15.10.2025

**Energiamajanduse korralduse seaduse täiendamise seaduse eelnõu seletuskiri**

**1. Sissejuhatus**

* 1. **Sisukokkuvõte**

Eelnõukohase seadusega tagatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (edaspidi ka *määrus 2023/1804 või* *alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrus*), rakendamine.

Määrusega 2023/1804soovitakse tagada tiheda ja laiaulatusliku alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu Euroopa Liidus (EL). ELi eesmärk on suurendada keskkonnahoidlikke ja taastuvkütuseid kasutavate sõidukite (sh laevad ja õhusõidukid) osakaalu transpordisektoris, et toetada ELi ja rahvusvaheliste kliima- ning keskkonnaeesmärkide saavutamist.

ELis puudub terviklik ja ühtne koostalitusvõimeline alternatiivkütuste taristuvõrk, mis pidurdab vähese heitega ja heiteta sõidukite laiemat kasutuselevõttu, mis omakorda piirab nende sõidukite piirülest liikumist üleeuroopalises transpordivõrgustikus (TEN-T võrgus)[[1]](#footnote-1). Niisamuti puuduvad ELis ühtsed andmestandardid, maksesüsteemid ja tarbijate teavitamise mehhanismid. Ühtlasi ei ole määratud riiklikke organisatsioone, kelle ülesanne oleks laadimispunktide ja teenusepakkujate tunnuskoodide haldamine ning andmete kättesaadavuse tagamine.

Transpordiamet (edaspidi ka *TRAM*) on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse tähenduses identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon (edaspidi *IDRO*), mis annab välja ja haldab kordumatuid tunnuskoode, et identifitseerida laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

Muudatus toob kaasa lisahalduskoormuse liikuvusteenuse osutajatele ning laadimis- ja tankimispunktide käitajatele andmete kättesaadavaks tegemisel Eesti teabevärava vahendusel. Samas väheneb halduskoormus ettevõtetel ja eraisikutel, kes neid andmeid kasutavad, kuna vajalik teave muutub hõlpsamini kättesaadavaks, mis kiirendab andmete töötlemise ja kasutamise protsessi. Kogu asjakohase teabe leiab masinloetaval kujul teabevärava vahendusel, suurendades seeläbi turu läbipaistvust ja infovahetuse tõhusust.

* 1. **Eelnõu ettevalmistaja**

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna peaspetsialist Martin Lein (605 1224, martin.lein@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegid õigusosakonna nõunikud Käthlin Oeselg ([kathlin.oeselg@kliimaministeerium.ee](mailto:kathlin.oeselg@kliimaministeerium.ee)), Džein Aunre ([dzein.aunre@kliimaministeerium.ee](mailto:dzein.aunre@kliimaministeerium.ee)) ja Kristel Soodla (kristel.soodla@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. **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 poolthäälte enamus Eesti Vabariigi 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.

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 288 lõike 2 järgi on ELi määrus tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.[[2]](#footnote-2) Euroopa Kohus on märkinud, et liikmesriigi poolt ELi määruse ülevõtmine selle sätete riigisisesesse õigusesse ümberkirjutamise abil ei ole lubatav.[[3]](#footnote-3) 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 määruses sätestatud volitusnormi ulatusele.[[4]](#footnote-4)

Kokkulepe alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks võeti vastu 02.06.2022 Euroopa Liidu Nõukogus. Euroopa Parlament esitas oma seisukoha 19.10.2022. Seejärel algasid triloogid. 11.07.2023 võttis Euroopa Parlament vastu 1. lugemise tulemused (st kinnitati triloogidel saadud kokkulepe); Coreper I kiitis kokkuleppe heaks I-punktina 19.07.2023, mis kinnitati seejärel A-punktina 25.07.2023 AGRIFISH nõukogus. Määruse ettepaneku mõjuhinnang avaldati 14.07.2021.[[5]](#footnote-5) 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. Eestis ja ka teistes liikmesriikides varasem praktika puudub.

