

# Energiamajanduse korralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seaduse eesmärk on tagada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2023/1804<sup>1</sup>, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (edaspidi ka *määrus 2023/1804 või alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrus*), rakendamine.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu reguleeris seni Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL. Määrusega 2023/1804 see direktiiv tühistati.

Määruse 2023/1804 eesmärk on tagada tiheda ja laiaulatusliku alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu Euroopa Liidus (edaspidi *EL*).

Kõik alternatiivkütust kasutavate sõidukite (sealhulgas laevade ja õhusõidukite) kasutajad peavad saama kogu ELis vabalt ringi liikuda, mida võimaldavad sellised olulised taristud nagu kiirteed, sadamad ja lennujaamad. Kuna üha enam võetakse kasutusele ja kasutatakse taastuvkütuseid ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuseid, tuleb luua laadimis- ja tankimistaristu võrk, et kõigi transpordiliikide puhul oleks võimalik kasutada ainult vähese heitega ja heiteta sõidukeid. Sõiduautode turul läheb tarbijate suur hulk üle heiteta sõidukitele alles siis, kui nad on kindlad, et saavad oma sõidukeid laadida või tankida kõikjal ELis ja sama lihtsalt nagu traditsioonilistel kütustel töötavaid sõidukeid. Direktiivis 2014/94 alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta on sätestatud sellise taristu ELis kasutuselevõtu ühiste meetmete raamistik. Selles nõutakse, et liikmesriigid kehtestaksid riiklikud poliitikaraamistikud, et luua alternatiivkütuste turud ning tagada asjakohane arv üldkasutatavaid laadimis- ja tankimispunkte, eelkõige selleks, et võimaldada selliste sõidukite ja laevade vaba piiriülest liiklust üleeuroopalises transpordivõrgustikus (edaspidi *TEN-T võrgus*). Kuna liikmesriikidel puudub üksikasjalik ja siduv metoodika eesmärkide arvutamiseks ja meetmete võtmiseks, on nende ambitsioonikuse tase eesmärkide seadmisel ja poliitika toetamisel väga erinev. Kogu ELis ei ole olemas terviklikku ega täielikku alternatiivkütuste taristu võrgustikku. ELis on endiselt takistusi vähese heitega ja heiteta sõidukitega reisimisele ning alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu liidus tuleb kiirendada. Liikmesriikide taristu kavandamises ei ole piisavalt ambitsioonikust, järjepidevust ja sidusust, mis viib ebapiisava, ebaühtlase taristu tekkimiseni. Jätkuvalt on probleeme füüsiliste ühenduste koostalitlusvõimega, samal ajal on tekkinud uued probleemid sidestandardite, sealhulgas elektromobiilsuse ökosüsteemi eri osalejate vahelises andmevahetuses. Lisaks ei ole korraldatud tarbijate läbipaistvat teavitamist ega loodud ühiseid maksesüsteeme. ELi tasandi tõhusama tegevuseta võib see koostalitlusvõimelise, kergesti kasutatava laadimis- ja tankimistaristu puudumine tõenäoliselt takistada vähese heitega ja heiteta sõidukite, laevade ning tulevikus lennukite turu vajalikku kasvu.

Määruse 2023/1804 erieesmärgid on järgmised:

- i) tagada minimaalne taristu, toetamaks alternatiivsete kütusega töötavate sõidukite vajalikku kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides ja liikmesriikides, et saavutada ELi kliimaeesmärgid;
- ii) tagada taristu täielik koostalitlusvõime;
- iii) tagada täielik kasutajateave ja piisavad maksevõimalused.

Määrus 2023/1804 toob kaasa järgmised muudatused võrreldes kehtetuks tunnistatud direktiiviga 2014/94:

- artiklis 14 sõnastatakse ümber sätted liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike kohta;
- artikli 20 lõikes 1 on sätestatud liikmesriikide kohustus määrata identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon (edaspidi IDRO), mis annab välja ja haldab kordumatuid tunnuskoode (edaspidi ID), et 14. aprilliks 2025 identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid. Artikli 20 lõikes 2 on sätestatud alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- või tankimispunktide käitajate/omanike kohustus teatavate staatiliste ja dünaamiliste andmetüüpide ja ligipääsu puudutavate andmete, sealhulgas kordumatute IDde tasuta kättesaadavuse tagamise kohta.

