoida juurdepääsu-, API- ja vastutusreeglid proportsionaalsed. Eesti seisukoht peaks vältima üldist tasuta avamiskohustust ning eelistama kontrollitud ligipääsu koos selge tasumudeli, infoturbe, andmekvaliteedi ja vastutuse jaotusega.	
Eesti Linnade ja Valdade Liit	Eelnõud COM(2026)232 ja COM(2026)233 ei too Eesti kohalikele omavalitsustele kaasa olulisi uusi õiguslikke ega halduslikke	Arvestatud.

	kohustusi. Nende peamine mõju on kaudne ning seisneb võimaluses parandada kohaliku ja riigisisese ühistranspordi sidusust, suurendada ühistranspordi atraktiivsust ning hõlbustada elanike liikumist. Võimalikud täiendavad kulud või kohustused sõltuvad eelkõige sellest, kuidas Eesti korraldab tulevikus integreeritud piletisüsteeme ja ühistranspordi koostööd.	
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet	Selgitame, et Kliimaministeerium küsis samuti sisendit reisijate paketi (kolme määruse: COM(2026)231; COM(2026)232 ja COM(2026)233) osas ning esitas ka küsimused. Edastan ka Teile TTJA sisendi, milles TTJA on vastanud KliM-i esitatud küsimustele. 1) Kas teie hinnangul on sellise määruse kehtestamine ELi tasandil vajalik? Kas Eesti või Euroopa Liidu reisiteenuste digitaalsel turul esineb probleeme, mille lahendamisele käesolev ettepanek võiks kaasa aidata? TTJA toetab üldiselt meetmeid, mille eesmärk on tugevdada reisijate õigusi, suurendada õigusselgust ning lihtsustada reisijate jaoks nende õiguste kasutamist. Positiivsena võib hinnata ettepanekuid, mis parandavad reisijate kaitset eelkõige mitme vedaja või multimodaalsete reiside puhul ning aitavad vähendada olukordi, kus reisija jääb erinevate ettevõtjate vastutuse piiride tõttu tõhusa õiguskaitseta. Samas peab uute regulatsioonide väljatöötamisel pöörama erilist tähelepanu ettevõtjatevahelise vastutuse selgele reguleerimisele. Reisija jaoks peab olema üheselt arusaadav, millise ettevõtja või platvormi poole tuleb probleemi tekkimisel pöörduda, kes vastutab reisija õiguste tagamise eest ning kuidas on võimalik kiiresti ja tõhusalt saada ümbermarsruutimist, abi, hüvitist või muud määrusest tulenevat kaitset. Tuleks vältida olukordi, kus reisijat suunatakse erinevate ettevõtjate või platvormide vahel, mistõttu muutub määrusest tulenevate õiguste tegelik kasutamine keeruliseks või ebamõistlikult aeganõudvaks.	Arvestatud.

Mida keerukam on reisiahel (mitu vedajat, platvorm, piletimüüja), seda olulisem on, et reisija õiguste täitmise eest vastutaks reisija suhtes üks selgelt määratletud kontaktpunkt. Ettevõtjate omavaheline vastutuse jaotus või regressisuhted ei tohiks mõjutada reisija võimalust oma õigusi kiiresti ja tõhusalt kasutada.

Mitmeliigilised digitaalsed reisiplatvormid tegutsevad enamasti piiriüleselt ning erinevad liikmesriikide nõuded võivad põhjustada turu killustumist. Tarbijate seisukohast on oluline, et pakkumiste kuvamise põhimõtted oleksid kogu ELis ühtsed ja läbipaistvad. Tarbijakaitse vaates võib probleemiks olla see, kui platvormid järjestavad või eelistavad teatud pakkujaid äriliste kokkulepete alusel, ilma et see oleks kasutajale selgelt arusaadav. Ettepanek aitab suurendada võrreldavust ning toetab teadlikku tarbijaotsust, eriti juhul, kui kasutajale kuvatakse objektiivsed võrdluskriteeriumid (hind, sõiduaeg, ümberistumised, CO2-heide, ligipääsetavus). Samas ei ole TTJA-le teada olulisi Eesti-spetsiifilisi turuprobleeme tarbijakaitse vallas, mis vajaksid täiendavat sekkumist riigisisel tasandil. Probleemid on pigem seotud Euroopa-ülese reisiru ja suurte digiplatvormide tegevusega.

2) Kas teie hinnangul tagavad olemasolevad turutingimused ja konkurentsioiguslik raamistik juba praegu mittediskrimineerivad lepingusuhted MDMS-teenuse osutajate ja nende äriklientide vahel või on selle eesmärgi saavutamiseks vaja täiendavat regulatsiooni?

Osaliselt küll, kuid mitte täielikult. Konkurentsioigus võimaldab sekkuda turgu kahjustavate kokkulepete, turgu valitseva seisundi kuritarvitamise või muu konkurentsi kahjustava käitumise korral. Samas on konkurentsioigus oma olemuselt tagantjärele rakendatav ning menetlused võivad olla ajamahukad.

