



Brüssel, 13.5.2026
COM(2026) 233 final

2026/0114 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse piletiga reisijate kaitsega

{SWD(2026) 233 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Euroopa Liit on pikka aega pidanud oma kohustuseks tagada transpordisektoris reisijate kõrgetasemeline kaitse, mis on ELi transpordi- ja tarbijapoliitika nurgakivi. EL paistab kogu maailmas silma ulatuslike õigustega, mis on tagatud reisijatele kõigi transpordiliikide, sealhulgas raudteetranspordi puhul. Samal ajal on ELi õigusraamistikku järk-järgult kohandatud vastavalt muutuvatele liikuvusmuustritele ja reisijate ootustele. Raudteetransport on selles raamistikus eriti tähtsal kohal seoses oma rolliga ühenduvuse ja konkurentsivõime parandamisel, siseturu toetamisel ja ELi kliimaeesmärkide saavutamisele kaasaaitamisel. Raudteetranspordi kasutamine on üks kestlikumaid viise reisimiseks ning seda edendatakse üha enam maantee- ja lennutranspordi alternatiivina, eriti pikamaa- ja piiriüleste reiside jaoks. Sellele vaatamata on ühtne Euroopa raudteepiirkond endiselt täielikult välja kujundamata, hoolimata aastakümneid kestnud turu avamisest. Sujuvat piiriülest rongiga reisimist takistavad jätkuvalt turu killustatus, püsivad monopoolsed struktuurid ning tehnilised ja korralduslikud tõkked. Sellel on negatiivne mõju reisijate kogemusele.

Peamine probleem, mida käesoleva ettepanekuga püütakse lahendada, on selliste reisijate ebapiisav kaitse, kes teevad mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavaid rongireise. Reisijad on sunnitud kasutama mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid paljude rongireiside, eelkõige piiriüleste ja pikamaareiside puhul. Isegi kui reisija ostab kogu reisi jaoks pileti ühe tehinguga ühel broneerimisplatvormil, ei liigitu ostetud pilet 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, hoolimata tema mõistlikest ootustest, et ta on kaitstud kogu reisi vältel.

Kuigi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/782¹ tugevdati rongireisijate õigusi ja kehtestati mõned kohustused pakkuda otsepileteid, on nende kohustuste kohaldamisala endiselt väga piiratud. Raudteeveo-ettevõtjate vahel on sõlmitud mõned vabatahtlikud koostöökokkulepped, nagu kokkulepe reisi jätkamise kohta (Agreement on Journey Continuation (AJC))² ja järgmise kättesaadava rongi kasutamise teenuse kohta („Hop on the next available train“ (HOTNAT))³. Paraku pakuvad need vaid osalisi ja mittesiduvaid lahendusi ega taga reisijate ühetaolist kaitset kogu liidus. Selle tagajärjeks on reisijate ebavõrdne kohtlemine sõltuvalt asjaomasest veoettevõtjast ja liikmesriigist. See omakorda

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 172, 17.5.2021, lk 1).

² Euroopa raudteeveo-ettevõtjate vabatahtlik kokkulepe, mis võimaldab reisijal ilma lisatasuta jätkata katkenud rahvusvahelist reisi järgmise kättesaadava rongiga (<https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/agreement-on-journey-continuation-ajc>).

³ HOTNAT on Railteami liidu teenus, mis võimaldab reisijal kasutada ilma lisatasuta järgmist kättesaadavat Railteami liikmeks oleva veoettevõtja kiirrongi, kui ta on reisi hilinemise või tühistamise tõttu ühendusreisist maha jäänud (<https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/>).

kahjustab usaldust rongireiside vastu ja vähendab nende atraktiivsust võrreldes teiste transpordiliikidega, eelkõige lennureisidega.

Poliitilised suunised Euroopa Komisjonile aastateks 2024–2029 sisaldavad selget eesmärki tagada, et eurooplastel on võimalik osta ühtne pilet ühel broneerimisplatvormil ja kasutada reisija õigusi kogu reisi vältel. Sidusrühmadega peetud konsultatsioonid näitasid, et tarbija- ja reisijaorganisatsioonid toetavad tugevalt reisijate kaitses ilmnunud lünkade kaotamist. Seda toetust väljendati tagasisidekorjes, mille komisjon viis läbi 2025. aasta juulist septembrini. Seevastu raudteeveo-ettevõtjad on väljendanud selle algatuse suhtes kahtlusi, hoiatades rongipiletite hinna tõusu eest.

