

**Majandus- ja tööstusministri 11. septembri 2024. a määruse nr 34 „E-veoselehe andmevahetusteenusega liidestamise toetus“ muutmise määruse eelnõu seletuskiri**

## **1. Sissejuhatus**

### **1.1 Sisukokkuvõte**

Määruse muudatused kehtestatakse välissuhtlemisseaduse § 8 lõike 4 ja Vabariigi Valitsuse 29. novembri 2021. a määruse nr 108 „Taaste- ja vastupidavuskava elluviimise korraldus ja toetuse andmise üldtingimused” § 8 lõike 1 alusel.

Muudatused on vajalikud, kuna Euroopa Komisjon avas muutmiseks taaste- ja vastupidavuskava (edaspidi *taastekava*) ning Eesti soovib muuta investearu 1.3 „E-veoselehe teenuse arendamine“ tingimusi. Selline soov on tingitud asjaolust, et varem seatud tähtaegu ja eesmärgid ei ole algsel kujul võimalik täita, sest määruse esialgne jõustumise ja rakendamise periood jäi lühikeseks. Meetme ümberdisainimisega antakse võimalus ka teistel sektoritel meetmest kasu saada.

### **1.2. Eelnõu ettevalmistaja**

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiaosakonna välisvahendite nõunik Karmen Orlovski (e-post: [karmen.orlovski@mkm.ee](mailto:karmen.orlovski@mkm.ee), telefon 5381 2232) ja välisvahendite õiguse nõunik Cyrsten Rohumaa (e-post: [cyrsten.rohumaa@mkm.ee](mailto:cyrsten.rohumaa@mkm.ee), telefon 5885 1076). Eelnõu õigusliku ekspertiisi tegi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Gerly Lootus (e-post: [gerly.lootus@mkm.ee](mailto:gerly.lootus@mkm.ee), telefon 639 7652). Eelnõu ja seletuskirja on keeleteoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Inge Mehide ([inge.mehide@justdigi.ee](mailto:inge.mehide@justdigi.ee), tel 5366 8522).

## **2. Määruse muudatuste sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõu koosneb kaheksast punktist.

**Punktiga 1** muudetakse taastekava meetme 1.3 „E-veoselehe teenuse arendamine“ sihi nr 7 nime, mis on seotud taastekava muutmisega.

**Punktiga 2** lisatakse vähese tähtsusega abi andmise võimalus põllumajandus- ja vesilusviljelussektoris tegutsevatele ettevõtjatele ning kumuleeritakse vähese tähtsusega abi (VTA) kuni horisontaalse VTA määruks toodud ülempiirini.

Sellest tulenevalt ei tohi:

- a) Euroopa Komisjoni (edaspidi *komisjon*) määruse (EL) 2023/2831 artikli 3 lõike 2 kohaselt liikmesriigi poolt ühele ettevõtjale antava vähese tähtsusega abi kogusumma ületada mis tahes kolme aasta pikkuse ajavahemiku jooksul 300 000 eurot;
- b) komisjoni määruse (EL) nr 1408/2013 (artikli 3 lõike 2 kohaselt liikmesriigi poolt ühele ettevõtjale antava vähese tähtsusega abi kogusumma ületada mis tahes kolme aasta pikkuse ajavahemiku jooksul 50 000 eurot; ja

c) komisjoni määruse (EL) nr 717/2014 artikli 3 lõike 2a kohaselt liikmesriigi poolt ühele ettevõtjale antava vähese tähtsusega abi kogusumma ületada mis tahes kolme eelarveaasta pikkuse ajavahemiku jooksul 40 000 eurot.

**Punktidega 3 ja 6** muudetakse toetuse andmise eesmärki ja tulemusnäitaja sihttaseme saavutamise tähtaega ning laiendatakse toetatavat sihtrühma, et rohkem ettevõtteid saaksid mugavamalt ja tõhusamalt kaupu saata.

