

Autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega tagatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 (edaspidi määrus (EL) 2020/1056) rakendamine. Määrusega (EL) 2020/1056 luuakse õiguslik ja tehniline raamistik kaubaveoteabe elektrooniliseks vahetamiseks ettevõtete ja pädevate asutuste¹ vahel. Määruse eesmärk on võimaldada esitada ja vastu võtta kaubaveoteavet elektrooniliselt, et vähendada paber kandjal veodokumentide kasutamist ning edendada transpordi- ja logistikavaldkonna digiteerimist. Sellega soovitakse vähendada halduskulusid, parandada pädevate asutuste järelevalvevõimet ning edendada transpordi tõhusust ja kestlikkust. Kaubaveo ja logistika tõhusus on väga oluline Euroopa Liidu majanduse kasvu ja konkurentsivõime, siseturu toimimise ning kõigi ELi piirkondade sotsiaalse ja majandusliku sidususe jaoks.

Eelnõukohase seadusega sätestatakse otsekohalduva määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks vajalik raamistik.

Määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks on eelnõukohase seadusega kavandatud järgmised täiendused autoveoseaduses:

- 1) määratakse nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele ja sellega seotud andmevahetusele;
- 2) määratakse eFTI värava pädevad asutused, need on Transpordiamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet ja Keskkonnaamet. Neile tagatakse juurdepääs eFTI platvormidel kättesaadavaks tehtud andmetele;
- 3) määratakse, kes hakkab vastutama eFTI värava ja selle arendamise eest.

ELis ei ole seni olnud ühtset ja koostalitlusvõimelist süsteemi ega õiguslikku ja tehnilist raamistikku, mis võimaldaks kaubaveoga seotud teavet elektrooniliselt esitada ja vastu võtta asjaomastel ettevõtjatel ja pädevatel asutustel. Kaupade, sealhulgas jäätmete liikumisega kaasneb palju teavet, mida äriühingud omavahel ning äriühingud ja pädevad asutused edastavad praegugi paber kandjal. Paberdokumentide kasutamine tekitab logistika- ja transpordiettevõtjatele suurt halduskoormust ning toob nii neile kui ka seotud tööstusharudele (nagu kaubandus ja tootmine), eelkõige väikese ja keskmise suurusega ettevõtjatele (edaspidi VKE), kaasa lisakulud ning sellel on negatiivne mõju keskkonnale. Samuti on liikmesriikides kasutusel erinevad lähenemised ja tehnilised lahendused, mis takistavad andmevahetust ja koostööd eri osaliste vahel.

Määrus ei kohusta ettevõtteid loobuma paber kandjal dokumentide kasutamisest, vaid annab neile võimaluse esitada teavet pädevatele asutustele elektrooniliselt, kui nad seda soovivad. Pädevad asutused peavad omalt poolt tagama, et elektrooniliselt esitatud teavet aktsepteeritakse samaväärselt paber kandjal dokumentidega. Liikmesriikidel tuleb luua juurdepääsupunktid, mis vahendavad teavet asjaomaste ettevõtjate ja pädevate asutustel vahel, tagades seejuures turvalise ja usaldusväärse andmevahetuse. Selliste juurdepääsupunktide ülesanne on üksnes

¹ Pädev asutus on ametiasutus, amet või muu organ, kes on pädev täitma ülesandeid määruse artikli 2 lõikes 1 osutatud õigusaktide alusel ja kellel on vaja juurdepääsu õigusnormidega ette nähtud teabele, näiteks selle kontrollimiseks, jõustamiseks, kinnitamiseks või nõuete täitmise jälgimiseks liikmesriigi territooriumil. Pädev asutus ei ole seega igasugune ametiasutus, kes puutub kokku määruse artikli 2 lõikes 1 osutatud teabega, vaid üksnes asutus, kellel on vaja juurdepääsu teabele selleks, et täita neile pandud avalikke ülesandeid ja teha konkreetseid järelevalvetoiminguid, näiteks kontrollida ja kinnitada teavet.

vahendada elektroonilist kaubaveoteavet, mistõttu ei tohi neid andmeid säilitada ega muul viisil töödelda, välja arvatud elektroonilise kaubaveoteabe andmete töötlemisega seotud metaandmeid, näiteks järelevalve või statistilistel eesmärkidel vajalikud tööloigid.

