EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.5.2026
COM(2026) 228 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määruse (EL) 2021/782 (rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) rakendamise ja selle tulemuste kohta

SISUKORD

1. Sissejuhatus 2

2. Määruse (EL) 2021/782 rakendamine ja selle tulemused 3

2.1. Erandid (artikkel 2) 3

2.2. Võrdne kohtlemine (artikkel 5) 6

2.3. Jalgrataste vedu (artikkel 6) 6

2.4. Reaalajas reisiteave (artikkel 10) 9

2.5. Otsepiletid (artikkel 12) 10

2.6. Õigus marsruuti muuta (artikli 18 lõige 3) 15

2.7. Hüvitis (vääramatu jõud) (artikli 19 lõige 10) 17

2.8. Ühtne vorm tagasimakse ja hüvitise taotlemiseks (artikli 18 lõige 7 ja artikli 19 lõige 6) 18

2.9. Ulatuslikud häired ja hädaolukorra lahendamise plaanid (artikli 20 lõige 6) . 19

2.10. Puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud (V peatükk) 20

2.11. Kaebuste menetlemine ja täitmise tagamine (artikkel 28 ja VII peatükk) 24

3. Kokkuvõte 28

A LISA ÜLEVAADE ERANDITE KASUTAMISEST MÄÄRUSE (EL) 2021/782 ALUSEL 30

B LISA VÕRDLUS MÄÄRUSE (EÜ) NR 1371/2007 ALUSEL KOHALDATUD LIIKMESRIIKIDE ERANDITEGA 31

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta[1] (edaspidi „määrus“) jõustus 7. juunil 2021 ja seda on kohaldatud alates 7. juunist 2023. Määrusega tunnistati kehtetuks ja asendati 2009. aastal jõustunud määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta[2]. Määrusega muudeti ja lisati sätteid, mis käsitlevad järgmist: erandid (artikkel 2), võrdne kohtlemine (artikkel 5), jalgrataste vedu (artikkel 6), reaalajas reisiteave (artikkel 10), otsepiletid (artikkel 12), õigus marsruuti muuta (artikli 18 lõige 3), vääramatu jõud (artikli 19 lõige 10), ühtne vorm tagasimakse- ja hüvitamistaotluste jaoks (artikli 18 lõige 7 ja artikli 19 lõige 6), ulatuslikud häired ja hädaolukorra lahendamise plaanid (artikli 20 lõige 6), puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute õigused (V peatükk) ning kaebuste menetlemine ja täitmise tagamine (artikkel 28 ja VII peatükk).

Määruse artiklis 39 on sätestatud, et komisjon peab esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule 7. juuniks 2026 aruande määruse rakendamise ja selle tulemuste kohta. Käesoleva aruande eesmärk on see kohustus täita. Aruandes keskendutakse 2021. aastal toimunud läbivaatamise käigus lisatud uutele elementidele.

Käesoleva aruande aluseks on määruse kohaselt esitatud teave, sealhulgas raudteeveo-ettevõtjate aruanded teenuse kvaliteedi kohta ja riiklike täitevasutuste aruanded oma tegevuse kohta[3]. Aruanne põhineb ka teabel, mille liikmesriigid esitasid komisjonile määruse artikli 2 lõike 7, artikli 11 lõike 4, artikli 31 lõike 3 ja artikli 35 lõike 1 alusel.

Lisaks sisaldab käesolev aruanne järeldusi, milleni jõuti komisjoni juhtimisel tehtud toetavas uuringus,[4] mille käigus koguti kõigis liikmesriikides andmeid määruse rakendamise kohta. Kuna uuringus keskenduti iga liikmesriigi peamise raudteeveo-ettevõtja tavadele, tuleks aruandes esitatud viiteid järeldustele, mis käsitlevad normide kohaldamist konkreetses liikmesriigis, käsitada viidetena asjaomase liikmesriigi peamise raudteeveo-ettevõtja tavadele, kui ei ole sätestatud teisiti.

Käesoleva aruande järeldused, eelkõige otsepiletite kohta, on asjakohased ka seoses komisjoni uue ettepanekuga (COM(2026) 233), millega laiendatakse reisijate õigusi mahajäämisel ühendusreisist, mis on hõlmatud ühelt platvormilt ühe tehinguga ostetud ühtse piletiga.

---

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 Vt määruse artikkel 41. Vaid artikli 6 lõiget 4, mis on seotud uue veeremi hankemenetluse algatamisega või olemasoleva veeremi põhjaliku uuendamisega jalgrataste veoks, kohaldatakse alates 7. juunist 2025.

3 Määruse artikli 32 lõikest 3 tuleneb, et riiklikud täitevasutused peavad avaldama 30. juuniks 2023 ja seejärel iga kahe aasta järel aruande statistikaga oma tegevuse, sealhulgas kohaldatud karistuste kohta. Need aruanded tehakse kättesaadavaks Euroopa Liidu Raudteeameti veebisaidil.

4 Ramboll Management Consulting A/S, Milieu Consulting SRL ja Transport & Mobility Leuven, „Supporting study for the Report on the implementation and results of Regulation (EU) 2021/782 on rail passengers' rights and obligations“.

2. MÄÄRUSE (EL) 2021/782 RAKENDAMINE JA SELLE TULEMUSED

2.1. Erandid (artikkel 2)

Määruse artiklis 2 on määratud kindlaks määruse kohaldamisala, sätestades, milliseid rongireise ja -teenuseid määrus hõlmab. Samuti on selles kindlaks määratud, milliste raudtee-reisijateveo teenuste suhtes võivad liikmesriigid teha konkreetsetest määruses sätestatud normidest erandi. Erandite põhjustest tuleb teavitada komisjoni. 2021. aastal vaadati erandite tegemise kord läbi eesmärgiga piirata erandite ülemäärast kasutamist varasemate normide alusel, järk-järgult laiendada määruse kohaldamisala, et hõlmata rohkem teenuseid, ning tagada reisijate õiguste suurem järjekindlus ja prognoositavus. Liikmesriigid peavad teavitama komisjoni kõigist eranditest ja põhjendama neid[5].

Ülevaade kehtiva määruse alusel tehtud eranditest liikmesriikide kaupa on esitatud **A lisas**. Määruse (EL) 2021/782 ja määruse (EÜ) nr 1371/2007 kohaste erandite võrdlus teenuste ja liikmesriikide kaupa on esitatud **B lisas**.

27 liikmesriigist kahel – Küprosel ja Maltal – puudub raudteevõrk. Kuus liikmesriiki, kellel raudteevõrk on olemas,[6] ei ole kasutanud ühtki erandit. Ülejäänud 19 liikmesriiki kasutavad erandeid: enamik piiratud ulatuses ja väiksem rühm[7] ulatuslikumalt.

Määruse (EL) 2021/782 artikli 2 lõike 4 kohaselt saavad **riigisiseste pikamaa raudtee-reisijateveo teenustega** seotud erandeid kohaldada vaid need liikmesriigid, kes kuni 2024. aastani kasutasid nende teenuste puhul võrreldavat erandit eelmise määruse alusel. Lisaks on uue määrusega vähendatud sätteid, millest saab teha nende teenuste puhul erandi,[8] ning erandi kohaldamist saab pikendada ainult üks kord kuni aastani 2029. Kõnealuste teenuste jaoks oleks saanud säilitada kuni 2029. aastani erandid põhimõtteliselt kümme liikmesriiki[9]. Siiski on ainult viis liikmesriiki[10] teatanud, et nad jätkavad erandite kohaldamist kuni aastani 2029.

See näitab, et tuginemine riiklikele eranditele riigisiseste pikamaa raudteeveo teenuste puhul on praktikas määruse (EL) 2021/782 alusel märkimisväärselt vähenenud, millest võib olla kasu reisijate õiguste laiemal ja järjekindlamal kohaldamisel kõigis liikmesriikides. Samuti on erandite ulatus neis viies liikmesriigis erinev[11].

Peale selle võimaldab määrus liikmesriikidel(sarnaselt eelmisele määrusele) teha linna(lähi)liinide ja piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste puhul määruse kohaldamisest erandeid,[12] välja arvatud kohustuslikest põhisätetest,[13] mille arv on

---

5 Määruse artikli 2 (*kohaldamisala*) lõige 7.

6 BE, EE, EL, ES, IE, SI.

7 Vt A lisa.

8 Määruse artikkel 15 (ettemaksed), artikkel 17 (vastutus hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja teenuse tühistamise eest), artikkel 19 (hüvitis), artikkel 20 (abi), eelkõige selle lõike 2 punktid a ja b, ning artikli 30 (reisijate teavitamine nende õigustest) lõige 2.

9 BG, EE, HU, IE, LV, LT, PL, PT, RO, SK.

10 BG, HU, PT, RO, SK.

11 Põhjaliku ülevaate määruse (EL) 2021/782 alusel kohaldatavatest riiklikest eranditest leiab komisjoni veebisaidilt: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

12 Määruse artikli 2 (kohaldamisala) lõike 6 punkt a.

13 Määruse artikli 2 (kohaldamisala) lõige 8. Sellised sätted on eelkõige määruse artikkel 5 (mittediskrimineerivad lepingutingimused ja tariifid), artikkel 11 (piletite ja broneeringute kättesaadavus), artikkel 13 (vastutus reisijate ja pagasi eest), artikkel 14 (kindlustus ja kohustuste katmine), artikkel 21 (õigus transpordile), artikkel 22 (puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute teavitamine), artikkel 27 (reisijate turvalisus) ja artikkel 28 (kaebused).

suurenenud. Piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste jaoks on kohustuslikke sätteid rohkem kui linna(lähi)liinide teenuste jaoks[14].

Piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste suhtes kohaldab erandeid 25 liikmesriigist 12[15]. Samad liikmesriigid[16] on kasutanud erandeid ka **linna(lähi)liinide raudtee-reisijateveo teenuste** puhul.

Sellega seoses olgu öeldud, et määruse (EÜ) nr 1371/2007 alusel kasutasid võimalust teha linna(lähi)liinide ja piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste puhul erand 18 liikmesriiki[17]. See kinnitab eespool täheldatud suundumust, et uue määruse alusel kasutab riigisiseste pikamaa reisijateveo teenuste suhtes erandi tegemise võimalust vähem liikmesriike.

Neli liikmesriiki[18] on kehtestanud linna(lähi)liinide teenuste suhtes erandi enamikust määruse sätetest ning tagavad määruse kohustuslike põhisätete kohaldamise. Sarnast lähenemisviisi erandite tegemisel (st kohaldatakse kohustuslikke põhisätteid) rakendatakse veel kolmes liikmesriigis,[19] kuid selle märkimisväärse erinevusega, et jätkuvalt kohaldatakse ka mõningaid mittekohustuslikke sätteid. Viis liikmesriiki[20] on otsustanud sihipärasemate sättepõhiste erandite kasuks. Need suundumused on leidnud samade liikmesriikide puhul laias laastus kinnitust ka erandite tegemisel piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste suhtes[21].

Seitse liikmesriiki[22] on teinud kehtiva määruse kohaldamisest erandi **kolmandatesse riikidesse suunatud rahvusvaheliste raudteeveoteenuste** suhtes, võrreldes kaheksa liikmesriigiga eelmise määruse alusel. Lisaks on 15 liikmesriiki[23] kasutanud erandit **teenuste puhul, mida osutatakse üksnes ajaloolisel või turismi eesmärgil**. Kõigis neis riikides on neil kahel eesmärgil osutatavad teenused jäetud määruse kohaldamisalast välja üldiselt, erandiks vaid artiklid 13 (vastutus reisijate ja pagasi eest) ja 14 (kindlustus ja kohustuste katmine).

Kuus liikmesriiki[24] on teinud erandi määruse artikli 10 kohaldamisest, sest taristuettevõtjatel ei ole tehniliselt võimalik edastada raudteeveo-ettevõtjatele,

---

14 Artikkel 5 (mittediskrimineerivad lepingutingimused ja tariifid), artikkel 6 (jalgrattad), artikkel 11 (piletite ja broneeringute kättesaadavus), artikkel 12 (otsepiletid), artikkel 13 (vastutus reisijate ja pagasi eest), artikkel 14 (kindlustus ja kohustuste katmine), artikli 18 (hüvitamine ja marsruudi muutmine) lõige 3, artikkel 21 (õigus transpordile), artikkel 22 (puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute teavitamine), artikkel 23 (abi raudteejaamades ja rongis), artikkel 24 (abi andmise tingimused), artikkel 25 (liikumisvahendite, abiseadmete ja abikoertega seotud hüvitis), artikkel 26 (personali koolitamine), artikkel 27 (reisijate turvalisus) ja artikkel 28 (kaebused). Piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste puhul võib siiski teha kuni 7. juunini 2028 erandi artikli 12 lõike 1 ja artikli 18 lõike 3 kohaldamisest (vt määruse artikli 2 lõige 8).

15 AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

16 AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

17 AT, BG, DE, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SE, SK.

18 HU, PT, RO, SK.

19 FR, LU, PL.

20 AT, BG, DE, FI, SE.

21 Austria on ainus liikmesriik, kus tehakse vahet linna- ja linnalähiliinide raudtee-reisijateveo teenustel. Linnalähiliinide teenuste suhtes erandite tegemise kord on üldjoontes kooskõlas korraga, mida kohaldatakse erandite tegemisel piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste suhtes.

22 BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO. Erandite ulatus ja kohaldatavus kõigi või konkreetsete kolmandate riikide suhtes võib olla erinev.

23 BG, CZ, FI, FR, DE, HU, IT, LV, LT, NL, PL, PT, RO, SK, SE.

24 AT, HR, HU, LV, PL, RO.

piletimüüjatele, reisikorraldajatele ja jaamaülematele reaalajas andmeid. Kõigil juhtudel kohaldatakse erandit kuni 7. juunini 2030 (määruse artikli 2 lõige 5).

Kaheksa liikmesriiki[25] on kasutanud võimalust kohaldada **puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute abistamisel 24 tunni asemel pikemat, 36 tunni pikkust etteteatamisaega**. Kõigil juhtudel kohaldatakse erandit kuni 30. juunini 2026 kooskõlas maksimaalse ajaga, mille jooksul on see erand määruse artikli 24 punkti a kolmanda lõigu kohaselt lubatud. Enamikus liikmesriikides on olnud maksimaalne etteteatamisaeg 24 tundi juba alates määruse kohaldamise algusest 7. juunil 2023. Taanis on erandi kohaldamisala kitsam, kuna erandit kohaldatakse üksnes Saksamaale suunduvate piiriüleste raudteeveoteenuste, mitte kõigi raudtee-reisijateveo teenuste suhtes.