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb määrata pädev asutus. Eelnõus nimetatakse Transpordiamet (edaspidi ka *TRAM*) alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse tähenduses IDROks, mis annab välja ja haldab kordumatuid identifitseerimistunnuseid, et identifitseerida laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid. IDRO asutusena saab TRAMist ka piiriülene kontaktpunkt Euroopa Komisjonile (edaspidi *EK*) ja teiste liikmesriikide IDROdele alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse kohaldamisega seotud küsimuste lahendamiseks ja piiriüleseks koostööks Transpordiameti põhimääruse § 4 lõike 1 punkti 7 alusel.

Määruse 2023/1804 artikli 20 lõikes 2 osutatud andmed peab määruse järgi tegema kättesaadavaks riiklike juurdepääsupunktide kaudu kõigile andmekasutajatele. Eestis tagab määrusega 2023/1804 sätestatud riikliku juurdepääsupunkti ülesande täitmise Eesti Teabevärv (edaspidi *ET*).

## 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Anastasija Moskvitšjova (5885 1057, [anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee](mailto:anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu õigusekspertiisi tegid õigusosakonna nõunikud Käthlin Oeselt ([kathlin.oeselt@kliimaministeerium.ee](mailto:kathlin.oeselt@kliimaministeerium.ee)) ja Džein Aunre ([dzein.aunre@kliimaministeerium.ee](mailto:dzein.aunre@kliimaministeerium.ee)).

Eelnõu ja seletuskirja keeletoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre ([aili.sandre@justdigi.ee](mailto:aili.sandre@justdigi.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõu on seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega ja sellega tagatakse eelkõige kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 2023/1804. Kuigi tegemist on otsekohalduva määrusega, sisaldab see nõudeid riigisiseste mehhanismide loomiseks, et määrust terviklikult rakendada.

Eelnõu ei ole seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

Eelnõukohase seadusega muudetakse energiamajanduse korralduse seaduse (EnKS) redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 10.10.2024, 6.

Eelnõukohase seadusega ei muudeta konstitutsioonilisi seadusi.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus põhiseaduse § 73 kohaselt.

Eelnõu on kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseaduse, rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete ja normide, Eesti suhtes jõustunud välislepingute ning Euroopa Liidu õigusega.

## 2. Seaduse eesmärk

Eelnõukohase seaduse eesmärk on tagada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse rakendamine.

ELi määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 288 lõige 2). Euroopa Kohus on märkinud, et liikmesriigi poolt ELi määruse ülevõtmine selle sätete riigisisesse õigusesse ümberkirjutamise abil ei ole lubatav (vt EK 7. veebruari 1973. a otsus asjas C-39/72 komisjon vs. Itaalia, p 17; 2. veebruari 1977. a otsus asjas C-50/76 Amsterdam Bulb BV vs. Produktschap voor Siergewassen, p 7). Mõnel juhul võib olla määruse rakendamiseks vaja võtta vastu riigisiseseid õigusakte, et määrata kindlaks ELi õigust kohaldavad liikmesriigi institutsioonid, liikmesriigi õigusega sobivad sanktsioonid ELi määrusest tulenevate kohustuste täitmata jätmise eest jms. Sellisel juhul ei tohi ELi määrust rakendav liikmesriigi õigus olla ELi õigusega vastuolus ja riigisisese õigusakti sisu peab vastama ELi määrukses sätestatud volitusnormi ulatusele (vt Riigikohtu halduskolleegiumi 5-23-2 11(15) 5. oktoobri 2006. a otsus asjas nr 3-3-1-33-06, punkt 15).<sup>1</sup>

Kokkulepe alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrukses võeti vastu 02.06.2022 Euroopa Liidu Nõukogus. Euroopa Parlament võttis oma positsiooni 19.10.2022. Seejärel algasid triloogid. 11.07.2023 võttis Euroopa Parlament vastu 1. lugemise tulemused (st kinnitati triloogidel saadud kokkulepe); Coreper I poolt sai kokkulepe heaks kiidetud I-punktina 19.7.2023, mis kinnitati siis A-punktina 25.07.2023 AGRIFISH nõukogus.

Määruse ettepaneku mõjuhinnang<sup>2</sup> avaldati 14.07.2021. Eesti seisukohad algatuse „Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559)“ kohta on seletuskirja lisas 2.

Kokkuvõtlikult toetas Eesti määruse 2023/1804 eelnõu ja selle eesmäärke. Seejuures aga rõhutati, et peetakse oluliseks vältida halduskoormuse suurendamist määruse nõuete rakendamisel.

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb liikmesriigil:

---

<sup>1</sup> RK 5-23-2 p 67.