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

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb liikmesriigil:

1. Määrata pädev asutus, et anda välja liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunktide käitajatele kordumatud tunnuskoodid koos riigikoodiga (ISO 3166), mis Eesti puhul on EE. Eelmainitud kordumatuid tunnuskoode on vaja eelkõige liikuvusteenuse osutajate ja laadimis- ja tankimispunktide käitajate tuvastamiseks rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks. Lisaks annab IDRO väljastatud kordumatu tunnuskood võimaluse teha tõhusamat järelevalvet riikliku juurdepääsupunkti kaudu andmete esitamise üle.

2. Luua riiklik juurdepääsupunkt, millest saab ühtne andmetele juurdepääsu punkt. Laadimis- ja tankimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja on kohustatud riikliku juurdepääsupunkti kaudu tegema tasuta ja piiramatul kujul kättesaadavaks staatilised ja dünaamilised andmed.

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 Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse ettepaneku juurde kuuluv mõjuhinnang[[6]](#footnote-6) vastab HÕNTE § 1 lõikes 1 esitatud põhimõtetele.

**3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõu koosneb kahest punktist, millega täiendatakse energiamajanduse korralduse seadust.

Eelnõu on kooskõlas põhiseadusega, teiste seaduste ja ELi õigusega.

**Ettevõtlusvabaduse riive**

Laadimis- ja tankimispunktide käitajate ja liikuvusteenuse osutajate kontekstis on asjakohane käsitleda PSi §-s 31 sätestatud ettevõtlusvabadust.

*Põhiseaduse § 31 esemeline kaitseala*

PSi § 31 kohaselt on Eesti kodanikel õigus tegelda ettevõtlusega ning koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse. Seadus võib sätestada selle õiguse kasutamise tingimused ja korra. Kui seadus ei sätesta teisiti, siis on see õigus võrdselt Eesti kodanikega ka Eestis viibivatel välisriikide kodanikel ja kodakondsuseta isikutel.

Ettevõtluse esemeline kaitseala hõlmab kõiki tegevusalasid ja elukutseid, mille puhul isik pakub enda nimel kaupu või teenuseid. Ettevõtlusvabaduse kaitsealasse kuulub tulu saamise eesmärgil toimuv tegevus. Riigikohus on sedastanud, et ettevõtlusvabaduse kui vabadusõiguse olemusega käib kaasas õigus otsustada vabalt ettevõtluse üksikasjade üle.[[7]](#footnote-7) Sisu poolest annab see isikule õiguse nõuda, et avalik võim ei sekkuks tema ettevõtlusena käsitatavasse tegevusse.[[8]](#footnote-8) Ettevõtlusvabaduse tuumaks on Riigikohus pidanud riigi kohustust mitte teha põhjendamatuid takistusi ettevõtluseks.[[9]](#footnote-9)

*Põhiseaduse § 31 isikuline kaitseala*

PSi § 31 lõike 1 esimese lause kohaselt on Eesti kodanikel õigus tegelda ettevõtlusega ning koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse. Sama paragrahvi kolmas lause lisab, et kui seadus ei sätesta teisiti, siis on see õigus võrdselt Eesti kodanikega ka Eestis viibivatel välisriikide kodanikel ja kodakondsuseta isikutel. Seega võib järeldada, et kõikidel Eestis viibivatael isikutel on ettevõtlusvabadus sõltumata kodakondsusest, kui seadusest ei tulene teisiti. PSi § 9 lõike 2 järgi laieneb ettevõtlusvabaduse ka juriidilistele isikutele.[[10]](#footnote-10)

Riigi kohustus on tagada õiguslik keskkond ettevõtlusega tegelemiseks. Õiguslik keskkond tähendab nii äri-, ühingu kui ka konkurentsiõiguse olemasolu. Ettevõtlusvabaduse alusel on isikul õigus nõuda, et riik ei looks konkurentidele põhjendamatuid eeliseid ja seeläbi hoiduks isiku ettevõtluse kahjustamisest.[[11]](#footnote-11) PSi §-st 31 tuleneb lihtne seaduse reservatsioon. Formaalselt eeldab iga piirang seaduse olemasolu. Materiaalselt peab riive olema proportsionaalne, st sobiv, vajalik ja proportsionaalne kitsamas tähenduses (PS § 11).[[12]](#footnote-12) Ettevõtlusvabadust kui põhiõigust saab piirata ja selleks piisab asjakohasest põhjusest, mis täidaks nõutava eesmärgi. Põhjus selleks peab johtuma avalikust huvist või teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitse vajadusest, olema kaalukas ja enesestmõistetavalt õiguspärane. Mida intensiivsem on ettevõtlusvabadusse sekkumine, seda mõjuvamad peavad olema sekkumist õigustavad põhjused. Ettevõtlusvabaduse riive legitiimse eesmärgina saab käsitada kõiki eesmärke, mis on kooskõlas põhiseadusega.[[13]](#footnote-13)