Eelpool esitatust järeldub, et erandite tegemine määruse alusel on võrdlemisi laialt levinud, kuid nende ulatus on väga erinev. Suur hulk liikmesriike kasutab mitut erandi tegemise võimalust, eelkõige neid, mis on seotud linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike teenustega, samuti võimalust teha erand raudteeveoteenuste puhul, mida osutatakse üksnes ajaloolisel või turismi eesmärgil. Muid erandi tegemise võimalusi, näiteks neid, mis on seotud riigisiseste pikamaa raudteeveo teenustega ja rahvusvaheliste raudteeveoteenustega kolmandatesse riikidesse, kasutab väiksem arv liikmesriike.

Kui liikmesriik otsustab teha teatavate raudteeveoteenuste puhul käesoleva määruse teatavate sätete kohaldamisest erandi, peab ta teavitama sellest komisjoni. Komisjoni teavitamisel peab liikmesriik esitama erandi tegemise põhjused. Määruse põhjenduses 10 on selgitatud, et kui liikmesriik teavitab komisjoni enda tehtud erandist, peaks ta kirjeldama ka meetmeid, mille ta on võtnud või kavandanud määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks asjaomase erandi kehtivusaja lõppemisel. Riiklikest rakendusmeetmetest, sealhulgas määruse kohaselt tehtud eranditest, on teavitanud komisjoni 26 liikmesriiki[26].

Võrreldes eelmise määruse kohase lähenemisviisiga on erandite kasutamine muutunud paremini struktureerituks ja rohkem diferentseerituks. Varasemas raamistikus kasutati erandeid laialdaselt kõigis liikmesriikides ja teenusekategooriates, nende kohaldamisala oli sageli ulatuslik ja mõnda neist oli võimalik pikendada pikaks ajaks. Kehtivas raamistikus on erandid endiselt olemas, eelkõige linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike teenuste jaoks, kuid on näha selgem vahe väikesel liikmesriikide rühmal, kus kasutatakse erandeid ulatuslikult,[27] ja üha suuremal rühmal, kus kasutatakse erandeid vähe[28] või ei kasuta neid (peaaegu[29]) üldse[30]. Peale selle on sagedamini tegemist sihipäraste sättepõhiste eranditega või ajaliselt piiratud edasilükkamisega, mitte ulatuslike tähtajatute eranditega, mis osutab erandite rolli järkjärgulisele kahanemisele ja määruse kohaldamisala vastavale laienemisele praktikas.

---

25 BG, CZ, HR, DK, DE, HU, LV, RO.

26 Lisaks 25 liikmesriigile, kellel on raudteevõrk, teatas komisjonile rakendusmeetmetest üks liikmesriikidest, kellel ei ole raudteevõrku (Malta) (teine liikmesriik (Küpros) ei ole seda veel teinud). Eelkõige tuleb määrata riiklik täitevasutus, et tagada määruses sätestatud kohustuste järelevalve ja täitmine raudteevõrguta liikmesriigi territooriumil asutatud piletimüüjate ja reisikorraldajate puhul.

27 BG, HU, RO.

28 AT, CZ, DE, FI, FR, HR, LU, LV, PL, PT, SE, SK.

29 Mitu liikmesriiki on teinud määruse kohaldamisest erandi vaid teenuste puhul, mida osutatakse üksnes ajaloolisel või turismi eesmärgil.

30 BE, DK, EE, EL, ES, IE, IT, LT, NL, SI.

2.2. Võrdne kohtlemine (artikkel 5)

Määruse artiklis 5 on sätestatud, et raudteeveo-ettevõtjad, piletimüüjad ja reisikorraldajad peavad pakkuma lepingutingimusi ja tariife ilma otsese või kaudse diskrimineerimiseta reisija (konkreetse liikmesriigi) kodakondsuse või teenuseosutaja ELis asuva tegevuskoha alusel. See säte ei piira sotsiaaltariifide rakendamist ja seda kohaldatakse ka määruse artikli 11 kohaste broneeringute suhtes. Sarnased diskrimineerimiskeeldu käsitlevad sätted olid teiste transpordiliikide jaoks olemas juba enne määruse jõustumist, raudteetranspordi puhul tuli aga tugineda aluslepingu üldisele mittediskrimineerimist käsitlevale sättele (ELi toimimise lepingu artikkel 18). Seega suurendab artikkel 5 õiguskindlust. Lisaks on see artikkel üks määruse kohustuslikest põhisätetest, millest ei ole võimalik teha linna(lähi)liinide ja piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste ega ka riigisiseste pikamaa reisijateveo teenuste puhul erandit.

Toetava uuringu raames kogutud tõendite põhjal tundub, et otsest diskrimineerimist kodakondsuse alusel üheski liikmesriigis ei toimu. Konsulteeritud raudteeveo-ettevõtjad kinnitasid, et kuigi võidakse kohaldada erinevaid tariife (nt sotsiaalne tariif, rühmasoodustus, hinnatõus reisikuupäeva lähenedes, erinevad hinnad sõltuvalt piletimüüjast), ei esine diskrimineerimist ega erinevat hinnakujundust kodakondsuse alusel.

Samal ajal leiti toetava uuringu käigus märke sellest, et isikuid, kes ei ole asjaomase liikmesriigi kodanikud, võidakse praktikas kohelda erinevalt tulenevalt nõuetest, mis kehtivad juurdepääsul sotsiaalsetele tariifidele, näiteks nõue omada riiklikku tunnistust. Selline nõue võib piirata hinnasoodustuste kättesaadavust reisijate jaoks, kes ei ole asjaomase liikmesriigi kodanikud, sest kuigi neil oleks iseenesest õigus soodustusele (nt kuna tegemist on puuetega inimese, piiratud liikumisvõimega isiku või üliõpilasega), ei pruugi neil olla sooduspileti ostmiseks vajalikku riiklikku tunnistust. Kooskõlas Euroopa Liidu Kohtu praktikaga[31] tuleb igat juhtumit, mis on seotud elanike jaoks mõeldud sotsiaalsete tariifidega, hinnata eraldi ja meedet võib pidada liidu õiguse alusel vastuvõetavaks, kui see on põhjendatud avalikust huvist tulenevate objektiivsete kaalutlustega, mis ei sõltu asjaomaste isikute kodakondsusest, ning kui meede on proportsionaalne taotletava eesmärgiga.

Artiklit 5 on nimetatud kolmelt liikmesriigilt[32] saadud määruse artikli 32 kohase riikliku täitevasutuse aruande täitemeetmete kirjelduses. Praegu ei ole ühtki kaebust, uurimist ega karistust, mis oleks selle artikliga otseselt seotud. Vaid ühes riikliku täitevasutuse aruandes[33] on määratletud 14 kaebust (647st määrusega seotud juhtumist 2024. aastal) kui „reisijate diskrimineerimine kodakondsuse alusel“, kuid puudub üksikasjalik teave tulemuste, uurimiste või määruse kohaste karistuste kohta. Ühes teises riikliku täitevasutuse aruandes[34] on osutatud määruse artiklile 5 karistuste all, kuid ei ole nimetatud ühtki karistust. See on kooskõlas toetava uuringu raames tehtud intervjuudega, millest selgus, et diskrimineerimine otseselt kodakondsuse alusel on harv või puudub täielikult.

2.3. Jalgrataste vedu (artikkel 6)

Määrusega tugevdatakse õigust jalgrataste veole, mis oli olemas juba määruse (EÜ) nr 1371/2007 alusel, sätestades, et reisijatel on õigus võtta rongi kaasa jalgrattaid

[31] Vt näiteks kohtuotsus, 1. oktoober 2009, Gottwald, C-103/08, EU:C:2009:597, punktid 27 ja 30.
[32] BE, CZ, PT.
[33] PT.
[34] BE.

(asjakohasel juhul mõistliku tasu eest). See hõlmab õigust teha broneering jalgratta veoks rongis, kus nõutakse broneeringut, ning õiguskaitsevahendeid puhuks, kui jalgratta veost, milleks on tehtud broneering, keeldutakse seda põhjendamata (marsruudi muutmine määruse artikli 18 alusel, hüvitis artikli 19 alusel, abi artikli 20 lõike 2 alusel). Lisaks kehtestatakse määrusega jalgrataste paigutamisega seotud kohustused (jalgratta paigutamine kindlaksmääratud kohta, kui see on olemas, muul juhul jalgratta paigutamine nii, et see on reisija järelevalve all, kuid ei häiri teisi ega takista rongi käitamist). Samuti peavad raudteeveo-ettevõtjad avaldama veebisaitidel ja jaamades mahupiirangud ja tingimused, kohaldades reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste koostalitluse tehnilisi kirjeldusi. Määrusega on ka ette nähtud, et alates 7. juunist 2025 tuleb uue veeremi hankemenetluses või olemasoleva veeremi põhjalikul uuendamisel, mille tulemusel on vaja uut veeremi turule laskmise luba, tagada, et rongikoosseis (v.a restoranvagunid, magamisvagunid ja kupeevagunid) on varustatud piisava arvu jalgrattakohtadega (mitte üksnes kokkupandavate jalgrataste jaoks). Peale selle on artikli 6 lõigete 5 ja 6 alusel raudteeveo-ettevõtjatel või määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohastel pädevatel asutustel lubatud võtta pärast avalikku konsultatsiooni vastu jalgrattaveo kava. Kui sellist kava ei ole või kui selles ei ole kindlaks määratud jalgrattakohtade arvu, on vaikimisi nõue vähemalt neli jalgrattakohta rongikoosseisu kohta. Sellest nõudest võib teha objektiivselt põhjendatud erandeid (nt hooajaline nõudlus kohtade järele, kuhu paigutada suuski, või liinid, kus jalgrattaid veetakse vähe), ent liikmesriigid võivad näha teatavat liiki teenuste puhul ette ka suurema jalgrattakohtade miinimumarvu.

Artikli 6 sätetest võib teha **erandi** linna- ja linnalähiliinide raudtee-reisijateveo teenuste puhul (artikli 2 lõike 6 punkt a), selliste rahvusvaheliste teenuste puhul, millest oluline osa osutatakse väljaspool ELi (artikli 2 lõike 6 punkt b), ning teenuste puhul, mida osutatakse üksnes ajaloolisel või turismi eesmärgil (artikli 2 lõige 2). Artikli 6 sätetest ei saa teha erandit ja neid sätteid kohaldatakse alati täielikult piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste suhtes (artikli 2 lõike 8 teine lõik) ja pikamaa raudtee-reisijateveo teenuste suhtes, mis on määratletud kui teenused, mis ei ole linna- ja linnalähiliinide ega piirkondlikud raudtee-reisijateveo teenused (artikli 3 punkt 15). Sellega tagatakse, et jalgrataste vedu käsitlevad nõuded jäävad nende põhivõrguteenuste puhul kohustuslikuks. Üldiselt ei ole sellest artiklist erandi tegemise võimalust liikmesriikides laialdaselt kasutatud: linna- ja linnalähiliinide raudteeveoteenuste puhul teatasid erandist seitse liikmesriiki[35] ning seitse liikmesriiki[36] teatasid ka erandist seoses rahvusvaheliste teenustega, millest oluline osa, sealhulgas vähemalt üks sõiduplaanijärgne peatus jaamas, toimub väljaspool ELi.

Toetava uuringu tulemustest on näha, et viis liikmesriiki[37] nõuavad raudteeveo-ettevõtjatelt **jalgrataste vedu käsitleva kava** koostamist. Kahes liikmesriigis[38] on raudteeveo-ettevõtjad koostanud sellised kavad, ilma et riik seda nõuaks. Neljas liikmesriigis[39] tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate kavades on kindlaks määratud jalgrattakohtade arv. Toetavast uuringust nähtub, et nende kavade koostamisel konsulteeriti üldsuse ja asjaomaste esindusorganisatsioonidega.

35 AT, BG, FR, HU, PT, RO, SK. Prantsusmaa teatatud erand ei hõlma määruse artikli 6 lõikeid 3 ja 4.

36 BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.

37 DE (alates 2025. aasta detsembrist), ES, FR, HU, LU. Pädevatelt asutustelt ja oma territooriumil tegutsevatelt raudteeveo-ettevõtjatelt kõnealuste kavade koostamist võimaldab liikmesriikidel nõuda määruse artikli 6 lõige 5.

38 NL ja DE (Saksamaal oli kava olemas enne, kui hakati kohaldama riiklikku õiguslikku nõuet kava olemasolu kohta).

39 DE, FR, HU, NL.

Olemasolevast teabest on näha, et üks liikmesriik (Prantsusmaa) on võtnud vastu siseriikliku **õigusakti, millega on ette nähtud suurem minimaalne jalgrattakohtade arv**: kaheksa kohta uutes ja renoveeritud rongides, mis on mõeldud avatud juurdepääsuga teenuste, riiklikku huvi pakkuvate teenuste ja teatavate piirkondlike teenuste osutamiseks[40].

Toetavas uuringus täheldati ka, et 17 liikmesriigis[41] peab turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja kinni **vähemalt nelja jalgrattakoha nõudest**. 14 liikmesriigis[42] võib raudteeveo-ettevõtjate osutatavate teenuste puhul jalgrattakohti olla teatavatel asjaoludel siiski vähem kui neli. Selle põhjus võib olla näiteks piiratud mahutavus teatavate rongide, marsruutide või teenuste puhul, teatavatel hooaegadel kehtestatud piirangud või ülerahvastatus. Raudteeveo-ettevõtja poolt kättesaadavaks tehtavate jalgrattakohtade arv võib erineda ka sõltuvalt rongist või teenusest. Samal ajal 11 liikmesriigis[43] võib turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja teenuste puhul olla teatavates olukordades jalgrattakohti rohkem kui neli. See võib olla nii näiteks uuema veeremi kasutamise korral.

Kuna 2025. aasta juunis jõustus määruse artikli 6 lõige 4, võtavad toetavas uuringus hinnatud raudteeveo-ettevõtjad peaaegu kõigis raudteeveoteenuseid osutavates liikmesriikides nüüd uue veeremi **hankimisel** arvesse jalgrattakohtade miinimumnõudeid.

Samuti on toetavast uuringust näha, et peaaegu kõigi liikmesriikide raudteeveo-ettevõtjad nõuavad jalgratta rongis vedamise eest **tasu**. Need fikseeritud või muutuvad tasud jäävad tavaliselt vahemikku 1,50–7,95 eurot. Enamik raudteeveo-ettevõtjaid nõuab ka **broneeringu** tegemist, eriti teenuste puhul, mille kasutamiseks tuleb broneerida istekoht.