<sup>2</sup> [Commission staff working document. Impact assessment accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council.](#)

1. Määrata pädev asutus, et anda välja liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunktide käitajatele unikaalseid IDsid koos riigikoodiga, mis Eesti puhul on EE. Eelmainitud kordumatuid IDsid on vaja eelkõige liikuvusteenuse osutajate ja laadimispunktide käitajate tuvastamiseks rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks. Lisaks annab IDRO väljastatud kordumatu identifitseerimistunnus võimaluse teha tõhusamat järelvalvet riikliku juurdepääsupunkti kaudu andmete esitamise üle.

2. Luua riiklik juurdepääsupunkt, millest saab ühtne andmetele juurdepääsu punkt. Iga laadimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja on kohustatud looma ühtsete tehniliste nõuete järgi rakendusliidese, et liidestada ennast riikliku juurdepääsupunktiga ning võimaldada tasuta ja piiramatut juurdepääsu staatilistele ja dünaamilistele andmetele.

Väljatöötamiskavatsust ei koostatud Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lõike 2 punkti 2 alusel. ELis peeti avalik konsultatsioon<sup>3</sup> kestusega 2020. aasta detsembrist kuni 2021. aasta veebruarini. Konsulteriti peamiste sidusrühmade seas korraldatud sihtuuringute ning suunatud intervjuude ja teabenõuete üle, et täita konkreetseid teabenõudeid, eelkõige selleks, et välja töötada metoodika, mille abil määrata kindlaks piisava taristu kasutuselevõtt ja toetada võimalike poliitikameetmete mõju hindamist.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse ettepaneku juurde kuuluv mõjuhindang<sup>2</sup> vastab *HÕNTE* § 1 lõikes 1 esitatud põhimõtetele.

### **3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõu koosneb ühest paragrahvist, mis sisaldab energiamajanduse korralduse seaduses tehtavaid muudatusi.

#### **3.1 . Energiamajanduse korralduse seaduse muudatused**

Muudatused on esitatud kahe punktiga.

**Punktiga 1** täiendatakse EnKSi peatükiga 8<sup>4</sup> „Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide andmed ja identifitseerimistunnus“ alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse 2023/1804 rakendamiseks.

**Peatüki 8<sup>4</sup> § 32<sup>15</sup>** „Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide andmed“ **lõikes 1** sätestatakse alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajatele kohustus teha kättesaadavaks enda käitatava alternatiivkütuste taristu ja teenuste kohta staatilised ja dünaamilised andmed alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse artikli 20 lõike 2 kohaselt.

**Lõikega 2** täpsustatakse, et lõikes 1 sätestatud staatilised ja dünaamilised andmed tehakse kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu. Andmed tehakse kättesaadavaks Euroopa Komisjoni rakendusmääruse 2025/655/EL nõuete ning Riigi Infosüsteemi Ameti tehniliste juhendite kohaselt.

---

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Low-emission-vehicles-improving-the-EUs-refuelling-recharging-infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Low-emission-vehicles-improving-the-EUs-refuelling-recharging-infrastructure_en).

**Lõikes 3** nimetatakse Eesti Teabevärv (edaspidi *ET*) Eesti riiklikuks juurdepääsupunktiks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõistes. ENKSi § 32<sup>16</sup> lõikes 1 nimetatud andmed tuleb kättesaadavaks teha kõigile andmekasutajatele avatud, mittediskrimineerival viisil ja masinloetaval kujul.

Lõikes 3 sätestatakse, et ETga liidestamiseks ning selle kaudu andmete kättesaadavaks tegemisel peab kõigepealt taotlema alalise kordumatu identifitseerimistunnuse või registreerima olemasoleva identifitseerimistunnuse. Identifitseerimistunnus peab vastama ühtlustatud nõuetele<sup>4</sup>. Identifitseerimistunnuse taotlemine ja TRAMi poolt väljastamine on tasuta teenus.

**Peatüki 8<sup>4</sup> § 32<sup>16</sup>** „Alternatiivkütuste taristu käitajate ja liikuvusteenuse osutajate identifitseerimistunnus ja selle taotlemine“ **lõikes 1** nimetatakse TRAM identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsiooniks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõistes. TRAM annab välja ja haldab kordumatuid identifitseerimistunnuseid, et identifitseerida laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

**Lõikes 2** täpsustatakse, et TRAM on Euroopa Komisjoni ja teiste liikmesriikide IDRO asutuste jaoks ühtne kontaktpunkt kõigi IDRO ülesannete täitmisega kaasnevate küsimuste lahendamisel ja piiriülese koostöö tegemisel Transpordiameti põhimääruse § 4 lõike 1 punkti 7 kohaselt.

