

Lisa 3. Kaasamistabel. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku kohta, mis käsitleb mitmeliigilist broneerimist ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 80/2009.

Märkuse esitaja	Märkuse sisu*	Kommentaar	Manus
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Tuleb tagada, et määrusega kehtestatavad nõuded mitmeliigilise liikuvuse digiteenuse osutajatele on asjakohased ja proportsionaalsed ega too endaga kaasa ebaproportsionaalset halduskoormust. Oluline on arvestada väikese ja keskmise suurusega ettevõtete (VKE) eripäradega. Selgitus: Eelnõu näeb ette mitmete uute kohustuste, sh mahukate andmete jagamise kohustuste kohaldamist mitmeliigilise liikuvuse digiteenuse osutajatele, millega kaasneb ettevõtjatele oluline kulude ja halduskoormuse kasv. Eelnõu nõuete kujundamisel on lähtutud digiteenuse osutajate suurusest ja turuosast, seades mahukamad nõuded märkimisväärset turuosa omavatele teenuseosutajatele. Läbirääkimiste käigus on oluline tagada, et määruse nõuete kohaldamisala ei laiendataks digiteenuste osutajatele, kes on VKE-d. Sellistele teenuseosutajatele kaasneks nõuete täitmisega ebaproportsionaalne halduskoormuse kasv, ent mõju reisijateveo turu toimimisele jääks ilmselt tagasihoidlikuks. Peame vajalikuks täiendavalt analüüsida, kas eelnõuga kavandatavad piirangud tasuliselt esiletõstunud sisu kuvamisele on põhjendatud ja proportsionaalsed. Selgitus: Eelnõuga seatakse mitmeliigilise liikuvuse digiteenuse osutajatele nõuded lähtuda neutraalsetest kuvamis- ja järjestamiskriteeriumitest sisu kuvamisel. MKM nõustub, et vahendusteenuse osutajad peaksid sisu kuvamisel lähtuma selgetest ja läbipaistvatest kriteeriumitest ning et tasuliselt esiletõstunud sisu peaks olema selgelt sellisena tuvastatav. Samas leiame, et tuleks täiendavalt analüüsida, kas tasuliselt esiletõstmise piiramine vaikimisi järjestuse kriteeriumina on põhjendatud ja proportsionaalne või kas eesmärgi annaks saavutada alternatiivsete meetmetega, nt kasutaja võimalusega valida makstud tulemuste kriteeriumi eemaldamine. Tasulised esiletõstmise meetmed on vahendusteenuse osutajate ärimudelites tavapärased lahendused ning nende vaikimisi piiramisega võib kaasneda ettevõtjate ärimudelitele ebaproportsionaalne mõju. Tuleb tagada, et digiteenuse osutajate seatavad turundus- jm andmete jagamise kohustused on eesmärgipärased, proportsionaalsed ja selgelt piiritletud. Andmete jagamise kohustused ei tohiks tekitada ettevõtjatele ebamõistlikke lisakulutusi ja -koormust. Selgitus: Eelnõu artikli 8 lõike 1 kohaselt tuleb ühe veoettevõtja taotlusel tehtavad turundus-, broneerimis- või müügiandmed teha kättesaadavaks kõigile asjaomastele veoettevõtjatele. Artiklist ei selgu piisavalt üheselt, millisel juhul tekib õigus andmete jagamise taotlemiseks, millised andmed kuuluvad jagamisele ning millistel tingimustel tuleb neid töödelda ja edastada. Kuigi säte piirdub anonüümitud ja koondatud andmetega, võib kohustuse rakendamine kaasa tuua märkimisväärse koormuse digiteenuse osutajatele ning teatud juhtudel võimaldada äriliselt tundliku teabe tuletamist, nt väiksemate turgude või liinide puhul. Peame oluliseks, et turundusandmete jagamise kohustus ja tingimused oleks selgemalt piiritletud ning sisaldaksid piisavaid kaitsemeetmeid ärisaladuste ja konkurentsitudliku teabe kaitseks. Digiteenuse osutajatele näeb andmete jagamise kohustuse ette ka eelnõu artikli 10 lõige 1, mille kohaselt peab teenuseosutaja tegema ühistranspordiameti taotluse korral kättesaadavaks andmed reisijate mahu kohta. Peame	Arvestatud	 MKM - Arvamus_mitmeliigilii

Kohati on märkusi resümeeritud tuues välja põhipunktid. Originaali leiab lisatud manusest.