Käesolev ettepanek sisaldab ex ante reegleid, mis loovad selgemad käitumisreeglid juba enne võimalike probleemide tekkimist. Selline lähenemine võib suurendada õigusselgust nii platvormide kui ka

	ärikasutajate jaoks. TTJA hinnangul võib põhjendamatu diskrimineerimise, ebaõiglaste lepingutingimuste või läbipaistmatute kuvamispraktikate osas olla sektoripõhisel regulatsioonil lisandväärtus võrreldes üksnes üldise konkurentsioigusega. 3) Samuti palume hinnata ettepanekuga kaasnevaid võimalikke riske ja halduskoormust. Regulatsioon peab võimaldama pädevatel asutustel õigusi tõhusalt jõustada. Uute kohustuste loomisel tuleks hinnata, kas need on praktikas kontrollitavad ning kas vastutuse jaotus ettevõtjate vahel võimaldab rikkumiste korral tõhusat järelevalvet. <u>Positiivsed mõjud</u> • tarbijatele selgemad ja võrreldavamad reisivalikud; • väiksem risk, et pakkumiste järjestus põhineb varjatud ärilistel kokkulepetel; • suurem läbipaistvus digitaalsetel platvormidel. <u>Riskid</u> • keerukus neutraalse kuvamise nõuete tõlgendamisel ja järelevalves; • võimalik regulatiivne kattuvus konkurentsioiguse, digiteenuste regulatsiooni või platvormimajanduse reeglitega; • oht, et kohustused täidavad eelkõige suuremad turuosalised, kuid tegelik konkurentsiolukord ei parane. Kuna Eestis puuduvad teadaolevalt ettepaneku künniseid ületavad MDMS-id, võib otsene mõju Eesti ettevõtjatele olla piiratud. Samuti näib järelevalvevajadus Eestis esialgsel hinnangul olevat pigem väike. TTJA peab oluliseks ka rakendusasutuste pädevust käsitlevate	
--	--	--

ettepanekute mõju põhjalikku analüüsimist. Kuigi siduvate otsuste tegemise pädevus võib aidata suurendada õiguste tõhusat jõustamist, eeldaks sellise mudeli rakendamine Eestis tõenäoliselt olulisi seadusandlikke muudatusi ning täiendavaid ressursse. Seetõttu tuleks hinnata nii rakendusasutuste ülesannete mahtu kui ka nende rahastamise ja ressursside vajadust.

Täiendavalt, kui leiate, et teil on algatusega suurem puutumus, siis palume hinnata ka:

4) Kas teie hinnangul on ettepaneku praegune fookus asjakohane? Kas teil on ettepanekule muudatus- või täiendusettepanekuid?

Üldiselt jah.

Tarbijakaitse vaates on põhjendatud keskenduda:

- pakkumiste neutraalsele kuvamisele;
- algoritmilise järjestamise läbipaistvusele;
- mittediskrimineerivatele tingimustele;
- tarbijale oluliste võrdlusnäitajate esitamisele.

Ettepanekuna toome välja, et regulatsioonis tuleks täpsemalt määratleda, mida praktikas tähendab "neutraalne" ja "mittediskrimineeriv" kuvamine, et vältida erinevaid tõlgendusi ning vähendada järelevalve keerukust.

5) Kas teie hinnangul on ettepaneku ulatus piisav, kui see keskendub MDMSides juba olemasolevate piletitoodete neutraalse kuvamise ning õiglaste lepingutingimuste tagamisele. Või peaks määrus olema ambitsioonikam ja looma täiendavad eeldused piletitoodete tegelikuks avamiseks ning uute teenuste arenguks, näiteks kehtestades kohustuse teha piletitooted kättesaadavaks standardiseeritud tehniliste liideste kaudu?

TTJA vaates võib küsida, kas ettepanek lahendab turu peamise kitsaskoha. Kui vedajad ei ole kohustatud oma pileteid mõistlikel

	tingimustel kättesaadavaks tegema, võib neutraalse kuvamise kohustus jääda piiratud mõjuga. Platvorm saab neutraalselt kuvada üksnes seda, millele tal on juurdepääs. Seetõttu võib kaaluda ambitsioonikamat lähenemist, mis looks vähemalt suurtele vedajatele või turgu mõjutavatele ettevõtjatele kohustuse võimaldada piletitoodete kättesaadavus standardiseeritud ja mittediskrimineerivatel tingimustel. See võiks paremini toetada innovatsiooni, konkurentsi ja uute teenuste arengut. Samas tuleks sellise kohustuse kehtestamisel hoolikalt hinnata proportsionaalsust ning ettevõtjatele tekkivaid kulusid. 6) Kas teie hinnangul tagaks ettepanek veoettevõtjatele ja vahendajatele võrdsed konkurentsitingimused või säiliks turueelised eelkõige suurematel platvormidel, kelle käsutuses on juba olemasolevad lepingulised suhted, tehnilised liidestused ja tugev läbirääkimispositsioon? Milliseid täiendavaid meetmeid peaks määrus sisaldama, et toetada väiksemate ja innovaatiliste teenusepakkujate turuletulekut ning vähendada turule sisenemise tõkkeid? Praegusel kujul mitte täielikult. Kuigi ettepanek vähendab võimalusi diskrimineerivaks kuvamiseks ja ebaõiglasteks lepingutingimusteks, võivad suuremate platvormide eelised jätkuvalt püsida: • olemasolevad ärisuhted vedajatega; • väljakujunenud tehnilised integratsioonid; • suuremad andmemahud; • tugevam läbirääkimispositsioon; • tuntud kaubamärgid ja suurem kasutajaskond. Seetõttu võib tekkida olukord, kus formaalselt on tingimused võrdsed, kuid tegelikud turule sisenemise tõkked jäävad alles. Võimalikud täiendavad meetmed: • FRAND-põhimõttel (fair, reasonable and non-discriminatory) juurdepääs olulistele piletitoodetele; • standardiseeritud tehniliste liideste kasutamise edendamine;	
--	---	--