Käesolev ettepanek põhineb seega vajadusel kaotada olemasolevad lüngad reisijate kaitses ja kohandada õigusraamistikku üha laiemalt leviva tavaga osta mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavaid mitmest etapist koosnevaid reise ühe tehinguga ühel broneerimisplatvormil. Ettepaneku kohaselt on isikule, kellel on pilet mitme veoettevõtja teenuseid hõlmava reisi jaoks, tagatud kaitse (abi, tagasimakse, marsruudi muutmine, hüvitis), kui ta jääb varasema teenuse hilinemise või tühistamise tõttu ühendusreisist maha. Selleks võetakse ettepanekuga kasutusele mõiste „ühtne pilet“, mis on määratletud kui „kehtiv mis tahes vormis tõend, mis kinnitab otsepileti olemasolu või kahe või enama veolepingu sõlmimist reisi jaoks, mis ostetakse raudteeveo-ettevõtjalt, piletimüüjalt või reisikorraldajalt ühe äritehingu raames“.

Selleks et reisijad saaksid neid ühtseid pileteid osta, ei tohiks raudteeveo-ettevõtjatel, piletimüüjatel ja reisikorraldajatel lubada jagada osadeks reise või müüa eraldi pileteid reiside puhul, mille jaoks saaks müüa ühtse pileti. Samal ajal peaks selliste ühtse piletiga reiside puhul, mis kestavad üle 12 tunni, olema õigus hüvitisele üksnes seoses konkreetset reisilõiku (või otsepiletit) mõjutava hilinemisega. Seda ei tuleks kohaldada juhul, kui ühtse piletiga reis hõlmab öörongiteenust või kui ühtne pilet koosneb ainult ühest otsepiletist. Lisaks ei peaks raudteeveo-ettevõtjad vastutama käesolevast määrusest tulenevate õiguste eest, kui piletimüüja või reisikorraldaja kombineerib oma teenused ühtseks piletik, arvestamata kohaldatavate minimaalsete ümberistumisaegadega.

Ehkki reisijate õiguste eest vastutavad üldjuhul raudteeveo-ettevõtjad, võivad nad usaldada tagasimakse, marsruudi muutmise, abi ja hüvitise saamisega seotud õiguste menetlemise mõnele teisele raudteeveo-ettevõtjale, piletimüüjale või reisikorraldajale. Reisijaid tuleks enne ühtse pileti ostmist sellisest ülesannete üleandmisest selgelt teavitada. Üleandmine ei tohiks mõjutada üleandva raudteeveo-ettevõtja vastutust.

Käesolev ettepanek põhineb ELile Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 91 kohaselt antudpädevusel transpordi valdkonnas. Ettepanek täiendab sellega koos vastu võetud ettepanekuid mitmeliigilist broneerimist käsitleva määruse ja rongipiletite müüki käsitleva määruse kohta⁴. Tugevdades reisijate õigusi mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavate reiside puhul, püütakse ettepanekuga

- tagada kõrge ja ühetaoline kaitse tase kogu liidus;

⁴ COM(2026) 231 ja COM(2026) 232.

- toetada üleminekut kestlikumale transpordile;
- aidata kaasa tõeliselt integreeritud ja konkurentsivõimelise Euroopa raudteesüsteemi väljakujundamisele.

Algatus ei ole tehtud õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

EL on loonud tervikliku ja areneva reisijate õiguste raamistikku, mis hõlmab kõiki transpordiliike, sealhulgas raudteetransporti. Raudteesektoris kehtestati see raamistik peamiselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1371/2007⁵. See määrus asendati uuesti sõnastatud määrusega (EL) 2021/782, millega tugevdati ja ühtlustati rongireisijate õigusi kogu liidus. Määrusega (EL) 2021/782 tehtud paranduste hulka kuuluvad täiustatud teavitamismõõdud, tõhustatud täitmise tagamise mehhanismid ning puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute tugevam kaitse. Lisaks tõhustati määrusega standardseid hüvitamis- ja tagasimaksemenetlusi, sealhulgas nähti asjaomaste taotluste jaoks ette ühtne vorm, mille kasutamist tuleks veelgi edendada⁶.

Käesolev ettepanek on kooskõlas kehtiva õigusraamistikuga ja täiendab seda. Sellega ei asendata kehtivaid õigusnorme, vaid arendatakse edasi määrust (EL) 2021/782, keskendudes kindlakstehtud konkreetsele lüngale selle kohaldamises. Selleks lüngaks on reisijate piiratud kaitse mitme veo-ettevõtja teenuseid hõlmaval reisil, kui pilet on ostetud ühe tehinguga ühel broneerimisplatvormil, kuid ei liigitu otsepiletiks. Kuigi kehtiva määrusega julgustatakse raudteeveo-ettevõtjaid pakkuma otsepileteid ja sellega on kehtestatud piiratud kohustus seda teha, laiendatakse ettepanekuga reisijate kaitset olukordades, mis jäävad väljapoole kehtivate sätete kohaldamisala.