Eelnõukohases seaduses sätestatakse laadimis- või tankimispunktide käitajatele kohustus teha dünaamilised ja staatilised andmed tasuta kättesaadavaks nende käitatava alternatiivkütuste taristu või selle taristuga olemuslikult seotud teenuste kohta, mida nad osutavad või mille osutamiseks kasutavad nad allhanget. Lisaks peavad kõnealused asjaosalised end TRAMis registreerima ja taotlema kordumatut tunnuskoodi. Sellised kohustused küll piiravad ettevõtjate ettevõtlusvabadust, kuid need parandavad Euroopa Liidu ülest elektromobiilse sektori koostalitusvõimet, parandavad konkurentsi ning muudavad tarbijad teadlikumaks ning kogu protsessi neile lihtsamaks ja läbipaistvamaks. Näiteks Eestis tegutsevad liikuvusteenuse osutajad ja laadimis- ja tankimispunkti käitajad peavad küll esitama taotluse TRAMile, kuid taotluse esitamine on tasuta. Osa liikmesriike küsib selle eest raha (Soome 80 eurot, Saksamaa 130 eurot). Seega riive on pigem väike selles valdkonnas tegutsevatele juriidilisele isikutele.

**Eelnõu punktiga 1** täiendatakse EnKSi peatükiga 84 „Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide andmed ja tunnuskoodid“ alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse 2023/1804rakendamiseks.

**Paragrahvi 3215** „Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide andmed“ **lõikes 1** sätestatakse üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitajatele või käitajate ja omanike vahelise kokkuleppe kohaselt nende punktide omanikele, kes on omandanud kordumatu tunnuskoodi Transpordiametilt, kohustus teha tasuta kättesaadavaks enda käitatava alternatiivkütuste taristu ja teenuste kohta staatilised ja dünaamilised andmed alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse artikli 20 lõike 2 kohaselt. Andmete avalikustamise puhul tuleb arvestada TRAMi sisulisi juhiseid ja teabevärava kasutusjuhendeid, mis tehakse kättesaadavaks RIA andmevahetuse abikeskuses.[[14]](#footnote-14)

Näiteks määruse artikli 20 lõike 2 punkti a kohaselt teevad üldsusele juurdepääsetava alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu käitajad järgmised staatilised andmed kättesaadavaks (loetelu ei ole ammendav):

i) laadimis- või tankimispunkti käitaja või omaniku juriidiline nimi;

ii) laadimis- või tankimispunkti käitaja või omaniku ärinimi;

iii) laadimis- või tankimispunktide arv;

iv) tugiteenindus.

Määruse sama artikli lõike 2 punkti b kohaselt teevad üldsusele juurdepääsetava alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu käitajad järgmised dünaamilised andmed kättesaadavaks (loetelu ei ole ammendav):

i) käitusseisund (*töökorras, rikkis*);

ii) kättesaadavus;

iii) korrapõhine hind.

Järgnevalt selgitatakse mida mõeldakse üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste käitajate ja omanike vahelise kokkuleppe kohaselt nende punktide omanike all. Sisuliselt on tegemist operaatori ehk käitaja ja omaniku vahel sõlmitud kokkuleppega, mis annab omaniku õigused ja kohustused, sh teenuse osutamine operaatorile edasi. Seega tuleneb operaatorile kohustus teha andmeliikidele vastavad andmed kättesaadavaks määruse artikli 20 mõttes. Näiteks, kui operaator sõlmib kokkuleppe laadimis- või tankimispunkti omanikuga, siis selle alusel tuleneb operaatoril õigus osutada omanikule teenust ja ka kohustus teha andmeliikidele vastavad andmed kättesaadavaks.