Toetuse andmist laiendatakse peale transpordi- ja logistikasektori ka teistele vedudega seotud sektoritele, et soodustada e-veoselehe laiemat kasutuselevõttu. Eesmärk on protsesse digitaliseerida ja muuta kogu tarneahel läbipaistvamaks, hõlmates ka kauba saatjaid, kellel on kaubaveo info ehk andmed kauba kohta, selle kohta kust-kuhu kaup liigub jne. See aitab ühtlustada andmevahetust ja lihtsustada erinevate osapoolte, sealhulgas kauba saatjate, vedajate, vastuvõtjate ning tulevikus elektroonilise kaubaveoteabe ehk eFTI regulatsiooni (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1056, 15. juuli 2020, elektroonilise kaubaveoteabe kohta) muudatuste jõustumisel 09.07.2027 ka riiklike järelevalveasutuste vahelist infovahetust.

Tulemusnäitaja sihttaseme saavutamise tähtaega pikendatakse, kuna määruse esialgne jõustumise ja rakendamise periood jäi lühikeseks ning meetme ümberdisainimisega antakse võimalus ka teistel sektoritel meetmest kasu saada.

**Punktiga 4** muudetakse määruses kasutatavaid termineid.

Kehtiva määruse § 3 punktis 1 on termini määratlemisel viide vaid võlaõigusseadusele ja autoveoseadusele, kuid seaduseelnõu muudatustega ühtlustatakse terminite kasutamist, et tagada selgus ja kooskõla eri õigusaktidega. Rahvusvaheliste vedude puhul veokirjale esitatavad nõuded tulenevad peale eespool nimetatud seaduste ka rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioonist (CMR) ja kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsiooni (CMR) elektroonilise veokirja lisaprotokollist (eCMR). Samuti ei olnud varem määruses käsitletud näiteks metsamaterjali veoeskirjale, metsamaterjali üleandmise-vastuvõtmise aktile ja veoselehele esitatavad nõuded ning müüdüd või ostetud raieõiguse või metsamaterjali kohta Maksu- ja Tolliametile esitatava teatise vormis nimetatud elektroonilist veoselehte.

Eelnõu eesmärk on digitaliseerida kõik veoselehed, sõltumata sellest, millise õigusakti alusel need koostatakse, mitte piirduda ainult varem nimetatud seaduste tähenduses määratletud dokumentidega. Veoselehe digitaliseerimine peab käima käsikäs jõustuva eFTI regulatsiooniga, mis käsitleb elektroonilise transporditeabe standardimist ja digitaalse andmevahetuse ühtlustamist kogu Euroopa Liidus. Oluline on rõhutada, et eFTI ei põhine üksnes eCMR-i nõuetel, vaid on laiem raamistik, mis võimaldab standarditud ja turvalist elektroonilist andmevahetust eri transpordi- ja logistikadokumentide, sealhulgas veoselehtede puhul. Seetõttu ei reguleeri eFTI otseselt eCMR-i formaati, vaid loob tehnilised ja juriidilised tingimused, mis võimaldavad riiklikel ametiasutustel ja transpordisektori osapooltele andmeid ühtsel viisil vahetada. See lähenemine aitab luua ühtse ja läbipaistva andmekasutussüsteemi kogu transpordi- ja logistikasektoris ning toetab digilahenduste laialdasemat kasutuselevõttu.

Muudetakse e-veoselehe platvormi määratlust, kuna praegu ei ole ühtegi ametlikult sertifitseeritud eFTI platvormi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 artikli 3 punktis 10 sätestatud tähenduses. Praegu töötab Euroopa Komisjon välja eFTI platvormide funktsionaalseid ja sertifitseerimismõudeid, mille eesmärk on tagada platvormide vastavus ühtsetele nõuetele. Esimesed eFTI platvormid peaksid saama sertifitseeritud 2027. aasta esimese poolaasta jooksul vahetult enne eFTI regulatsiooni jõustumist 09.07.2027.

Varasem nõue oli eksitav, kuna see eeldas juba olemasolevaid ametlikke eFTI platvorme. Määruse muutmise eesmärk on tagada, et ettevõtted liidestuksid e-veoselehe platvormidega, mis on tulevikus valmis vastama eFTI regulatsiooni nõuetele. See loob soodsa pinnase sujuvaks üleminekuks digitaalsele andmevahetusele ja aitab ettevõtetel kohandada oma protsesse EL-i uue regulatiivse raamistikuga.

**Punktidega 5 ja 7** muudetakse toetatavat tegevust ja laiendatakse taotlejate ringi. Meede julgustab ettevõtteid oma protsesse tõhusamalt digitaliseerima ja sellest suuremat kasu saama nii väiksema halduskoormuse tõttu kui ka juurdepääsu tõttu reaalaja kaubaveo informatsioonile.