	• suuremate vedajate läbipaistvuskohustused seoses piletitoodete kättesaadavuse tingimustega; • tõhusad vaidluste lahendamise mehhanismid MDMS-ide ja vedajate vahel; • regulaarne järelevalve, mida viiakse läbi EL-i üleselt, et tagada kogu EL-is nõuetele vastavus. Kokkuvõttes TTJA teenuste järelevalve vaatest on ettepaneku eesmärgid toetatavad, kuna need suurendavad tarbijate jaoks läbipaistvust ja aitavad vähendada diskrimineerivaid kuvamispraktikaid digitaalsetel reisiplatvormidel. Samas võib ettepaneku mõju konkurentsile jääda piiratuks, kuna see ei lahenda täielikult piletite kättesaadavuse küsimust. Seetõttu võiks kaaluda täiendavaid meetmeid, mis soodustaksid uute turuosaliste ligipääsu piletitoodetele ning vähendaksid turule sisenemise tõkkeid.	
AS Eesti Liinirongid	Elroni hinnangul on ELi tasandil ühtse regulatsiooni kehtestamine põhimõtteliselt vajalik, kuna multimodaalsete ja piiriüleste reisi-teenuste digitaalne turg on oma olemuselt Euroopa-ülene. Nii Eestis kui ka Euroopa Liidus esineb jätkuvalt probleeme erinevate transpordiliikide piletimüügi, andmevahetuse ja reisiplaneerimise integreerimisel. Kavandatav määrus võib aidata parandada reisijate ligipääsu terviklikele reisilahendustele ning suurendada avaliku transpordi atraktiivsust. Samas näeme, et suurim probleem Euroopa tasandil ei ole ainult reisi-teenuste leitavus, vaid ka erinevate vedajate piletite broneerimise ja ostmise killustatus. Seetõttu on oluline, et regulatsioon toetaks lisaks neutraalsele kuvamisele ka tehniliselt toimivate ja reisijale arusaadavate ühtsete piletitoodete tekkimist. Kuna raudtee reisijateveo valdkonnas on pigem tegemist riiklike vedajatega, mida olulisel määral rahastatakse ATL (PSO) põhisel, võiks kaaluda ka süsteemi muutmisel EL poolseid toetusvõimalusi piletimüügisüsteemide uuendamiseks. Paljud piletimüügisüsteemid on loodud eelkõige siseriiklikuks kasutamiseks, nende ajakohastamine määruse valguses võib tekitada olulisi lisakulusid.	Arvestatud.

	Ühe tähelepanekuna tooksime veel välja selle, et oluline on, et ei rakenduks EU tasemel täiendavaid nõudeid, kuna doteerimise määr on Euroopas erinev ja väiksemad riigid või riiklikud operaatorid ei pruugi suuta sammu pidada. Olemasolev konkurentsioiguslik raamistik üksi ei taga praktikas täielikult mittediskrimineerivaid lepingusuhteid MDMS-teenuse osutajate ja vedajate vahel, kuigi see annab juba täna teatava kaitse. Seetõttu on täiendav sektoriülene regulatsioon vähemalt osaliselt põhjendatud. Elroni hinnangul loob olemasolev konkurentsioiguslik raamistik olulise aluse mittediskrimineerivateks turusuheteks, kuid praktikas ei pruugi see olla piisav, et tagada multimodaalse piletimüügi turu kiire ja ühtlane areng kogu Euroopa Liidus. Seetõttu võib piiratud ulatuses sektorispetsiifiline regulatsioon olla põhjendatud, eelkõige andmete, API-de ja müügiliideste mittediskrimineeriva kättesaadavuse tagamiseks. Samas peaks regulatsioon olema proportsionaalne, tehnoloogianeutraalne ning arvestama väiksemate vedajate rakenduskulusid ja halduskoormust. Ettepanekuga kaasnevad võimalikud riskid: • nõue sõlmida lepingud piletimüüjatega võib vähendada meie kontrolli oma müügikanalite üle; • reisijate ootused ühtsele reisile ja ühtsele vastutusele suurenevad, kuid tegelik vastutusahel erinevate vedajate ja vahendajate vahel võib muutuda keerulisemaks ning tekitada vaidlusi kulude ja kohustuste jagamisel; • kolmandate osapoolte roll piletimüügil kasvab; • otsene piletimüük Elroni kanalites väheneb, täiendava piletimüüja tulek vahele koos lisanduva vahendustasuga võib tõsta piletite hinda ehk halvenda konkreetse veoliiki konkurentsivõimet; täielik äriiline avatud (andmed) võib ohustada ettevõtte konkurentsivõimet;	
--	--	--