Tarbijate jaoks on oluline, kui neil on piisavat teavet üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Eeltoodud andmeliigid on vajalikud konkurentsipõhise ja avatud turu toimimiseks ning on lõppkasutajatele olulised, et nad saaksid teha oma laadimis- ja tankimiskordade kohta teadlikke otsuseid, sealhulgas asjaomaste turuosaliste kvaliteetsete teabeteenuste kaudu.[[15]](#footnote-15)

**Lõikes 2** nimetatakse Eesti teabevärav Eesti riiklikuks juurdepääsupunktiks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõistes. Riiklik juurdepääsupunkt luuakse Riigi Infosüsteemi Ameti (edaspidi *RIA*) hallatavasse Eesti teabeväravasse, mille vahendusel tehakse andmed kättesaadavaks. Andmed asuvad andmevaldaja juures, kes vastutab andmete ajakohasuse ja õigsuse eest, tagades nende pideva uuendamise ja täpsuse õigusaktide ja andmete kasutamise eesmärkide kohaselt. Samuti peab andmevaldaja rakendama meetmeid vigade ennetamiseks ja andmete kvaliteedi tagamiseks, järgides selleks ITSi direktiivi II lisas esitatud põhimõtteid. Andmevaldaja peab rakendama meetmeid (nt Eesti infoturbestandardit või selle alternatiiviks olevat rahvusvahelist standardit ISO/IEC27001, samuti RIA nõuandeid ja infomaterjale), et vältida pahatahtlikku sekkumist, sh küberrünnakuid ja süsteemi ülevõtmist väliste osapoolte poolt. Asjaomasel juhul tuleb ITSi teenuste kasutuselevõtul lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2022/2555[[16]](#footnote-16) ja sellega seotud Euroopa Liidu ja Eesti õigusaktidest (eelkõige küberturvalisuse seadus), mis käsitlevad meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus.

Samas lõikes täpsustatakse, et lõikes 1 sätestatud staatilised ja dünaamilised andmed tehakse kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kirjeldades seal andmestiku metaandmeid. Eesti teabeväravas avaldatakse viide andmevaldaja andmestikule, kust andmekasutaja saab andmetele juurdepääsu. Andmed tehakse kättesaadavaks Euroopa Komisjoni rakendusmääruse 2025/655/EL nõuete kohaselt. ENKSi § 3216 lõikes 1 nimetatud andmed tuleb kättesaadavaks teha kõigile andmekasutajatele avatud ja mittediskrimineerival viisil ning masinloetaval kujul.

**Paragrahvi 3216** „Alternatiivkütuste taristu käitajate ja liikuvusteenuse osutajate tunnuskoodid ja selle taotlemine“ **lõikes 1** nimetatakse TRAM tunnuskoodide registreerimise organisatsiooniks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõistes. TRAM annab välja ja haldab kordumatuid tunnuskoode, et identifitseerida laadimis- või tankimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

**Lõikes 2** sätestatakse, et laadimis- või tankimispunktide käitaja ja liikuvusteenuse osutaja esitab kordumatu tunnuskoodi saamiseks Transpordiameti kodulehe kaudu vormikohase taotluse. Soovi korral võivad nad taotluses esitada soovitud kolmekohalise lühendi, mille vastavust nõutele ja kordumatust hindab TRAM. Tunnuskood peab vastama ühtlustatud nõuetele.[[17]](#footnote-17) TRAM väljastab tunnuskoode tasuta.

Laadimis- ja/või tankimispunktide käitaja ja liikuvusteenuse osutaja on kohustatud taotlema Transpordiametilt kordumatu tunnuskoodi, esitades selleks taotluse. Kordumatu tunnuskood võimaldab identifitseerida laadimis- või tankimispunkti käitajat ja liikuvusteenuse osutajat. Kordumatu tunnuskood tagab piiriülese koostoimelisuse, vähendab vigade riski ning suurendab ettevõtte nähtavust partneritele ja tarbijatele. Tunnuskoodi kasutamine võimaldab üheselt seostada edastatud andmed konkreetse laadimis- või tankimispunkti käitajaga ja liikuvusteenuse osutajaga, sh tuvastada ebakorrektsete andmete allika (nt vale asukoht või hinnainfo). Tunnuskoodid tagavad, et liikmesriigid ja Euroopa Komisjon saaksid koodide abil jälgida laadimistaristu arengut, täita miinimumnõudeid, teha järelevalvet andmete esitamise üle ja hinnata investeeringute mõju.[[18]](#footnote-18)

Kokkuvõttes tagab kordumatu tunnuskood digitaalse koostalitusvõime, läbipaistvuse ja teenuste kvaliteedi kogu Euroopa Liidus.