**Lõikes 3** sätestatakse, et alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajatel ja liikuvusteenuse osutajatel tuleb taotleda alalist kordumatut identifitseerimistunnust või registreerida olemasolev nõuetele vastav identifitseerimistunnus, täites selleks Transpordiameti kodulehel oleva taotlusvormi.

**Lõikes 4** on välja toodud taotluse andmete loetelu.

**Lõikes 5** sätestatakse, et Transpordiamet avaldab ID taotluse vormi oma ametlikul veebilehel.

**Lõikes 6** sätestatakse eespool kirjeldatud taotluse menetlemise tähtaeg. Transpordiamet menetleb esitatud taotlust dokumendihaldussüsteemis, hindab ettevõtte majanduse tegevusala EMTAK koodi alusel 15 tööpäeva jooksul taotluse esitamise kuupäevast. Ettevõtte teeb IDRO ID kättesaadavaks ETs ning see annab talle eelmise paragrahvi lõike 2 kohase õiguse teha staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks ET vahendusel. ET asjakohased arendustööd lõpetatakse 2025. aasta lõpuks. Pärast taotluse kontrolli ning asjakohasel juhul väljastab Transpordiamet ettevõttele alalise kordumatu IDRO identifitseerimistunnuse või registreerib olemasoleva nõuetele vastava identifitseerimistunnuse ning avaldab selle oma kodulehel.

**Lõikes 7** täpsustatakse ettevõtja kontaktandmete ja identifitseerimistunnuse avalikustamise tingimusi ning eelmainitud andmete ajakohastamise tihedust.

**Lõikes 8** selgitatakse, et nõuetele mittevastava taotluse kättesaamisel annab Transpordiamet ettevõttele lisatähtaja puuduste kõrvaldamiseks.

---

<sup>4</sup> [November 2023, IDACS. IDRR – Emobility ID Format and Syntax.](#)

**Punktiga 2** täiendatakse ENKSi §-ga 38<sup>4</sup> „Alternatiivkütuste taristu identifitseerimistunnuse väljastamise või registreerimise taotluse esitamine“, milles sätestatakse alalise kordumatu identifitseerimistunnuse taotlemise või olemasoleva nõuetele vastava identifitseerimistunnuse registreerimise tähtaeg. Üks kuu on mõistlik tähtaeg Transpordiameti ettevalmistatud lühikese taotluse täitmiseks ja esitamiseks. Enamikul selle valdkonna ettevõtetest on tänapäeval nõuetele vastav identifitseerimistunnus juba olemas, mistõttu tuleb sellest ainult teavitada Transpordiametit, et see oleks ametlikult registreeritud. Teistel tuleb aga taotleda endale uus nõuetele vastav identifitseerimistunnus, vajaduse korral võib ettevõtte soovitud unikaalsest lühendist teada anda.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõukohases seaduses sätestatakse energiamajanduse korralduse seaduses kaks uut terminit – identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon (§ 32<sup>16</sup> lg 1) ja riiklik juurdepääsupunkt (§ 32<sup>16</sup> lg 3). Uute terminite kasutuselevõtt on tingitud alternatiivkütuste taristu määrase ülevõtmisest.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu koostamise vajadus tuleneb Euroopa Liidu alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrust. Määrus on otsekohalduv, kuid selle rakendamiseks on vaja viia riigisisene õigus sellega kooskõlla, sealhulgas määrata identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon riigi tasandil. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrust hakati kohaldama 13. aprillil 2024. aastal.

#### **6. Seaduse mõjud**

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodika dokumendist<sup>3</sup>, mis on koostatud Justiits- ja Digiministeeriumi ja Riigikantselei koostöös ning Justiits- ja Digiministeeriumis välja töötatud mõjude määramise kontrollküsimustikust<sup>4</sup>.

##### **6.1. Demograafiline mõju**

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrase eesmärk on tagada tiheda ja laialt levinud alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu Euroopa Liidus. Kõik alternatiivkütustega sõidukite kasutajad peavad saama hõlpsalt Euroopa Liidus liikuda, kuna seda võimaldab põhitaristu, nagu maanteed, sadamad ja lennujaamad, ning neil on täielik ülevaade taristust Eesti Teabevärvavas avaldatud andmete põhjal.