	• andmevahetus – vajalik suurem avatuse tase; • tulude juhtimine võib keerukam olla; • vedajate vaheline vastutus muutub oluliselt keerulisemaks; • piletitulu vähenemine läbi kolmandatele osapooltele makstavate teenus(vahendus)tasude; • võib väheneda otsekontakt kliendiga ning kliendiandmed võivad muutuda puudulikuks; • keerulisem rakendada lojaalsusprogramme, kampaaniahindasid jne. Ettepanekuga kaasnev halduskoormus: • kohustus jagada kogu piletisisu, hinnastamise, allahindluste ja reaalajaandmete osas kolmandate osapooltega võib tekitada täiendavaid IT-arendusi ja halduskoormust; • vajadus sõlmida uusi kahe- või mitmepoolseid koostöölepinguid teiste vedajate ja piletimüüjatega; • vajadus täiendada klienditeeninduse, hüvitiste ja reisija teavitamise protsesse mitme vedajaga reiside teenindamiseks. Elroni hinnangul on ettepaneku üldine fookus asjakohane ning see käsitleb olulisi takistusi multimodaalsete reisisiteenuste arengus Euroopa Liidus. Toetame eesmärgi parandada reisijate juurdepääsu transporditeabele, suurendada piletimüügisüsteemide koostalitlusvõimet ning tagada mittediskrimineeriv juurdepääs asjakohastele andmetele. Samas leiame, et määrust tuleks täiendada selgemate proportsionaalsuse põhimõtetega, arvestada väiksemate vedajate piiratud ressursidega, tugevdada küberturvalisuse käsitlust ning tagada õiglane kulude ja kasude jaotus vedajate ning digitaalsete liikuvusplatvormide vahel. Samuti peaks määrus selgemalt käsitlema kliendiandmete kasutamist ja vastutuse jaotust reisijate teenindamisel. Lisaks peame oluliseks, et määruse rakendamisel säiliks vedaja võimalus arendada oma müügikanaleid, lojaalsuslahendusi ja kliendisuhteid. Regulatsiooni eesmärk ei peaks olema vedajate ja	
--	---	--

	vahendajate ärimudelite ühtlustamine, vaid ausa ligipääsu ja konkurentsi tagamine. Juurdepääsu andmine ei tohiks olla lausaline ja korraldatud viisil, mis kahjustab vedaja konkurentsivõimet. Elroni hinnangul on ettepaneku praegune fookus neutraalse kuvamise ja õiglaste lepingutingimuste tagamisel vajalik ning oluline esimene samm. Samas ei pruugi üksnes nende eesmärkide saavutamine olla piisav multimodaalsete reisirahvaste täiemahuliseks arenguks. Pikemas perspektiivis tuleks kaaluda standardiseeritud tehniliste liidete kasutuselevõttu, mis võimaldaksid lisaks reisirahvaste kuvamisele ka piletite broneerimist ja müüki. Selliste kohustuste kehtestamine peaks siiski olema järkjärguline, proportsionaalne ning arvestama väiksemate vedajate rakenduskulusid, olemasolevate süsteemide tehnilist valmisolekut ning küberturvalisuse nõudeid. Seetõttu toetame etapiviisilist lähenemist, kus esmalt tagatakse juurdepääs reisirahvastele ja hinnainfole ning seejärel liigutakse standardiseeritud müügi- ja broneerimisliidete suunas Elroni hinnangul parandaks ettepanek konkurentsitingimusi ning vähendaks teatud turule sisenemise tõkkeid, kuid ainuüksi mittediskrimineeriva ligipääsu nõuded ei pruugi kõrvaldada suuremate platvormide olemasolevaid turueeliseid. Suurtel MDMS-teenuste osutajatel säilivad eelised, mis tulenevad nende olemasolevast kliendibaasist, tehnilistest integratsioonidest, kaubamärgi tuntusest ja läbirääkimisjõust. Väiksemate ja innovaatiliste teenusepakkujate turuletuleku toetamiseks võiks määrus ette näha standardiseeritud tehnilised liidesed, selgemad FRAND-põhimõtted, selgeid reegleid ja kiire vaidluste lahendamise mehhanismi, tulemuste kuvamise suurema läbipaistvuse ning proportsionaalse lähenemise väiksematele turuosalistele. Sellised meetmed aitaksid luua tegelikult avatud ja konkurentsivõimelise Euroopa digitaalse liikuvusteenuste turu.	
Transpordiamet	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium kogub ettepanekuid Vabariigi Valitsuse seisukohtade kujundamiseks dokumendile reisijate pakett – Euroopa Komisjoni määruse ettepanek ning palus	Arvestatud osaliselt. Ettepaneku COM(233) kontekstis täidab Transpordiamet juba reisijate õiguste järelevalveasutuse rolli. Ettepaneku COM(232)