Lõviosa toetava uuringuga hõlmatud raudteeveo-ettevõtjatest kohaldab mingit **käitamisega seotud piirangut** (nt piirangud tipptundidel, hooajalised eeskirjad, asendusteenus bussiga), sealhulgas seoses veetava jalgratta kaalu ja mõõtmetega (nt piirangud kaubaveojalgratastele või laiade rehvidega jalgratastele).

Kokkuvõttes tundub, et rakendamise tase on üldiselt hea, tänu millele on hoogu juurde saanud ka jalgrataste vedu rongides.

Riiklike täitevasutuste aruannete põhjal on jalgratastega seotud kaebusi olnud vaadeldud liikmesriikides vähe. Kaks riiklikku täitevasutust[44] registreerisid kumbki kaks kaebust, üks riiklik täitevasutus[45] registreeris ühe kaebuse ja üks riiklik täitevasutus[46] märkis, et jalgratastega oli seotud 0,7 % laekunud kaebustest. Veel üks riiklik täitevasutus[47] jälgib, kas veoettevõtjad esitavad oma veebisaidil teavet jalgrataste veo kohta, ja kavatseb võtta tulevikus täitemeetmeid. Mis puudutab riiklike täitevasutuste üldist järelevalvet määruse artikli 6 järgimise üle, siis järelevalve peab olema pidev ning vajaduse korral tuleb võtta meetmeid seoses jalgrattakohtade miinimumarvuga rongides ja reisijate teavitamisega jalgrataste vedamise tingimustest.

---

40 Transpordiseadustiku artikkel D1272-5, mis lisati 19. jaanuari 2021. aasta dekreediga 2021-41, mis käsitleb lahtivõtmata jalgrataste vedu reisirongides.

41 BE, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PT, RO, SI, SK.

42 BE, BG, DE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, SE, SI.

43 BE, DE, EE, EL, FI, FR, HU, LU, LV, PL, PT.

44 BE, PT.

45 LT.

46 IT.

47 CZ.

2.4. Reaalajas reisiteave (artikkel 10)

Määruse artikliga 10 loodi võimalus pääseda ligi reaalajas teabele hilinemiste, broneeringute ja kättesaadavuse kohta, et muuta rongipiletite turg dünaamilisemaks ja soodustada uuenduslikumate piletite müüki. See peaks võimaldama raudteeveo-ettevõtjatel, piletimüüjatel ja reisikorraldajatel müüa piletipakette, mis hõlmavad mitme vedaja pileteid ja mitut ühendusreisi. Lisaks kaotati selle artikliga varasem reisijate diskrimineerimine, kus täieliku teabe hilinemiste kohta (reaalajas, kui vedaja pakkus sellist teavet, nt rakenduse kaudu)) ja ühendusvõimaluste kohta reisi jätkamiseks said ainult need, kes olid ostnud pileti otse raudteeveo-ettevõtjalt.

Määruse artikkel 10, mis tugineb määruse (EÜ) nr 1371/2007 artiklile 10, sisaldab kaht alust andmete jagamiseks eri osalejate vahel raudteesektoris. Esiteks kohustab see taristuettevõtjaid jagama raudteeveo-ettevõtjatele, piletimüüjatele, reisikorraldajatele ja jaamaülematele reaalajas andmeid rongide saabumise ja väljumise kohta. Teiseks peavad raudteeveo-ettevõtjad võimaldama nende teenuseid müüvatele teistele raudteeveo-ettevõtjatele, piletimüüjatele ja reisikorraldajatele ligipääsu minimaalsele reisiteabele (II lisa I ja II osa) ning broneerimissüsteemidega seotud toimingutele (II lisa III osa). Nagu eespool märgitud, võivad liikmesriigid teha selle artikli kohaldamisest kuni 7. juunini 2030 erandi, kui taristuettevõtjal ei ole tehniliselt võimalik täita nõuet jagada reaalajas liiklusandmeid vastavalt artiklis 10 sätestatud eeskirjadele.

Kui taristuettevõtjatel on tehniliselt võimatu esitada reaalajas liiklusandmeid (st neid andmeid ei ole võimalik esitada ühelegi üksusele), võib liikmesriik kohaldada sellest kohustusest erandit kuni 2030. aastani. Liikmesriik peab siiski iga kahe aasta järel hindama olukorda uuesti ja esitama komisjonile aruande. See aruandekohustus kehtestati selleks, et muuta raskused läbipaistvaks ja aidata kiirendada sellistele tehnilistele probleemidele lahenduste otsimist.

Mis puudutab reaalajas andmete jagamist taristuettevõtjate poolt vastavalt määruse artikli 10 lõikele 1, siis kuus liikmesriiki[48] on teatanud komisjonile üldisest **erandist sellest artiklist kuni 2030. aastani**. Teised liikmesriigid on teatanud konkreetsetest eranditest, mis puudutavad linna- ja linnalähiliinide teenuseid,[49] piirkondlikke teenuseid,[50] väljaspool ELi osutatavaid rahvusvahelisi teenuseid[51] ning teenuseid, mida osutatakse ajaloolisel või turismi eesmärgil[52].

Mis puudutab määruse artikli 10 lõikega 1 **taristuettevõtjatele** pandud kohustust, siis toetav uuring osutab sellele, et raudteeveo-ettevõtjatele edastatakse reaalajas liiklusteavet laialdaselt, teistele osalejatele aga ebaühtlaselt. Uuringu kohaselt annavad taristuettevõtjad reaalajas liiklusteavet raudteeveo-ettevõtjatele 22 liikmesriigis,[53] jaamaülematele 11 liikmesriigis,[54] piletimüüjatele 12 liikmesriigis[55] ja reisikorraldajatele 10 liikmesriigis[56]. Uuring näitas ka, et 12 liikmesriigis[57] esitavad taristuettevõtjad andmeid

48 AT, HR, HU, LV, PL, RO.
49 FR, LU, PT, SK.
50 FR, LU, PT, SK.
51 BG, CZ, FI.
52 BG, CZ, DE, FI, FR, IT, LT, NL, PT, SE, SK.
53 BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
54 BE, BG, DE, ES, FI, FR, HU, IE, RO, SE, SI.
55 BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, RO, SE, SI.
56 BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HU, IE, SE, SI.
57 BE, BG, CZ, DK, ES, FI, IE, LT, PT, SE, SI, SK.

tasuta. Mõnes liikmesriigis[58] esineb tõendeid selle kohta, et selliste andmete esitamiseks on sõlmitud lepingulised suhted. Prantsusmaal esitab taristuettevõtja andmeid kahel kujul. Esiteks esitatakse avatud andmeid, millele pääsevad tasuta ligi kõik osalejad, kes seda soovivad. Teiseks pakub taristuettevõtja eri liiki andmeid, mida saab integreerida otse iga osaleja, näiteks piletimüüja või reisikorraldaja süsteemidesse. Sellised andmed ei ole piletimüüjatele kohustuslikud, kuid taristuettevõtja julgustab neid kasutama ja edendab nende kättesaadavust.

Mis puudutab määruse artikli 10 lõiget 2, mis kohustab **raudteeveo-ettevõtjaid** andma nende teenuseid müüvatele teistele raudteeveo-ettevõtjatele, piletimüüjatele ja reisikorraldajatele ligipääsu määruses sätestatud minimaalsele reisiteabele, siis tulenevalt määruse artikli 2 lõikest 5 laieneb liikmesriigi tehtav erand kõigile artikli 10 sätetele. Seega liikmesriikides, kus on tehtud erand määruse artikli 10 lõikest 1, puudub ka kohustus täita määruse artikli 10 lõikes 2 sätestatud nõudeid.

Toetava uuringu raames kogutud tõendid näitavad, et kaheksas liikmesriigis[59] jagavad raudteeveo-ettevõtjad nõutud teavet teiste raudteeveo-ettevõtjatega, kaheksas liikmesriigis[60] piletimüüjatega ja viies liikmesriigis[61] reisikorraldajatega. Lisaks on tõenditest näha, et 11 liikmesriigis[62] on antud teavet enne reisi, seitsmes liikmesriigis[63] on jagatud reisiga seotud teavet ja 10 liikmesriigis[64] on antud ligipääs broneerimissüsteemidega seotud toimingutele. Kui rääkida tasudest, siis kahes liikmesriigis[65] on raudteeveo-ettevõtjad kehtestanud vähemalt mõne tasu, 12 liikmesriigis[66] on ligipääs aga tasuta. Raudteeveo-ettevõtjatega sõlmitud ametlikest lepingutest või muudest kokkulepetest minimaalse reisiteabe kohta on teatatud neljas liikmesriigis[67].

Riiklike täitevasutuste aruannetest nähtub, et mõni riiklik täitevasutus[68] on saanud teabe kohta kaebusi, kuid ei ole täpsustatud, kas kaebus oli seotud reaalajas liiklusteabega. Üks riiklik täitevasutus[69] tõi oma aruandes välja täitemeetmed, mida ta on selles küsimuses võtnud.

2.5. Otsepiletid (artikkel 12)

2.5.1. Kohustus pakkuda otsepiletit, kui teenuseid osutab üksainus raudteeveo-ettevõtja

Määruse artikli 12 lõikega 1 kehtestati uus kohustus, et pikamaa või piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste jaoks, mida osutab üksainus raudteeveo-ettevõtja,[70] peab asjaomane

---

58 DE, EE, PT, RO, SK, SI. Kuigi Prantsusmaa kohta ei olnud võimalik selles küsimuses teavet saada, osutab asjaolu, et taristuettevõtja nõuab teatavate reaalajas andmete edastamise eest tasu, sellele, et võib esineda mõningaid lepingulisi kokkuleppeid.

59 CZ, DE, LT, LU, NL, SE, SI, SK.

60 CZ, DE, LT, NL, PL, SE, SI, SK.

61 CZ, DE, NL, SE, SI.

62 BE, CZ, DE, DK, LT, LU, NL, PT, SE, SI, SK.

63 BE, DE, NL, PL, PT, SI, SK.

64 BE, DE, DK, LU, NL, PL, PT, SE, SI, SK.

65 FR, NL.

66 CZ, DK, FR, HU, LT, LU, NL, PL, RO, SE, SI, SK.

67 LU, PT, SI, SK.

68 BE, BG, EL, ES, HR, PL, RO.

69 EL.

70 Mõiste „üksainus raudteeveo-ettevõtja“ hõlmab ka kõiki raudteeveo-ettevõtjaid, mis kuuluvad täielikult samale omanikule või on ühe asjaomase raudteeveo-ettevõtja täisomanduses olevad tütarettevõtjad.

ettevõtja pakkuma otsepiletit[71]. Meetme eesmärk on tagada ulatuslikum kaitse reisijatele, kes jäävad oma reisi ajal ühendusreisist maha, ning suurendada otsepiletite kättesaadavust turul. Otsepiletiga reisijatel, kes jäävad mõnest selle piletiga hõlmatud ühendusreisist maha, on eelkõige õigus sellele, et neile pakutakse võimalust valida kas piletihinna tagasimaksmise või lõppsihtkohta jõudmiseks reisi jätkamine / marsruudi muutmine, samuti õigus hüvitisele (välja arvatud juhul, kui pileti eest tasutud summa makstakse tagasi) ja õigus abile (joogid, toit, majutus)[72].

Toetava uuringu tulemustest on näha, et kõigis liikmesriikides, kus on kättesaadavad raudteeveoteenused, pakuvad mõiste „üksainus raudteeveo-ettevõtja“ alla kuuluvad raudteeveo-ettevõtjad oma pikamaa ja piirkondlikke raudtee-reisijateveo teenuseid hõlmavate reiside jaoks üldjuhul otsepiletit. Selle kohustuse üldine täitmine võib olla seletatav sellega, et kohustuse kohaldamisala on kitsas, hõlmates vaid teenused, mida osutab üksainus raudteeveo-ettevõtja (või mitu sama raudteeveo-ettevõtja täisomanduses olevat raudteeveo-ettevõtjat).

Lisaks on mõnes liikmesriigis kindlaks tehtud mõned eripärad. Näiteks Luksemburgis on rongisõit teises klassis, kasutades peamise raudteeveo-ettevõtja osutatavat reisijateveo teenust, tasuta ja selleks ei ole vaja (otse)piletit[73]. Madalmaades on kasutusel riiklik reisi alustamise ja reisi lõpetamise registreerimise süsteem. Reis algab reisija jaoks siis, kui ta registreerib lähtejaamas oma reisi alguse, ja lõpeb siis, kui ta registreerib lõplikus sihtjaamas reisi lõpu, olenemata mis tahes ümberistumisest, kasutatud raudteeveoteenuse liigist või raudteeveo-ettevõtja vahetamisest. Praktikas näib see toimivat otsepiletisüsteemina.

2.5.2. Koostöö muude raudtee-reisijateveo teenuste osutamisel

Muude raudtee-reisijateveo teenuste kui üheainsa raudteeveo-ettevõtja osutatavate pikamaa- või piirkondlike teenustega seoses on määruse artikli 12 lõikes 1 sätestatud, et raudteeveo-ettevõtjad peavad tegema mõistlikes piirides kõik endast sõltuva, et pakkuda otsepileteid, ning teevad sel eesmärgil omavahel koostööd.

Mis puudutab linna- ja linnalähiliinide raudtee-reisijateveo teenuseid, siis toetava uuringu tulemustest on näha, et 17 liikmesriigis[74] pakuvad raudteeveo-ettevõtjad otsepileteid ka nende teenuste jaoks. Näib, et neid pakub peamine raudteeveo-ettevõtja kahes liikmesriigis,[75] kes teatasid linna(lähi-)liinide puhul määruse artikli 12 lõike 1 kohase erandi tegemisest. See näitab, et otsepileteid võidakse pakkuda nende teenuste puhul praktikas laiemalt, kui võiks järeldada üksnes erandite tegemise raamistiku põhjal. Samas kolmes liikmesriigis,[76] kes ei ole määruse artikli 12 lõike 1 kohasest erandist teatanud, ei ole otsepiletid linna(lähi)liinide teenuste jaoks kättesaadavad.

---

71 Otsepilet on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) artikli 3 punktis 35 kui „pilet või piletid, mis tõendavad veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveoteenusteks, mida osutab üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat“. Vt ka määruse (EL) 2021/782 artikli 3 punkt 9.

72 Määruse artikli 12 (otsepiletid) lõige 3.

73 Luksemburg on teinud kuni 2028. aasta juunini riigisiseste piirkondlike raudtee-reisijateveo teenuste puhul määruse artikli 12 lõike 1 kohaldamisest erandi. Vt toetava uuringu lõpparuande punkt 2.6.4.1 (otsepiletite kättesaadavus).