Sel viisil tugevdatakse ettepanekuga kehtiva poliitikaraamistiku eesmärgi. Sellega tagatakse rongireisijate ühetaolisem ja tõhusam kaitse, eelkõige piiriülestel ja ühendusreisidel. Samuti täiendab see seonduvaid ettepanekuid võtta vastu määrus mitmeliigilise transpordi broneerimissüsteemi kohta ja määrus rongipiletite müügi kohta. Nende ettepanekute eesmärk on parandada juurdepääsu integreeritud piletimüügi- ja reisiteabele, kuid nendega ei reguleerita reisijate õigusi ühendusreisist mahajäämise korral.

Käesolev ettepanek on kooskõlas ka ettepanekuga reisijate õiguste järgimise tagamist käsitleva koondpaketi kohta (COM(2023) 753) ja ettepanekuga, milles käsitletakse reisijate õigusi mitmeliigilisel reisil (COM(2023) 752). Kõigil kolmel ettepanekul on ühine kõrgetasemeline eesmärk tugevdada reisijate kaitset selliste tõrgete korral nagu ühendusreisist mahajäämine olukorras, kus kasutatakse mitme veoettevõtja teenuseid või mitut liiki

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 14).

⁶ Komisjoni 27. märtsi 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/949, millega kehtestatakse ühtne vorm rongireisijatele tagasimakse- ja hüvitamistaotluste esitamiseks hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja rongireisi teenuse tühistamise korral kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/782 (ELT L, 2024/949, 2.4.2024). Ühtne vorm on kättesaadav komisjoni veebisaidil ja see on kohandatud nägemispuudega inimeste vajadustele: https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en.

transporti. Nende kõigiga püütakse tagada täielik õigus abile ja marsruudi muutmisele ning õiguste jõustamine ilma lünkadeta.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Komisjon on võtnud oma säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁷ kohustuse parandada ELi reisijate õiguste rakendamist. See tähendab õiguste selgemaks muutmist nii vedajate kui ka reisijate jaoks, piisava abi ja tagasimaksete tagamist reisikatkestuste korral ning asjakohaste karistuste kohaldamist, kui eeskirju ei järgita nõuetekohaselt. Strateegias on rõhutatud ka kasu, mida võib tuua reisijate õiguste laiendamine mitmeliigilise transpordi raamistikus (vt strateegia meede 63). Käesolev ettepanek on nende eesmärkidega täielikult kooskõlas, tugevdades ELi reisijate õiguste poliitikat ja täiendades olemasolevaid seadusandlikke meetmeid. Algatus on kooskõlas ka ELi puuetega inimeste õiguste strateegiaga aastateks 2021–2030,⁸ tagades, et kõik reisijad, sealhulgas piiratud liikumisvõimega reisijad, saavad kogu oma reisi vältel terviklikku kaitset ja abi, sealhulgas juhul, kui nad jäävad mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid kasutades ühendusreisist maha. Peale selle toetab algatus ELi kiirraudteekava⁹ eesmärki laiendada usaldusväärset ja juurdepääsetavat piiriülest raudteeühendust, minimeerides ühendusreisist mahajäämisest tulenevaid reisikatkestusi. Lisaks on algatus kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide ja Euroopa kliimamäärusega¹⁰. Poliitiline sekkumine eeldatavasti ei põhjusta olulist kahju keskkonnale. Algatus aitab saavutada kestliku arengu 13. eesmärki (kliimameetmed).

Käesoleval ettepanekul puudub digimõju. Sellega ei nähta ette, muudeta ega mõjutata digivahendite kasutamist, andmeaspekte ega digitaalsete avalike teenuste osutamist. Ettepanek piirdub õiguste kehtestamisega reisijatele, kellel on mitme veo-ettevõtja teenuseid hõlmava reisi jaoks ühtne pilet, ning seetõttu ei jää ettepanek põhimõtte „vaikimisi digitaalne“ kohaldamisalasse.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Ühise transpordipoliitika alase ELi õigusakti vastuvõtmise õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1. See on aluseks ka praegu kehtivatele reisijate õigusi käsitlevatele määrustele.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Rongiga reisimine ELis tähendab üha sagedamini piiriülest või pikamaareisi, mis hõlmab mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid. Sellises olukorras ei piisa üksnes riiklikest meetmetest, kuna reisijate õigused ja veoettevõtjate kohustused ulatuvad tihti kaugemale ühe liikmesriigi territoriaalsest pädevusest. Erinevad riigisisised õigusnormid kohaldamisala ja täitmise tagamise kohta tekitaksid vastuolusid ja õiguskindlusetust. Ettepanekuga tagatakse reisijate

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0016.02/DOC_1&format=PDF.

⁸ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030_en.

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/high-speed-rail-plan_en.