**Lõikes 3** sätestatakse, et Transpordiamet avaldab tunnuskoodi taotluse vormi oma ametlikul veebilehel.

**Lõikes 4** sätestatakse taotluse menetlemise tähtaeg. TRAM menetleb esitatud taotlust dokumendihaldussüsteemis, kus kontrollitakse 15 tööpäeva jooksul taotluse esitamise kuupäevast, kas juriidiline isik on registreeritud Eesti äriregistris. Tunnuskood väljastatakse üksnes registreeritud juriidilisele isikule. Muude staatuste puhul on TRAMil õigus keelduda tunnuskoodi väljastamisest või registreerimisest. TRAMile esitatud taotlused registreeritakse ja salvestatakse dokumendihaldussüsteemis ning eraldi andmekogu selleks ei looda. Lisaks on muudetud taotluses nõutavaid andmeid, mis puudutavad üksnes juriidilist isikut, seega tegemist ei ole enam isikuandmetega EL isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) tähenduses. Taotlus koos esitatud andmetega kustutatakse hetkel, mil tunnuskoodi saanud ettevõtja lõpetab teenuse osutamise või oma äritegevuse.

Esialgu kaaluti lisada TRAMile kohustus kontrollida ettevõtete Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaatori koodi, mille alusel oleks TRAM pidanud taotlust hindama ja otsustama, kas ettevõtja on tegev kütusesektoris või ei ole ning kas ettevõttele väljastatakse kordumatu tunnuskood. Ettevõtjad võivad oma EMTAKi tegevusalasid väga erinevalt määrata või ekslikult vale tegevusala märkida. EMTAKi tegevusalade kontrollimine ja selle alusel otsustamine tekitaks TRAMile lisatöökoormust. Seetõttu otsustati, et piisab sellest, kui TRAM kontrollib tunnuskoodi väljastamisel juriidilise isiku staatust e-äriregistris.

Ettevõtja teeb TRAMi väljastatud tunnuskoodi kättesaadavaks Eesti teabeväravas ning see annab talle eelmise paragrahvi lõike 2 kohase õiguse teha staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks Eesti teabevärava vahendusel. Eesti teabevärava asjakohased arendustööd lõpetatakse 2025. aasta lõpuks. Ettevõtjal on taotluse esitamiseks kaks valikut: märgib taotluses soovitud tunnuskoodi, mida TRAM hindab, või laseb TRAMil määrata ja registreerida ettevõttele kordumatu tunnuskoodi. TRAM väljastab ettevõtjale alalise kordumatu IDRO tunnuskoodi, kui esitatud taotlus on korrektne, ning avalikustab tunnuskoodi oma kodulehel.

Taotluse vorm kehtestatakse määruse tasandil ja taotluse andmed on järgmised:

1. laadimispunkti või tankimispunkti käitaja ja/või liikuvusteenuse osutaja ärinimi, asukoht, registrikood, telefoninumber, veebilehe ja e-posti aadress;
2. ettevõte määrab end laadimispunkti käitajaks, kes pakub lõppkasutajale teenuseid, sh laadimis- või tankimisteenust;
3. ettevõte määrab end liikuvusteenuse osutajaks või mõlemaks, ning vastutab laadimispunkti haldamise ja teenuse osutamise eest lõppkasutajale;
4. taotleja riigi ISO-kood rahvusvahelisele klassifikaatori (ISO 3166) järgi. Eesti ISO-kood on „EE“. Seeläbi on võimalik andmeid ühtlustada ja tagada, et taotleja päritoluriik on teada;
5. soovitud 3-kohaline lühend laadimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja tähistamiseks koodis. Taotleja võib märkida soovitud lühendi. TRAMil on õigus tunnuskoodi sobivust hinnata ja nõuetele vastav tunnuskood registreerida.