	esitada Transpordiametil ettepanekuid. Transpordiameti strateegilise planeerimise teenistuse veonduse järelevalve osakonna hinnangud ja kommentaarid: 1. Ettepanek COM(2026)232: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, mis käsitleb rongipiletite müüki Ettepanekus on kirjas, et kui uus raudtee-ettevõtte hakkab turul tegutsema, siis ei pruugi tema pileteid müüa suurte ja juba tuntud raudtee-ettevõtete veebilehed või piletimüügikanalid. Selle tõttu ei näe reisijad ühest kohast kõiki olemasolevaid rongiühendusi ja pileteid. Sobiva reisi leidmine muutub keerulisemaks. Lühidalt öeldes on probleemi sisu see, et rongipiletite müük ei ole koondatud ühte müügisüsteemi, mistõttu ei ole kõigi rongiettevõtjate piletid reisijatele ühest kohast kätte saadavad. See raskendab reisijatel erinevate rongiühenduste võrdlemist ja kogu reisi planeerimist. Eestis sellist probleemi ei ole, kuna meil on üks raudtee-ettevõtja. Seetõttu ei ole siin olukorda, kus mitu raudtee-ettevõtet konkureeriks samadel liinidel ja nende pileteid oleks vaja ühes müügikeskkonnas kokku koondada. Reisijad saavad osta Eesti rongipileteid otse ELRONi kanalitest (veebileht, jaama kassa, rongi sees) ning puudub suur vajadus võrrelda erinevate rongiettevõtete pakkumisi. Kui Eesti turule tuleks tulevikus rohkem rongioperaatoreid, muutuks küsimus aga oluliseks. Samuti on oluline, et Eesti piletimüügisüsteemid oleksid ühendatavad teiste Euroopa süsteemidega, et piiriüleseid reise oleks lihtsam planeerida. Seega, arvan, et määrus muutub oluliseks rahvusvaheliste rongiühenduste ja Rail Baltica valmimise järel, kui turule võib lisanduda rohkem vedajaid ning reisijad soovivad osta kogu reisi pileti ühest kohast. 2. Ettepanek COM 233, millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse rongipiletiga reisijate kaitsega	kontekstis tegeleb ette nähtav täitevasutus konkurentsioiguse alaste menetlustega, mitte reisijate õiguse kaitsega. Transpordiametil vastav pädevus puudub. Seetõttu on mõistlik komisjoni ettepanek määrata täitevasutuse roll raudtee turegulaatorile, kelleks on Konkurentsiamet.
--	---	---

Tehakse ettepanek täiendada määrus 2021/782 art 1, ehk võetakse kasutusele mõiste „ühtne pilet“, sätestatakse sellise piletiga reisijate kaitse kord, sealhulgas õigus hüvitisele üle 12 tunni kestvate rongireiside puhul, ning lisatakse nõue, et selliste piletite müüjad peavad arvesse võtma minimaalseid ümberistumisaegu.

Peamised muudatused on järgmised:

- Võetakse kasutusele **ühtse pileti** mõiste – ühe ostuga ostetud reis mitme rongifirma teenustega loetakse üheks tervikuks.
- Kui reisija jääb ühe rongi hilinemise või tühistamise tõttu järgmisest rongist maha, vastutab selle eest hilinemise põhjustanud rongifirma. Reisijal on õigus jätkata reisi järgmise võimaliku rongiga.
- Rongifirmad, piletimüüjad ja reisikorraldajad ei tohi kunstlikult jagada ühte reisi mitmeks eraldi piletiks, kui seda saaks müüa ühtse piletina.
- Ühtse pileti müümisel tuleb arvestada minimaalsete ümberistumisaegadega. Kui seda ei tehta, vastutab piletimüüja või reisikorraldaja ning peab maksma hüvitist või tagastama raha.
- Raudtee-ettevõtja võib anda hüvitiste ja nõuete menetlemise üle teisele ettevõttele, kuid lõplik vastutus jääb siiski raudtee-ettevõttele.
- Hilinemise korral jäävad hüvitised üldiselt samaks (25% või 50% pileti hinnast), kuid üle 12 tunni kestvate reiside puhul makstakse hüvitist tavaliselt ainult selle reisosaga eest, kus hilinemine toimus. See piirang ei kehti öö rongide ega ühe otsepiletiga reiside puhul.

See ettepanek ei mõjuta Eesti siseseid rongireise, aga parandab märgatavalt rahvusvaheliste rongireisijate kaitset.