74 BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, HR, HU, IE, LV, NL, RO, SE, SI, SK.

75 HU, SK.

76 IT, LT, PL.

Riigisiseste (st ühe liikmesriigi piires toimuvate) rongireiside puhul leiti tõendeid mitut raudteeveo-ettevõtjat hõlmavate otsepiletisüsteemide kohta vaid mõnes liikmesriigis:

- Tšehhi süsteemis *Oneticket* käsitatakse kogu reisi, olenemata raudteeveo-ettevõtjate arvust, ühe veolepingu alusel toimuva reisina, kui see toimub riigi raudteevõrgus. Kohaldatakse reisijate õigusi reisikatkestuse korral[77].

- Saksamaal rakendavad raudteeveo-ettevõtjad ühist hinnasüsteemi (*Deutschlandtarif*). Piletit reisile, mis koosneb süsteemis osalevate veoettevõtjate järjestikest raudteeveoteenustest, sealhulgas perioodipiletit (nagu kuupilet Deutschlandticket), käsitatakse määruse alusel otsepiletina. Süsteem hõlmab peamiselt piirkondlikke ja linna(lähi)liinide raudtee-reisijateveo teenuseid, mida osutab ligikaudu 50 avaliku ja erasektori raudteeveo-ettevõtjat, ega hõlma pikamaateenuseid, mida osutavad näiteks DB Fernverkehr AG, Flixtrain või Eurostar[78].

- Ungaris käsitatakse otsepiletitena kõiki riigisiseste reiside pileteid, sealhulgas pileteid reisidele, mis hõlmavad mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid. Enamikku riigisisestest raudtee-reisijateveo teenustest osutavad MÁV ja GYSEV. Neist viimane osutab vaid mõningaid raudteeveoteenuseid riigi loodeosas. GYSEV, nagu ka MÁV, kuulub osaliselt Ungari riigile[79].

- Poolas teeb PKP Intercity koostööd üheksa piirkondliku raudteeveo-ettevõtjaga, et pakkuda integreeritud hinnaga ühispileteid (*Wspolny Bilet* ehk WB). Ühispiletit ei ole võimalik osta reisimiseks TLK[80] rongi või Intercity rongi magamis- või kupeevagunis ega raudteeveoteenuste jaoks, mida osutavad raudteeveo-ettevõtjad, kes on otsustanud selles koostöös mitte osaleda[81]. Hilinemise või muu takistuse korral, mis põhjustab ühendusreisist mahajäämise, on reisijal võimalik saada tõend reisi jätkamiseks osaleva raudteeveo-ettevõtja järgmise kättesaadava rongiga, kui selles on vabu kohti, ning õigus saada pileti müünud raudteeveo-ettevõtjalt tagasimakse või hüvitist kogu integreeritud hinna ulatuses[82]. Mõni Poola turul tegutsev sõltumatu raudteeveo-ettevõtja, nagu RegioJet ja Leo Express, selles koostöös siiski ei osale[83].

- Rootsis võimaldab *Resplus* reisijatel koondada reisid mitme veoettevõtjaga (rong, buss, parvlaev jne) ühe pileti alla tänu Rootsi ühistranspordiettevõtjate vahelisele koostööle. *Resplus* hõlmab kõiki rongireise, mis algavad või lõppevad Rootsis. *Resplusi* reisi ajal ühendusreisist mahajäämise korral kehtib *Kom-Fram-Garanti* (kohalejõudmisgarantii). See tähendab, et veoettevõtja, kes põhjustas reisija ühendusreisist mahajäämise, peab tagama, et reisija saab oma reisi jätkata; pakkuma alternatiive ümberbroneerimiseks; pakkuma majutust, toitu ja jooke ning hilinemise puhul tegema osalise või täieliku tagasimakse või maksma hüvitist

[77] https://oneticket.cz.

[78] Vt https://www.deutschlandtarifverbund.de/ueber-uns/ ning hinnatingimuste (*Tarifbedingungen*, 14. detsembri 2025. aasta versioon) A ja C osa.

[79] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuti_uzletszabalyzat_25.10.01.pdf.

[80] TLK (Twoje Linie Kolejowe) rongid on pikamaarongid, millel on rohkem peatusi ja väiksem kiirus kui Intercity rongidel.

[81] https://kolejedolnoslaskie.pl/wp-content/uploads/2024/06/Zalacznik-nr-2-do-ZW-WB_dane-przewoznikow.pdf.

[82] https://www.intercity.pl/pl/dokumenty/wspolny-bilet/tekst_ujednolicony_ZW-WB_zm_1-20_2507_2025.pdf.

[83] Wspólny Bilet - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl.

(kombineeritud reiside puhul, mille kogupikkus on üle 150 km), lähtudes määruses kindlaksmääratud alammääradest ja summadest[84].

Tundub, et teistes liikmesriikides raudteeveo-ettevõtjad otsepiletite pakkumiseks koostööd ei tee. Mõnel juhul võib see olla tingitud sellest, et riigisiseseid raudtee-reisijateveo teenuseid osutab praegu ainult üks raudteeveo-ettevõtja.

Piiriüleste raudtee-reisijateveo teenuste valdkonnas tehakse koostööd vabatahtlikkuse alusel, et pakkuda otsepileteid teatavate üht või mitu ühendusreisi hõlmavate reiside puhul, kuid tundub, et see koostöö ei ole ELis süstemaatiline[85].

2.5.3. Reisijatele otsepiletite kohta antav teave

Määruse artikli 12 lõikest 2 tuleneb, et reiside puhul, mis hõlmavad üht või mitut ühendusreisi, tuleb reisijat teavitada enne pileti või piletite ostmist sellest, kas seda piletit või neid pileteid käsitatakse otsepiletina[86]. Reisija vaatenurgast on see nõue väga oluline, et mõista ja teada ette pileti(te)ga kaasneva kaitse taset juhul, kui reisi käigus tekib häire, mis mõjutab tema jõudmist teise raudteeveo-ettevõtja ühendusreisile.

Käesolevat aruannet toetava uuringu käigus tehti kindlaks mitmesugused vahendid, mille abil sidusrühmad (peamiselt turgu valitsevad raudteeveo-ettevõtjad) täidavad seda ostueelse teavitamise nõuet. Sidusrühmad nimetasid näiteks märget või teadet veebis broneerimise protsessi eri etappides,[87] suulist teavet piletikassade ja teeninduspunktide töötajatelt või telefonimüügi ajal ning teavet raudteeveo-ettevõtja teenusetingimustes. Samal ajal märgitakse uuringus ka seda, et mõnes liikmesriigis ei teavitata reisijaid enne ostu sooritamist sellest, kas piletit või pileteid käsitatakse otsepiletina. Paaris liikmesriigis[88] võib seda seletada sellega, et otsepiletitena käsitatakse kõiki ühe tehingu raames ostetud riigisiseseid pileteid, mis vähendab vajadust reisijaid enne ostu sooritamist sõnaselgelt teavitada. Samuti on toetavast uuringust näha, et vähemalt ühes liikmesriigis olid peamine raudteeveo-ettevõtja ja reisijaid esindav organisatsioon küsimuses, kas seda teavet enne pileti ostmist esitatakse, eriarvamusel[89].

Seega näib, et reisijaid ei pruugita alati teavitada enne pileti ostmist selgelt sellest, kas piletit või pileteid, mille nad rongireisiks soetavad, käsitatakse otsepiletina. Kuna liikmesriikides kasutatakse selleks, et reisijatele broneerimisprotsessi eri etappides seda teavet esitada, erinevaid vahendeid (kui seda teavet üldse antakse), on reisijatel teabe saamise protsessis raske orienteeruda ja oma õigustest aru saada. Veelgi keerulisem on see siis, kui reisija reisib mitme raudteeveo-ettevõtjaga (kui puudub kohustus pakkuda otsepiletit), võimalik et mitmes liikmesriigis.

Ühes riikliku täitevasutuse[90] aruandes nimetati kaebust, mis oli seotud teabega otsepiletite kohta, esitamata täiendavaid üksikasju.

---

[84] https://samtrafiken.se/tjanster/resplus.

[85] Vt SWD(2026) 233.

[86] Määruse põhjendustest 24 ja 25 tuleneb, et seda teavet tuleb anda selgelt.

[87] Näiteks alles pärast seda, kui reisija on valinud reisi, ja mõnikord isegi vahetult enne makse tegemist.

[88] FI, SE.

[89] Selle üle vaieldakse eelkõige Madalmaades: raudteeveo-ettevõtja sõnul teavitatakse reisijaid enne ostu lõpuleviimist, reisijaid esindav organisatsioon aga leiab, et reisijaid ei teavitata süstemaatiliselt.

[90] HU.

2.5.4. Vastutus otsepiletite puhul

Kooskõlas määruse artikli 12 lõikega 3 ja nagu eespool juba märgitud, on juhul, kui üht või mitut ühendusreisi hõlmava reisi jaoks on müüdud otsepilet, raudteeveo-ettevõtja kohustatud tegema tagasimakse või võimaldama muuta marsruuti,[91] maksma hüvitist[92] ja pakkuma abi,[93] kui reisija jääb ühest või mitmest ühendusreisist maha.

Kuigi enamik sidusrühmi, kellega toetava uuringu raames liikmesriikides konsulteeriti, ei suutnud selle küsimuse kohta teavet esitada, osutavad olemasolevad tõendid, mis on saadud eeskätt turgu valitsevatelt raudteeveo-ettevõtjatelt, sellele, et valdav enamik reisijaid valib marsruudi muutmise, kui nad jäävad reisil, mille jaoks on ostetud otsepilet, ühendusreisist maha[94].

Määruses on arvestatud ka olukorraga, kus raudteeveo-ettevõtja müüb omal algatusel piletite kombinatsiooni reisiks, millesse on kaasatud muud raudteeveo-ettevõtjad kui tema enda alla kuulvad raudteeveo-ettevõtjad, ja teeb seda üheainsa äritehingu raames. Sel juhul kehtib üldine eeldus, et tegemist on otsepiletiga, välja arvatud juhul, kui veoettevõtja teatab reisijale enne ostu sooritamist, et piletid kujutavad endast eraldi veolepinguid[95].

Korrektne teave raudteeveoteenuse kohta on oluline ka siis, kui reisija ostab pileti piletimüüjalt või reisikorraldajalt. Kui piletimüüja või reisikorraldaja müüb ühe reisi jaoks ühe äritehingu raames mitu eraldi piletit, peaks ta reisijat enne ostu sooritamist selgelt teavitama, et need piletid ei paku samal tasemel kaitset kui otsepilet ning et teenust osutav(ad) raudteeveo-ettevõtja(d) ei ole väljastanud neid pileteid otsepiletina. Vastasel juhul on piletimüüja või reisikorraldaja kohustatud tagasi maksma tehingu raames pileti või piletite eest tasutud kogusumma ja lisaks maksma hüvitist 75 % ulatuses sellest summast, kui reisija jääb ühest või mitmest ühendusreisist maha[96].

Nagu on järeldatud ka eespool punktis 2.5.3, osutavad toetava uuringu tulemused sellele, et kui reisijatele antakse teavet piletite lepingulise laadi kohta, tehakse seda eri viisidel kas enne pileti ostmist (nt veebisaidil või veebis broneerimise ajal) või pärast pileti ostmist piletil oleva märke kaudu. Mõnes liikmesriigis ei leitud selle teabe esitamise kohta ühtki tõendit, mida võib mõnel juhul seletada sellega, et asjaomases liikmesriigis käsitatakse kõiki riigisiseste raudtee-reisijateveo teenuste pileteid otsepiletina.

Olukorra muudab veelgi keerulisemaks määrusega ette nähtud erandite tegemise kord, mille kohaselt võivad liikmesriigid teatavatel tingimustel teha teatavate raudteeveoteenuste puhul määruse artiklites 18–20 sätestatud kohustuste (st tagasimakse või marsruudi muutmine, hüvitis ja abi) täitmisest erandi[97]. Neid erandeid kohaldatakse olenemata sellest, kas reisijal on otsepilet või mitte. Selle tulemusena võib esineda olukordi, kus raudteeveo-ettevõtjad peavad artikli 12 lõike 1 alusel pakkuma konkreetset liiki teenuse puhul otsepileteid, samal ajal kui sama teenuse suhtes kohaldatakse teatavas

---

91 Määruse artikkel 18 (hüvitamine ja marsruudi muutmine).

92 Määruse artikkel 19 (hüvitis).

93 Määruse artikkel 20 (abi).

94 Toetava uuringu käigus selgus ka, et mõni reisija ei taotle ei tagasimakset ega marsruudi muutmist, ehkki tal on selleks õigus, vaid lihtsalt loobub oma reisist. Saksamaa hinnangul valib 60–70 % reisijatest marsruudi muutmise, 10–15 % tagasimakse ja 20–30 % hüvitise ning umbes 5 % taotleb abi.

95 Vt määruse artikli 12 (otsepiletid) lõige 4 ja põhjendus 24.

96 Vt määruse artikli 12 (otsepiletid) lõiked 4 ja 5 ning põhjendus 25.

97 Vt määruse artikkel 2 (kohaldamisala) ja punkt 2.1 eespool.

ulatuses erandit artiklites 18–20 sätestatud normidest, mis käsitlevad vastutust ühendusreisist mahajäämise korral[98].

Mõned raudteeveo-ettevõtjad on sõlminud mitmepoolsed valdkondlikud kokkulepped, et abistada reisijaid, kui nad jäävad mitme raudteeveo-ettevõtja teenuseid kasutades maha ühendusreisist, mis ei ole hõlmatud otsepiletiga (nt reisi jätkamise kokkulepe (*Agreement on Journey Continuation* (AJC)),[99] järgmise kättesaadava rongi kasutamise teenus (*Hop On the Next Available Train* (HOTNAT))[100]). Vastutuse ja reisijatele teabe andmise üldine õiguslik korraldus näib soodustavat olukorda, kus reisijal on keeruline teada oma õigusi, kui ta on rongireisi ajal ühendusreisist maha jäänud[101].

Ühes riikliku täitevasutuse[102] aruandes nimetati kaht kaebust, mis puudutasid vastutust ühendusreiside puhul ja vastutust otsepiletite puhul. Ühel juhul leiti, et vastutus on olemas, teisel juhul aga, et ei ole.