**Lõikes 5** selgitatakse, et nõuetele mittevastava taotluse kättesaamisel annab TRAM ettevõtjale lisatähtaja puuduste kõrvaldamiseks.

**Lõikes 6** täpsustatakse ettevõtja kontaktandmete ja tunnuskoodi registreerimise tingimusi ning eelmainitud andmete ajakohastamise tihedust.

**Eelnõu punktiga 2** täiendatakse EnKSi §-ga 384 „Alternatiivkütuste taristu tunnuskoodi väljastamise või registreerimise taotluse esitamine“, milles sätestatakse alalise kordumatu tunnuskoodi taotlemise või olemasoleva nõuetele vastava tunnuskoodi registreerimise tähtaeg. Kolm kuud on mõistlik tähtaeg TRAMi ettevalmistatud lühikese taotluse täitmiseks ja esitamiseks.

Seaduse jõustumisel tegutsevad alternatiivkütuste taristu käitajad ja liikuvusteenuse osutajad esitavad § 3216 lõikes 2 nimetatud taotluse kolme kuu jooksul käesoleva seaduse jõustumisest arvates.

**4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõukohases seaduses sätestatakse energiamajanduse korralduse seaduses kaks uut terminit: tunnuskoodi registreerimise organisatsioon (§ 3216 lg 1) ja riiklik juurdepääsupunkt (§ 3215 lg 2). Uute mõistete kasutuselevõtt on vajalik selleks, et määrusest tulenevad ülesanded oleksid õigusselgelt reguleeritud. Need mõisted aitavad määrata täpselt, millised organisatsioonid vastutavad laadimispunktide ja teenusepakkujate tunnuskoodide haldamise ning andmete kättesaadavuse tagamise eest.

**5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

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

**6. Seaduse mõjud**

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodika dokumendist[[19]](#footnote-19) mis on koostatud Justiits- ja Digiministeeriumi ja Riigikantselei koostöös ning Justiits- ja Digiministeeriumis välja töötatud mõjude määramise kontrollküsimustikust[[20]](#footnote-20).

* 1. **Sotsiaalne mõju**
     1. **Demograafiline mõju**

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse 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 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. Teenusepakkujate informatsioon on kihistunud ning puudub ühtne lähenemine andmete jagamiseks. Euroopa Komisjon jõudis mõjuhinnangu dokumendis järeldusele, et piisavale ja asjakohasele tarbijateabele 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[[21]](#footnote-21) märkis 80% osalejatest, et neil esineb sageli probleeme alternatiivkütuste taristu leidmisega. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrusele eelnenud Euroopa Liidu direktiiv 2014/94[[22]](#footnote-22) 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 reaalajas teavet eelkõige alternatiivkütuste taristu kohta.

Kõik eespool nimetatud probleemid teevad alternatiivkütust kasutava 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.

* 1. **Mõju majandusele**
     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[[23]](#footnote-23) 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. Hinnad koosnevad erinevatest komponentidest, millest kujuneb lõpphind tarbijale, sh võimalikud varjatud tasud, mis ilmnevad vaid arveldamise etapis (näiteks rändlustasu, lepingutasu või ajatariif, mis on iga ettevõtja 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.

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

Seadusemuudatusega tekib eelmainitud ettevõtjatel kohustus taotleda omale tunnuskood, täites selleks ettevalmistatud taotlusvorm TRAMi kodulehel. TRAM võib pakkuda ettevõtjatele tunnuskoodi kombinatsiooni ja registreerida selle või juhul, kui ettevõtjad soovivad, võivad nad esitada soovitud kolmekohalise lühendi TRAMile hindamiseks. Kui tunnuskood vastab nõuetele, siis TRAM registreerib ettevõtja soovitud tunnuskoodi. Alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide staatilised ja dünaamilised andmed tehakse kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti vahendusel. Seega ettevõtjatele kaasnev halduskoormus ei ole suur.