Tänapäeval ei vasta üldsusele juurdepääsetav alternatiivkütuste taristu kasutajate vajadustele täies mahus. Tarbijate sagedane mure on, et teel ei pruugi olla võimalik sobivat tankimis- või laadimispunkti leida. Teenusepakkuja informatsioon on kihistunud ning puudub ühtne lähenemine andmete jagamiseks. Euroopa Komisjon jõudis mõjuhinnangu dokumendis järeldusele, et piisavale ja asjakohasele tarbijatele juurdepääsu tagamisel on endiselt puudujääke. Tarbijatel ei ole võimalik piisavalt lihtsalt leida, kus, kuidas ja mis hinnaga saavad nad oma alternatiivkütustel toimivaid sõidukeid laadida või tankida, eriti reisides piiriüleselt

Euroopa Liidus. Komisjoni tehtud analüüsis<sup>5</sup> märkis 80% osalejatest, et neil esineb sageli probleeme alternatiivkütuste taristu leidmisega. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrasele eelnenud Euroopa Liidu direktiiv 2014/94<sup>5</sup> sisaldas nõuet, mille kohaselt taristu käitajad peavad jagama teavet alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktide geograafilise asukoha kohta, kuid selles ei ole kehtestatud nõudeid andmete kvaliteedile ega täpsustatud, kus see teave peab olema kuvatud. Seetõttu ning vaatamata veebiplatvormide ja digitaalsete rakenduste suurenevale kättesaadavusele puudub endiselt avatud andmekogu, mis annaks kasutajatele reaajas teavet eelkõige alternatiivkütuste taristu kohta.

Kõik eespool nimetatud probleemid teevad alternatiivkütusega sõidukiga reisimise kogu Euroopa Liidus keeruliseks. Negatiivsed kasutajakogemused sunnivad tarbijaid loobuma alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite ostust ning seeläbi tekitavad takistusi alternatiivkütuste kasutuselevõtul. Lisaks võib selline turu killustatus kahjustada konkurentsi, tuua kaasa suuremaid kulusid turuosalistele ja raskendada uuenduslike teenuste arendamist. Need probleemid mõjutavad lõpuks tarbijaid, taristuteenuste pakkujaid ja üksusi, mis tegutsevad tarbijatele taristuandmete edastamise turul.

## **6.2. Mõju majandusele**

### **6.2.1. Mõju ettevõtlusele**

Muudatuse sihtrühmas on alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad ja liikuvusteenuse osutajad ning muudatusel on otsene majanduslik mõju nendele.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrus nõuab, et laadimispunktide operaatorid avalikustaksid avaliku laadimisteenuse kogu hinnateabe kergesti ja selgelt võrreldavalt, läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt. Euroopa Komisjon tegi avalikul konsultatsioonil selgeks, et kasutajatel on tihti piiratud teave hinna kohta, mida nad lõpuks laadimise eest maksma peavad. Vaid 31% osalejatest pidas end hästi informeerituks, teiste arvamusel ei ole laadimispunktides hinnad piisavalt selgelt kuvatud ning vahel tuleb ette olukordi, kus need pole kättesaadavad ka ettevõtete pakutavate rakenduste kaudu. Eksisteerivad erinevad hinnakomponendid, millest kujuneb lõpphind tarbijale, sealhulgas võimalikud varjatud tasud, mis ilmnevad vaid arveldamise etapis (näiteks rändlustasu, lepingutasu või ajatariif, mis on iga ettevõtte puhul erinev ning mida lisatakse lõpphinnale alates konkreetsest ajahetkest pärast laadimise alustamist). Sõltuvalt laadija asukohast võivad laadimistariifid olla kas soodsamad või kallimad. See põhjustab lõppkasutajatele raskusi hindade võrdlemisel. Alternatiivkütuste taristu hindade läbipaistmatus ei võimalda tarbijatel teha teadlikke ja piisavalt kaalutud valikuid. Samal ajal kahjustab kirjeldatud probleem ka konkurentsi alternatiivkütuste turul, sest konkurents on tänapäeval vaid rakenduspõhine.

Teabe ebapiisavus või filtreeritud teave alternatiivkütuste taristu asukohtade, kättesaadavuse ja hindade kohta takistab konkurentsivõimelise alternatiivkütuste teenuste turu arengut. Ainult täieliku eelteabe abil erinevate laadimis- ja tankimisvõimaluste kohta saavad tarbijad kindlaks teha oma vajadustele kõige paremini vastava laadimis- või tankimispunkti, mis omakorda võimaldab ettevõtjatel areneda konkurentsivõimelisemaks alternatiivkütuste turul.

---

<sup>5</sup> [14.07.2021. Impact Assessment. Commission staff working document. Impact assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council.](#)

Sekkumiseta jäävad need probleemid ja piirangud suure tõenäosusega püsima ning alternatiivkütuseid tarvitavate sõidukite kasutuselevõtu kiire arenguga ei kaasne vajaliku alternatiivkütuste taristu tõhusat ja järjekindlat kasutuselevõttu kogu Euroopa Liidus.