Ettepanek COM(2026)231: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, mis käsitleb mitmeliigilist broneerimist ja millega tunnistatakse

	kehtetuks määrus (EÜ) nr 80/2009: eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/? uri=CELEX:52026PC0231 Peamine eesmärk on muuta turg läbipaistvamaks ja tagada transpordiettevõtjatele võrdsed võimalused. Selleks laiendatakse olemasolevaid broneerimissüsteemide reegleid kõigile mitme liigiliste liikuvusteenuste pakkujatele. Ausa konkurentsi ja innovatsiooni toetamiseks tuleks kehtestada ühised eeskirjad, et tagada piletimüügiturul võrdsed tingimused, eelkõige seoses liidus pakutavate pikamaa- ja piirkondliku transpordi teenuste nähtavuse, juurdepääsetavuse ja levitamise. Need normid peaksid tagama, et lõpp- ja ärikasutajad saavad osta kõige sobivama reisivõimaluse, sealhulgas reise, mille puhul on ühendatud ühe või mitme transpordiliigi teenused või mida osutavad mitu veoettevõtjat. Ehk soovitakse kehtestada ühtsed reeglid, et kõik transpordiettevõtted oleksid piletimüügis võrdselt esindatud ning reisijatel oleks lihtne võrrelda ja osta ka selliseid reise, mis ühendavad erinevaid transpordiliike või mitme ettevõtte teenuseid üheks tervikuks. Leian, et see tõesti muudab piletimüügiturгу õiglasemaks, võrreldavamaks ja läbipaistvamaks. Reisivõimalused peavad olema kuvatud neutraalselt ning kasutajale tuleb esitada tegelik lõpphind. Samuti peab olema võimalik järjestada ja võrrelda pakkumisi erinevate kriteeriumide alusel, näiteks hinna, sõiduaja, ligipääsetavuse või keskkonnamõju järgi. Määrusest tulenevalt tuleb Eestil määrata riiklik täitevasutus, kes vastutab määruse täitmise järelevalve eest. Ilmselgelt selleks asutuseks on Transpordiamet.	
Konkurentsiamet	Euroopa Komisjon on avaldanud reisijate paketi raames järgmised eelnõud: • Ettepanek COM(2026)232: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, mis käsitleb rongipiletite müüki: COM(2026)232 - Register of Commission Documents • Ettepanek COM(2026)233: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu	Arvestatud.

määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse piletiga reisijate kaitsega: [EUR-Lex - 52026PC0233 - EN - EUR-Lex](#)

Konkurentsiamet peab oluliseks, et Vabariigi Valitsuse seisukohtade kujundamisel arvestataks raudteeseaduses sätestatud Konkurentsiameti pädevuse ulatusega. Konkurentsiameti ülesanded raudteevaldkonnas on eelkõige seotud raudteeteenuste turul diskrimineeriva või muul viisil ebaõiglase kohtlemise kõrvaldamisega ning raudteeveoettevõtjate kaebuste lahendamisega küsimustes, mis puudutavad muu hulgas läbilaskevõime jaotamist, juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile ja teenindusrajatistele, liiklusjuhtimist ja kasutustasusid.

Ettepanek COM 232, mis käsitleb rongipiletite müüki – eelnõu peamine eesmärk reguleerida ELis raudteevedajate kohustust jagada andmeid ja teenuseid online piletimüüjatega ja sõlmida nendega lepinguid, et nende pileteid saaks müüa kõik piletimüüjad, kes seda soovivad ja vastupidi, et kõikide vedajate piletid kajastuksid piletimüüjate platvormidel.

Konkurentsiameti hinnangul võib ettepanekul olla puutumus raudteeteenuste turu toimimise ja konkurentsitingimustega osas, milles see puudutab raudteevedajate, piletimüüjate ja digitaalsete müügikanalite vahelist juurdepääsu andmetele ning teenustele. Samas ei kuulu reisijatele piletite müügi korraldus kui selline raudteeseadusest tulenevalt Konkurentsiameti otsese järelevalvepädevuse keskmesse. Seetõttu on asjakohane rõhutada, et kavandatud kohustused ja nende täitmise järelevalve peaksid olema liikmesriigi tasandil selgelt piiritletud ning mitte laiendama Konkurentsiameti ülesandeid ilma vastava õigusliku aluse, menetlusnormide ja ressursita.

Ettepanek COM 233, millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse rongipiletiga reisijate kaitsega – eelnõu peamine

	eesmärk reguleerida ELis rongioperaatorite kohustusi tagada ühtse pileti omanikule reisi katkemisel või hilinemisel õigus saada igakülgset abi, ümberbroneerimist, hüvitist. Ettepanek keskendub eeskätt reisijate õigustele reisi katkemise või hilinemise korral, sealhulgas abile, ümberbroneerimisele ja hüvitistele. Need küsimused seonduvad peamiselt reisijate kaitse ning veolepingu täitmisega, mitte Konkurentsiameti raudteeseadusest tulenevate põhiülesannetega raudteeturul diskrimineeriva või ebaõiglase kohtlemise kõrvaldamisel. Konkurentsiametil ei ole ettepaneku eesmärkide suhtes sisulisi vastuväiteid, kuid peab vajalikuks, et võimalike riigisiseste rakendus- või järelevalveülesannete määramisel eristataks selgelt reisijate õiguste kaitse pädevus raudteeturu regulatiivse järelevalve pädevusest. Kokkuvõttes toetab Konkurentsiamet üldiselt läbipaistvama ja mittediskrimineerivama raudteeteenuste turu kujundamist ning reisijate kaitse tugevdamist. Samas tuleb Eesti seisukohtades rõhutada, et määruste rakendamisel ei tohi ebaselgelt või põhjendamatult laiendada Konkurentsiameti raudteeseadusest tulenevat pädevust ning vajaduse korral tuleb riigisisised pädevused õigusaktides täpselt määratleda.	
Eesti Puuetega Inimeste Koda	Eesti Puuetega Inimeste Koda (EPIKoda) on sõltumatu ja professionaalne puude ja krooniliste haiguste valdkonna poliitika ning ühiskonna arvamuse kujundaja, koondades katusorganisatsioonina enam kui 50 ühingut ja liitu üle Eesti. Meie missiooniks on puudega inimeste ja krooniliste haigete elukvaliteedi, ühiskonda kaasatuse ning eneseteostuse võimaluste tõstmine läbi huvikaitse ja koostöö. Tervitame ühiste eeskirjade kehtestamist pileтите levitamise turu toimimise parandamiseks. Algatus aitab tagada piletimüügiturul võrdsed tingimused ning parandada Euroopa Liidus pakutavate pikamaa- ja piirkondlike transporditeenuste nähtavust,	Arvestatud osaliselt. Ligipääsetavuse informatsioon peab piletiostjale olema ostu tegemisel selgelt nähtav ja aru saadav. Samas tuleb arvestada, et ei raudteeveo-ettevõtja ega piletimüügiteenuse pakkuja ei saa vastutada taristuettevõtja omanduses või valduses olevate ehitiste ligipääsetavuse ning selliste ehitiste ja rajatiste andmete esitamise eest. Käsitletavad ettepanekud ei reguleeri taristuettevõtjate õigusi ja kohustusi. Taristut puudutavad küsimused on pigem raudteetaristu registri tehniliste nõuete reguleerimisalas.

	ligipääsetavust ja levitamist. Kuigi Eur-Lex Europa eestikeelses tõlkes kasutatakse terminit „juurdepääsetavus“, on Eestis valdkondliku terminina kasutusel „ligipääsetavus“.¹ Juhime tähelepanu olukordadele, mis mõjutavad teenuste kasutamist just puuetega inimeste vaatenurgast. Riigil tuleb tagada, et puudega reisijad saaksid kavandatavast määrusest teistega võrdsetel alustel kasu. Selleks teeb EPIKoda järgmised ettepanekud: 1) Veebileht või rakendus, mille kaudu piletiostja saab eri transpordiliikidega reise otsida, võrrelda või broneerida, peab olema ligipääsetav ka puudega inimestele ning vastama direktiivile (EL) 2019/882 ja selle Eesti õigusesse ülevõetud toodete ja teenuste ligipääsetavuse seadusest tulenevatele nõuetele. Praktikas tähendab see, et ettevõtjalt tarbijale pakutav mitmeliigiline liikuvuse digiteenus peab olema tajutav mitme meele kaudu. Ekraanil kuvatav teave peab olema kasutatav ekraanilugeja, klaviatuuri ja tugitehnoloogiate abil. Visuaalsele teabele tuleb pakkuda helilist või tekstilist alternatiivi ning helis edastatav teave peab olema kättesaadav ka teksti või muu visuaalse teabena. Videotele tuleb lisada subtiitrid ning vajaduse korral kirjeldustõlge, tekstiline alternatiiv või eesti viipekeeletõlge. Reisi hilinemisest, tühistamisest või ümberistumise muudatusest tuleb teavitada viisil, mis ei sõltu üksnes helist või värvist. Veebis peab infotekst olema suurendatav, piisava kontrastsusega, selge ja üheselt mõistetav. 2) Piletiostja peab saama teenuseosutajalt enne reisi ligipääsetavas vormingus teavet veeremi ja ümberistumiste ligipääsetavuse, abi saamise võimaluste, ratastoolikohtade, ligipääsetavate tualettruumide, sealhulgas jaamades asuvate tualettruumide, ning liikumisabivahendite vedamise tingimuste kohta. Oluline reisisiteave	
--	--	--