* + 1. **Mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale**

Alates hetkest, mil 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 ettevõtjad 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 ilmneda alles arveldamise ajal (näiteks rändlustasud, lepingutasud või ajapõhised tariifid, mis erinevad sõltuvalt konkreetsest ettevõtjast 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 sätted kasutajale mugavate *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 maksmisega raskustesse. Igal laadimispunkti käitajal on tänapäeval oma lahendus, mis 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 peab olema maksekaardilugeja või kontaktivaba funktsiooniga seade, mis on suuteline lugema vähemalt maksekaarte.

Probleemi lahendamata jätkavad üksikud laadimispunktide operaatorid individuaalsete makselahenduste pakkumist, mis killustavad turgu 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.

* 1. **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 kliimaneutraalne 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 kliimaneutraalseks. 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 CO2 heitega kütuste kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides. Taastuvenergia direktiivi[[24]](#footnote-24) 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 trajektoorile vastavas tempos aastaks 2030 vähemalt 14,5% võrreldes 2010. aasta lähtetasemega. Taastuv- ja vähese CO2 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 määruse 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 tunnuskood, mille on väljastanud IDRO. See võimaldab nad tuvastada rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks.

* 1. **Mõju ettevõtlusele**

Kasutajateave ja hindade läbipaistvus on alternatiivkütuste taristu määruse põhiaspektid. Põhimõte seisneb selles, et lõppkasutaja saab enne laadimist teada, mis on *ad hoc* hind, mida ta selle teenuse eest maksma peab. Tegemist on põhiaspektiga, 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. Ühtlasi tagatakse hindade kättesaadavaks tegemisel tarbijatele valikuvabadus. Käitaja avaldab andmed rakendusprogrammi liidese (edaspidi *API*) kaudu, mille leiab andmekasutaja Eesti teabevärava andmekataloogist, ning andmete kasutaja saab oma marsruudi planeerida ja valida laadimiseks konkreetse teenusepakkuja enda jaoks sobiliku tariifi ja asukohaga. Samuti välistatakse turul hindadega manipuleerimine.

* 1. **Mõju e-riigile**

Alternatiivkütuste taristu määruse kohaselt määratakse riigi tasandil IDRO, hakatakse väljastama alalisi kordumatuid tunnuskoode 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. Eesti teabeväravas 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 sellised andmed nagu IDRO väljastatud alaline kordumatu tunnuskood, 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 Eesti teabevärava andmekataloogist.

* 1. **Mõju riigiasutuste töökorraldusele**

TRAM nimetatakse IDROks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõttes, mis toob kaasa väheolulise töökoormuse kasvu. Laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutaja taotleb alalist kordumatut tunnuskoodi või registreerib olemasoleva nõuetele vastava tunnuskoodi, täites TRAMi kodulehel oleva taotlusvormi. Ametile edastatud taotlus registreeritakse majasiseses dokumendihaldussüsteemis. TRAM kontrollib, kas juriidiline isik on registreeritud ning kui kõik on korras, siis antakse välja või registreeritakse nõuetele vastav tunnuskood esitatud andmete alusel 15 tööpäeva jooksul.

Tunnuskoodide registreerimise organisatsioon on kohustatud andma välja ja haldama kordumatuid tunnuskoode, et identifitseerida laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid. TRAM peab tagama, et eelmainitud osapooled on identifitseeritavad Euroopa Komisjoni soovitatud reeglite järgi.

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

Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile ega kohalikele omavalitsustele märkimisväärseid kulusid ega eeldata sellest tulusid. Tunnuskoodide taotlus täidetakse TRAMi kodulehel ning amet menetleb seda majasiseses dokumendihaldussüsteemis, teatades taotluse rahuldamise või mitterahuldamise otsusest mitte hiljem kui 15 tööpäeval taotluse esitamise hetkest. Registri loomise vajadus puudub, mistõttu kulud puuduvad ning lisandub ainult väike töökoormus. 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 Eesti teabevärva arenduste analüüside tegemiseks. Kõik eelmainitud tegevused tekitavad väheolulise töökoormuse.

**8. Rakendusaktid**

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb kehtetuks tunnistada seadme ohutuse seaduse § 5 lõike 3 alusel antud majandus- ja taristuministri 08.02.2017. a määrus nr 7 „Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule esitatavad ohutusnõuded“[[25]](#footnote-25), et vältida määruse nõuete kordamist. Riigisisese määruse loomise volitusnorm on lai ning seepärast ei ole vaja seda muuta ega kehtetuks tunnistada.