2.6. Õigus marsruuti muuta (artikli 18 lõige 3)

Määruse artikli 18 lõikega 3 on ette nähtud reisijate õigus marsruuti muuta. See tähendab, et reisija saab koostada alternatiivse reisikava, kui raudteeveo-ettevõtja ei paku (kohe) toimivat lahendust, ent mis veelgi olulisem, et raudteeveo-ettevõtja hüvitab reisijale selle reisikava koostamise kulud. Sellise õiguse puudumise korral oleks reisijal, kes muudab marsruuti, äärmisel juhul õigus saada tagasi pileti eest tasutud summa ja tal oleks keeruline nõuda viimasel minutil tehtud ümberkorraldustega seotud kulude hüvitamist kohaldatava päevahinna alusel (mis võib olla oluliselt kõrgem kui algse pileti hind selle broneerimisel).

Selle määruse sättega on nähtud reisijate jaoks ette kaheetapiline lähenemisviis.

Määruse artikli 18 lõike 3 esimeses lõigus on öeldud, et raudteeveo-ettevõtja võib lubada reisijal tema sellekohase taotluse korral sõlmida teiste transporditeenuste osutajatega veolepinguid, mis võimaldavad reisijal jõuda lõppsihtkohta võrreldavatel tingimustel, ning sellisel juhul hüvitab raudteeveo-ettevõtja reisijale tekkinud kulud. Selle eelduseks on, et raudteeveo-ettevõtja kiidab reisija taotluse heaks.

Määruse artikli 18 lõike 3 teise lõiguga kehtestati uus õigus, mis võimaldab reisijal juhul, kui raudteeveo-ettevõtja ei ole pakkunud talle reisi katkemise korral 100 minuti jooksul lahendust, otsida alternatiivse avaliku raudtee- või bussiveoteenuse ning raudteeveo-ettevõtja hüvitab talle lisapiletiga seotud „vajalikud, asjakohased ja mõistlikud“ kulud. Pärast 100 minuti möödumist ei vaja reisija alternatiivse transpordi korraldamiseks enam vedaja nõusolekut.

---

[98] Otsepiletite suhtes liikmesriikides kohaldatavate erandite üksikasjalikuma analüüsi leiab toetava uuringu lõpparuande punktist 2.6.4.3 otsepiletite suhtes kohaldatavate vastutusnormide kohta.

[99] Vt 2025. aasta detsembris Rahvusvahelise Raudteetranspordi Komitee veebisaidil avaldatud viimane teabeleht AJC kohta: https://www.cit-rail.org/media/files/civ-products-april-2025/ajc_leaflet_2025-12-14_en.pdf?cid=437997 (märkus: kokkulepet ei ole avalikustatud täies ulatuses).

[100] Vt Railteami veebisait: https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/. HOTNATis osaleb vaid piiratud arv Railteami kuuluvaid kiirraudteeveo-ettevõtjaid (Deutsche Bahn, Eurostar, ÖBB, SNCF, SBB, SNCB/NMBS ja NS). Teenus hõlmab üksnes nende kiirraudteevõrku.

[101] Tagasisidekorje „Rongireisijate õigusi ja kohustusi käsitleva määruse (EL) 2021/782 sihipärane läbivaatamine“.

[102] DK.

Seitsmes liikmesriigis[103] on kehtestatud praegu **piirkondlike raudteeveoteenuste** suhtes sõnaselgelt erand artikli 18 lõike 3 kohaldamisest. Erand peaks aeguma 7. juunil 2028[104]. Kümnes liikmesriigis[105] ei kohaldata artikli 18 lõiget 3 **linna- ja linnalähiliinide** teenuste suhtes. Kuues liikmesriigis[106] on kehtestatud artikli 18 kohaldamisest erand kolmandatesse riikidesse suunatud **rahvusvaheliste raudteeveoteenuste** suhtes.

Toetavast uuringust on näha, et artikli 18 lõike 3 esimest lõiku (mille kohaselt on vajalik, et raudteeveo-ettevõtja reisija esitatud marsruudi muutmise taotlusega nõustuks) kohaldatakse praktikas ebaühtlaselt. Ehkki tundub, et enamik uuritud raudteeveo-ettevõtjaid lubab reisijatel otsida reisi katkemise korral alternatiivse reisi, võib mõni veoettevõtja kohaldada selle õiguse kasutamise ja kulude hüvitamise suhtes teatavaid tingimusi. Nende hulka kuulub tingimus, et tegemist oli päeva viimase rongiga, samuti pikk hilinemine või teabe puudumine ja raudteeveo-ettevõtja suutmatus pakkuda sobivat lahendust, samuti võib õigus hüvitamisele olla piiratud teatavate transpordivahenditega (rong või buss) või odavate alternatiividega. Ka teatati, et paaris liikmesriigis[107] paistavad raudteeveo-ettevõtjad lootvat oma suutlikkusele leida alternatiiv ning üldjuhul nad reisija enda korraldatud vedu ei hüvita. On teatatud ka sellest, et mõnes liikmesriigis[108] lähevad ühelt poolt raudteeveo-ettevõtjate ja teiselt poolt reisijate organisatsioonide või riiklike täitevasutuste seisukohad selle uue õiguse kohaldamise osas lahku.

Mis puudutab määruse artikli 18 lõike 3 teist lõiku (mille kohaselt ei ole raudteeveo-ettevõtja nõusolek pärast 100 minuti möödumist enam vajalik), siis enamik raudteeveo-ettevõtjaid väidab, et nad maksavad reisijatele, kes kasutavad oma õigust marsruuti muuta, hüvitist. Toetava uuringu tulemused üksi ei näita siiski, kas seda õigust ka tegelikult järjepidevalt järgitakse.

Need järeldused kinnitavad ECC-Neti tähelepanekuid, milles osutatakse määruse artikli 18 lõike 3 kohaldamisega seotud probleemidele. Näiteks ei ole reisijad sageli teadlikud 100 minuti piirist ja nad peavad seda ebapraktiliseks, kui tegemist on päeva viimase rongiga, öise reisikatkestuse või keeruka piiriülese reisiga. ECC-Net juhtis tähelepanu ka sellele, et alternatiivsed transpordiliigid marsruudi muutmiseks määruse artikli 18 lõike 3 alusel ei hõlma lennutransporti[109].

Üks riiklik täitevasutus[110] märkis oma iga kahe aasta järel esitatavas aruandes, et täitmise tagamise kohta on vaja rohkem selgitusi, eelkõige mis puudutab artiklit 18. Artikli 18 sätted annavad reisijale oma reisi korraldamiseks vaid piiratud võimalused. Üks teine riiklik täitevasutus[111] täheldas, et üks raudteeveo-ettevõtja ei olnud olukorras, kus streigi või rööbastee rikke tõttu olid tühistatud mitu pikamaa rongireisi, võimaldanud reisijatel valida tühistatud reisi asemel tasuta marsruudi muutmist. Pärast riikliku täitevasutuse sekkumist võttis raudteeveo-ettevõtja meetmeid, et viia oma tegevus normidega kooskõlla.

---

103 BG, LU, PL, PT, RO, SK, SE (riigisiseste raudteeveoteenuste puhul, mis on lühemad kui 150 km). Vastavalt määruse artikli 2 lõike 8 viimasele lõigule saab määruse artikli 18 lõikest 3 teha erandi vaid kuni 7. juunini 2028.

104 Vt määruse artikli 2 (kohaldamisala) lõike 8 viimane lõik.

105 BG, BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE (riigisiseste raudteeveoteenuste puhul, mis on lühemad kui 150 km) ja AT (linnaliinide teenuste puhul).

106 BG, CZ, FI, LV, PL, RO.

107 FI, RO.

108 BG, NL, SI.

109 Euroopa tarbijakeskuste võrgustik, „Strengthening Rail Passenger Rights in the EU“.

110 DE.

111 FI, vt https://www.kkv.fi/paatokset/kuluttaja-asiat/kuluttaja-asiamiehen-ratkaisut/rautatieyrityksen-uudelleenreitityskaytannot-kaukojunamatkojen-peruuntuessa-lakon-tai-ratavian-takia/.

Eespool öeldu põhjal tundub, et määrusega kehtestatud õigust marsruuti muuta ei kohaldata järjekindlalt kõikjal ELis. Normid (kui neid üldse kohaldatakse) näivad kaasa toovat mitmed erinevad tagasimaksmise tavad, mis süvendavad reisijate tajutavat ebaselgust selle õiguse osas.

2.7. Hüvitis (vääramatu jõud) (artikli 19 lõige 10)

Määruse artikli 19 lõikes 1 on sätestatud põhimõte, et reisijal on õigus saada raudteeveo-ettevõtjalt hüvitist nende hilinemiste eest piletil või otsepiletil märgitud lähte- ja lõppsihtkoha vahel, millega seoses ei ole tehtud vastavalt määruse artiklile 18 tagasimakset. Määruses on sätestatud ka hilinemise korral makstav miinimumhüvitis, mis on kindlaks määratud protsendina piletihinnast[112]. Määruse artikli 19 lõikega 10 on raudteeveo-ettevõtja vabastatud kohustusest maksta hilinemise korral hüvitist kolmel juhul, st kui ta tõendab, et hilinemise, ühendusreisist mahajäämise või tühistamise põhjustasid otseselt 1) erakorralised asjaolud, mis ei ole seotud raudteetaristu käitamisega (nt äärmuslikud ilmastikutingimused, suur loodusõnnetus või suur rahvatervise kriis, nagu pandeemia, mida ei olnud hoolimata kõigist mõistlikest meetmetest võimalik vältida ega leevendada); 2) reisija enda süü või 3) kolmanda isiku tegevus (nt sabotaaž, kaablivargus), välja arvatud raudteeveo-ettevõtja töötajate streigid, või teiste raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate või jaamaülemate tegevus või tegevusetus. Need sätted erinevad määruse (EÜ) nr 1371/2007 artiklist 17, millega kehtestati mittesüüline vastutus ilma selliste eranditeta (nagu kinnitab Euroopa Kohtu praktika[113]). Oluline on märkida, et seda vääramatu jõu klauslit kohaldatakse üksnes hüvitise suhtes ning see ei mõjuta reisijate muude õiguste kohaldamist, näiteks õigust muuta marsruuti ja õigust abile.

Konkreetselt artikli 19 lõikest 10 ei ole kehtestanud erandit ükski liikmesriik. Mõni liikmesriik on teinud erandi kogu artikli 19 kohaldamisest pikamaa raudteeveoteenuste,[114] piirkondlike raudteeveoteenuste,[115] linna- ja linnalähiliinide raudteeveoteenuste,[116] ajaloolisel või turismi eesmärgil osutatavate raudteeveoteenuste[117] ning kolmandatesse riikidesse suunatud rahvusvaheliste teenuste puhul[118].

Toetavast uuringust on näha, et kõnealust erandit kasutatakse liikmesriikides erinevalt. 13 liikmesriigis[119] ei kohalda uuringus analüüsitud raudteeveo-ettevõtjad enda sõnul seda erandit ja maksavad hüvitist isegi juhul, kui hilinemine, tühistamine või ühendusreisist mahajäämine võib olla seotud erakorraliste asjaoludega. Kümnes liikmesriigis[120] olid uuringus vaadeldud raudteeveo-ettevõtjad väidetavalt erandit kasutanud ja jätnud hüvitise maksmata, kui hilinemise, tühistamise või ühendusreisist mahajäämise oli põhjustanud sündmus, mis ei olnud selgelt nende kontrolli all (nt rasked ilmastikuolud, õnnetus või turvaoht).

Uuringus leiti ka, et 19 liikmesriigis[121] saavad reisijad raudteeveo-ettevõtjatelt hüvitist, kui hilinemise, tühistamise või ühendusreisist mahajäämise põhjustab veoettevõtja töötajate

---

112 60–119minutilise hilinemise korral 25 % piletihinnast ja 120minutilise või pikema hilinemise korral 50 % piletihinnast.

113 Kohtuotsus, 26. september 2013, ÖBB Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613.

114 BG, HU, PT, RO, SK.

115 AT, BG, FI, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

116 AT, BG, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

117 BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.

118 BG, CZ, FI, LV, RO.

119 AT, BE, CZ, DK, EL, ES, FI, HR, IT, LU, NL, SE, SK.

120 BG, DE, EE, FR, HU, LT, PL, PT, RO, SI.

121 AT, BE, DE, DK, EE, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PT, SE, SI, SK.

streik või teise sama taristut kasutava veoettevõtja, taristuettevõtja või jaamaülema tegevus. Kreekas on õigust saada streigi korral hüvitist sõnaselgelt nimetatud vaid sõidukaardi omanike puhul. Samuti leiti uuringus, et neljas liikmesriigis[122] ei paku vaadeldud raudteeveo-ettevõtjad sellise hilinemise, tühistamise ja ühendusreisist mahajäämise korral mingit hüvitist. Rumeenias uuritud raudteeveo-ettevõtja pakub hüvitist ainult streigi korral, kuid mitte seoses muu kolmandate isikute tegevusega võrgustikus.

Kokkuvõttes näitavad toetava uuringu raames kogutud kättesaadavad tõendid, et määruse artikli 19 lõikes 10 sätestatud vääramatu jõu klauslit ei kohaldata järjekindlalt kõikjal ELis. Ligikaudu pooltes liikmesriikides ei kasuta peamine raudteeveo-ettevõtja määruse läbivaatamisel 2021. aastal ette nähtud aluseid, et teha hüvitise maksmisest erand, ja jätkab selle maksmist määruse artikli 19 lõikes 10 nimetatud juhtudel. Piiratud arvul juhtudel ei kohaldata praktikas reisija õigust saada hüvitist hilinemise, tühistamise või ühendusreisist mahajäämise korral, mille on põhjustanud raudteeveo-ettevõtja töötajate streik või teise sama taristut kasutava ettevõtja, taristuettevõtja või jaamaülema tegevus.

Üks riiklik täitevasutus[123] märkis oma aruandes, et määruse artikli 19 lõikes 10 sätestatud erandi tegemise alused on kaasa toonud selle, et kui reisijate hüvitamistaotlus lükatakse tagasi, esitavad nad sagedamini kaebusi.

2.8. Ühtne vorm tagasimakse ja hüvitise taotlemiseks (artikli 18 lõige 7 ja artikli 19 lõige 6)

Vastavalt määruse artikli 18 lõikele 7 ja artikli 19 lõikele 6 on reisijatel õigus esitada raudteeveo-ettevõtjale tagasimakse ja hüvitise taotlusi, kasutades ühtset vormi. Sellega seoses võttis komisjon vastu rakendusmääruse (EL) 2024/949[124]. Rakendusmääruse lisa alusel töötas komisjon välja kõigis ELi ametlikes keeltes kättesaadava ühtse vormi, mis on kohandatud nägemispuudega inimeste vajadustele. Vorm on kättesaadav komisjoni veebisaidil[125]. Ühtse vormi võib esitada füüsilise dokumendina või elektrooniliselt[126]. Vorm on koostatud nii, et reisijad saavad täpsustada taotluse laadi ja esitada raudteeveo-ettevõtjale vajalikud üksikasjad.