Seadusemuudatusega tekib eelmainitud ettevõtetel kohustus taotleda või registreerida nõuetele vastav ID täites selleks ettevalmistatud taotlust TRAMi kodulehel. Alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide staatiliste ja dünaamiliste andmete jagamiseks tuleb neil aga liidestada oma rakendused riikliku juurdepääsupunktiga, mistõttu sellega kaasnev halduskoormus ei ole suur.

### **6.2.2. Mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale**

Alates hetkest, millal alternatiivkütusel töötavad sõidukid hakkasid turule jõudma, on olnud probleeme piisava tarbijateabe kättesaadavusega. Kuna erinevad turuosalised kasutavad tarbijatele teabe edastamiseks erinevaid viise, püsib probleem tõenäoliselt ka edaspidi, kui kasutusele ei võeta meetmeid, et tagada ühtlustatud viis ja minimaalne andmete kogum, mille laadimis- ja tankimispunkti käitaja peab tarbijatele edastama.

Kui seda teenuste valdkonda ei ühtlustata Euroopa Liidu tasandil, otsustavad üksikud ettevõtted ise, kuidas tarbijatele hindu esitada. Selline alt-üles lähenemisviis ei ole siiani toonud ega too ka edaspidi kaasa läbipaistvaid hindu kogu Euroopa Liidus. On mitmesuguseid hinnakomponente, mis moodustavad lõpphinna tarbijale, sealhulgas võimalikud varjatud tasud, mis võivad ilmnedas alles arveldamise ajal (näiteks rändlustasud, lepingutasud või ajapõhised tariifid, mis erinevad sõltuvalt konkreetsest ettevõttest ja lisanduvad lõpphinnale alates kindlast hetkest pärast teenuse kasutamise alustamist). Sõltuvalt laadija asukohast võivad laadimistariifid olla kas soodsamad või kallimad. See põhjustab lõppkasutajatele raskusi hindade võrdlemisel. Alternatiivkütuste taristu hindade läbipaistmatus ei võimalda tarbijatel teha teadlikke ja piisavalt kaalutud valikuid. Kasutajatel peab olema võimalik laadida oma alternatiivkütusega sõitvaid sõidukeid igas üldsusele juurdepääsetavas laadimis- või tankimispunktis. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruses kehtestatakse sättes kasutajasõbralike *ad hoc* maksete kohustuslikkuse kohta, st ilma operaatori või laadimispunkti käitajaga pikaajalist lepingut sõlmimata, et tagada, et ükski lõppkasutaja ei jää mingi ettevõtja rakenduse puudumise või selle kasutamise oskuse puudumise tõttu maksimisega raskustesse. Igal laadimispunkti käitajal on tänapäeval oma individuaalne lahendus, need lahendused erinevad liikmesriigiti ja isegi liikmesriikide sees. Probleem on aktuaalne ka tulevikus, kui ostetakse uute alternatiivkütustega (näiteks vesinikuga) sõitvaid sõidukeid või kaubikuid, mis sõltuvad üldsusele juurdepääsetavatest tankimispunktidest. 13. aprillist 2024 kasutusele võetud üldsusele juurdepääsetavates laadimispunktides peab olema võimalik korrapõhine laadimine, mille eest on võimalik tasuda elektroonilise maksena Euroopa Liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks võib olla maksekaardilugeja või kontaktivaba funktsiooniga seade, mis on suuteline lugema vähemalt maksekaarte.

Probleemi lahendamata jätkavad üksikud laadimispunktide operaatorid individuaalsete makselahenduste pakkumist, mis põhjustavad turu killustatuse ja tekitavad tarbijatele jätkuvalt raskusi juurdepääsetavuse ja süsteemist arusaamisega, eriti üle piiri reisides. Kasutajate vastumeelsus aga mõjutab negatiivselt turu arengut.

Muudatuste tulemusena tekib terviklikum ülevaade laadijate asukohtadest, sh kas laadijad on vabad, jms. Praegu saab tarbija teavet igast äpist erinevalt.