**9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras, sest teistes liikmesriikides on määrust 2023/1804kohaldatud alates 13. aprillist 2024 ja Eesti on määruse vastuvõtmisega märkimisväärselt kaua viivitanud. Juhul, kui seadus ei jõustu üldises korras, siis on Euroopa Komisjonil alus alustada Eesti Vabariigi suhtes rikkumismenetlus ja riigile võidakse määrata rahaline karistus. Kindla jõustumisaja puudumine ei raskenda seadusemuudatusega kohustatud isikutel nõuete täitmist, kuna neid teavitatakse punktis 2 sätestatud tähtaja rakendumisest.

**10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõu infosüsteemi (edaspidi EIS) kaudu Justiits- ja Digiministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, RIAle, 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.

Justiits- ja Digiministeerium tegi eelnimetatutest ainsana märkusi, mida osaliselt arvestati ning osadele märkustele anti selgitusi. Märkused koos vastuste ja selgitustega on seletuskirja lisas olevas tabelis.

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Algatab Vabariigi Valitsus xx. xxxxil 2025. a

1. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1679](https://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0007.03/DOC_1) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-1)
2. [Euroopa Liidu toimimise leping](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02016E%2FTXT-20250315) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-2)
3. [EKo C-39/72, 7.02.1973 komisjon vs Itaalia, p 17](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61972CJ0039) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-3)
4. [RKo 5-23-2 p 67](https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=5-23-2/13) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-4)
5. [Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=COM:2021:559:FIN) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-5)
6. [Commission staff working document. Impact assessment accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Counsil on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SC0631) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-6)
7. Kask, O., Ehrlich, S., Henberg, A. Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 31, p 6. Tallinn: 2020. [↑](#footnote-ref-7)
8. *Ibid*, p 6. [↑](#footnote-ref-8)
9. [RKPJKo 06.07.2012, 3-4-1-3-12, p 41](https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-4-1-3-12). [↑](#footnote-ref-9)
10. [RKPJKo 30.06.2017, 3-4-1-5-17, p 50](https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-4-1-5-17). [↑](#footnote-ref-10)
11. Kask, O., Ehrlich, S., Henberg, A. Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 31, p 6. Tallinn: 2020. [↑](#footnote-ref-11)
12. Põhiseaduse 2. peatükk "Põhiõigused, vabadused ja kohustused" Justiits- ja Digiministeerium. [↑](#footnote-ref-12)
13. [RKPJKo 06.07.2012 3-4-1-3-12, p 51](https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-4-1-3-12). [↑](#footnote-ref-13)
14. [RIA andmevahetuse abikeskus](https://abi.ria.ee/?l=et.) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-14)
15. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2023/1804, artikkel 2 pp 67-68.](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804#id-03c8aa01-97bc-4fc3-808d-a75574dea303) [↑](#footnote-ref-15)
16. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/2555](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj/eng) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-16)
17. [November 2023, IDACS. IDRR – Emobility ID Format and Syntax](https://benelux-idro.eu/en/more-about/id-registration-repository-idrr) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-17)
18. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2023/1804, pp 33. [↑](#footnote-ref-18)
19. [Õigust loovate aktide mõjude hindamine | Justiits- ja Digiministeerium](https://www.justdigi.ee/oigusloome-arendamine/hea-oigusloome-ja-normitehnika/oigustloovate-aktide-mojude-hindamine) (13.10.2025). [↑](#footnote-ref-19)
20. [Mõjude määratlemise kontrollküsimustik](https://www.justdigi.ee/kontrollkysimustik) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-20)
21. [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](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0631) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-21)
22. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=celex:32014L0094) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-22)
23. [Commission staff working document. Impact assessment accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Counsil on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0631) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-23)
24. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/2001 (kättesaadav 13.10.2025).](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02018L2001-20240716) [↑](#footnote-ref-24)
25. [Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule esitatavad ohutusnõuded–Riigi Teataja](https://www.riigiteataja.ee/akt/101122017014?leiaKehtiv). [↑](#footnote-ref-25)