	positiivseks, et artikkel sisaldab mitmeid teenuseosutaja halduskoormust tasakaalustavaid meetmeid, sh õigus nõuda üksnes andmeid, mis on juba teenuseosutaja valduses, ning teenuseosutaja mõistlike kulude hüvitamise skeem. Samas leiame, et proportsionaalsuse paremaks tagamiseks tuleks artiklis täpsustada taotluste võimalikku sagedust ja ulatust, samuti mõistlike kulude hüvitamise mehhanismi toimimist. Peame oluliseks, et mitmeliigiliste reiside broneerimisel oleks reisijale juba enne ostu tegemist selgelt arusaadav, kes on häirete või teenuse osutamata jäämise korral vastutav osapool ning kelle poole oma õiguste kaitseks pöörduda. Selgitus: On positiivne, et multimodaalseid reise saab tulevikus hõlpsamini kokku panna. Broneerimise lihtsustamine ei tähenda siiski, et tarbija jaoks on vastutusloogika selge ja arusaadav. Reisija peaks juba broneerimise hetkel saama selgelt aru, kes vastutab, kui üks või mitu veoteenuse osa jääb osutamata või reisi teostamisel tekib muu oluline häire, millised õigused talle kohalduvad ja kes on konkreetne kontaktpunkt, kelle poole ta peab pöörduma. Vastutus ei tohiks jääda ebaselgeks vedajate ja broneerimisplatvormi vahel, vaid reisijale peab olema üheselt mõistetav, kas vastutab konkreetne vedaja, mitu vedajat vastavalt oma teekonna osale või platvorm ise. Praegune ettepanek seda küsimust sisuliselt ei lahenda. Vastutuse ebaselgus võib tekitada turul segadust ja raskendada reisijatel oma õiguste kasutamist. Seetõttu tuleks ettepanekut täiendada nii, et tarbijale oleks tagatud teabe esitamine vastutava osapoole ja kontaktpunkti kohta selgelt ja nähtavalt kogu broneerimisprotsessi vältel. Transpordivaldkonna digitaliseerimisel tuleb tagada ühtne andmemudel ja semantika kõigi transpordiliikide lõikes. Selgitus: Eesti toetab multimodaalse liikuvuse arengut, kuid peab oluliseks, et erinevate transpordivaldkondade regulatsioonide rakendamisel ei kujuneks välja eraldi andmemudelid ja semantilised raamistikud. Sarnaselt varasemalt käsitletud rongipiletite regulatsioonile tuleb vältida olukorda, kus raudtee-, lennu-, bussi- või laevandussektorile kehtestatakse erinevad andmekoosseisud ja mõisted. Piletid, broneeringud, reisetapid, hinnad, teenustasemed ja muud põhiaandmed peavad põhinema ühistel definitsioonidel ning olema kirjeldatud ühtse semantika alusel. See tagab andmete koostalitlusvõime, vähendab arendus- ja halduskulusid ning võimaldab luua tõeliselt multimodaalseid teenuseid. Multimodaalse liikuvuse andmevahetus ja andmeruum peavad põhinema transpordiliikide üleselt ühtsetel tehnilistel standarditel, API-del ja ligipääsupõhimõtetel. Selgitus: Määruse rakendamisel tuleb vältida uute valdkondlike andmesilode tekkimist. Riiklikud ligipääsupunktid, liikuvusteenuste platvormid ja tulevased Euroopa andmeruumid peavad kasutama ühiseid tehnilisi standardeid, API-sid ja andmevahetuse põhimõtteid sõltumata transpordiliigist. Transpordiliik peab olema tehnilises lahenduses üksnes andmeatribuut, mitte alus eraldi süsteemide, liidestuste või andmeruumide loomiseks. Ühtsed tehnilised lahendused vähendavad ettevõtjate integratsiooni- ja halduskulusid, parandavad andmete korduskasutust ning toetavad tõeliselt multimodaalsete teenuste kujunemist		
--	--	--	--

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium esitab määruse eelnõu kohta, mis käsitleb mitmeliigilist broneerimist ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 80/2009 (COM (2026)231) järgmised ettepanekud: - Ettepanek COM(2026)231 keskendub veoteenuse pakkuja ja digiteenuse osutaja omavaheliste suhete reguleerimisele. Selguse mõistes oleks otstarbekas määruses täpsustada või viidata regulatsioonile, mis sätestab osapoolte vastutuse teenuse toimimise probleemide korral, mh juhtudel, kui mitmeliigilise piletiga teenusel esineb reisirõkmeid. - Näiteks rongiliikluse puhul on veoteenuse pakkuja puhul reeglina tegemist sisuliselt riigi omandis olevate monopolsete, ATL-i (avaliku teenindamise leping) alusel teenust pakkuvate ettevõtetega. Märkimisväärset turuosa omav digiteenuse pakkuja on sarnases positsioonis muude transpordiliikide korral väiksemate veoteenuse pakkuja suhtes. Määruse ettepanek reguleerib täna eelkõige ligipääsu tagamist ühtsele platvormile ning ühetaolisele infovälja kujundamisele. Rakenduslikult võib samas peamiseks takistuseks mitmeliigilise teenuse tegelikul tööle hakkamisel osutada hoopis piletitulu jagunemine. Vajalik oleks täiendavalt analüüsida, kas valitseva turupositsiooni ära kasutamise vältimiseks oleks vajalik reguleerida ka tulu jagunemise põhimõtteid. - Määrust oleks vaja täiendada ligipääsetavuse küsimustega, infovahetuse üheks keskseks teemaks lisaks süsinikuneutraalsusele peaks olema ka täielik info teenuse ligipääsetavuse aspektide kohta, et puuetega inimestel oleks teenuse ostmisel täielik pilt kogu reisi jooksul kätte saadavast toetavast taristust ning võimalikest erisustest. - Vajalik oleks määrava asutuse (<i>designated authority</i>) mõiste sisustamine, mh kas üks asutus võib täita seda rolli samaaegselt täitevasutuse (<i>national enforcement body</i>) rolliga.	Arvestatud	 REM_vastuskiri_reisi_jate_pakett_231.pdf
Justiits- ja Digiministeerium	Eelnõu seletuskirjas on põhiõiguste kontekstis öeldud, et eelnõus reguleeritava ettevõtjalt tarbijale pakutavate mitmeliigilise liikuvuse digiteenuste kasutajate isikuandmete kaitse on tagatud IKÜM-iga. Samuti selgitatakse, et varasemate arvutipõhiste ettetellimissüsteemide andmekaitse-eeskirjade kehtetuks tunnistamine on seotud IKÜM-i jõustumisega ja dubleerivate eeskirjade kõrvaldamisega. Selline lähenemine teenib meie hinnangul õigusselguse eesmärki. Ehkki IKÜM lubab teatud juhtudel erisätteid kehtestada, siis need peavad olema kindlasti põhjendatud. Kui selleks ei ole põhjendatud vajadust, saab lähtuda IKÜM-iga paika pandud regulatsioonist ja see vähendab kindlasti ka regulatsiooni adressaatide koormust regulatsiooniga tutvumisel. Samuti teeme märkuse määruse eelnõu art 10 kohta. Nimetatud artikliga kavandatakse reisijate mahu andmete jagamist ühistranspordiametitega ning seatakse ühistranspordiametitele ulatuslikud piirangud andmete edasisele töötlemisele. Kõigepealt on vaja selgeks teha, kas sellist koormust on üldse vaja teenuseosutajate suhtes kohaldada. Juhul kui teabe jagamist ühistranspordiasutustega peetakse siiski vajalikuks, tuleb arvestada, et niipea kui teave saabub asutuse valdusesse, muutub ta avalikuks teabeks. Avaliku teabe seaduse kohaselt loetakse avalikuks teabeks mh igasugust avalikke ülesandeid täites saadud teavet. Avalikule teabele juurdepääsu võib piirata seaduses sätestatud korras. Eesti on ratifitseerinud Ametlikele dokumentidele juurdepääsu Euroopa Nõukogu konventsiooni (nn Tromsø konventsioon). Selle konventsiooni kohaselt tohib küll juurdepääsu avalikule teabele piirata, kuid need piirangud peavad lisaks seaduse täpsele sõnastusele olema ka demokraatlikus ühiskonnas vajalikud ja proportsionaalsed piirangu eesmärgiga. Võimalikud piirangu eesmärgid on toodud konventsiooni artiklis 3 lg 1 ja neist konventsiooniosalisel väljuda ei tohi. Kuigi konventsioon võimaldab ka seaduse alusel kehtestada nn absoluutseid juurdepääsupiiranguid, siis nende laiaulatuslikust kasutusest tuleks hoiduda, ehk hoida selliste piirangute arv võimalikult väiksena. Üldjuhul tuleb avalikule teabele juurdepääsu võimaldamisel kohaldada konventsiooni art 3 lg 2 toodud ülekaaluka avaliku huvi testi, mille kohaselt võib küll juurdepääsu avalikule teabele erinevate huvide kaitseks piirata, kui just avalik	Arvestatud	 JDM - 20260722_COM_202  Vs Kooskõlastus Eesti seisukohad rei