### **6.3. Mõju elu- ja looduskeskkonnale**



2019. aasta detsembris võttis Euroopa Komisjon vastu Euroopa rohelise kokkuleppe teatise number 2. Euroopa roheline kokkulepe nõuab transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist 90% võrra. Euroopa Liidu eesmärk on saavutada kliimanetraalne majandus aastaks 2050. 2020. aasta septembris võttis Euroopa Komisjon vastu ettepaneku Euroopa kliimaseaduse kohta, et vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks 1990. aastaga võrreldes vähemalt 55% ning suunata Euroopa vastutustundlikule teele, et muutuda 2050. aastaks kliimanetraalseks. Euroopa Liidu kliimaeesmärkide suurendamise juures on oluline roll terviklikul lähenemisviisil ja kohaliku taristu planeerimisel. Seetõttu on tekkinud vajadus alternatiivkütuste taristu asjakohase kasutuselevõtu järele, et toetada üleminekut peaaegu saastevabale autopargile aastaks 2050. Euroopa Parlament ja nõukogu jõudsid 21. aprillil 2021 esialgsele kokkuleppele Euroopa kliimaseaduses.

Transpordisektor sõltub endiselt suuresti fossiilkütustest. Kõikide transpordiliikide säästvamaks muutmisel on esmatähtis eesmärk suurendada saastevabade ja vähese heitega sõidukite, laevade ja lennukite ning taastuv- ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides. Taastuvenergia direktiivi<sup>6</sup> järgi on Eesti riigile seatud eesmärk suurendada kas taastuvenergia osakaalu energia lõpptarbimises transpordisektoris 29%-le senise 14% asemel või vähendada kasvuhoonegaaside heitemahukust liikmesriigi kehtestatud soovituslikule trajektoorige vastavas tempos aastaks 2030 vähemalt 14,5% võrreldes 2010. aasta lähtetasemega. Taastuv- ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutuselevõtu suurendamine peab käima käsikäes tervikliku laadimis- ja tankimistaristu võrgustiku loomisega. Eelkõige sõiduautode turgudel läheb suur hulk tarbijaid üle nullheitega sõidukitele alles siis, kui tekib kindlus, et nad saavad oma sõidukeid laadida või tankida kõikjal ELis ja sama lihtsalt, kui see toimub praegu tavakütusega sõitvate autode puhul.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrase eesmärk on tagada tiheda ja laialt levinud alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu ELis. Kõik alternatiivkütustega sõidukite kasutajad (sh laevad ja lennukid) peavad saama hõlpsalt ELis liikuda, kuna seda võimaldab põhitaristu, nagu maanteed, sadamad ja lennujaamad. Taristu tõhusaks kasutamiseks on vaja, et juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajatel või omanikel on oma kordumatu identifitseerimistunnus, mille on väljastanud IDRO. See võimaldab nende tuvastamist rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks.

#### **6.4. Mõju ettevõtlusele**

Kasutajateave ja hindade läbipaistvus on alternatiivkütuste taristu määrase põhiaspektid. Põhimõte seisneb selles, et lõppkasutaja saab enne laadimist teada, mis on *ad hoc* hind, mida ta selle teenuse eest maksma peab. Tegemist on fundamentaalse aspektiga, mis toetab lõppkasutajatele suunatud teabeteenuste arendamist ning mille eesmärk on tekitada andmekasutajates usaldust ja kindlust laadimistaristu kasutamise eest makstava hinna puhul ning toetada infoteenuste arendamist lõppkasutajatele. Hindade läbipaistvus on konkurentsivõimelise turu arendamiseks hädavajalik. Kui hinnad tehakse kättesaadavaks ETs, tagatakse tarbijate valikuvabadus. Käitaja avaldab andmed rakendusprogrammi liidese (edaspidi *API*) kaudu, mille leiab andmekasutaja ET andmekataloogist ning andmete kasutaja saab oma marsruudi ette planeerida ja valida laadimiseks konkreetse teenusepakkuja enda jaoks sobiliku tariifi ja asukohaga. Samuti välistatakse turul hindadega manipuleerimine.

#### **6.5. Mõju e-riigile**

Alternatiivkütuste taristu määruse kohaselt määratakse riigi tasandil IDRO, hakatakse väljastama alalisi kordumatuid identifitseerimistunnuseid laadimispunktide käitajatele ja liikuvusteenuse osutajatele ning luuakse riiklik juurdepääsupunkt Eesti Teabeväravasse. Lähtudes avaliku teabe seadusest, tuleb avalikkusele suunatud teave teha kättesaadavaks Eesti Teabevärava kaudu, ning alternatiivkütuste taristu määruse artikli 20 lõige 2 sätestab, et alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide andmed tuleb teha tasuta kättesaadavaks. ETs tehakse kättesaadavaks üksnes metaandmete kirjeldus. Koondatakse staatilisi ja dünaamilisi andmeid üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide kohta määruse artikli 20 lõike 2 järgi ning tehakse kättesaadavaks teabevärava vahendusel selliseid andmeid nagu IDRO väljastatud alaline kordumatu identifitseerimistunnus, geograafiline asukoht, pistmike arv, puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv, lahtiolekuajad, pistmiku tüüp, hõivatus, laadimisjaama maksimaalne väljundvõimsus ja nii edasi. Käitaja avaldab andmed API kaudu, mille andmekasutaja leiab ET andmekataloogist.