¹⁰ [Määrus \(EL\) 2021/1119](#), millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik.

kaitse ühesugune tase kogu ELis. Olemasolevad vabatahtlikud koostöökokkulepped ei ole siduvad ega taga reisijatele piisavalt ulatuslikku kaitset ega õiguskindlust. Kuna paljud raudteeveo-ettevõtjad tegutsevad üha enam mitmes liikmesriigis, on ühetaoliste õiguste tagamine ja reisijate kaitsmine ühendusreisist mahajäämise korral võimalik vaid liidu tasandil. ELi tasandi meetmed tagaksid ühtlustatud ja kohtulikult kaitstava õiguse tagasimaksele, marsruudi muutmisele, hüvitisele ja abile reiside puhul, mis hõlmavad mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid. Need toetaksid siseturu nõuetekohast toimimist, tagaksid veoettevõtjatele võrdsed tingimused ja kindlustaksid reisijatele samal tasemel kaitse olenemata sellest, kus nad liidus reisivad. Samuti suurendaksid ühtlustatud õigused raudteetranspordi atraktiivsust ja toetaksid laiemaid ELi eesmärke, nagu keskkonna- ja transpordipoliitikas seatud sihid.

- **Proportsionaalsus**

Käesolevas ettepanekus esitatud poliitilised valikud ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik kindlakstehtud puuduste kõrvaldamiseks rongireisijate kaitstes, eriti juhul, kui ostetud ühtne pilet hõlmab mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid. Nagu on näidatud käesolevale algatusele lisatud komisjoni talituste töödokumendis, tagavad valitud meetmed asjakohase tasakaalu reisijate õiguste suurenemise ning raudteeveo-ettevõtjate, vahendajate ja riiklike haldusasutuste tarbetu koormuse vältimise vahel. Kavandatud muudatused võimaldavad sihipäraselt laiendada olemasolevaid õigusi (teave, tagasimakse, marsruudi muutmine, abi ja hüvitis), et tagada nende tõhus kohaldamine ühendusreisist mahajäämise korral. Asjaomased meetmed piirduvad rangelt sellega, mis on vajalik õiguskindluse ja reisijate ühetaolise kaitse tagamiseks kogu liidus. Samal ajal ei tekitata nendega veoettevõtjatele ega riiklikele täitevasutustele ebaproportsionaalseid haldus- või rahalisi kohustusi. Ettepanek sisaldab kõige sobivamat vahendit, et i) saavutada reisijate kaitse soovitud tase; ii) tagada õiguste järjekindel kohaldamine piiriüleste ja mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavate reiside puhul ning iii) toetada siseturu nõuetekohast toimimist. Ettepanek on kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega. Üksikasjalikum selgitus on esitatud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis, millest nähtub, et valitud meetmed on tulemuslikud ja tõhusad ega lähe poliitiliste eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- **Vahendi valik**

Kuna ettepanek käsitleb kehtiva määruse (määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) läbivaatamist, on valitud vahend samuti määrus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Vastustes tagasisidekorjele, mille komisjon korraldas seoses käesoleva ettepanekuga, väljendati kindlat toetust ELi rongireisijate õiguste tugevdamisele, eelkõige mitme veoettevõtja teenuseid hõlmavate reiside ja piiriüleste reiside puhul. Samal ajal ilmnemist vastustest erinevad seisukohad reisijate õiguste ulatuse, vastutuse jaotumise ja raudteesektorile avalduva võimaliku mõju osas. Üldsus, tarbijaorganisatsioonid ja valitsusvälised organisatsioonid toetasid kindlalt reisijate õiguste laiendamist, rõhutades, et hilinemise, tühistamise ja ühendusreisist mahajäämise korral jääb suurem osa riskist praegu reisijate kanda. Nad juhtisid tähelepanu ka piletimüügisüsteemide killustatusele, ebaselgele vastutusele ja ebajärjekindlatele hüvitamistavadele ning paljud neist leidsid, et reisijate õiguste suhtes tuleks kohaldada reisipõhist lähenemisviisi. Ettepanek kajastab neid seisukohti, tugevdades kaitset ühe tehinguga ostetud reiside puhul, selgitades kohustusi ja tagades reisijatele õiguskindluse.

Ettevõtjate sidusrühmad väljendasid vastandlikumaid seisukohti. Suured turgu valitsevad raudteeveo-ettevõtjad ja nende ühendused põhimõtteliselt toetasid tugevamat kaitset, kuid pooldasid vabatahtlikke kavu, nagu AJC ja HOTNAT. Samuti hoiatasid nad ülereguleerimise ja teenuste osutamisele avalduva negatiivse mõju eest. Uued turuletulijad, vahendajad ja muud ettevõtjate sidusrühmad toetasid algatust üldjuhul rohkem, rõhutades samas vajadust realistlike minimaalsete ümberistumisaegade kindlaksmääramise ning vastutuse selge ja toimiva jaotamise järele. Ettepanekus võetakse neid kaalutlusi arvesse, rakendades sihipärast lähenemisviisi, mille eesmärk on tugevdada reisijate kaitset, tagades samal ajal käitamise teostatavuse ja proportsionaalsuse.