Sellega seoses juhib komisjon tähelepanu mitmele nüansile, mis on seotud määruse artiklites 18 ja 19 sätestatud õiguse ulatusega võtta vastu seda küsimust käsitlevad rakendusnormid.

Esiteks saab ühtset vormi kasutada üksnes raudteeveo-ettevõtjate puhul, mitte piletimüüjate ja reisikorraldajate puhul, kes võivad olla kohustatud tegema reisijatele tagasimakseid ja maksma neile hüvitist ka määruse artiklis 12 kirjeldatud väga konkreetsetel tingimustel. Selle põhjuseks on asjaolu, et kõnealuses sättes ei ole antud komisjonile õigust võtta määruse alusel vastu rakenduseeskirju selles küsimuses.

Teiseks võib veoettevõtjal olla tagasimakse- või hüvitamistaotluste jaoks oma veebivorm või muu sarnane süsteem, millele pääseb ligi tema veebisaidi või mobiilirakenduse kaudu. Need integreeritud vormid või süsteemid peaksid võimaldama menetleda taotlusi

---

122 BG, CZ, HR, PL.

123 DE.

124 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).

125 https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en.

126 Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2024/949 artikkel 1.

tõhusamalt ja õigeaegsemalt. Määruse artiklites 18 ja 19 sätestatud õigus võtta vastu rakendusnorme võimaldab komisjonil üksnes luua eraldi vormi,[127] see ei võimalda reguleerida raudteeveo-ettevõtjate koostatud vormide sisu ja esitusviisi.

Üks riiklik täitevasutus[128] nimetas oma aruandes ühtset vormi seoses täitmise tagamise alase tegevusega.

2.9. Ulatuslikud häired ja hädaolukorra lahendamise plaanid (artikli 20 lõige 6)

Määruse artikli 20 lõikes 6 on sätestatud, et kui direktiivi 2012/34/EL artikli 13a lõike 3[129] kohaselt koostatakse hädaolukorra lahendamise plaan, peab raudteeveo-ettevõtja tegema koostööd jaamaülemate ja taristuettevõtjatega, et nad oleksid valmis ulatuslikeks häireteks ja pikkadeks hilinemisteks, mille tulemusel jääb jaama märkimisväärne arv edasipääsemisvõimaluseta reisijaid. Sellised hädaolukorra lahendamise plaanid peavad sisaldama hoiatus- ja infosüsteemidele ligipääsu nõudeid.

Mis puudutab erandeid, siis pikamaa raudteeveoteenuste suhtes ei saa kehtestada määruse artikli 20 lõikes 6 sätestatud kohustusest erandit, kuid piirkondlike raudteeveoteenuste puhul on tehtud erand kaheksas liikmesriigis,[130] linna- ja linnalähiliinide raudteeveoteenuste puhul kümnes liikmesriigis,[131] ajaloolisel või turismi eesmärgil osutatavate teenuste puhul 15 liikmesriigis[132] ning kolmandatesse riikidesse suunatud rahvusvaheliste teenuste puhul seitsmes liikmesriigis[133].

Toetava uuringu jaoks kogutud kättesaadavatest tõenditest on näha, et 18 liikmesriigis[134] kooskõlastavad raudteeveo-ettevõtjad ulatuslike häirete jaoks koostatavaid hädaolukorra lahendamise plaane jaamaülemate ja taristuettevõtjatega, võttes hoiatus- ja infosüsteemides ametlikult arvesse ka puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute ligipääsu. Neljas liikmesriigis[135] kooskõlastavad raudteeveo-ettevõtjad oma tegevust jaamaülemate ja taristuettevõtjatega, kuid neil kas puuduvad ametlikud hädaolukorra lahendamise plaanid või nad ei võta neis arvesse ligipääsetavuse küsimust. Veel neljas liikmesriigis[136] hädaolukorra lahendamise plaanid puuduvad või ei saadud selle kohta selget teavet.

Hädaolukorra lahendamise plaanid on olulised, et tagada kiire, koordineeritud ja reisijakeskne reageerimine häiretele, sealhulgas õigeaegne teavitamine, abi ja vajaduse korral alternatiivne transpordikorraldus. Teema tõstatati ka 2025. aasta detsembris toimunud reisijate õiguste eksperdirühma (rongireisijate õigustele keskenduvate riiklike

---

127 Ajavahemikus 1. juulist 2024 kuni 30. märtsini 2026 laaditi vorm komisjoni veebisaidilt alla 1 718 korda, kusjuures enamik allalaadimistest toimus selle ajavahemiku viimase 12 kuu jooksul.

128 EL.

129 Selle sätte kohaselt nõuavad liikmesriigid reisijateveoteenuseid osutavatelt raudteeveo-ettevõtjatelt hädaolukorra lahendamise plaanide koostamist ja tagavad nende plaanide nõuetekohase kooskõlastamise, et anda reisijatele teenust mõjutava ulatusliku häire korral abi määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 18 tähenduses.

130 BG, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

131 AT, BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

132 BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.

133 BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.

134 AT, BE, BG, CZ, DE, DK, ES, FR, HU, LI, LT, LU, LV, NL, PL, PT, SI, SK.

135 EE, HR, IT, SE.

136 EL, FI, IE, RO.

täitevasutuste alarühma[137]) koosolekul, kus riiklikud täitevasutused soovitasid jagada parimaid tavasid hädaolukorra lahendamise plaanide koostamise kohta liikmesriikides. Parimate tavade jagamine on oluline, et parandada hädaolukorra lahendamise plaanide kvaliteeti ja järjekindlust kõigis liikmesriikides ning suurendada raudteesüsteemi üldist vastupanuvõimet. Nende plaanide koostamine on pidev protsess, mitte ühekordne ettevõtmine. Mitu hiljutist õnnetust raudteesektoris on esile toonud, kui tähtis on töökindlate ja testitud hädaolukorra lahendamise plaanide olemasolu nii reisijate kaitsmiseks kui ka teenuste järjepidevuse tagamiseks tõsiste häirete korral.

Hädaolukorra lahendamise plaanide koostamist nimetas oma aruandes mitu riiklikku täitevasutust, osutades nende plaanidega seotud järelevalvekohustustele[138] ja järgmiseks aruandeperioodiks kavandatud täitmise tagamise alasele tegevusele[139]. Üks riiklik täitevasutus[140] esitas teavet oma tegevuse kohta, mille eesmärk oli võrrelda ja uurida määruse seost muude ELi ja riigisiseste õigusaktidega, milles on sätestatud hädaolukorra lahendamise plaane käsitlevad nõuded.

2.10. Puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud (V peatükk)

Üks reisijate, sealhulgas rongireisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktide keskne põhimõte on anda puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega isikutele teiste inimestega samaväärsed reisimisvõimalused, kehtestades normid, mis käsitlevad mittediskrimineerimist ja reisi ajal abistamist[141]. Määruse mitme uue sättega tõhustatakse sätteid rongiga reisivatele puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega isikutele abi osutamise kohta, mis olid olemas juba määruses (EÜ) nr 1371/2007. Selline raudteeveo-ettevõtjate ja jaamaülemate osutatav abi on hädavajalik, arvestades et paljud jaamad ja rongid üle kogu ELi ei ole sellele rühmale ligipääsetavad. Seni kuni kõigis Euroopa raudteevõrkudes on tagatud täielik ligipääs, sõltuvad need reisijad reisimisel neile osutatavast abist.

Asjakohase abi osutamiseks vajavad raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad sageli aega, et leida koolitatud töötajad ja hankida vajalikud seadmed. Seetõttu võivad nad nõuda, et puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud teataksid oma abivajadusest ette. Raudteeveo-ettevõtja või jaamaülem peab tagama, et puuetega inimene või piiratud liikumisvõimega isik saab siseneda rongi, vahetada rongi ühendusreisiks, mille jaoks tal on pilet, või rongist väljuda, üksnes juhul, kui asjaomane isik on teatanud oma abivajadusest õigel ajal ette. Üks peamisi saavutusi määruse läbivaatamisel 2021. aastal oli **etteteatamisaja vähendamine poole võrra 48 tunnilt 24 tunnile**[142]. Et raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad saaksid selleks muudatuseks valmistuda, on määrusega ette nähtud üleminekuperiood: liikmesriigid võivad otsustada kohaldada kuni 30. juunini 2026 pikemat, kuni 36tunnist etteteatamisaega. Liikmesriigid pidid teavitama selle erandi kasutamisest komisjoni ning samuti esitama teabe meetmete kohta, mis on võetud või mida kavatsetakse võtta, et lühendada etteteatamisaega 24 tunnile[143]. Erandi kasutamisest

[137] Vt komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste register, National Enforcement Bodies for rail passenger rights (E02861/5).

[138] DE, EL.

[139] CZ.

[140] FI.

[141] Määruse põhjendus 27. Vt ka komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Euroopa nägemus reisijate hüvanguks: teatis reisijate õiguste kohta kõikide transpordiliikide puhul“, KOM(2011) 898 lõplik.

[142] Vt määruse artikli 24 punkti a esimene lõik.

[143] Vt määruse artikli 24 punkti a viimane lõik.

teatasid komisjonile kaheksa liikmesriiki[144]. Samas leiti toetava uuringu tegemisel, et mitu raudteeveo-ettevõtjat kohaldavad etteteatamisaega, mis jääb alla 24 tunni[145]. Puuetega inimesi esindavad organisatsioonid, kes osalesid toetava uuringu raames sidusrühmadega peetud konsultatsioonis, märkisid siiski, et paljude raudteeveo-ettevõtjate jaoks on etteteatamise protsess sageli koormav ja ebatõhus.

Määrusega on ka ette nähtud, et **kui raudteeveo-ettevõtja nõuab, et puuetega inimesel või piiratud liikumisvõimega isikul peab olema rongis kaasas saatja** (mida on lubatud nõuda üksnes juhul, kui see on rangelt vajalik raudteeveo-ettevõtja mittediskrimineeriva ligipääsu eeskirjade järgimiseks, näiteks ohutusega seotud põhjustel), **on saatval isikul õigus reisida tasuta** ja istuda võimaluse korral saadetava isiku kõrval (määruse artikli 23 lõike 1 punkt b koostoimes artikli 21 lõikega 2). Puuetega inimene ja piiratud liikumisvõimega isik võib võtta tasuta kaasa oma **abikoera** kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusega (määruse artikli 23 lõike 1 punkt c). Konsultatsioonis osalenud sidusrühmad olid valdavalt ühel meelel, et neid kahte sätet on täielikult rakendatud.

Määruses on sätestatud ka see, et kui lähtejaamas ei ole piletikassat ega ligipääsetavat piletiautomaati ning puuduvad muud ligipääsetavad vahendid pileti ostmiseks eelmüügist, on puuetega inimestel õigus **osta pilet rongis ilma selle eest lisatasu maksmata** (määruse artikli 11 lõike 4 esimene lõik). Kuigi raudteeveo-ettevõtjad võisid seda õigust piirata või selle andmisest keelduda, kui see oli põhjendatud seoses turvalisuse või kohustusliku broneeringuga, täitis enamik toetavas uuringus vaadeldud raudteeveo-ettevõtjaid seda kohustust ilma ühegi kitsenduseta[146]. Rongis ei võimaldata kellelgi (isegi puuetega inimestel) piletit osta vaid neis liikmesriikides, kus kõik raudteejaamad on varustatud ligipääsetavate piletiautomaatidega,[147] või juhul, kui raudteeveo-ettevõtja pakub mitut muud alternatiivi (pileti ostmine internetist, telefoni teel või raudteejaamades või nende läheduses asuvates esmatarbekaupu müüvates kauplustes)[148].

Määrusega on ette nähtud, et raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad peavad **maksma kaotsiläinud või kahjustatud liikumisabivahendi eest hüvitist**, mis katab abivahendi asendamise või parandamise kulud (määruse artikli 25 lõige 1),**[149]** ning tegema kiiresti

---

144 BG, CZ, HR, DE, HU, LV ja RO kasutasid seda erandit täiel määral, Taani kasutas seda ainult Saksamaale suunatud piiriüleste raudteeveoteenuste puhul. Saksamaal hõlmab erand rahvusvahelisi reise, mille puhul liikmesriigid võivad olla kehtestanud erinevad etteteatamisajad. Praktikas kohaldatakse seda erandit keerulistel üksikjuhtudel.
Bulgaarias ja Tšehhis nõuab turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja, et puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud teataksid oma abivajadusest lausa 48 või (teatavate rongide puhul Bulgaarias) rohkemgi tundi enne reisi.
Eesti seda erandit ei kasutanud, kuid tema turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja nõuab endiselt, et puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud teataksid abivajadusest 36 tundi ette.

145 Näiteks Belgia turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja nõuab teenuste puhul, mis väljuvad 41st kõige olulisemast raudteejaamast või saabuvad neisse, kolm tundi ette teatamist, Austria turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja nõuab kõigi riigisiseste teenuste puhul 12 tundi ette teatamist, Luksemburgi turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja nõuab riigisiseste teenuste puhul üks tund ette teatamist (õhtul ja öösel osutatavate teenuste puhul tuleb abivajadusest (seoses sama päeva väljumistega) teatada hiljemalt kell 20.30). Madalmaades nõuab turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja riigisiseste teenuste puhul teatamist vähemalt üks tund ette, kuid rahvusvaheliste teenuste puhul 24 tundi ja Saksamaale suunduvate teenuste puhul 36 tundi ette. Hispaanias tuleb abivajadusest teatada 30 minutit kuni 12 tundi enne väljumist, sõltuvalt jaama tüübist.

146 AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SI, SK.

147 Turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja Madalmaades.

148 SE.

149 Nad peavad maksma hüvitist ka puuetega inimese või piiratud liikumisvõimega isiku abikoera kaotsimineku või vigastuse korral (vt ka määruse artikli 25 (liikumisvahendite, abiseadmete ja abikoertega seotud hüvitis) lõige 1).

kõik mõistlikud jõupingutused, et anda selle asendamiseks viivitamatult vajalik ajutine abivahend (määruse artikli 25 lõige 2). Kui hüvitise maksmise kohustust täitsid kõik toetavas uuringus vaadeldud raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad, siis enamik turgu valitsevaid raudteeveo-ettevõtjaid tunnistas, et neil ei ole võimalik pakkuda liikumisabivahenditele ajutist asendust.