Sageli puudub transpordi- ja logistikasektori väikese ja keskmise suurusega ettevõtjatel soov või võime oma protsesse digitaliseerida, kuna neil ei ole vajalikke süsteeme, mida saaks kolmanda osapoole platvormidega integreerida. Sellises olukorras võib digitaliseerimise protsessi juhtida eelkõige kauba saatja, kes rakendab e-veoselehe platvorme ning seeläbi nügib ka transpordi- ja logistikasektori ettevõtteid neid e-veoselehe platvormide kaudu kasutama.

Toetatakse ettevõtjate liidestamist teenusepakkujaga, kes arendab ettevõtjale välja vajaliku süsteemi, et võimaldada ettevõtjal hakata kasutama e-veoselehe platvormi.

Meetme laiendamine on kooskõlas eFTI regulatsiooni eesmärkidega, mis on suunatud elektroonilise kaubaveoteabe kasutuselevõtu standardimisele kogu Euroopa Liidus. Regulatsioon loob ühtse ja sidusa õigusraamistiku, mis võimaldab transpordiettevõtetel ja järelevalveasutustel elektrooniliselt andmeid vahetada, vähendades seeläbi paberdokumentidega seotud koormust ning parandades logistika ja kaubaveo läbipaistvust ja jälgitavust.

E-veoselehtede laialdasem kasutuselevõtt toetab ka Euroopa Liidu üldist rohepöörde strateegiat, mille eesmärk on vähendada transpordisektori keskkonnamõju. Digilahendused aitavad minimeerida paberimajandust, optimeerida vedusid ja suurendada tarneahelate efektiivsust. Lisaks võimaldab digitaliseerimine paremini andmepõhiseid otsuseid teha, aidates optimeerida logistikaressursse ning vähendada tühisõite ja kütusekulu.

Laiendatakse toetuse saajate ringi, võimaldades toetust taotleda ka põllumajandussektoris ning kalandus- ja vesiviljelussektoris tegutsevatel äriühingutel. Seega võimaldatakse e-veoselehe ja muude digitaalsete transpordilahenduste kasutuselevõttu suuremas osas tarneahelast. Nii aidatakse kaasa kogu sektori innovatsioonile ja digitaalsele arengule.

**Punktiga 8** täiendatakse taotluse rahuldamise otsuses toodud nõudeid, kuna määruse muudatusega hakatakse toetust andma kooskõlas mitmete vähese tähtsusega abi andmist reguleerivate Euroopa Komisjoni määrustega.

### **3. Määruse muudatuste vastavus EL õigusele**

Määrus on kooskõlas komisjoni määrustega nr 1408/2013 ja 717/2014.

### **4. Määruse muudatuste mõjud**

Määruses tehtavate muudatustega viiakse määrus kooskõlla kehtiva õigusega.

Toetuse andmise sihtrühma laiendamine mõjutab positiivselt ettevõtluse arengut, aidates kaasa digipöördele ka teistes sektorites peale transpordisektori. Kauba saaja, kes kasutab e-veoselehe süsteemi, saab aegsamini teada, milline kaup ja millal temani jõuab. Kauba saatja saab mugavamalt ja tõhusamalt vormistada tellimuse ning selle liikumist algusest lõpuni jälgida. Sellel võib olla kaudne mõju tulude kasvule, kuna tootmist saab täpsemalt planeerida.

E-veoselehe laialdasem rakendamine loob soodsama pinnase eFTI regulatsiooni 2020/1056 jõustumiseks ning võimaldab ettevõtetel juba varakult kohaneda EL-i digitaalse regulatiivse raamistikuga. See aitab suurendada sektori efektiivsust, vähendada halduskoormust ja parandada andmete kvaliteeti ning kättesaadavust kogu tarneahelas.

## **5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Määruse muudatuste rakendamisega ei kaasne otseseid kulusid riigieelarvele.

## **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras kolmandal päeval pärast Riigi Teatajas avaldamist.

## **7. Määruse muudatuste kooskõlastamine**

Määruse muudatused esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu Rahandusministeeriumile, Kliimaministeeriumile ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Riigi Tugiteenuste Keskusele ja Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutusele. Kõigi esitatud märkustega arvestati (vt täpsemalt seletuskirja lisa).