Avaliku sektori asutused valdavalt toetasid reisijate õiguste tugevdamist ja otsepileteid käsitlevate eeskirjade selgitamist, kuid olid eri meelt kohustuste asjakohase ulatuse osas. Nad rõhutasid ka, et vajalik on kooskõla kehtivate õigusaktidega ja tõhus täitmise tagamine, mistõttu ettepanekus keskendutakse õiguselgusele ja määruise järjekindlale kohaldamisele kõigis liikmesriikides.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Toetavat uuringut aitasid ette valmistada kaks välistöövõtjat: Milieu Consulting ja Transport & Mobility Leuven. Uuring ja käesolev ettepanek on üldsusele kättesaadavad.

- **Mõjuhindang**

Ettepanekut toetab komisjoni talituste töödokument ettepaneku kulude ja kasu kohta. Mõju hindamisel tugineb mõjuhindangule, mis on lisatud rongireisijate õigusi ja kohustusi käsitleva määruise ettepanekule,¹¹ ja ajakohastati seda mõjuhindangut seoses kahe olulise meetmega. Neist esimene on poliitiline meede, mille kohaselt raudteeveo-ettevõtjad ja piletimüüjad peavad käsitama reisi, mille jaoks müüakse mitu piletit ühe veolepingu alusel ühe tehinguga, alati otsepiletiga reisina. Sellega tagatakse reisijatele määruisest tulenevad õigused (st õigus teabele, abile, tagasimaksele, marsruudi muutmisele ja hüvitisele) kogu reisi vältel. Teise meetme kohaselt tuleb alati, kui see on tehniliselt võimalik, pakkuda võimalust osta otsepilet. Sellega ei tohiks siiski kohustada raudteeveo-ettevõtjaid sõlmima omavahel lepinguid, kuna niiviisi sekkutaks nende äritegevusse ja kahjustataks nende äriabadust. Kuna selle kulude-tulude analüüsiga ajakohastati varasemat mõjuhindangut, ei olnud uut mõjuhindangut vaja.

Ettepanekust saavad kasu eeskätt reisijad, kuna neile antakse täiendavad õigused. Ettepanek võimaldab neil ka aega ja jõudu säästa. ELi tasandil on reisijate kogukasu aastatel 2028–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 7,78 miljardit eurot (nüüdisväärtuses).

Hindamine näitas, et raudteeveo-ettevõtjate kogukulud aastatel 2028–2050 oleksid lähtestsenaariumiga võrreldes 2,14 miljardit eurot (nüüdisväärtuses). Need tuleneksid sammudest, mida nad peaksid astuma seoses vajadusega i) määrata kindlaks oma finantsvastutuse ulatus; ii) koordineerida häireid käsitlevaid kokkuleppeid teiste raudteeveo-ettevõtjatega; iii) ajakohastada tehnilisi taotluste menetlemise protsesse; iv) vaadata läbi tingimused ja reisijatele esitatav teave; v) koolitada müügi- ja tugipersonali; vi) vaadata läbi õiguslikud ja finantstagajärjed; vii) pakkuda reisijatele abi, tagasimakseid, marsruudi muutmist ja hüvitist, millega kaasnevad halduskulud¹² seoses vajadusega tegeleda lisanduvate taotlustega reisijatelt, kes on jäänud mitme veoettevõtja teenuseid hõlmava reisi raames maha

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017SC0318>.

¹² Raudteeveo-ettevõtjate iga-aastased korduvad halduskulud kümne aasta jooksul on lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 96,1 miljonit eurot aastas.

ühendusreisist. Teisest küljest on oodata, et raudteeveo-ettevõtjad saavad kasu kasvavast nõudlusest rongireiside järele, mille põhjuseks on tarbijate usalduse suurenemine. Vahendajatel tekivad eeldatavasti teatavad ühekordsed kohandamiskulud (12,84 miljonit eurot), mis tulenevad IT-kohandustest ja lepingute läbivaatamisest, kuid nad saavad kasu piletimüügi mahu suurenemisest.

Eeldatakse, et riiklikel täitevasutustel tekivad liidu tasandil 0,03 miljoni euro suurused ühekordsed kohandamiskulud, mis on seotud muudatuste mõistmisega, õiguslike tagajärgede hindamisega ja kaebuste menetlemises tehtavate kohandustega. Kuigi kaebuste arv võib ühtsete piletite arvu suurenemise tõttu kasvada, lihtsustab suurem õigusselgus täitmise tagamist. Riiklike täitevasutuste ja muude kaebusi käsitlevate asutuste puhul lisanduvad täitmise tagamise kulud peaksid üldjuhul jääma väga väikeseks.

Hindamine näitas, et ettepanekuga kaasnev puhaskasu on aastatel 2028–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 5,63 miljardit eurot (nüüdisväärtuses). Kasu ja kulude suhe on hinnanguliselt 3,6.