Kohati on märkusi resümeeritud tuues välja põhipunktid. Originaali leiab lisatud manusest.

	huvi teabele juurdepääsu saada ei kaalu kaitstavaid huve üle. St tähendab igakordset hindamist juhul kui esitatakse teabenõue juurdepääsupiiranguga teabe suhtes. Eelnõu menetlemise käigus tuleb selgeks teha, millise huvi kaitseks juurdepääsupiirang kehtestatakse ning kas nn absoluutse juurdepääsupiirangu kehtestamine on õigustatud. Samuti näeb eelnõu ette eesmärgid, milleks ühistranspordiasutused saadud teavet kasutada tohivad. Ka siin tuleb selgelt läbi mõelda sellise piirangu eesmärk, proportsionaalsus ja vajalikkus. Vastasel korral ei ole võimalik õigustada ei andmete ühekordse esitamise ega andmete taaskasutuse põhimõtetest kõrvalekaldumist. Lisaks tuleb juhul, kui algatusekohane kaebuste lahendamine peaks tähendama ka pooltevahelist tsiviilõiguslike vaidluste lahendamist, silmas pidada, et Eesti ei saa vastavalt PS §-le 146 toetada kohtuväliste organite pädevuse laiendamist selliselt, et need hakkaksid tegema mingis valdkonnas kohtu asemel siduvaid otsuseid tsiviilvaidluste lahendamise kohta. Põhjalik ja autoriteetne uuring ütleb, et kohtuvälise komisjonid sellise pädevuse põhiseaduspärasus on kaheldav ja kui sellise pädevusega komisjone ei ole võimalik ära kaotada, ei tohiks igatahes nende pädevusi laiendada.		
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalveamet	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 übermarsruutimist, 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. 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. Konkurentsioigus võimaldab sekkuda turu kahjustavate kokkulepete, turu valitseva seisundi kuritarvitamise või muu konkurentsiga kahjustava käitumise korral. Samas on konkurentsioigus oma olemuselt tagantjärele rakendatav ning menetlused võivad olla ajamahukad.	Arvestatud	 TTJA (Sisendipalve 31.07) Reisijate paketi

	Käesolev ettepanek sisaldab <i>ex ante</i> 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. 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. <u>Kuigi siduvate otsuste tegemise pädevus võib aidata suurendada õiguste tõhusat jõustamist, eeldaks sellise mudeli rakendamine Eestis tõenäoliselt olulisi seadusandlikke muudatusi ning täiendavaid ressursse.</u> Seetõttu tuleks hinnata nii rakendusasutuste ülesannete mahtu kui ka nende rahastamise ja ressursside vajadust. 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. 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. 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 pileтите kättesaadavuse küsimust. Seetõttu võiks kaaluda täiendavaid meetmeid, mis soodustaksid uute turuosaliste ligipääsu piletitoodetele ning vähendaksid turule sisenemise tõkkeid.		
Konkurentsiamet	Ametil ei ole praegu teada Eestis tegutsevaid mitmeliigilise liikuvuse digiteenuse osutajaid, kes ulatuksid ettepanekus sätestatud künnisteni, samuti ei ole ameti menetluspraktikas esile kerkinud ulatuslikke vaidlusi, mis puudutaksid MDMS-teenuse osutajate ja veoettevõtjate vahelisi lepingutingimusi või piletitoodete digitaalset kuvamist. Konkurentsiameti hinnangul võib määruse kehtestamine EL-i tasandil olla põhjendatud, kuivõrd mitmeliigilise reisi planeerimise ja broneerimise teenused on olemuslikult piiriülesed ning nende toimimine sõltub eri liikmesriikides tegutsevate veoettevõtjate, vahendajate ja platvormide koostalitlusest. Ühtne EL-i raamistik aitab vältida killustunud riigisiseseid lahendusi ning võib parandada reisijate võimalust võrrelda eri transpordiliike ja teenusepakkujaid läbipaistvalt. Eesti turu kohta ei ole Konkurentsiametil praeguse pädevuse ja menetluspraktika põhjal võimalik välja tuua süsteemseid probleeme, mille lahendamine eeldaks tingimata uut eriregulatsiooni. Samas võib EL-i siseturul esineda probleeme, mis on seotud platvormide läbipaistmatute järjestamispõhimõtete, ebaselgete lepingutingimuste või suuremate turuosaliste tugevama läbirääkimispositsiooniga. Selliste riskide ennetamiseks võib EL-i tasandi raamistik olla asjakohane, eriti juhul, kui see on proportsionaalne ja keskendub tegelikult	Arvestatud	 Konkurentsiamet (Sisendipalve 31.07) F

	turujõudu omavatele teenuseosutajatele. Konkurentsioiguslik raamistik võimaldab sekkuda eeskätt olukorras, kus esineb turgu valitseva seisundi kuritarvitamine, konkurentsi kahjustav kokkulepe või muu konkurentsi kahjustav käitumine. Samas ei pruugi üldine konkurentsioigus alati olla piisav, et ennetavalt tagada läbipaistvad ja mittediskrimineerivad tingimused olukorras, kus konkreetse ettevõtja turujõud ei ületa sekkumiseks vajalikku lävendit või kus probleem avaldub pigem platvormi toimimisloogikas ja lepingutingimuste standardiseeritud kujundamises. Seetõttu võib täiendav sektoripõhine regulatsioon olla põhjendatud juhul, kui see täpsustab platvormide neutraalse kuvamise, järjestamiskriteeriumide läbipaistvuse ja ärikasutajate mittediskrimineeriva kohtlemise nõudeid. Oluline on siiski vältida paralleelsete või kattuvate järelevalveülesannete tekkimist ning tagada, et uued kohustused sobituksid olemasoleva konkurentsioigusliku ja valdkondliku järelevalveraamistikuga. Peamised riskid on seotud õigusliku ebaselguse ja halduskoormusega. Kui määrase rakendamine eeldab liikmesriigi tasandil uue pädeva asutuse määramist või olemasolevate asutuste ülesannete laiendamist, tuleb selgelt määratleda järelevalve ulatus, menetlusnormid, teabe nõudmise alused ja koostöö teiste asutustega. Konkurentsiameti praegune pädevus raudtee-, lennundus- ja sadamavaldkonnas ei hõlma üldist järelevalvet reisijatele või ärikasutajatele suunatud digitaalsete broneerimisplatvormide kuvamis- ja järjestamispõhimõtete üle. Kui pädevaks asutuseks määrataks Konkurentsiamet, tähendaks see täiendavat halduskoormust ning vajadust tagada ametile vajalikud õiguslikud volitused, tehniline pädevus ja ressursid. Täiendav risk seisneb selles, et väikese turuga liikmesriikides võib järelevalveülesannete loomine olla ebaproportsionaalne, kui reguleeritavaid ettevõtjaid on vähe või neid ei ole üldse. Seetõttu tuleks määruks ette näha proportsionaalne rakendamine, riskipõhine järelevalve ning võimalikult selge pädevuste jaotus, et vältida põhjendamatut halduskoormust nii ettevõtjatele kui ka riigiasutustele. Ettepaneku fookus neutraalsele ja mittediskrimineerivale kuvamisele ning õiglasele B2B lepingutingimustele on konkurentsikeskkonna seisukohast üldjoontes asjakohane. See haakub ka Konkurentsiameti valdkondliku rolliga raudtee-, lennundus- ja sadamasektoris, kus ameti ülesanded on samuti suunatud ebaõiglase või diskrimineeriva kohtlemise vältimisele ning vaidluste lahendamisele. Täiendusettepanekuna võiks kaaluda määrase sõnastuse täpsustamist selles osas, millistel juhtudel loetakse järjestamis- või kuvamiskriteeriumid piisavalt läbipaistvaks, kuidas hinnatakse diskrimineerimist eri transpordiliikide ja veoettevõtjate vahel ning millised on liikmesriigi pädeva asutuse menetluslikud volitused. Samuti tuleks vältida olukorda, kus samale tegevusele kohalduvad samaaegselt mitme erineva asutuse kattuvad järelevalvevolitused. Konkurentsiameti hinnangul parandab ettepanek eelkõige nende piletitoodete kuvamise ja vahendamise tingimusi, mis on MDMS-ides juba olemas. Kui eesmärk on soodustada uute teenusepakkuja turuletulekut ning mitmeliigiliste reisisenuste tegelikku arengut, võib üksnes kuvamise neutraalsuse nõuetest jääda väheseks. Piletitoodete tegelik kättesaadavus, tehniliste liideste olemasolu ja andmevahetuse tingimused võivad olla turule sisenemisel vähemalt sama olulised kui kuvamise järjekord platvormil.		
--	--	--	--