#### **6.6. Mõju riigiasutuste töökorraldusele**

TRAM nimetatakse IDROks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõttes, mis toob kaasa väheolulise töökoormuse kasvu. Laadimis- ja/või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutaja taotleb alalist kordumatut identifitseerimistunnust või registreerib olemasoleva nõutele vastava identifitseerimistunnuse, täites TRAMi kodulehel oleva taotlusvormi. Ametile edastatud taotlus registreeritakse majasiseses dokumendihaldussüsteemis, ettevõtte majanduse tegevusala kontrollitakse EMTAK koodi alusel ning antakse välja või registreeritakse nõutele vastav identifitseerimistunnus esitatud andmete alusel 15 tööpäeva jooksul.

Lisaks peab TRAM identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioonina olema Euroopa Komisjoni ja teiste liikmesriikide IDRO asutuste jaoks ühtne kontaktpunkt. Identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon on kohustatud andma välja ja haldama kordumatuid identifitseerimistunnuseid, et identifitseerida laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid. TRAM peab tagama, et eelmainitud osapooled on identifitseeritavad EK soovitatud reeglite järgi.

#### **6.7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile ega kohalikele omavalitsustele märkimisväärsed kulusid ega eeldata sellest tulusid. Identifitseerimistunnuse taotlus täidetakse Transpordiameti kodulehel ning amet menetleb seda majasiseses dokumendihaldussüsteemis, teatades taotluse rahuldamise/mitterahuldamise otsusest mitte hiljem kui 15 tööpäeva taotluse esitamise hetkest. Registri loomise vajadus puudub, mistõttu kulud puuduvad ning tekib ainult väike halduskoormus. Riikliku juurdepääsupunkti funktsiooni loomist rahastatakse Eesti taaste- ja vastupidavuskava reformist „Andmehalduse ja avaandmete oivakeskuse loomine ja väljaarendamine“. TRAMile eraldati umbes 50 000 eurot Justiits- ja Digiministeeriumi samast eelmainitud reformist ET arenduste analüüside tegemiseks. Kõik eelmainitud tegevused tekitavad väheolulise töökoormuse.

### **7. Rakendusaktid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb kehtetuks tunnistada seadme ohutuse seaduse § 5 lõike 3 alusel antud majandus- ja taristuministri 08.02.2017 määrus

nr 7 „Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu esitatavad ohutusnõuded“<sup>6</sup>, et vältida määruse nõuete kordamist. Siseriikliku määruse loomise volitusnorm on lai ning seepärast ei vaja muutmist ega kehtetuks tunnistamist.

## **8. Seaduse jõustumine**

Seaduse jõustumine üldkorras tagab selle kõige kiirema jõustumise. Määrust kohaldatakse liikmesriikides alates 13. aprillist 2024. Kindla jõustumisaja puudumine ei raskenda seadusemuudatusega kohustatud isikutel nõuete täitmist, kuna neid teavitatakse punktis 2 sätestatud tähtaja rakendumisest.

## **9. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (edaspidi *EIS*) kaudu Justiits- ja Digiministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Transpordiametile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Riigi Infosüsteemi Ametile, Konkurentsiametile ja Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ning arvamuse avaldamiseks Eesti Transpordikütuste Ühingule ning liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunktide käitajatele, keda seadusemuudatus tulevikus mõjutab: Enefit AS, Eleport OÜ, Alexela AS, Elektrum Eesti OÜ, Terminal AS, Neste Eesti AS, Ignitis Eesti OÜ, Circle K Eesti AS ning Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit.

23. aprillil 2025. a korraldati infopäev, kus tutvustati alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrusest tulenevaid kohustusi liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunkti käitajatele ning Transpordiameti rolli tulevase identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioonina. Samuti räägiti ET arendamise protsessist ja selgitati sellega kaasnevaid kohustusi. Eelnõu ja eeltoodud protsesside korraldamise kohta vastuväiteid ei esitatud.

---

<sup>6</sup> [Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu esitatavad ohutusnõuded–Riigi Teataja.](#)