Määruses nõutakse, et raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad pakuksid kõigile klientidega kokkupuutuvatele töötajatele **puuetega seotud teadlikkuse suurendamise koolitust**. Need, kes tegelevad pidevalt puuetega või piiratud liikumisvõimega reisijatele otsese abi osutamisega, peavad lisaks läbima spetsiaalse koolituse, mis annab neile selliste reisijate erivajaduste rahuldamiseks vajalikud oskused (määruse artikli 26 lõige 1). Ehkki toetavas uuringus vaadeldud raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad pakkusid sellist koolitust, väljendasid puuetega inimesi esindavad organisatsioonid sageli muret selle koolituse kvaliteedi pärast. Nad märkisid ka, et määrus ei kohusta raudteeveo-ettevõtjaid ja jaamaülemaid kaasama neid selliste koolitusprogrammide kavandamisse või elluviimisse. Kuigi sellist kohustust ei ole, teatas enamik turgu valitsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, et nad teevad sel eesmärgil koostööd puuetega inimeste organisatsioonidega või kaasavad sellisesse koolitusse omaenda puuetega töötajad.

Määruses nõutakse, et raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad **teeksid mõistlikke pingutusi, et võimaldada puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega isikutele ligipääsu raudteetranspordile, kui jaamas ei ole koolitatud töötajaid** ning kui selliseid töötajaid ei ole ka rongis, kuhu nad soovivad siseneda või millest nad soovivad väljuda (määruse artikli 23 lõike 1 punkt g). Puuetega inimesi esindavate organisatsioonide sõnul ei ole see nõue praktikas kaasa toonud sisulisi edusamme. Need organisatsioonid kritiseerivad määrust ka seetõttu, et selles ei nõuta pidevat abi osutamist rongiliikluse ajal jaamades, kus on olemas töötajad, keda on koolitatud abistama puuetega inimesi ja piiratud liikumisvõimega isikuid. Selle asemel nõutakse abi osutamist üksnes siis, kui koolitatud töötaja on tööl. Kõnealused organisatsioonid väidavad, et sellega piiratakse tõsiselt puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute õigust võrdsele ja sõltumatule rongiga reisimisele ning nende vabadust valida ükskõik milline rong[150].

Mitu riiklikku täitevasutust on juhtinud tähelepanu sellele, et **teatavad sätted**, mis käsitlevad puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute abistamist, **ei ole selged**, mis takistab nende tõhusat täitmise tagamist. Ebaselgeks peeti jaamaülema määratlust, kriteeriume selle kindlaksmääramiseks, kas jaama või rongi saab pidada personaliga varustatuks (artikli 23 lõike 1 punktid d–g),[151] ning sätet, mis tagab tasuta transpordi puuetega inimest saatvale isiklikule abistajale (artikli 21 lõike 1 punkt a).

Alates eelmise rongireisijate õigusi käsitleva määruse vastuvõtmisest on seda, kuidas raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad täidavad oma abistamiskohustusi, märkimisväärselt kujundanud nende **mittediskrimineeriva ligipääsu eeskirjad** (artikli 23 lõige 2), mis peavad olema koostatud puuetega inimeste esindajate aktiivsel osalusel (artikli 21 lõige 1). Selliste eeskirjade avalikustamine võiks võimaldada puuetega inimestel hõlpsasti tutvuda ligipääsuga ja kasutada oma õigusi. Toetavas uuringus märgiti, tuginedes puuetega inimesi esindava organisatsiooni tehtud dokumentide analüüsile, et vaid vähesed raudteeveo-

[150] https://www.edf-feph.org/content/uploads/2021/06/EDF-analysis-of-the-adopted-Rail-Passengers-Righs-Regulation-2021.pdf.

[151] Vt komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste register, National Enforcement Bodies for rail passenger rights (E02861/5).

ettevõtjad ja jaamaülemad on teinud sellised eeskirjad oma veebisaidil üldsusele kättesaadavaks.

Raudteeveo-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad peavad andma taotluse korral **teavet** (sh ligipääsetavas vormingus) jaamade ja nendega seotud rajatiste, näiteks parkimiskohtade ja kaupluste, ning rongide ligipääsetavuse kohta. Lisaks peab personalita jaamades olema esitatud ligipääsetav teave, et reisijad teaksid, kuidas abi saada ja kus on järgmine ligipääsetav jaam (määruse artikkel 22). Toetava uuringu raames tehtud analüüs, mis hõlmas mitme raudteeveo-ettevõtja veebilehti ja rakendusi, näitas, et nende kaudu pakutakse ligipääsetavuse alast teavet erineval määral. Samas puuetega inimesi esindavad organisatsioonid olid sidusrühmadega artikli 22 rakendamise teemal peetud konsultatsiooni käigus väga kriitilised. Uuringu raames korraldatud suunatud konsultatsioonis osales vaid mõni üksik (peamiselt riiklik või piirkondlik) puuetega inimesi esindav organisatsioon, kes keskendus peamiselt oma riigi turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja tavadele. Nad tõid välja mitu probleemi: puudulik katvus (nt üksikasjad jaamade, kuid mitte rongide ligipääsetavuse kohta), raudteeveo-ettevõtjate veebilehed ei ole ligipääsetavad nägemispuudega kasutajatele, teavet on veebilehelt raske leida ning liikmesriigi ametlikus keeles (ametlikes keeltes) on sisu palju rohkem kui teistes keeltes. Kuna puuetega inimesi esindavaid organisatsioone osales konsultatsioonis vähe, oleks vaja rohkem teavet, et täielikult hinnata seda valdkonda käsitlevate määruse normide rakendamise tõhusust.

Puuetega inimeste kaasamise üks aluspõhimõtteid on puuetega inimeste osalemine nende elu mõjutavate otsuste tegemises ja nende kogemuste kasutamine. Sellest tulenevalt nõutakse muudetud teenuse kvaliteedi standardites, et raudteeveo-ettevõtjad konsulteeriksid küsimuses, kuidas abi osutada, puuetega inimesi ja piiratud liikumisvõimega isikuid esindavate organisatsioonidega[152]. Raudteeveo-ettevõtjate viimastest aruannetest teenuse kvaliteedi standardite rakendamise kohta on näha, et seda kohustust on täitnud ainult üheksa turgu valitsevat raudteeveo-ettevõtjat ja üks uus osaleja. Enamik neist on loonud alalised koostööplatvormid,[153] mõne koostöö piirdub jaamade ja rongide ligipääsetavuse ühise uurimisega[154] ning mõni kaasab selliseid organisatsioone oma töötajatele pakutava puuetega inimeste abistamise alase koolituse korraldamisse[155].

Liikmesriigid võivad nõuda, et jaamaülemad ja raudteeveo-ettevõtjad teeksid nende territooriumil koostööd **puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks mõeldud ühtsete kontaktpunktide** loomisel ja käigushoidmisel. Nende kontaktpunktide ülesanne on võtta vastu abitaotlusi, edastada need asjassepuutuvatele jaamaülematele ja raudteeveo-ettevõtjatele ning anda teavet ligipääsetavuse kohta. Selline kord tagaks, et puuetega või piiratud liikumisvõimega reisija ei pea esitama mitut abitaotlust, isegi kui tema reis hõlmab mitut raudteeveo-ettevõtjat (määruse artikli 24 punkt f). Seni on ainult üks liikmesriik[156] teatanud komisjonile riigisisesest õigusnormist, mille kohaselt tema territooriumil tegutsevad jaamaülemad ja raudteeveo-ettevõtjad peavad looma ühtse kontaktpunkti[157].

152 Vt määruse III lisa viimane punkt.
153 AT, BE, DE, DK, FR, LU, NL ja SK turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja.
154 Leedu turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja.
155 Uus osaleja Hispaanias, raudteeveo-ettevõtja Ouigo.
156 DE.
157 Saksamaa raudteeseaduse (*Allgemeines Eisenbahngesetz*) artikli 10 punkt a.

Peaaegu pooled riiklikud täitevasutused[158] märkisid oma tegevusaruannetes, et nad on võtnud järelevalve- või täitemeetmeid (nt kontrollinud teavet jaama ligipääsetavuse kohta, abi osutamist raudteejaamas, teavet raudteeveo-ettevõtjate veebisaitidel või puuetega inimeste abistamise alaseid koolitusi). Üheksa riiklikku täitevasutust[159] teatasid, et nad on saanud kaebusi puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute õiguste väidetava rikkumise kohta.

2.11. Kaebuste menetlemine ja täitmise tagamine (artikkel 28 ja VII peatükk)

2.11.1. Raudteeveo-ettevõtjate, jaamaülemate ja piletimüüjate/reisikorraldajate poolne kaebuste menetlemine (artikkel 28)

Määrusega kehtestati täiustatud täitmise tagamise raamistik, mis sisaldab uusi **kaebuste menetlemise** eeskirju, nagu selged tähtajad (artikli 28 lõige 2) ja muude juriidiliste isikute kui raudteeveo-ettevõtjate kohustus kehtestada kaebuste menetlemise kord, mis kehtib muu hulgas jaamaülematele jaamades, mida läbib aasta jooksul keskmiselt üle 10 000 reisija päevas (artikli 28 lõige 1). Määruse artikli 28 lõike 1 kohaselt võib reisija esitada mis tahes raudteeveo-ettevõtjale või jaamaülemale kaebuse nende vastutusalasse kuuluvate käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustuste kohta. Kaebus tuleb esitada kolme kuu jooksul pärast asjaomast vahejuhtumit. Adressaat peab ühe kuu jooksul pärast kaebuse laekumist andma põhjendatud vastuse või põhjendatud juhtudel, teatama reisijale, et ta saab vastuse kolme kuu jooksul pärast kaebuse laekumist. Raudteeveo-ettevõtjad ja jaamaülemad säilitavad kaebuse hindamiseks vajalikke andmeid kogu kaebuse menetlemise vältel, sealhulgas artiklites 33 ja 34 osutatud kaebuste menetlemise ajal, ning teevad need andmed taotluse korral kättesaadavaks riiklikele täitevasutustele. Kaebuste menetlemise korra üksikasjad peavad olema kättesaadavad üldsusele, sealhulgas puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega isikutele.

Toetavas uuringus leiti, et 15 liikmesriigis[160] tuleb kaebus esitada kolme kuu jooksul pärast asjaomast vahejuhtumit. Kolmes liikmesriigis[161] on turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja määranud kaebuse esitamise tähtajaks aasta. Kolmes liikmesriigis[162] ei ole raudteeveo-ettevõtjad kaebuste esitamise tähtaega määranud. Ühe liikmesriigi[163] õiguses on riigisiseste vedudega seotud nõuete esitamiseks ette nähtud kuus kuud, kuid uuringu käigus konsulteeritud tarbijaorganisatsioon märkis, et praktikas kohaldatakse kolme kuu pikkust tähtaega. Ühes liikmesriigis[164] on hilinemise korral tagasimakse- või hüvitamistaotluse esitamise tähtaeg 30 päeva vastavalt turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja üldistele veotingimustele.

---

158 BE, BG, DE, DK, EL, FR, HR, HU, IT, PT, RO, SK.

159 AT, DE, EL, ES, HR, IT, PL, PT, SE.

160 BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, HU, IT, LT, LV, PL, RO, SE, SI. Belgias puudutab turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja kolme kuu pikkune tähtaeg rahvusvahelisi teenuseid ja hüvitist hilinemise korral. Siseriiklikke teenuseid käsitlevate kaebuste jaoks ei ole tähtaega kindlaks määratud. Itaalias võib tähtaeg reisijate ühenduse sõnul varieeruda sõltuvalt raudteeveo-ettevõtjast.

161 AT, LU, SK.

162 FI, IE, NL.

(163) BG.

164 PT.

Neljas liikmesriigis[165] ei ole kaebusele vastamisel kunagi kasutatud kuni kolmekuulist ajapikendust, 15 liikmesriigis[166] on kasutatud seda võimalust harva ja kolmes liikmesriigis[167] mõnikord ning ühes liikmesriigis[168] kasutatakse pikendust korrapäraselt.

2.11.2. Riiklike täitevasutuste määramine (artikkel 31)

Määruse artikli 31 lõike 1 kohaselt peab iga liikmesriik määrama **asutuse või asutused, kes vastutavad määruse täitmise eest**. Iga asutus võtab vajalikud meetmed, et tagada reisijate õiguste järgimine. Ühe või mitu riiklikku täitevasutust rongireisijate õiguste järgimise tagamiseks on määranud kõik liikmesriigid peale ühe[169]. Määratud riiklik täitevasutus peaks olema organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ja otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes taristuettevõtjast, kasutustasu määravast asutusest, läbilaskevõime jaotamise organist ja raudteeveo-ettevõtjast[170]. Määruse kohaldamise eest vastutavate riiklike täitevasutuste loetelu on kättesaadav komisjoni veebisaidil[171].

2.11.3. Riiklike täitevasutuste täitmise tagamise alane tegevus (artikkel 32)

Määruse artikli 32 lõike 2 kohaselt peavad **riiklikud täitevasutused** seirama tähelepanelikult määruse täitmist. Raudteeveo-ettevõtjad, jaamaülemad, taristuettevõtjad, piletimüüjad ja reisikorraldajad peavad esitama riiklikele täitevasutustele nende taotluse alusel asjakohased dokumendid ja teabe põhjendamatu viivituseta ja igal juhul ühe kuu jooksul alates taotluse saamisest. Raudteeveo-ettevõtjad annavad nende liikmesriikide riiklikele täitevastustele, kus nad tegutsevad, oma kontaktandmed (määruse artikli 32 lõige 4). Komisjon ei ole saanud riiklikelt täitevasutustelt teavet nende nõuete täitmata jätmise kohta.