Kontrollitud on kooskõla kliimaeesmärkidega. Nagu on näha komisjoni talituste töödokumendist, on ettepanek kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe ja Euroopa kliimamääruse keskkonnaeesmärkidega.

- **Põhiõigused**

Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 38 nõutakse, et liidu poliitikaga tuleb tagada tarbijakaitse kõrge tase. Mitme veoettevõtja teenuseid kasutavate rongireisijate õiguste tugevdamine ELis tõstab veelgi tarbijakaitse üldiselt kõrget taset.

4. MÕJU EELARVELE

Käesolev ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Komisjon kontrollib käesoleva algatuse rakendamist ja tulemuslikkust. Edunäitajad hõlmavad müüdud ühtsete piletite arvu, müüdud otsepiletite arvu ning kaebuste ja hüvitismaksete arvu. Komisjon kogub seda teavet määruse (EL) 2021/782 alusel koostatavatest riiklike täitevasutuste korrapärastest aruannetest.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanekuga täiendatakse rongireisijate õigusi käsitlevat kehtivat õigusraamistikku, tehes määrusesse (EL) 2021/782 piiratud sihipärased muudatused.

Artikliga 1 muudetakse määrust (EL) 2021/782.

Sellega 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.

Artikkel 2 sisaldab üldsätteid määruse jõustumise kohta.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2021/782 seoses ühtse piletiga reisijate kaitsega

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹³,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁴,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Tõhusad rongireisijate õigused peaksid soodustama rongiga reisimise kasvu. Komisjon on selle eesmärgi seadnud 2020. aasta detsembris vastu võetud säästva ja aruka liikuvuse strateegias¹⁵.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/782¹⁶ eesmärk on tagada, et reisijad oleksid liidus reisides kaitstud. Reisijatel peaksid olema ühetaolised õigused ja kõrgetasemeline kaitse kogu reisi vältel. Reisijatel, kes ostavad piletimüüjalt ühe äritehinguga pileti reisile, mis hõlmab mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid, sellist kaitset praegu sageli ei ole, mis võib kaasa tuua nende reisi katkemise ning põhjustada ettenägematuid reisi-, majutus- ja toitlustuskulusid.
- (3) Praegu on olemas piiratud arv vabatahtlikke kokkuleppeid asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate vahelise koostöö hõlbustamiseks selles valdkonnas. Selliste kokkulepete eesmärk on tagada reisi jätkumine reisijatele, kelle reis hõlmab mitut piletit mitme raudteeveo-ettevõtja pakutavate teenuste jaoks. Paraku on need kokkulepped sageli mittesiduvad ja piiratud ulatusega ning reisijad ei ole nendest teadlikud, mille tulemuseks on järjekindluse puudumine kokkulepete kohaldamisel.
- (4) Selleks et kõrvaldada puudused praeguses tavas, tuleks määruks (EL) 2021/782 sätestatud õigust tagasimaksele, marsruudi muutmisele, hüvitisele ja abile laiendada kõigile reisidele, mis hõlmavad mitut eri raudteeveo-ettevõtjate osutatavat rongiteenust ja mille jaoks müüakse ühtne pilet. See võimaldab suurendada reisijate

¹³ ELT C [...], lk [...].

¹⁴ ELT C [...], lk [...].

¹⁵ Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, COM(2020) 789 final.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 172, 17.5.2021, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

heaolu ja tagada ulatusliku kaitse kogu reisi vältel, eelkõige juhul, kui reisija jääb mitme raudteeveo-ettevõtja teenuste kasutamise käigus ühendusreisist maha.