	Samas tuleb piletitoodete standardiseeritud tehniliste liideste kaudu kättesaadavaks tegemise kohustuse kehtestamisel hinnata proportsionaalsust, kulusid ja mõju väiksematele veoettevõtjatele. Kui sellist kohustust kaaluda, võiks see olla diferentseeritud ning sõltuda ettevõtja suurusest, turupositsioonist, teenuse laadist ja tehnilisest valmisolekust. Eelistada tuleks lahendust, mis soodustab andmete ja piletitoodete kättesaadavust, kuid ei tekita väiksematele ettevõtjatele ebamõistlikku investeerimis- ega halduskoormust. Ettepanek võib aidata parandada konkurentsitingimusi, kui see vähendab läbipaistmatut järjestamist, ebaselgeid lepingutingimusi ja põhjendamatu erinevat kohtlemist. Samas ei pruugi see iseenesest kõrvaldada suuremate platvormide olemasolevaid eeliseid, mis tulenevad väljakujunenud lepingulistest suhetest, tehnilistest liidestustest, tuntutusest, andmemahust ja läbirääkimispositsioonist. Väiksemate ja innovaatiliste teenusepakkujate toetamiseks võiks määrus sisaldada selgemaid nõudeid standardsete, objektiivsete ja mittediskrimineerivate juurdepääsutingimuste kohta, samuti põhimõtteid, mille alusel hinnatakse tehniliste ja lepinguliste tingimuste põhjendatust. Lisaks võiks kaaluda ühtsete andme- ja liidestandardite kasutamise soodustamist ning läbipaistvuskohustusi tasude, järjestamiskriteeriumide ja juurdepääsutingimuste osas. Kokkuvõttes toetab Konkurentsiamet põhimõtteliselt eesmärki parandada mitmeliigiliste reisiteenuste digitaalse turu läbipaistvust, võrreldavust ja mittediskrimineerivat toimimist. Määruse edasisel menetlemisel tuleks siiski pöörata erilist tähelepanu selle proportsionaalsusele, järelevalvepädevuste selgele jaotusele ning sellele, et uued kohustused ei looks väikese turuga liikmesriikides põhjendamatu halduskoormust.		
Transpordiamet	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 levitamisega. 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 piletimüügiturgu õiglasemaks, võrreldavamaks ja läbipaistvamaks. Reisivõimalused peavad olema kuvatud neutraalselt ning kasutajale tuleb esitada tegelik lõpphind. Samuti peab olema võimalik järjestada ja võrrelda pakumisi erinevate kriteeriumide alusel, näiteks hinna, sõiduaja, ligipääsetavuse või keskkonnamõju järgi. Määrusest tulenevalt tuleb Eestil määrata riiklik täitevasutus, kes vastutab määruse täitmise järelevalve eest.	Arvestatud	 TRAM - 1.2-32612358-2 31.0
Andmekaitse Inspektsioon	AKI peab vajalikuks juhtida tähelepanu artiklile 10, mille kohaselt peavad ettevõtjalt tarbijale pakutava mitmeliigilise liikuvuse digiteenuse osutajad edastama ühistranspordiameti taotlusel reisijate mahu andmeid. Säte näeb ette, et andmed peavad olema koondatud ja anonüümitud. AKI hinnangul tuleb seda nõuet tõlgendada kooskõlas IKÜM põhjenduspunktiga 26, mille kohaselt saab andmeid pidada anonüümseks üksnes juhul, kui andmesubjekti ei ole võimalik tuvastada ega kaudselt tuvastada mõistlikult tõenäoliselt kasutatavate vahenditega. AKI hinnangul võiks eelnõus või vähemalt selle põhjendustes selgemalt välja tuua, et artikli 10 alusel ei tohi ühistranspordiametitele edastada isikuandmeid ega pseudonüümitud andmeid. Pelgalt otseste identifikaatorite	Arvestatud	 AKI - RE_ (Sisendipalve 31_07)

	eemaldamine ei pruugi olla piisav, kui andmestik võimaldab näiteks väikese valimi, täpse marsruudi, harvaesineva liikumismustri või ajavahemiku kaudu isikut kaudselt tuvastada. Samuti vajab täpsustamist mõiste „reisijate mahu andmed“. Eelnõust ei nähtu piisava selgusega, millist detailsusastet selliste andmete puhul eeldatakse. Kuigi säte piirab andmete kasutamise ühistranspordipoliitika ja kestliku liikuvuse poliitika eesmärkidega, võib väga detailne teave lähte- ja sihtkohtade, ümberistumiste, kellaegade või marsruutide kohta teatud juhtudel võimaldada üksikisikute eristamist või järelduste tegemist nende liikumise kohta. Seetõttu võiks kaaluda täpsustust, et andmeid tuleb esitada üksnes sellisel koondatuse tasemel, mis ei võimalda andmeid seostada konkreetse või tuvastatava isikuga. Artikli 8 puhul on samuti ette nähtud, et turundus-, broneerimis- ja müügiandmeid võib teha kättesaadavaks üksnes anonüümitud ja koondandmetena. AKI peab vajalikuks rõhutada, et ka selle sätte kohaldamisel ei tohiks anonüümitud andmetena käsitada andmeid, mida on võimalik teiste andmekogumitega ühendades seostada tuvastatava isikuga. Vajadusel võiks sätet või põhjendusi täiendada viitega, et andmete anonüümseks lugemisel tuleb arvestada ka andmete hilisema taasisikustamise võimalust.		
Eesti Linnade ja Valdade Liit	Üldjoontes võib pidada põhjendatuks EL tasandil ühiste reeglite kehtestamist, kuna tihti on mitmeliigilised reisid piiriülesed ning liikmesriikide erinevad regulatsioonid võivad takistada ühtse digitaalse turu kujunemist. EL reisiteenuste turul esineb probleeme: 1. Reisijatel puudub sageli võimalus osta ühe tehinguga eri vedajate ja transpordiliikide pileteid; 2. Vedajate piletisüsteemid ja andmevahetus ei ole piisavalt koostalitlusvõimelised; 3. Sõltumatutel piletimüüjatel puudub sageli võrdne ligipääs vedajate müügikanalitele ja reaajas andmetele; 4. Killustatud turg vähendab konkurentsi ning pärsib uuenduslike digiteenuste arengut. Küsimusele, kas olemasolevad turutingimused ja konkurentsioiguslik raamistik tagavad juba praegu mittediskrimineerivad lepingusuhted MDMS-teenuse osutajate ja nende äriklientide vahel või on selle eesmärgi saavutamiseks vaja täiendavat regulatsiooni, vastamiseks puudub Eesti Linnade ja Valdade Liidul piisav ekspertsus. Otse mõju Eesti kohalikele omavalitsustele on tõenäoliselt väike, kuid kaudsed mõjud võivad olla märkimisväärsed, eelkõige ühistranspordi korraldamise ja digiteenuste arendamise kaudu. Kui omavalitsus korraldab ühistransporti või omab piletimüügisüsteemi, võib tekkida vajadus teha süsteemides muudatusi, et tagada nõutud andmete ja müügiliideste kättesaadavus. Võib suureneda vajadus sõlmida uusi andmevahetuslepinguid, jälgida nõuete täitmist ning hallata tehnilisi liideseid. Kui EL-i nõuded eeldavad uute tehniliste standardite kasutuselevõttu, võivad tekkida täiendavad arendus- ja hoolduskulud. Eriti puudutab see väiksemaid ühistranspordikeskusi või omavalitsusi, kelle IT-võimekus on piiratud.	Arvestatud	 ELVL - RE_ (Sisendipalve 31.07) F
Tartumaa Ühistranspordikeskus	Teatame, et esitatud määruse ettepanek ei ole otseselt seotud MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskuse tegevusega, mistõttu ei ole meil võimalik antud eelnõu kohta arvamust esitada.	-	 MTÜ Tartumaa Ühistranspordikeskus

TS Laevad OÜ	Toetame eesmärgi suurendada reisijatele pakutava teabe läbipaistvust ning sellest lähtuvalt konkurentsineutraalsete pakkumiste esitamist. Samas ei näe me Eesti kontekstis praegu olulist turutõrget, mis nõuaks kiireloomulist täiendavat reguleerimist, kuna Eestis ei tegutse meile teadaolevalt ettepanekus sätestatud turuosakünniseid ületavaid MDMS-teenuse osutajaid. Meie hinnangul sisaldab kehtiv Euroopa Liidu ja Eesti konkurentsioiguslik raamistik juba täna üldisi põhimõtteid diskrimineerimise vältimiseks ning turgu valitseva seisundi kuritarvitamise tõkestamiseks. Digitaalsete vahendusplatvormide puhul võib teatud juhtudel olla põhjendatud teatud sektorispetsiifiliste läbipaistvusnõuete kehtestamine, kuid tuleks tagada, et regulatiivne koormus oleks kooskõlas tegelike tururiskidega ning ei paneks väikeettevõtetele ebaproportsionaalselt suurt täiendavate kulude tekitamise kohustust. TS Laevade hinnangul ei kaasne ettepaneku praegusest sõnastusest otseseid olulisi regulatiivseid kohustusi, kuna ettevõtte ei paku mitmeliigilisi piletitooteid ega tegutse MDMS-teenuse osutajana. Samas ei saa välistada kaudset mõju ettevõttele tulevikus. Eelkõige võivad tekkida täiendavad kulud ja halduskoormus seoses veoteenuste paremaks integreerimiseks vajalike tehniliste liideste arendamise, andmevahetuse standardite rakendamise, kolmandate osapoolte integratsioonide haldamise ning lepinguliste suhete korrastamisega. Seetõttu peame oluliseks, et võimalikud tulevased tehnilised ja andmeajamise nõuded oleksid proportsionaalsed ning arvestaksid erinevate transpordiettevõtete suurust, rolli ja tehnilist valmisolekut. Ettepaneku fookus – tagada MDMS-teenustes olemasolevate piletitoodete neutraalne kuvamine ning ausad lepingulised suhted – on üldiselt asjakohane. Meie hinnangul ei ole põhjendatud kehtestada ulatuslikke uusi kohustusi kõigile veoettevõtjatele enne, kui on selgelt tõendatud nende vajalikkus ja proportsionaalsus. Uute kohustuste kehtestamisel tuleb arvestada rakenduskulude, teenuste eripärade ning erineva suurusega ettevõtjate võimekusega. Ettepanek parandab läbipaistvust ja vähendab diskrimineeriva kohtlemise riske, kuid üksnes neutraalne kuvamine ei pruugi täielikult tasandada konkurentsieeliseid, mis tulenevad suuremate platvormide olemasolevatest lepingulistest suhetest, tehnilistest integratsioonidest, kasutajabaasist ja turupositsioonist. Seetõttu võib jääda püsima olukord, kus suurematel turuosalistel on jätkuvalt märkimisväärne konkurentsieelis võrreldes uute või väiksemate teenusepakkujatega. Kokkuvõttes toetab TS Laevad ettepaneku eesmärgi suurendada reisijatele suunatud teenuste läbipaistvust ja tagada aus konkurents digitaalsetel vahendusplatvormidel. Samas peame oluliseks, et regulatsioon oleks proportsionaalne, ei dubleeriks olemasolevaid konkurentsioiguslikke norme ning ei tekitaks põhjendamatut halduskoormust turuosalistele, kelle tegevus ei ole seotud mitmeliigiliste piletitoodete pakkumise või vahendamisega.	Arvestatud	 RE_ (Sisendipalve 31_07) Reisijate paket
AS Eesti Raudtee	Infrastruktuuriettevõtjana on määruse puutumus meisse kaudne. Meie hinnangul võiks määruse eesmärk põhimõtteliselt olla põhjendatud aga lisandväärtus Eesti jaoks on pigem seotud Euroopa ühtse turu arenguga mitte niivõrd siseriikliku turu puudujääkide lahendamisega. Kaks kaalutlust: a) usume, et EL konkurentsieeskirjad juba sisaldavad mehhanisme turgu valitseva seisundi ja konkurentsivastase käitumise vältimiseks; b) teatav sektoripõhine regulatsioon võib olla põhjendatud, eelkõige	Osaliselt arvestatud	 1-12_2431 14_07_2026 Kliimami

Kohati on märkusi resümeeritud tuues välja põhipunktid. Originaali leiab lisatud manusest.

	läbipaistvuse, neutraalse järjestamise ja mittediskrimineerivate lepingutingimuste tagamiseks. Samas tuleks vältida dubleerimist olemasolevate regulatsioonidega (digiteenuse, digiturgude ja konkurentsioiguse regulatsioonid). Mõju infraettevõtjale on pigem kaudne. Riigi vaates ilmselt kaasneb iga regulatsiooniga mingi järelvalve ja võimalike piiriüleste vaidluste menetlemisega seotud halduskoormus.		
AS Eesti Liinirongid	Elroni hinnangul on ELi tasandil ühtse regulatsiooni kehtestamine põhimõtteliselt vajalik, kuna multimodaalsete ja piiriüleste reisirongide 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 reisirongidele ning suurendada avaliku transpordi atraktiivsust. Samas näeme, et suurim probleem Euroopa tasandil ei ole ainult reisirongide leitavus, vaid ka erinevate vedajate piletite broneerimise ja ostmise kättesaadavus. Seetõttu on oluline, et regulatsioon toetaks lisaks neutraalsele kuvamisele ka tehniliselt toimivate ja reisijale arusaadavate ühtsete piletitoodete tekkimist. Kuna raudtee reisirongide valdkonnas on pigem tegemist riiklike vedajatega, mida olulisel määral rahastatakse ATL (PSO) põhised, 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. 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 turusuhteks, 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 äriühing avatud (andmed) võib ohustada ettevõtte konkurentsivõimet	Arvestatud	 ELRON - Sisend - Reisijate pakett – Eurc

	• 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 reaalaandmete 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 reise teenindamiseks Elroni hinnangul on ettepaneku üldine fookus asjakohane ning see käsitleb olulisi takistusi multimodaalsete reisiteenuste 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 käsitlemist 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 lauseline 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 reisiteenuste täiemahuliseks arenguks. Pikemas perspektiivis tuleks kaaluda standardiseeritud tehniliste liideste kasutuselevõttu, mis võimaldaksid lisaks reiseabe 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 reiseabele ja hinnainfole ning seejärel liigutakse standardiseeritud müügi- ja broneerimisliideste suunas Elroni hinnangul parandaks ettepanek konkurentsitingimusi ning vähendaks teatud turule sisenemise tõkkeid, kuid ainuüksi mittediskrimineeriva ligipääsu nõuded ei pruugi kõrvaldada suuremate platvormide olemasolevaid turueelseid. Suurtel MDMS-teenuse 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.		
--	--	--	--

Ridango AS	Käesolev dokument täiendab Ridango 31. juuli vastust Kliimaministeeriumi kuuele küsimusele ning esitab konkreetsed artiklipõhised muudatusettepanekud määruse ettepanekule COM(2026) 231 (mitmeliigiline broneerimine). Ettepanekud on esitatud avaliku huvi –konkurentsi, reisijate valiku ja koostalitlusvõime vaatenurgast. 1. Uus kohustus – standardsed tehnilised liidesed (API). Ettepanek ei loo praegu üldist juurdepääsukohustust – see „üksnes täiendab“ olemasolevat turustust ja reguleerib juba kuvatavate toodete neutraalset esitamist. Soovitame lisada kohustuse, mille kohaselt teevad kõik veoettevõtjad oma piletitooted (hinnad, saadavus, broneerimine/väljastamine ja reaalaandmed) MDMS-teenusepakkujatele kättesaadavaks standardsete, masinloetavate liideste (API) kaudu õiglastel, mõistlikel ja mittediskrimineerivatel (FRAND) tingimustel, ühiste avatud standardite ja mõistlike üleminekuagadega. Põhjendus: neutraalse kuvamise nõue üksi reguleerib „vaateakent“, mis jääb uute tulijate jaoks tühjaks; tegelik konkurents ja transpordiliikide vaheline üleminek eeldavad koostalitlusvõimelist juurdepääsu (vrd Letta ja Draghi aruanded). Artikkel 2(1) – kohaldamisala B2C-teenuste puhul on linna või linnastu transpordivajaduse teenused kohaldamisalast välja jäetud, kuid B2B-teenuste puhul samaväärne erand puudub. Soovitame kohaldada linna-/linnastuerandit ühetaoliselt ka B2B-teenustele. Põhjendus: sidusus ja proportsionaalsus ning kohalike teenuste tarbetu hõlmamise vältimine. Soovitame täpsustada mõistet „MDMS“ ning kriteeriumi „kaks või enam sama transpordiliigi vedajat“, samuti lisada selguse väikese mahu (de minimis) kohta. Põhjendus: õiguskindlus väiksematele teenusepakkujatele. Artikkel 4 ja I lisa – märkimisväärse turuosa määramine. Soovitame kinnitada, et künnist mitteületavad ja VKE-teenusepakkujad säilitavad juurdepääsuõigused (sh uue liidesekohustuse alusel), kuid mitte kõige rangemad kohustused; künnised peaksid olema suunatud tegelikele värvavahtidele; I lisa künniste muutmisel (ELTL art 290) tuleks tagada sidusrühmade kaasamine. Põhjendus: proportsionaalsus ning VKEde ja uute tulijate kaitse. Artikkel 5(2)(c) – tasustamine ja juurdepääsutingimused. Kehtiv säte nõuab, et tasu põhineks „õiglastel, mõistlikel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel“. Soovitame laiendada FRANDpõhimõtet ka uue liidesekohustuse tingimustele, lisades kulupõhisuse, läbipaistvuse ja hinnaga väljatõrjumise (margin squeeze) vältimise testi. Põhjendus: hoiab ära sõltumatute turustajate hinnaga väljatõrjumise. Artikkel 7 – neutraalne kuvamine ja järjestamine. Artikkel 7 kehtestab neutraalse kuvamise ja järjestamise kohustused kõigile MDMS-teenusepakkujatele. Soovitame säilitada neutraalsuse ja enda eelistamise keelu kõigile, kuid muuta üksikasjalikud järjestamismehhanismid VKEde jaoks proportsionaalseks ning suunata kõige rangemad kohustused määratud märkimisväärse turuosaga teenusepakkujatele. Põhjendus: tasakaal mittediskrimineerimise ja innovatsiooni vahel. Artikkel 8 – turundus- ja müügiandmete jagamine. Kehtiv säte lubab jagada „üksnes anonüümitud ja koondatud andmeid“. Soovitame suunata jagamiskohustus määratud märkimisväärse turuosaga teenusepakkujatele, kaitsta ärisaladust ning hoida kohustus väiksematele MDMSidele proportsionaalsena. Põhjendus: proportsionaalsus ja	Arvestatud	 Ridango_suggested_amendments_COM20
------------	--	------------	---

Kohati on märkusi resümeeritud tuues välja põhipunktid. Originaali leiab lisatud manusest.

	andmekaitse. Artikkel 10 – andmed transpordi korraldajatele. Kehtiv säte näeb ette koondatud ja anonüümitud andmete jagamise ega kohusta uusi andmeid tootma. Toetame seda ning soovime teha selgeks ja toimivaks kulude katmise ja ärilise taaskasutuse keelu. Põhjendus: transpordi korraldaja kasu õiglastel ja kulupõhistel tingimustel. Uus põhjenduspunkt – sidusus COM 232 ja 233-ga. Soovime lisada sätte, mis tagab, et broneerimiskord haakub rongipiletite juurdepääsuga (COM 232) ja ühtse pileti reeglitega (COM 233), nii et mitmeliigiliste pakettide koostamine ei jääks määruste vahele. Põhjendus: sujuvad mitmeliigilised reisirid ja regulatiivne sidusus.		
Mootor Grupp AS	Kindlasti on sellise määruse kehtestamine ELi tasandil vajalik. Praeguse seisuga esinevad nii ELis üldisemalt kui ka Eestis spetsiifilisemalt selged turutõrked, mille lahendamisele käesolev ettepanek selgelt kaasa aitab. Need turutõrked on tekitanud olukorra, kus Eestis ei ole ühise piletimüügisüsteemi väljatöötamine õnnestunud ning ei tundu ka lähitulevikus õnnestuvat, kuigi meie erasektori esindajana näeme seda oma selge eesmärgina. Kindlasti vajame täiendavat regulatsiooni, mis suunaks turgu valitsevaid või monopoolses seisundis ettevõtteid, nagu Elron ja TS Laevad, avama oma piletimüügisüsteeme MDMS-teenuste osutajatele ning kasutama liidestatavaid piletimüügisüsteeme. Praegu puudub sellistel ettevõtetel igasugune surve seda teha. Kindlasti toob antud ettepanek ettevõtetele kaasa teatava halduskoormuse kasvu ning vajaduse investeerida liidestatavatesse piletimüügisüsteemidesse. Samas loob see ettevõtetele võimaluse teenida lisatulu müüdud piletite mahu kasvust, kuna teenus muutub klientidele paremini kättesaadavaks. Eesti turu kontekstis ei too see tõenäoliselt riigile kaasa märkimisväärset täiendavat halduskoormust, kuna vedajaid, kelle tegevust selle määruse raames kontrollida tuleb, on suhteliselt vähe. Eeldaksin siiski, et ettevõtted hakkavad määruse jõustumise järel seda ka täitma. Fookus on igati asjakohane. Sooviksin vaid, et see rakenduks kõigile suurematele transpordiliikidele, sealhulgas lennundusele ja riigi korraldatud kohalikule ühistranspordile. Ilma laiemal ulatusel seisavad MDMS-teenuste osutajate ees endiselt takistused, mis ei võimalda erinevaid transpordiliike reisijate jaoks mugavalt integreerida. Kindlasti tuleks määruse ulatust laiendada. Standardiseeritud tehnilised liidesed on võtmetähtsusega eeldus, et MDMS-teenused saaksid üldse laialdaselt kasutatavaks tarbijatooteks kujuneda. Praegu on kahjuks tekkinud olukord, kus nii Eestis kui ka Euroopas laiemalt on suured transpordiettevõtted oma piletimüügisüsteemid üles ehitanud ilma liidestumisvõimalusteta või on muutnud liidestamise MDMS-teenuste pakkujatele väga keeruliseks ja kulukaks. Seetõttu on ülimalt oluline liikuda suunas, kus kehtestatakse piletitoodete standardid, mida vedajad peavad kasutama, ning suunata vedajaid rakendama liidestatavaid süsteeme, mille kaudu MDMS-teenuste osutajad saavad tooteid müüki võtta. Ilma laiemal ulatusel ei täida see määrus vähemalt Eestis olulist eesmärki. Kui määrus tagab võrdsed tingimused piletitoodete müügiks ning suunab vedajaid oma piletisüsteemi avama ja liidestama, ei näe ma põhjust, miks turule ei võiks tekkida uusi ja innovaatilisi teenusepakkujaid. Pigem seisnevad tõrked praegu selles, et Euroopas ja maailmas laiemalt levinud suured MDMS-teenuste pakkujad on oma turujõu tõttu sõlminud vedajatega erinevaid kokkuleppeid ning väiksematel ettevõtetel ei ole võimalik turule siseneda. Selle põhjuseks on asjaolu, et vedajatel puudub motivatsioon nendega koostööd teha või on liidestumine nii keeruline, et väiksematel teenusepakkujatel puudub selleks vajalik rahaline võimekus. Soovin rõhutada, et oluline on kehtestada nõue, et turgu valitsevad ettevõtted kasutaksid avatud ja standardiseeritud piletimüügisüsteeme ning et neil oleks kohustus võimaldada piletite edasimüüki teistele osapooltele samadel tingimustel, mis on vastuvõetavad ka MDMS-teenuste osutajatele.	Arvestatud	 Mootorgrupp Reisijate paketi määrus

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	Oleme paketi sisuga tutvunud. Kuna me ei ole liikmetelt paketi osas tagasisidet saanud, siis meil praegu sisulisi kommentaare ega ettepanekuid ei ole. Peame siiski oluliseks rõhutada, et ettevõtjatele ei tohiks muudatustega kaasneda täiendavat halduskoormust.		 Eesti Kaubandus-Tööstuskoda
-----------------------------	---	--	---

Kohati on märkusi resümeeritud tuues välja põhipunktid. Originaali leiab lisatud manusest.