2.11.3.1. Aruandlus

Määruse artikli 32 lõikes 3 on sätestatud nõue, et riiklikud täitevasutused peavad avaldama iga kahe aasta järel aruande statistikaga oma tegevuse, sealhulgas kohaldatud karistuste kohta. Need aruanded tehakse kättesaadavaks Euroopa Liidu Raudteeameti veebisaidil[172]. Samal veebisaidil tehakse kättesaadavaks ka raudteeveo-ettevõtjate teenuse kvaliteedi aruanded,[173] mida nõuti juba määruses (EÜ) nr 1371/2007. Lisaks peavad riiklikud täitevasutused jälgima, kas raudteeveo-ettevõtjad on kehtestanud teenuse kvaliteedi standardid ja kas nad rakendavad kvaliteedijuhtimise süsteemi, et säilitada teenuse kvaliteet. Toetavas uuringus leiti, et analüüsitud raudteeveo-ettevõtjate teenuse kvaliteedi aruannetes käsitleti laialdaselt enamikku III lisas loetletud teenuse kvaliteedi standardeid. Uuringu tulemused näitavad ka, et 23 liikmesriigis[174] on raudteeveo-ettevõtjad rakendanud teenuse kvaliteedi säilitamiseks kvaliteedijuhtimise süsteemi.

---

165 AT, HR, LT, LU.

166 BG, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, IE, LV, NL, PL, RO, SE, SI, SK.

167 ES, HU, IT.

168 PT.

169 CY. Kuigi Küprose (nagu ka Malta) territooriumil ei ole raudteevõrku, peab ta siiski jälgima kinnipidamist piletimüüjate ja reisikorraldajate suhtes kohaldatavatest määruse normidest ja tagama nende järgimise. Määruse artikli 31 lõige 4.

170 Määruse artikli 31 lõige 2.

171 Riiklikud täitevasutused – liikuvus ja transport.

172 Riiklike täitevasutuste aruanded | Euroopa Liidu Raudteeamet.

173 Raudteeveo-ettevõtjate teenuse kvaliteedi aruanded | Euroopa Liidu Raudteeamet.

174 AT, BE, BG, CZ, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI ja SK (st v.a DK, EL, CY ja MT).

Teenuse kvaliteedi aruanded on oluline vahend täitmise tagamiseks. Mitu riiklikku täitevasutust[175] teatas, et nad tuginevad nendele aruannetele määruse rakendamise jälgimisel ja reisijate kaebuste käsitlemisel. Teised riiklikud täitevasutused ei käsitlenud oma aruandes seda aspekti. Riiklikke täitevasutusi julgustatakse teenuse kvaliteedi aruandeid jälgima ning nad peaksid tagama, et raudteeveo-ettevõtjad avaldavad need aruanded korrapäraselt ja õigeaegselt.

2.11.3.2. Esitamine ja avaldamine ettenähtud tähtaja jooksul

Esimesed aruanded tuli esitada 7. juuniks 2025. Ühe liikmesriigi[176] riiklik täitevasutus saatis aruande ettenähtud tähtaja jooksul, 25 liikmesriigi[177] riiklikud täitevasutused saatsid oma aruande enne 2025. aasta lõppu ja ühelt liikmesriigilt[178] ei ole aruannet saadud.

2.11.3.3. Aruannete sisu

Korrapärased aruanded on olulised täitmise tagamise süsteemi järjekindluse ja läbipaistvuse jaoks. Aruanded võimaldavad nii komisjonil kui ka riiklikel täitevasutustel omada kogu ELi hõlmavat valdkonnaülest ülevaadet sellest, kuidas rakendatakse rongireisijate õigusi, jälgitakse neist kinnipidamist ja tagatakse nende järgimine kohapeal. See laiem ülevaade on tähtis, et teha kindlaks suundumused, parandada koordineerimist ja suurendada õigusraamistiku üldist tõhusust. Aruanded täiendavad komisjoni korraldatavaid iga-aastaseid eksperdirühma koosolekuid rongireisijate õiguste teemal, kus riiklikud täitevasutused vahetavad kogemusi seoses nõuete täitmise tagamise tavade, esilekerkivate probleemide ja võimalike lahendustega.

2025. aastal saadud esimestest aruannetest ilmneb mitu suundumust. Riiklikud täitevasutused on puhtalt reageeriva kaebuste menetlemise asemel hakanud üha enam kasutama ennetavamat täitmise tagamise mudelit, mis põhineb inspekteerimistel, audititel ja temaatilistel kontrollidel (mis käsitlevad nt hilinemisi ja tühistamisi, teavitamiskohustusi või puudega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute abistamist). Kaebustes sisalduvaid andmeid kasutatakse süstemaatilisemalt, et teha kindlaks korduvad probleemid, kusjuures kõige sagedamini põhjustavad vaidlusi hilinemine, ühendusreisist mahajäämine, tühistamine ja hüvitamine, samuti püsivad puudused teabe andmisel ja vähemal määral ka ligipääsetavus. Mõni riiklik täitevasutus on kasutanud struktureeritud veebivorme ja teabeliine, et kaebusi liigitada, tehes vahet määrusega hõlmatud ja määrusega hõlmamata küsimustel, ning keskenduda uurimistes valdkondadele, kus nõuete rikkumine on süstemaatiline.

Komisjon on koostanud riiklikele täitevasutustele vabatahtlikuks kasutamiseks **aruandevormi**. 2025. aasta aruande koostamisel kasutasid seda vormi üksikud riiklikud täitevasutused, kuid mitu riiklikku täitevasutust lähtusid teabe kokkuvõtmisel vormil soovitatud jagudest. Soovitused selle kohta, mida aruanne võiks sisaldada, viidi võimaluse korral kooskõlla bussi- ja veetranspordireisijate õigusi käsitlevate aruannete soovituslike vormide sisuga. Komisjon rõhutab, et ühised aruandlusnõuded aitavad esitada kvalitatiivset ja võrreldavat teavet rongireisijate õiguste järgimise tagamiseks. Samuti aitavad järgmiste aastate korrapärased aruandlustsüklid täpsemalt jälgida tekkivaid täitmise tagamise suundumusi, seirata, kas karistuste süsteemid on praktikas jätkuvalt tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, ning muuta probleemid kohapeal nähtavamaks,

[175] HR, PL, BG, IE, HU, RO.
[176] BE.
[177] AT, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI.
[178] CY.

sealhulgas juhtudel, kus võib vaja minna täiendavaid suuniseid, koordineerimist või seadusandlikke kohandusi.

2.11.4. Kaebuste menetlemine riiklikes täitevasutustes ja muudes asutustes (artikkel 33)

Toetav uuring näitas, et enamik riiklikke täitevasutusi saab dokumendid elektrooniliselt (e-posti, veebiplatvormi või ametliku kirjavahetuse kaudu) ning et riiklik täitevasutus vastab reisija kaebusele kümne tööpäeva kuni ühe kuu jooksul, kuid keerulistel juhtudel on võimalik pikendada vastamise aega kuni kolme kuuni[179]. Mõnes liikmesriigis[180] on tähtajad vaikimisi väga lühikesed (nt 10–15 päeva), mõnes[181] kasutatakse juhtumipõhiselt kindlaks määratud või kokkulepitud tähtaega. Mõne liikmesriigi[182] rakendatav tava ei ole selge, sest seal ei ole seni juhtumeid olnud.

Toetava uuringu põhjal on 21 liikmesriigis[183] reisijatele kättesaadav ka alternatiivne vaidluste lahendamise organ.

2.11.5. Riiklike täitevasutuste vaheline teabevahetus ja piiriülene koostöö (artikkel 34)

Määruse artikli 33 lõigetega 4, 5 ja 6 ning artikliga 34 tugevdatakse **riiklike täitevasutuste kohustust teha omavahel koostööd**: kui artiklite 31 ja 33 alusel on määratud mitu asutust, tuleb tagada nende asutuste vaheline teabevahetus. Tundub, et liikmesriikide riiklike täitevasutuste piiriülene koostöö on praktikas endiselt piiratud. See võib olla tingitud sellest, et piiriülene raudteeturg hõlmab kogu ELi raudteeliiklusest ligikaudu 7 %[184] (veidi rohkem kui 6 % aastal 2013[185]). Toetava uuringu käigus teatasid vaid kolm riiklikku täitevasutust[186] konkreetsetest raskustest selle kindlaksmääramisel, millise liikmesriigi riiklik täitevasutus peaks menetlema piiriülest kaebust. 19 riiklikku täitevasutust[187] märkisid, et neil sellisid raskusi ei esine. Teatati ainult ühest kaebuse üleandmisest teise liikmesriigi riiklikule täitevasutusele[188].

[179] AT, BG, CZ, FR, HR, IT, PT.
[180] EE, HU, LT, PT, RO.
[181] AT, EL, FI, LV, NL.
[182] IE, LU, LT, LV, NL, SI, SK.
[183] AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, FI, FR, HU, IE, IT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK. Tuleb siiski märkida, et konsulteeritud sidusrühmad andsid selle kohta, kas Iirimaa alternatiivne vaidluste lahendamise organ käsitleb transpordiga seotud kaebusi, erinevaid vastuseid.
[184] Üheksas aruanne raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4, COM(2025) 439 final, lk 4.
[185] Aruanne, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 (rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) kohaldamist, COM(2013) 587 final, lk 3.
[186] AT, BE, DE.
[187] BG, CZ, DK, EE, ES, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
[188] CZ.

3. KOKKUVÕTE

Määrust hakati kohaldama suhteliselt hiljuti, kuna see jõustus alles 7. juunil 2023, ning selles kavandatud mõju avaldumine praktikas võtab paljudel juhtudel aega. Seetõttu tuleks seniseid järeldusi pidada üksnes esialgseteks.

Sellegipoolest tundub, et erandite tegemine on rohkem struktureeritud ja piiratud kui eelmise määruse alusel. Kuigi erandeid endiselt kohaldatakse, eelkõige linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike teenuste puhul, on need nüüd sagedamini suunatud, ajaliselt piiratud ja piirduvad teatavate sätetega. See osutab erandite järkjärgulisele kitsenemisele ja määruse tegeliku kohaldamisala vastavale laienemisele praktikas.

Tundub, et määruse mõjul on paranenud ka keskkond rongireisijate jaoks ELis. Jalgrataste vedu käsitlevate laiendatud normide kohaldamisest on näha, et miinimumnõuded rongide jalgrattakohtade kohta on enamikus liikmesriikides saavutatavad. Reisi- ja liiklusteabe ulatuslikum jagamine eri osalejate vahel teenib ka reisijate huve, eelkõige juhul, kui nad vajavad reaalajas teavet oma reisi kohta. Osalejatele on selles toeks ka hiljuti vastu võetud komisjoni rakendusmäärus Euroopa Liidu raudteesüsteemi telemaatikarakenduste allsüsteemi tehnilise kirjelduse kohta,[189] milles on sätestatud eri vahetähtajad kuni 2029. aastani. Lisaks on reisijatel tänu ühtsele vormile, mille kasutamist tuleb veelgi edendada, nüüd veel üks vahend, et nõuda oma õigusi. Tulemustest on näha, et enamikus liikmesriikides tehakse tööd ka selleks, et koostada hädaolukorra lahendamise plaan ulatuslike häirete puhuks.

Teatavates valdkondades, kus oleks oodanud kiiremaid edusamme, ei ole piisavat edasiminekut siiski veel toimunud. Eelkõige püsivad piletimüügi ja otsepiletitega seotud probleemid, millega tuleb lähiajal tegeleda. Seepärast on käesolevale aruandele lisatud ettepanek määruse sihipäraseks läbivaatamiseks,[190] et tagada reisijatele, kes ostavad ühtse pileti reisi jaoks, mis hõlmab üht või mitut eri raudteeveo-ettevõtjate ühendusreisi, samasugune kaitsetase nagu otsepiletiga reisijatele. Põhjalikumat uurimist vajab ka mittediskrimineerivaid lepingutingimusi ja tariife, marsruudi muutmise õigust ja hüvitise saamise õigusest vääramatu jõu korral erandi tegemist käsitlevate normide kohaldamine. Samuti on vaja pöörata jätkuvalt tähelepanu selle tagamisele, et puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud saaksid reisida samamoodi nagu teised reisijad.

Üldisemalt on käesolevast aruandest näha, et vaja on paremat järelevalvet normide järgimise üle liikmesriikide tasandil. Tõhus ja järjekindel täitmise tagamine on oluline selle kindlustamiseks, et eri osalised – raudteeveo-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad – kohaldaksid norme nõuetekohaselt, nii et määruse eesmärgid saavutataks ka tegelikult. Komisjon jätkab määruse rakendamise jälgimist ja võtab vajaduse korral meetmeid.

---

189 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). Vt eelkõige vahetähtajad rakendusmääruse G liites.

190 COM(2026) 233.

A lisa Ülevaade erandite kasutamisest määruse (EL) 2021/782 alusel[191]

Erandi kategooria	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	Kokku
Pikamaa-reisijatevedu			√										√								√	√		√		**5**
Linna- ja linnalähiliinid	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Piirkondlik reisijatevedu	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Ajaloolisel või turismi eesmärgil pakutavad teenused			√	√	√					√	√		√		√	√		√	√	√	√	√		√	√	**15**
Rahvusvaheline reisijatevedu kolmandatesse riikidesse			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Ligipääs liiklus- ja reisiteabele	√											√	√					√		√		√				**6**
Etteteatamisaeg puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks			√	√	√	√						√	√					√				√				**8**
Kokku	**3**	**0**	**6**	**3**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**2**	**7**	**0**	**1**	**1**	**2**	**4**	**1**	**5**	**4**	**7**	**0**	**4**	**3**	

[191] Selgitus: √ – liikmesriik kasutab erandit.

B lisa Võrdlus määruse (EÜ) nr 1371/2007 alusel kohaldatud liikmesriikide eranditega[192]

Määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (*erandid, mida kohaldati aruande avaldamise ajal*)

Erandi kategooria (teenus)	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Kokku**
Linna- ja linnalähiliinid	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Piirkondlik reisijatevedu	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Rahvusvaheline reisijatevedu kolmandatesse riikidesse			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Riigisisene pikamaa-reisijatevedu			√										√								√	√		√		**5**
Kokku	**2**	**0**	**4**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**2**	**1**	**0**	**3**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	

Määrus (EL) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (*erandid, mida kohaldati määruse kehtetuks tunnistamise ajal (7. juunil 2023)*)

Erandi kategooria (teenus)	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Kokku**
Linna- ja linnalähiliinid	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**
Piirkondlik reisijatevedu	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**
Rahvusvaheline reisijatevedu kolmandatesse riikidesse							√			√			√			√		√		√		√				**8**
Riigisisene pikamaa-reisijatevedu			√				√						√	√		√		√		√	√	√		√		**11**

[192] Võrdlus tehti komisjonile kättesaadava teabe põhjal. Välja on toodud vaid need erandid, mis on sätestatud mõlemas määruses. Selgitus: √ – liikmesriik kasutab erandit.

Kokku	**2**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**4**	**0**	**2**	**3**	**2**	**0**	**4**	**3**	**0**	**4**	**2**	**4**	**0**	**4**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	