- (5) Õigust hüvitisele tuleks kohaldada kogu ühtse piletiga toimuva reisi suhtes, välja arvatud juhul, kui ühtne pilet hõlmab mitut veolepingut ja reis kestab sõiduplaani järgi üle 12 tunni, millisel juhul tuleks hüvitis määrata iga konkreetse veolepingu kohta. Seda piirangut õigustavad sedavõrd pika reisiga kaasnevad finantsriskid ja sellest tulenevad võimalikud märkimisväärsed hüvitamiskulud, mis hõlmavad nii hüvitist ennast kui ka selle menetlemise ja maksmisega seotud halduskulusid. Samal ajal ei tohiks seda piirangut kohaldada ühtse pileti suhtes, mis on samaväärne otsepiletiga, kuna otsepilet hõlmab üht veolepingut, mida pakub kas üks raudteeveo-ettevõtja või mitu koostööd tegevat raudteeveo-ettevõtjat. Samuti ei tohiks seda piirangut kohaldada juhul, kui reis, mille jaoks kasutatakse ühtset piletit, hõlmab öörongiteenust, võttes arvesse selliste teenuste eripära, sealhulgas nende sagedust ja kestust, mis jätab ühtse pileti omaniku ühendusreisist mahajäämise korral eriti kaitsetusse olukorda, ning arvestades ka vajadust edendada öörongide kasutamist kui kestlikku ja usaldusväärset viisi pikamaareiside tegemiseks.
- (6) Selleks et tagada kõnealuste õiguste tõhus kasutamine, peaks reisijatel olema võimalik osta ühtseid pileteid. Seepärast ei tohiks raudteeveo-ettevõtjatel, piletimüüjatel ja reisikorraldajatel lasta jagada osadeks reise või müüa pileteid eraldi äritehingute raames reiside puhul, mille jaoks saaks müüa ühtse pileti.
- (7) Ühtsete pileтите pakkumisel tuleks arvestada realistlike ja kohaldatavate minimaalsete ümberistumisaegadega, et vähendada ühendusreisist mahajäämise ohtu.
- (8) Tagasimakse ja hüvitise taotlemine määruse (EL) 2021/782 alusel peaks olema reisijate jaoks lihtne. Raudteeveo-ettevõtjad peavad teavitama reisijaid nende õigustest ning reisijatel on õigus esitada taotlus, kasutades komisjoni määrusega (EL) 2024/949¹⁷ kehtestatud ühtset vormi.
- (9) Minimaalsete ümberistumisaegade eesmärk on vähendada ühendusreisist mahajäämise ohtu broneerimise etapis, mistõttu tuleks nendega arvestada, kui reisija ostab piletimüüjalt või reisikorraldajalt, kes kombineerib mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid, ühtse pileti. Kui piletimüüja või reisikorraldaja seda nõuet ühtse pileti pakkumisel ei täida ja reisija jääb ühest või mitmest ühendusreisist reisi jooksul maha, peaks piletimüüja või reisikorraldaja olema kohustatud reisijat kaitsma, pakkudes talle võimalust valida kas marsruudi muutmisel tekkinud kulude hüvitamine või kogu ühtse pileti eest tasutud summa tagasimaksmine. Lisaks peaksid nad olema kohustatud maksma ühtse pileti eest tasutud summal põhinevat lisahüvitist. Sellise piletimüüjate ja reisikorraldajate vastutuse eesmärk on tagada minimaalse ümberistumisaja arvessevõtmine. Lisaks, kui raudteeveo-ettevõtja müüb ühtse pileti, mis hõlmab vähemalt üht tema enda teenust, pidamata kinni minimaalsest ümberistumisajast, peaks reisijal olema õigus igakülgelele kaitsele.
- (10) Raudteeveo-ettevõtjaid, piletimüüjaid ja reisikorraldajaid tuleks julgustada tegema ühtse piletiga reisijate huvides koostööd. Seega, kuigi ühtse piletiga toimuva rongireisi käigus ühendusreisist mahajäämise korral peaksid jääma vastutavaks raudteeveo-ettevõtjad, peaks neil olema lubatud usaldada tagasimakse, marsruudi muutmise, abi ja

¹⁷ Komisjoni 27. märtsi 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/949, millega kehtestatakse ühtne vorm rongireisijatele tagasimakse- ja hüvitamistaotluste esitamiseks hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja rongireisi teenuse tühistamise korral kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/782 (ELT L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

hüvitise saamise õiguse menetlemine mõnele teisele raudteeveo-ettevõtjale, piletimüüjale või reisikorraldajale. Reisijaid tuleks enne ühtse pileti ostmist sellisest ülesannete üleandmisest selgelt teavitada. Üleandmine ei tohiks mõjutada üleandva raudteeveo-ettevõtja vastutust.

- (11) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725¹⁸ artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse [],

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) 2021/782 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:
 - a) punkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) „otsepilet“ – pilet või piletid, mis tõendavad sellise veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveoteenusteks, mida osutab üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat;“;
 - b) lisatakse punkt 9a:

„9a) „ühtne pilet“ – kehtiv mis tahes vormis tõend, mis kinnitab otsepileti olemasolu või kahe või enama veolepingu sõlmimist reisi kohta, mis on ostetud raudteeveo-ettevõtjalt, piletimüüjalt või reisikorraldajalt ühe äritehingu raames;“;
 - c) punkt 20 asendatakse järgmisega:

„20) „ühendusreisist mahajäämine“ – olukord, kus reisijal jääb rongireisi vältel, mille jaoks on ostetud ühtne pilet, kasutamata üks või mitu teenust seetõttu, et üks või mitu eelnevat teenust hilines või tühistati, või seetõttu, et teenus väljus enne sõiduplaanis märgitud aega;“;
 - d) lisatakse punkt 23:
 - e) „23) „öörongiteenus“ – raudtee-reisijateveo teenus, mida sõiduplaani kohaselt osutatakse peamiselt öösel, kasutades täielikult või osaliselt veeremit, mis on varustatud spetsiaalsete magamiskohtadega, nagu magamisasemed, kupeed või magamiskabiinid.“.
- 2) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:
 - a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Piletid reiseks, mis hõlmavad üht või mitut ühendusreisi“;
 - b) lõike 1 esimese lõigu teine lause jäetakse välja;
 - c) lõiked 2–7 asendatakse järgmisega:

„2. Reise puhul, mis hõlmavad ühtse pileti alla kuuluvaid pikamaa- või piirkondlikud raudtee reisijateveo teenuseid, vastutab raudteeveo-

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

ettevõtja, kelle hilinevad, tühistatud või liiga vara väljunud teenuse tõttu jääb reisija maha ühest või mitmest ühtse piletiga hõlmatud ühendusreisist, kõigi asjaomase reisi jooksul tekkivate seonduvate häirete eest vastavalt artiklitele 18, 19 ja 20. Raudteeveo-ettevõtja, kelle ühtse piletiga hõlmatud teenusest reisija ühendusreisist mahajäämise tõttu ilma jääb, võimaldab reisijal kasutada reisi jätkamiseks oma järgmist teenust, kui sinna on vabu kohti.

3. Reaside puhul, mille jaoks saaks müüa ühtse pileti, ei jaga raudteeveo-ettevõtjad, piletimüüjad ja reisikorraldajad neid reise osadeks ega paku pileteid eraldi äritehingute raames.
4. Ühtse pileti pakkumisel järgivad raudteeveo-ettevõtjad, piletimüüjad ja reisikorraldajad vähemalt kohaldatavaid minimaalseid ümberistumisaegu, mis on sätestatud kooskõlas komisjoni määrusega (EL) 2026/253*.
5. Kui raudteeveo-ettevõtja, piletimüüja või reisikorraldaja müüb reisi jaoks ühtse pileti, mille puhul ei ole kinni peetud lõikes 4 osutatud minimaalsetest ümberistumisaegadest, ja reisija jääb ühest või mitmest ühendusreisist maha,
 - a) ei ole raudteeveo-ettevõtja lõike 2 kohaselt vastutav, välja arvatud juhul, kui ta müüs selle ühtse pileti ja osutab vähemalt üht selle piletiga hõlmatud teenust;
 - b) on asjaomane piletimüüja või reisikorraldaja kohustatud maksma hüvitist, mille suurus on 75 % ühtse pileti eest tasutud kogusummast, ning pakkuma võimalust valida kas kogu ühtse pileti eest tasutud summa tagasimaksmise või marsruudi muutmisele tekkinud vajalike, asjakohaste ja mõistlike kulude hüvitamise vahel.
6. Lõike 2 kohaselt vastutav raudteeveo-ettevõtja võib usaldada käesolevast määrusest tulenevate õiguste menetlemise mõnele teisele raudteeveo-ettevõtjale, piletimüüjale või reisikorraldajale, tingimusel et reisijaid teavitatakse sellisest ülesannete üleandmisest enne ühtse pileti ostmist. Ülesannete üleandmine ei mõjuta üleandva raudteeveo-ettevõtja vastutust.
7. Lõikeid 3–5 ei kohaldata selliste ühtsete piletite suhtes, mis koosnevad ainult ühest otsepiletist.“

* Komisjoni 6. veebruari 2026. aasta rakendusmäärus (EL) 2026/253, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi telemaatikarakenduste allsüsteemi tehnilist kirjeldust andmete jagamise koostalitlusvõime tagamiseks raudteetranspordis (telemaatika KTK) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 454/2011 (reisijateveoteenuste telemaatikarakenduste KTK) ja (EL) nr 1305/2014 (kaubaveoteenuste telemaatikarakenduste KTK) (ELT L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).“

3) Artikli 19 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kaotamata õigust transpordile, on reisijal õigus saada hilinemise korral raudteeveo-ettevõtjalt hüvitist nende hilinemiste eest piletil või ühtsel piletil

märgitud lähte- ja lõppsihtkoha vahel, mida ei ole hüvitatud vastavalt artiklile 18. Hilinemiste eest makstavad miinimumhüvitised on järgmised:

- a) 25 % pileti hinnast 60–119minutilise hilinemise korral;
- b) 50 % pileti hinnast 120minutilise või pikema hilinemise korral.

Kui reisijal on ühtne pilet reisi jaoks, mille puhul kulub piletil märgitud lähtekohast lõppsihtkoha jõudmiseks sõiduplaani järgi 12 või enam tundi, on reisijal õigus saada esimese lõigu alusel hüvitist üksnes seoses nende veolepingutega, mille täitmisel hilinemine aset leidis. Kui see on asjakohane, teavitatakse reisijaid sellest piirangust enne ühtse pileti ostmist.

Teist lõiku ei kohaldata selliste ühtsete piletite suhtes, mis hõlmavad öörongiteenust, ega selliste ühtsete piletite suhtes, mis koosnevad ainult ühest otsepiletist.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja