SELETUSKIRI

Eesti seisukohad Euroopa Liidu transpordiministrite nõukogu 30. novembri 2026. a kohtumisel

Ülevaade

30. novembril 2026. aastal toimub EL transpordiministrite nõukogu Brüsselis. Eestit esindab nõukogu istungil taristuminister Kuldar Leis.

Seadusandlike arutelude raames teeb eesistuja eduaruande reisijate paketi[1] algatuste kohta, milleks on mitmeliigilise broneerimise määruse ettepanek[2], rongipiletite määrus[3] ja rongireisjate õiguste määruse muutmine[4].

Käesoleva seletuskirjaga võetakse tulevikuks Vabariigi Valitsuse mandaat jäädа erapooletuks mitmeliigilise broneeringu määruse üldise lähenemisviisi üle hääletamisel, sest saavutatud kompromisstekst ei sisalda erandit liikmesriikidele, kus ei tegutse ühtegi määruse kohaldamisalasse kuuluvat broneerimisplatvormi. Sellisel kujul tooks määruse rakendamine Eestis kaasa tarbetu halduskoormuse ja kulu. Läbirääkimiste käigus oleme korduvalt teinud ettepaneku, et pädeva asutuse asemel võiksid sellised liikmesriigid määrata kontaktpunkti, kes saaks vajadusel infot edastada, kuid kellel oleks märksa vähem ülesandeid ja seega väiksem ressursivajadus. Kahjuks ei ole Eesti ettepanek leidnud liikmesriikide seas toetust.

Muude küsimuste all:

- Eesistuja teeb ülevaate järgnevate eelnõude läbirääkimiste hetkeseisust:
  i) Sõjalise liikuvuse määrus[5];
  ii) Määruse ettepanek reisijate õiguste kohta mitmeliigilisel reisil[6];
  iii) Tehnoülevaatuse pakett[7]
    - Sõidukite tehnoülevaatuse direktiivi muutmise ettepanek[8]
    - Sõidukite registreerimistunnistuste ja registriandmete direktiivi ettepanek[9]
  iv) Masside ja mõõtmete direktiiv[10]
  v) CEF 2028-2034 ettepanek[11]
  vi) Keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite määruse ettepanek[12]

---

[1] Kättesaadav: https://transport.ec.europa.eu/passenger-package_en

[2] Kättesaadav: https://transport.ec.europa.eu/document/download/17596ca2-fad5-467e-b71a-c490baf0bcd1_en?filename=COM_2026_231_Proposal_on_multimodal_booking.pdf

[3] Kättesaadav: https://transport.ec.europa.eu/document/download/a3284ec0-f1ad-4ee4-a558-5d4c17948046_en?filename=COM_2026_232_Proposal_on_rail_ticketing.pdf

[4] Kättesaadav: https://transport.ec.europa.eu/document/download/ff506cf1-c932-494a-b256-cf43133aa844_en?filename=Report_on_the_implementation_and_results_of_Regulation_20210782_on_rail%20passengers_rights_and_obligations.pdf

[5] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025PC0847

[6] eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0752

[7]Kättesaadav: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/updated-rules-safer-roads-less-air-pollution-and-digital-vehicle-documents-2025-04-24_en).

[8] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025PC0180

[9]Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025PC0179

[10] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0445

[11] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025PC0547

[12] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025PC0994(01)

Eesti võtab eesistuja ülevaated teadmiseks.

Liikmesriikide agendapunktid muude küsimuste all:

- LT annab ülevaate eelseisva eesistumise programmist.
- NL teeb ülevaate ELi tsiviildroonituru konkurentsivõime probleemidest. **Eesti liitub NL ebapaberiga.**
- **EE teeb Ukraina taastekonverentsi (URC27) tutvustuse.**
- **EE teeb tutvustuse automatiseeritud sõidukite kasutuselevõttu takistavatest regulatiivsetest probleemidest** ning vajadusest luua ELis ühtsemad tingimused nende laiaulatuslikuks kasutuselevõtuks.

Samuti muudetakse käesoleva materjaliga Eesti 2018. aastal elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) määruse (EL) 2020/1056 eelnõu kohta kujundatud seisukohta. Muudatuse eesmärk on toetada eFTI platvormide ja nende teenuseosutajate kohustusliku kolmanda osapoole sertifitseerimise asendamist vastavushindamisega, mis põhineb enesehindamisel ja tehnilise koostalitusvõime testimisel tagamaks seal juures platvormide turvalisus ja usaldusväärsus. Vastavushindamise tulemuste tunnustamine peab olema tagatud kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Muudatusega soovitakse vähendada teenusepakkujate kulusid ja halduskoormust, vältida põhjendamatuid turutõkkeid ning soodustada elektroonilise kaubaveoteabe laialdasemat kasutuselevõttu. Muudetud seisukoht on aluseks Euroopa Komisjoni avalikule konsultatsioonile[13] vastamisel.

Seletuskirja koostamisel on osalenud Kliimaministeeriumi digitranspordi valdkonnajuht Enriko Laanemäe (enriko.laanemae@kliimaministeerium.ee), liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna nõunik Helis Uus (helis.uus@kliimaministeerium.ee) ning peaspetsialist Madis Ross (madis.ross@kliimaministeerium.ee) ja välissuhete osakonna nõunik Viktoria Sitnik (viktoria.sitnik@kliimaministeerium.ee). Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi poolt panustasid ühistranspordi osakonna nõunik Jaak Simon (jaak.simon@agri.ee) ning välissuhete osakonna nõunik Kaja Hinno (kaja.hinno@agri.ee). Valdkonna eest vastutavad Kliimaministeeriumi liikuvuse asekantsler Sander Salmu (sander.salmu@kliimaministeerium.ee) ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi innovatsiooni ja strateegia asekantsler Tõnis Tänav (tonis.tanav@agri.ee).

1. Mitmeliigilise broneerimise määrus

Päevakorrapunkti eesmärk: Kinnitada EL nõukogu üldine lähenemisviis.

1.1 Sisu lühikokkuvõte

Mitmeliigilise broneerimise määruse ettepaneku eesmärk on kõrvaldada läbipaistmatus, ebaõiglased tingimused ja ebavõrdsed võimalused reisijateveo digipiletite turul kõigi selliste mitmeliigilisi digitaalseid liikuvusteenuseid (edaspidi ka MDMS; inglise keeles *multimodal digital mobility services*) puhul, mida osutatakse lennu-, raudtee-, maantee- ja veetranspordis. MDMSid hõlmavad endas digitaalseid teenuseid nagu veebilehed, rakendused või süsteemid, mis pakuvad reisijatele infot sõiduplaanide, piletite saadavuse ja hindade kohta ning võimaldavad osta või vahendada pileteid vähemalt kahelt erinevalt transpordiettevõtjalt, kas samas transpordiliigis või erinevate transpordiliikide (lennuk, rong, buss, praam) vahel.

[13] Kättesaadav: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/19494-Electronic-freight-transport-information-eFTI-Introduction-of-new-identifiers-in-the-eFTI-registry-of-identifiers_en

Eeltoodu omakorda parandab piletite levitamise turu toimimist, tagades seeläbi, et reisijad leiavad kõik olemasolevad võimalused, sealhulgas mitmeliigilised reisivõimalused. Reisijatele parema ja selgema teenuse pakkumine aitab kaasa ka veoteenuste turu konkurentsivõime suurenemisele.

Määruse peamisteks ettepanekuteks on:

- MDMS teenuseosutajad peavad kuvama reisivõimalusi neutraalselt, kasutades läbipaistvaid kriteeriume, nagu hind, reisi kestus ja keskkonnamõju.
- MDMS teenuseosutajad peavad jagama teatud tingimustel veoettevõtjatega anonüümitud müügi- ja broneerimisandmeid ning avaliku sektori asutustega reisijate arvu puudutavaid andmeid.
- Suure turuosaga MDMS teenuseosutajatele ja kõigile ettevõtjatevahelistele piletivahendusteenustele kehtestatakse rangemad nõuded, et vältida eksklusiivseid ja ebaõiglasi lepingutingimusi.

Eesti on toetanud mitmeliigilise broneerimise määruse eesmärki lihtsustada reiside planeerimist ja piletite ostmist, kuid rõhutanud, et määrusest saadav praktiline kasu peab olema vastavuses riigile ja ettevõtetele tekkiva halduskoormusega. Peamine mure on, et ettepanek loob uusi järelevalve kohustusi, kuid ei taga samal ajal eri vedajate piletite paremat kättesaadavust ega uute mitmeliigiliste teenuste arengut.

Eesti jaoks on eriti oluline, et järelevalvekorraldus lähtuks tegelikust turuolukorrast. Eestis ei ole hetkel ühtegi määruse kohaldamisalasse kuuluvat MDMS teenuseosutajat, mistõttu võib püsiva järelevalvevõimekuse tagamine tuua kaasa ebaproportsionaalse haldus- ja ressursikulu. VKE-d ja pakettreise pakkuvad ettevõtted jäävad määruse kohustustest välja. Eesti on soovinud võimalust jätta riiklik täitevasutus määramata juhul, kui asjaomaseid teenuseosutajaid ei ole ja tegelik järelevalvevajadus puudub. Samuti tuleb vältida kattuvaid pädevusi ja paralleelseid struktuure ning võimaldada ühel asutusel täita nii märkimisväärse turuosaga ettevõtjate määramise kui ka järelevalve ülesandeid.

Eesti hinnangul peaks määrus võimaldama teha erandi riikliku täitevasutuse määramise kohustusest juhul, kui liikmesriigis ei tegutse ühtegi määruse kohaldamisalasse kuuluvat MDMS teenuseosutajat ning sellest tulenevalt puudub tegelik järelevalvevajadus. Leiame, et sellises olukorras ei ole põhjendatud nõuda liikmesriigilt püsiva järelevalvevõimekuse loomist. Eesistuja on järelevalveasutuste ülesandeid ja kohustusi puudutavasse teksti teinud mitmeid täiendusi, et viia vastav tekst kooskõlla reisijate õigusi reguleerivate määruste sätetega. Erandit täitevasutuse määramise kohustusest ei ole sisse viidud.

Komisjon ja eesistuja leiavad, et pädevat asutust on vaja määrata selleks, et tegeleda kaebustega, mille võivad esitada Eesti veoettevõtjad mõne teises riigis asuva platvormi kohta või kui mõni teises riigis asuv platvorm kaebab Eesti veoettevõtjate peale. Määruse kohaselt peab kaebuse saanud asutus seda esmalt hindama ning siis otsustama, kas edastada see teise riigi täitevasutusele lahendamiseks. Lisaks nähakse määruses ette täitevasutuste koostööformaat, mille kaudu peaksid riiklikud asutused hakkama üksteisega infot vahetama. Ükski teine liikmesriik ei ole praeguse seisuga erandit küsinud täitevasutuse määramise kohustusest.

Kompromissiks esitasime ettepaneku riikliku kontaktpunkti loomiseks, mille ülesanded piirduksid asutustevahelise koostöö, teabe vahetamise ja kaebuste edastamisega nende riikide täitevasutustele, kus asuvad MDMS teenuseosutajate peakorterid. Kontaktpunkt pakuks siiski

tuge oma riigi veoettevõtetele, kuid ei vastutaks kaebuste lahendamise eest. Eesti ettepanekut ei ole seni arvesse võetud.

1.2 Eesti seisukoht üldise lähenemisviisi hääletusel ja selle selgitus

1.2.1 Eesti jääb üldise lähenemisviisi hääletusel erapooletuks juhul, kui tekst ei näe ette erandit liikmesriikidele, kus ei tegutse ühtegi määruse kohaldamisalasse kuuluvat MDMS teenuseosutajat. Erand peab võimaldama määrata riikliku täitevasutuse asemel kontaktpunkti, mille ülesanded piirduvad pädevate asutuste vahelise koostöö ja teabevahetuse ning kaebuste edastamisega asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele.

Selgitus: Eestis ei tegutse praegu ühtegi määruse kohaldamisalasse kuuluvat MDMS-teenuseosutajat, kuna väikese ja keskmise suurusega ettevõtjatest teenuseosutajad ning pakettreiside müügiga tegelevad teenuseosutajad jäävad määruse kohaldamisalast välja. Seega tekiks Eestil kohustus tagada järelevalveks vajalik pädevus ja ressursid ka olukorras, kus puuduvad kohalikud järelevalvatavad MDMS-teenuseosutajad. See tähendaks valmisolekut kontrollida nõuete täitmist, menetleda kaebusi ja vajaduse korral kohaldada karistusi, sõltumata sellest, kas ja millises mahus neid ülesandeid tegelikult täita tuleks. Eesti hinnangul ei ole selline ressursikasutus põhjendatud ning järelevalvekorraldus peab võimaldama arvestada liikmesriigi tegeliku turuolukorraga.

Eesti veoettevõtjatel võib siiski tekkida vajadus esitada kaebusi teistes liikmesriikides asuvate MDMS-teenuseosutajate kohta. Selleks peab olema tagatud võimalus pöörduda riikliku kontaktpunkti poole, kes edastaks kaebuse asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele ning korraldaks vajaliku teabevahetuse. Eesti pakutud lahendus ei jätaks seega veoettevõtjaid toeta ega takistaks piiriülest koostööd, vaid piiraks riigi ülesanded nendega, mille täitmiseks on Eesti praeguses turuolukorras tegelik vajadus.

Kontaktpunkti määramine võimaldaks vältida täiemahulise järelevalvevõimekuse tagamisega kaasnevat haldus- ja ressursikulu, säilitades samal ajal toimiva ühenduse teiste liikmesriikide täitevasutustega. Eesti taotletav erand ei puuduta seega määruse sisulisi nõudeid, vaid nende täitmise tagamise proportsionaalset korraldust liikmesriigis, kus asjaomaseid MDMS-teenuseosutajaid ei tegutse.

1.3 Eesti põhisõnumid

- Määruse jõustumisega ei tohi kaasneda põhjendamatut halduskoormust.
- Määrus peab looma paremad eeldused piletitoodete tegelikuks kättesaadavuseks ning uute ja innovaatiliste mitmeliigiliste liikuvusteenuste arenguks. Selleks toetame eri transpordiliikidele ühtseid andmestandardeid, andmemudeleid ja tehnilisi liideseid ning reegleid, mis võimaldavad teenuseosutajatel saada juurdepääs piletitoodetele ja nende müügiks vajalikule teabele
- Oluline on säilitada MDMS teenuseosutajatele võimalus kasutada tasulist esiletõstmist ja muid õiguspäraseid ärimudeleid.

Arutelus lähtutakse järgmistest seisukohtadest:

- *Eesti seisukohad mitmeliigilise broneerimise määruse ettepaneku kohta, mis kinnitati 01.10.2026 Vabariigi Valitsuse istungil ning 16.10.2026 Euroopa Liidu asjade komisjoni istungil.*

2. Rongipiletite määrus

Päevakorrapunkti eesmärk: Eesistuja eduaruanne

2.1 Sisu lühikokkuvõte

Rongipiletite müügi määruse ettepaneku eesmärgiks on soodustada konkurentsiolukorda internetipõhise piletimüügi turul, reguleerides reisijaveoteenuse pakkujate ja internetipõhise piletimüügi teenuse pakkujate vahelisi suhteid ning kehtestades turujärelevalve reeglid. Määruse ettepanek käsitleb probleeme piletimüügiturul. Tarbijate jaoks on rongipiletite ostmine keeruline, kui reisitakse piiriüleselt või kui reis hõlmab mitme eri ettevõtja rongide kasutamist. Esiteks kohustab määruse ettepanek raudteeveoteenuste osutajaid ja -korraldajaid jagama taotluse saamisel raudteetooteid internetipõhise piletimüügiteenuse osutajatega. Teiseks kohustab määruse ettepanek raudteeveo-ettevõtjaid, kelle turuosa on vähemalt 50 % riiklikest raudteeveoteenustest, avama oma internetipõhise piletimüügiteenuse igale taotluse esitanud raudteeveoteenuste osutajale ja -korraldajale. Määruse ettepanek kehtestab tingimused lepingutele, mis sõlmitakse andmete jagamise kohustuste täitmiseks. Nende tingimustega soovitakse tagada, et pooltele, kellel on õigus või kohustus sõlmida ärileping, ei kehtestata ebamõistlikke tingimusi.

Eestis on rongipiletite turg väike ning Elron turgu valitseva ettevõtjana ei müü pileteid ise, vaid hangib piletimüügiteenust läbi riigihangete. Eesti kontekstis seab ettepanek kohustusi ainult Elronile, kes on määruse kontekstis olulise turuosaga ettevõte. Üksi piletimüügiga tegelev ettevõte määruse reguleerimisalasse ei mahu.

2.2 Eesti põhisõnumid:

- Täname eesistujariiki esitatud eduaruande eest ja võtame informatsiooni teadmiseks.

- Eesti toetab Euroopa Liidu ühtse raudteepiirkonna kontekstis rongipiletite määruse eelnõu eesmärki parandada sõltumatute piletimüüjate ligipääsu rongipiletitele ja -andmetele, kuna see võib suurendada konkurentsi piletimüügiturul, parandada reisijate valikuvõimalusi ning toetada rahvusvaheliste ja mitut vedajat hõlmavate reiside müüki.

- Eesti taotleb turu väiksusest tulenevalt määruse kohaldamisel erandit, soovides riigisiseste piletimüügiteenuste kohta kehtivate nõuete eraldamist piirüleste teenuste nõuetest.

- Juhul, kui taotletavat erandit ei peeta võimalikuks kohaldada, peab Eesti oluliseks, et ettepanekutega ei kaasne väikese turu jaoks ebaproportsionaalset halduskoormuse kasvu ega rahalisi kulutusi ettevõtjatele ja avalikule sektorile. Raudteeveo-ettevõtjate ja piletimüügiteenuse osutajate vahelise koostöö tehnilised nõuded ja tasustamise tingimused peavad olema selgelt kindlaks määratud.

- Eesti toetab transpordiandmete kättesaadavuse ja jagamise hõlbustamist, kuid peab sellisel juhul väga oluliseks, et andmevahetus põhineks kogu Euroopa Liidus ühtsel semantikal (vahetatava teabe tähendus on kõigi jaoks selge ja üheselt mõistetav), standardiseeritud andmemudelitel ning ühistel andmeformaatidel. Eesti peab rongipiletite müügi määruse eelnõu puhul oluliseks, et lisaks regulatiivsele konkurentsiolukorra edendamisele tekiksid ka tegelikult tingimused, sealhulgas selged tehnilised standardid, isikuandmete kaitse nõuded ning piletitulude jagamise põhimõtted, mis võimaldavad väiksematel ettevõtetel ligipääsu piletimüügiturule.

- Eesti jaoks on oluline, et määruse eelnõus sätestatu, sh täitevasutuste poolt järelevalve teostamine ja kaebuste lahendamine, sobitub Eesti õiguskorda ega sekku kohtu pädevusse.

- Eesti peab oluliseks, et rongipiletite müügi lihtsustamisega kaasnevad selged vastutusreeglid nii teenuse osutamisega seotud osaliste kui ka reisijate jaoks. Reisijate õiguste tagamisega seotud ülesanded ei saa õigusaktiti erineda, eelkõige ühtse piletiga reisijate kaitse määruses sätestatust.

Arutelul lähtutakse järgmistest seisukohtadest: Eesti seisukohad reisijate paketi määruste ettepanekutele, mis käsitlevad rongipiletite müüki ja millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse piletiga reisijate kaitsega, mis kinnitati 01.10.2026 Vabariigi Valitsuse istungil ning 16.10.2026 Euroopa Liidu asjade komisjoni istungil.

3. Rongireisijate õiguste määrus

3.1 Sisu lühikokkuvõte

Ühtse piletiga reisijate kaitse määruse ettepaneku eesmärgiks on lahendada reisijate, kes teevad mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavaid rongireise, ebapiisav kaitse. Reisijad kasutavad mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid eelkõige piiriülestel reisidel ja pikamaareisidel. Kui reisija ostab kogu reisi jaoks pileti ühe tehinguga ja ühel broneerimisplatvormil, ei liigitu ostetud pilet Euroopa Liidus kehtiva õiguse alusel sageli otsepiletiks. Selle tulemusena võib reisijal, kes on teenuse hilinemise või tühistamise tõttu ühendusreisist maha jäänud, puududa õigus abile, marsruudi muutmisele, tagasimaksele või hüvitisele.

3.2 Eesti põhisõnumid:

- Täname eesistujariiki esitatud eduaruande eest ja võtame informatsiooni teadmiseks.
- Eesti toetab reisijate õiguste tugevdamist ühtse pileti korral, kuid peab oluliseks raudteeveo-ettevõtja ja piletimüüja või reisikorraldaja vastutuse selget piiritlemist ning rahalise vastutuse proportsionaalsust.

Arutelul lähtutakse järgmistest seisukohtadest: Eesti seisukohad reisijate paketi määruste ettepanekutele, mis käsitlevad rongipiletite müüki ja millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse piletiga reisijate kaitsega, mis kinnitati 01.10.2026 Vabariigi Valitsuse istungil ning 16.10.2026 Euroopa Liidu asjade komisjoni istungil.

4. Muud küsimused: Keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite määruse ettepanek

Päevakorrapunkti eesmärk: Eesistuja annab ülevaate läbirääkimiste käigust

4.1 Sisu lühikokkuvõte

2025. aasta lõpus esitatud komisjoni ettepanek keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite määrusele [4] seaks liikmesriikidele kohustuslikud eesmärgid aastateks 2030 ja 2035, lähtudes EL-i üleselt seatud sihttasemetest. Eestile on määruse ettepanekuga seatud järgmised sihttasemed suurettevõtete uute sõidukite registreeringute osas:

	NMH (null ja madala heitega) sõidukite kombineeritud osakaalu sihttase	Heiteta sõidukite osakaalu minimaalne sihttase alates **2030**. aastast	NMH sõidukite kombineeritud osakaalu sihttase alates **2035**. aastast	Heiteta sõidukite osakaalu minimaalne sihttase alates **2035**. aastast

	alates **2030**. aastast			
Sõiduautod	55 %	36 %	76 %	64 %
Kaubikud	32 %	29 %	76 %	64 %

Lisaks tehakse selles ettepanek, et liikmesriikide rahaline toetus nende sõidukite kasutuselevõtu edasiseks kiirendamiseks piirduks alates 2028. aastast NMH sõidukitele, mis on „toodetud Euroopa Liidus“, nagu see on määratletud tööstusliku kiirendi seaduses.

Juba enne määruse ettepaneku avalikustamist esitas Eesti 2025. aasta septembris komisjonile oma seisukohad avaliku konsultatsiooni raames, mille käigus kogus komisjon liikmesriikidelt ja huvirühmadelt sisendit käesoleva määruse ettepaneku koostamiseks. Eesti ei toetanud konsultatsioonis ELi-ülese nõude kehtestamist, mis paneks ettevõtetele täiendava kohustuse soetada nullheitega sõidukeid.

4.2 Eesti põhisõnumid

- Eesti jätkuvalt ei toeta kohustuslike sihttasemete seadmist.
- Eesti peab positiivseks, et Euroopa Parlamendi transpordi- ja keskkonnakomisjonid on pakkunud kohustuslike sihttasemete asemel välja soovituslikud sihttasemed.
- Eesti soovib, et ka nõukogu üldine lähenemisviis näeks ette mittesiduvad sihttasemed ega sekkuks liikmesriikide maksupoliitikasse.

Arutelul lähtutakse järgmistest seisukohtadest:

- *Eesti seisukohad keskkonnahoidlike ettevõttesõidukite määruse ettepaneku kohta, mis kinnitati 12.03.2026 Vabariigi Valitsuse istungil ning 25.03.2026 Euroopa Liidu asjade komisjoni istungil.*

5. Muud küsimused: Madalmaade ebapaber Euroopa tsiviildroonituru arendamise kohta

Madalmaad esitavad ebapaberi, mille eesmärk on kiirendada Euroopa tsiviildroonituru arengut, tugevdada Euroopa ettevõtjate konkurentsivõimet ning vähendada sõltuvust kolmandates riikides toodetud mehitamata õhusõidukitest (droonidest). Ebapaberiga kutsutakse komisjoni ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametit (EASA) koostöös liikmesriikidega lihtsustama droonikäitamise nõudeid ja loamenetlusi, vähendama ettevõtjate haldus- ja finantskoormust ning tagama reeglite ühetaolisema rakendamise. Samuti tehakse ettepanek tugevdada droonistrateegia elluviimise juhtimist, toetada õhusõidukite elektroonilist märgatavust võimaldavate tehnoloogiate kasutuselevõttu, rakendada drooniliikluse korraldamiseks mõeldud U-space’i raamistikku paindlikult ja etapiviisiliselt ning tagada komisjonile ja EASA-le ülesannete täitmiseks vajalikud ressursid.

Eesti liitub Madalmaade ebapaberiga.

Liitumise alus:

- *Vabariigi Valitsuse 11.06.2026 istungil kinnitatud Eesti mehitamata sõidukite teekaart 2026–2030.*

6. Muud küsimused: Eesti- Ukraina ülesehituskonverentsi tutvustus ja üleskutse toetada Ukraina transpordi toetusfondi (UTSF)

Eesti tutvustab 28.–29. jaanuaril 2027 Tallinnas toimuvat Ukraina ülesehituskonverentsi (URC), mille eesmärk on kaasata rahvusvahelist toetust Ukraina kiireloomuliste vajaduste katmiseks ning pikaajalise ülesehituse toetamiseks. Transpordivaldkonnas on peamised Ukraina vajadused suunatud eelkõige vedurite, mobiilsete piiripunktide ja varjendite ning piiriületuse elektroonilise järjekorrasüsteemi laiendamiseks vajalike seadmete hankimisele. Liikmesriike kutsutakse konverentsil osalema ja panustama konkreetsete rahastamisotsuste ning abimeetmete ettevalmistamisse. Samuti kutsutakse liikmesriike panustama Ukraina transpordi toetusfondi (UTSF).

7. Muud küsimused: Eesti - automatiseeritud sõidukite kasutuselevõtu kiirendamine Euroopas

Eesti juhib tähelepanu vajadusele kiirendada automatiseeritud sõidukite kasutuselevõttu Euroopas, et tugevdada Euroopa konkurentsivõimet ja tehnoloogilist sõltumatust. Algatusega kutsutakse komisjoni üles ühtlustama autonoomsete reisijateveoteenuste osutamise ja juhtimistarkvara arendamise tingimusi, et vähendada liikmesriikide erinevatest reeglitest tulenevaid takistusi ning võimaldada liikuda katseprojektidest teenuste laialdasema kasutuselevõtuni. Eesmärk on tagada proportsionaalsed turulepääsu tingimused, teenuste arendamiseks vajalik õiguskindlus ja suurem investeerimiskindlus.

Ebapaberi esitamise aluseks on:

- *Eesti seisukohad Euroopa Liidu andmeliidu strateegia ja tehisaru rakendamise strateegia kohta, mis kinnitati Vabariigi Valitsuse 02.04.2026 istungil ning 08.05.2026 ELAKi istungil.*

8. Eesti vastus Euroopa Komisjoni avalikule konsultatsioonile elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) määruse kohta ja 2018. aasta seisukoha muutmine

8.1 Sisu lühikokkuvõte

Elektroonilise kaubaveoteabe (*electronic Freight Transport Information* ehk eFTI) platvorm on infotehnoloogiline lahendus, mille kaudu teevad ettevõtjad elektroonilise kaubaveoteabe pädevatele riigiasutustele kontrollimiseks kättesaadavaks. Platvorme arendavad ja pakuvad teenuseosutajad, kellele kehtivad eFTI määruse[14] nõuded. Praeguse korra järgi peab iga platvormi enne kasutuselevõttu sertifitseerima kolmandast osapoolest vastavushindamisasutus.

Euroopa Komisjon valmistab ette maanteetranspordi lihtsustamispaketti[15] , mis peaks välja tulema 2027. aasta esimeses kvartalis. Selle raames on kavas muuta ka eFTI määrust ning komisjon on avanud ka avaliku konsultatsiooni[16] , mille vastamistähtaeg on 24.11.2026.

Praegu on lihtsustamise raames kavandatud muudatuste teemaks ainult täiendavate identifikaatorite kasutuselevõtt. Eesti soovib, et muudatused hõlmaksid ka eFTI platvormide ja teenuseosutajate sertifitseerimisnõudeid. Selleks tuleb muuta määruse (EL) 2020/1056 asjakohaseid sätteid ning vajaduse korral selle alusel kehtestatavaid õigusakte, et võimaldada

[14] Kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056

[15] Kättesaadav: https://commission.europa.eu/document/download/30479c02-2327-40c7-b7d8-156ea1c4a9af_en?filename=CWP_2027_Factsheet-1-HD.pdf

[16] Kättesaadav: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/19494-Elektrooniline-kaubaveoteave-eFTI-uute-identifikaatorite-lisamine-eFTI-identifikaatorite-registrisse_et

proportsionaalset vastavushindamist ja tagada selle tulemuste tunnustamine kogu Euroopa Liidus.

8.2 Seisukoha muutmise vajaduse põhjendus

2018. Aastal koostatud seisukohtades[17] pidas Eesti kolmanda osapoole sertifitseerimist vajalikuks, et tagada eFTI platvormide usaldusväärsus. Juba siis rõhutas Eesti, et sertifitseerimise kulud ja halduskoormus peavad olema proportsionaalsed elektroonilise kaubaveoteabe kasutamisest saadava kasuga (seisukoht 3.3). Määruse väljatöötamise ajal ei olnud aga piisavalt teavet sertifitseerimise tegelike kulude ja erasektorile avalduva mõju kohta.

Välise eksperdi esialgse hinnangu järgi võib ühe eFTI platvormi esmakordne sertifitseerimine maksta ligikaudu 8000 eurot, millele lisanduvad iga-aastased kulud ligikaudu 4000 eurot. Eelpool väljatoodud esmased hinnangud lähtuvad eeldusest, et platvormi arendaja peab ise eraldi läbima tehnilise vastavustestimise, mille võimalikku maksumust ei ole hinnangutes arvestatud. Selline kulu on märkimisväärne eelkõige väiksematele teenuseosutajatele ja võib takistada uute ettevõtete turule sisenemist. Kulusid võib suurendada ka sertifitseerijate vähesus. eFTI platvorme on vähe, mistõttu on vastavushindamisasutuste huvi selle teenuse pakkumise vastu väike. Kliimaministeerium pöördus Eestis tegutsevate vastavushindamisasutuste poole, kuid seni on võimalikku huvi väljendanud vaid üks ettevõte. Piiratud konkurents võib sertifitseerimise hinda tõsta ja aeglustada uute lahenduste turule jõudmist.

Need kulud mõjutavad otseselt määruse eesmärgi saavutamist. eFTI platvormide kasutamine on ettevõtjatele vabatahtlik. Platvormid levivad seega ainult siis, kui teenuseosutajad suudavad pakkuda taskukohaseid lahendusi. Sertifitseerimiskulud kanduvad tõenäoliselt edasi veoettevõtjatele ja vähendavad nende huvi elektroonilist kaubaveoteavet kasutusele võtta. See ohustab eFTI määruse põhieesmärki, milleks on kaubaveo halduskoormuse vähendamine ja teabevahetuse digitaliseerimine.

Kohustuslik kolmanda osapoole sertifitseerimine ei ole tänaseks enam ainus usaldusväärne viis nõuetele vastavust kontrollida. Tehnilised võimalused infosüsteemide nõuetele vastavuse ja koostalitlusvõime kontrollimiseks on pärast 2018. aastat oluliselt arenenud. Seetõttu saab platvormide turvalisust ja usaldusväärsust tagada ka väiksemate kuludega, ühendades tehnilise koostalitlusvõime testimise ja enesehindamise.

8.3 Eesti uuendatud seisukoht ja avaliku konsultatsiooni vastus

8.3.1 Eesti toetab süsteemi, mille kohaselt tuleb elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) platvormide ja nende teenuseosutajate nõuetele vastavust tõendada lihtsustatud vastavushindamise kaudu, mis põhineb enesehindamisel ning eFTI platvormide tehnilise koostalitlusvõime testimisel tagamaks turvalisus, usaldusväärsus ja koostalitusvõime. Seejuures peab olema tagatud vastavushindamise ühtne korraldus ja selle tulemuste tunnustamine kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Vastavushindamisega kaasnevad kulud ja halduskoormus ei tohi kujuneda takistuseks uute teenusepakkujate turule sisenemisel ega elektroonilise kaubaveoteabe laialdasel kasutuselevõtul. Eesti toetab selleks eFTI määruse (EL) 2020/1056 ja selle alusel kehtestatavate õigusaktide muutmist, et vältida liigseid kulusid, halduskoormust ja turutõkkeid.

[17] Kättesaadav: https://www.riigikogu.ee/wp-json/riigikogu/v1/files/d7d444f9-f390-49ed-9619-c63cc1116064/download

Selgitus: Eesti teeb ettepaneku eFTI platvormide ja nende teenuseosutajate nõuetele vastavuse tõendamise lihtsustamiseks, säilitades kehtivad turvalisuse, usaldusväärsuse ja koostalitlusvõime nõuded. Eesmärk on asendada kohustuslik kolmanda osapoole sertifitseerimine lahendusega, mis ühendab dokumenteeritud enesehindamise ja tehnilise koostalitlusvõime testimise ning võimaldab nõuetele vastavust tõendada väiksema kulu ja halduskoormusega.

Euroopa Komisjon avaldas 21. oktoobril 2026 eFTI platvormide sertifitseerimise eeskirju käsitleva delegeeritud määruse eelnõu, mis võimaldab kavandatava süsteemi nõudeid ja võimalikke mõjusid täpsemalt hinnata. Välise eksperdi esialgsete hinnangu kohaselt võib ühe platvormi esmakordne sertifitseerimine maksta ligikaudu 8000 eurot, millele lisanduvad iga-aastased kulud ligikaudu 4000 eurot.

Eelpool väljatoodud hinnangud lähtuvad eeldusest, et platvormi arendaja peab ise eraldi läbima tehnilise vastavustestimise, mille võimalikku maksumust ei ole hinnangutes arvestatud. Usaldusväärsuse ja koostalitusvõime tagamiseks peaks seda teenust tõenäoliselt pakkuma riik, mis aitaks ühtlasi piirata platvormi arendajate sertifitseerimiskulusid. Kui testimisteenust pakuks kolmas osapool tasulise teenusena, võivad platvormide sertifitseerimise kogukulud veelgi suureneda. Eelkõige väiksematele teenuseosutajatele võib see olla märkimisväärne kulu, mis raskendab turule sisenemist ja taskukohaste lahenduste pakkumist.

Sertifitseerimise kättesaadavust ja hinda võib mõjutada ka teenusepakkujate vähesus. Kliimaministeerium on pöördunud Eestis tegutsevate võimalike vastavushindamisasutuste poole, kuid seni on vaid üks ettevõte väljendanud võimalikku huvi eFTI platvormide sertifitseerimise vastu. Kuna platvormide arv on piiratud, võib ka sertifitseerimisteenuse pakkumine jääda vähestele ettevõtetele. Vähene konkurents võib suurendada kulusid ning pikendada aega, mis kulub uute lahenduste turule jõudmiseks.

Need kulud võivad kanduda teenuse hinna kaudu edasi veoettevõtjatele. Kuna eFTI platvormide kasutamine on ettevõtjatele vabatahtlik, sõltub nende kasutuselevõtt sellest, kas elektrooniline teabevahetus annab võrreldes senise töökorraldusega piisava aja- ja kulusäästu. Liiga kallis vastavushindamine võib seega vähendada huvi eFTI lahenduste vastu ning takistada määruse eesmärki vähendada kaubaveo halduskoormust.

Eesti pakutud lahenduse kohaselt kontrollitaks platvormide tehnilist koostalitlusvõimet Euroopa Liidus ühtsete testidega. Nende abil hinnataks, kas andmevahetus toimib, andmemudelid ja tehnilised liidesed on nõuetekohaselt rakendatud ning pädevatel asutustel on turvaline juurdepääs kaubaveoteabele. Nii kontrollitaks otseselt eFTI süsteemi põhifunktsiooni ehk usaldusväärset elektroonilist teabevahetust ettevõtjate ja riigiasutuste vahel.

Muude nõuete täitmist tõendaks platvormi arendaja või teenuseosutaja dokumenteeritud enesehindamise ja vastavusdeklaratsiooniga. See hõlmaks muu hulgas infoturvet, juurdepääsuõiguste haldamist, andmetöötlustoimingute logimist, andmete säilitamist ja isikuandmete kaitset. Nõuete täitmine peab olema tagatud kogu platvormi kasutamise vältel, mistõttu toetaksid enesehindamist pidev enesekontroll ning vajaduse korral riskipõhine järelkontroll. Kolmanda osapoole sertifitseerimine ei taga iseenesest nende nõuete pidevat järgimist.

Lihtsustatud süsteemi toimimiseks tuleb Euroopa Liidu tasandil kehtestada ühised testimistsenaariumid, testide läbimise kriteeriumid ja enesehindamise kord. Samuti peab ühes liikmesriigis nõuetekohaselt läbitud vastavushindamine olema tunnustatud kõigis liikmesriikides, ilma täiendava riigisisese hindamiseta. See väldiks korduvaid kulusid ja

olukorda, kus sama platvormi kaudu esitatud teavet ühes liikmesriigis aktsepteeritakse, kuid teises mitte.