¹ [Riigikantselei](#), 2021

	peab olema kättesaadav ka eesti viipekeeles. 3) Jaamas või peatuses abi saamiseks nõutavat etteteatamisaega tuleb lühendada või etteteatamise nõue kaotada, et võimaldada iseseisvat ja spontaanset riigisisest reisimist. Piletiostjal peab olema võimalik broneerida abi- ja saatmisteenusid võimaluse korral juba pileti ostmise ajal. 4) Internetipõhisel broneerimisplatvormil esitatav ligipääsetavusteave peab olema piisav, täpne ja ajakohane. 5) Puude või liikumistakistusega reisijale ligipääsetavad reisimisvõimalused tuleb paigutada otsingutulemustes ettepoole. Samuti peab ligipääsetavust olema võimalik kasutada otsingu-, filtreerimis- ja järjestamiskriteeriumina. 6) Digiteenus osutaja poolt ligipääsetavana esitletav reis peab olema ligipääsetav kogu reisiahela ulatuses, sealhulgas sõidukite, peatuste, jaamade, ümberistumiste ja abi osutamise puhul. 7) Teenuseosutaja vastutus ning hüvitamise kord peavad olema selgelt kindlaks määratud liikumisabivahendi kahjustumise või kadumise korral. 8) Reisi katkemise korral tuleb tagada vajalik abi sõidukis, peatuses või jaamas ning ümberistumisel. 9) Kaebuse esitamine ja menetlemine ning sellekohane info peavad olema ligipääsetavad, sh eesti viipekeeles. Kaebust peab olema võimalik ka esitada eesti viipekeeles. 10) Tagasimakse ja hüvitise taotlemine peavad olema ligipääsetavad nii veebis kui klienditeenindusega suhtlemisel. 11) Vedajad ja piletimüüjad peavad koguma ning avaldama andmeid osutatud abi, abi osutamisest keeldumise, ebaõnnestunud ümberistumiste ning puudega või piiratud liikumisvõimega reisijate esitatud kaebuste kohta.	
--	---	--

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust reisijate paketti COM(2026)232 ja COM(2026)233 ettepanekute kohta. Järgnevalt esitame oma seisukoha ettepaneku kohta. Määruse (COM(2026) 232) ettepaneku artikkel 4 lg 1 kohaselt sõlmib raudteeveoteenuse osutaja taotluse esitanud internetipõhise piletimüügiteenuse osutajaga ärilepingu, et pakkuda sisu oma raudteetoodete kuvamiseks, edasisuunamiseks, edasimüümiseks või turustamiseks. Artikli 6 kohaselt kaasnevad sellise koostööga muu hulgas kohustused teha piletimüügiteenuse osutajale kättesaadavaks kogu raudteetoodetega seotud sisu ja asjakohased reaalaajaandmed ning tagada edastatavate andmete täpsus, täielikkus ja ajakohasus. Muudatus tähendab turuosalistele vajadust kohandada oma tarkvaralahendusi ja lepingulisi suhteid. Kaubanduskoda peab seetõttu oluliseks, et eelnõu rakendamisel arvestataks proportsionaalselt VKE-de tehnilise võimekusega ning ettevõtjatele oleks enne uute kohustuste kohaldamist tagatud piisav aeg IT-süsteemide ja lepinguliste suhete kohandamiseks. Samuti palume, et Euroopa Komisjon väljastaks enne sätete jõustumist VKEdele suunatud selged ja praktilised juhendmaterjalid. Kokkuvõtteks on oluline tagada, et uued kohustused ei tekitaks ebaproportsionaalset kulusid ja koormust ning tagaksid turul õiglase konkurentsi.	Arvestatud.
Eesti Turismi- ja Reisifirmade Liit (ETFL)	ETFL toetab määruse eesmärki muuta reisiteenuste digitaalne turg läbipaistvamaks ja konkurentsipõhisemaks. Meie hinnangul ei pruugi üldine konkurentsioigus üksi olla piisav, sest väiksematel ettevõtjatel on piiratud võimalused vaidlustada suurte rahvusvaheliste platvormide tingimusi. Seetõttu toetame selgemaid reegleid, mis piiravad põhjendamatuid ainuõigus- ja muid konkurentsi takistavaid tingimusi ning tagavad neutraalse pakkumiste kuvamise. Reisibüroode ja reisikorraldajate jaoks on	Arvestatud.

	oluline, et transporditeenuste pakkumised oleksid võrreldavad ning platvormide lepingutingimused õiglased ja mittediskrimineerivad. Täiendavalt soovime juhtida tähelepanu ettepanekule COM(2026)233. ETFL toetab eesmärki tagada ühtse rongipileti omanikule reisi katkemise või hilinemise korral selged õigused abile, ümberbroneerimisele ja hüvitisele. Samas peab olema selgelt tagatud, et juhul kui operaatori kohustuste praktilise täitmise – näiteks ümberbroneerimise, tagasimakse või klienditeeninduse – teeb piletivahendaja või reisiettevõtja, oleks see töö operaatori poolt mõistlikult tasustatud. Operaatori teenuse tühistamisest või häirest tulenevad teeninduskulud ei tohiks jääda vahendaja kanda. ETFL peab oluliseks, et: • piletisisule ja broneerimisfunktsioonidele oleks võimalik ligi pääseda standardiseeritud ja mittediskrimineerivatel tingimustel; • välditaks suurte platvormide põhjendamatuid konkurentsieeliseid; • uued nõuded ei suurendaks väikeste reisiettevõtjate halduskoormust ega teenustasusid. Kokkuvõttes toetab ETFL ettepaneku suunda, kuid soovitab suuremat rõhku tegelikule turulepääsule ja väiksemate vahendajate võrdsete konkurentsitingimuste tagamisele.	
--	--	--