Kuigi määruse (EL) 2020/1056 rakendamine võib alguses kaasa tuua ajutise halduskoormuse kasvu, eelkõige transpordi- ja logistikasektori ettevõtetele, kuna koolitada tuleb töötajaid ja kohandada süsteeme, vähendab see edaspidi märkimisväärselt halduskulusid ja lihtsustab ettevõtjate ning pädevate asutuste vahelist suhtlust. Määruse rakendamisest saavad enim kasu VKEd, kes moodustavad suurema osa ELi transpordi- ja logistikasektorist. Seega on määruisel ja eelnõukohasel seadusel kokkuvõttes halduskoormust vähendav mõju.

Kokkuvõttes, määrusega (EL) 2020/1056 lihtsustatakse ja edendatakse ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel teabe elektroonilist esitamist EL loob tehnilise lahenduse ELi piires kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemisel maanteeveol, raudteeveol, õhuveol ning kaubaveol siseveeteedel ja sellega ei asendata kehtivaid sisunõudeid kaubaveo dokumentatsioonile. Kohaldamisalas olev elektrooniline kaubaveoteave on piiritletud määruises kirjeldatud üksikasjaliku teabega, mille täpsed andmehulgad on kirjeldatud delegeeritud määrustes 2024/2025² ja 2024/2024³. Määrus on vahetult kohaldatav kogu ELis.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Martin Lein (martin.lein@kliimaministeerium.ee, tel 605 1224) ja digitranspordi valdkonna juht Enriko Laanemäe (enriko.laanemae@kliimaministeerium.ee, tel 627 2330). Eelnõu õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Annemari Vene (annemari.vene@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu kohta ei koostatud väljatöötamiskavatsust Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 2 alusel. eFTI määruse ettepaneku juurde kuuluv mõjuhinnang⁴ vastab HÕNTE § 1 lõikes 1 esitatud põhimõtetele.

Eelnõu on seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega ja sellega tagatakse eelkõige kooskõla määrusega (EL) 2020/1056. Kuigi tegemist on otsekohalduva määrusega, sisaldab see nõudeid riigisiseste mehhanismide loomiseks, et määrust terviklikult rakendada.

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

Eelnõukohase seadusega täiendatakse autoveoseaduse (AutoVS) 01.01.2024 jõustunud redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 22.12.2023, 7.

² [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus \(EL\) 2024/2025](#) (kättesaadav 18.11.2025).

³ [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus \(EL\) 2024/2024](#) (kättesaadav 18.11.2025).

⁴ [Commission staff working document executive summary of the impact assessment accompanying the document proposal for a directive of the european parliament and of the council amending council directive 92/106/eec as regards a support framework for intermodal transport of goods and regulation \(eu\) 2020/1056 of the european parliament and the council as regards calculation of external costs savings and generation of aggregated data](#) (kättesaadav 26.11.2025).

Eelnõukohase seadusega ei muudeta konstitutsioonilisi seadusi.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamuse Eesti Vabariigi põhiseaduse § 73 kohaselt.

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

2. Seaduse eesmärk

Eelnõukohase seadusega tagatakse määruse (EL) 2020/1056 rakendamine Eestis. Määruse rakendamine aitab kaasa Eesti majanduse digitaliseerimise ja rohepöörde eesmärkidele saavutamisele, toetades reaalarajas andmevahetust ja andmepõhise otsustamise arengut. Selle tulemusel paraneb ettevõtjate konkurentsivõime, vähenevad haldus- ja tööjõukulud ning tugevneb usaldus riigi ja ettevõtjate vahel. ELi transpordi- ja logistikasektori asjaajamise digitaliseerimine toetab üleminekut puhtamale, rohelisemale ja nutikamale liikuvusele kooskõlas ELi poliitika eesmärkidega. Kaubaveodokumentide digitaliseerimine on selles protsessi keskse tähtsusega, kuna see suurendab tarneahelate efektiivust ja läbipaistvust, mis tugevdavad majanduse konkurentsivõimet. Lisaks vähendatakse paberikasutust ning kiirendatakse piiriüleseid protsesse.⁵

Kaubaveoga maantee-, raudtee-, sisevee- ja õhustranspordiga tekib palju teavet, mida praegu esitatakse suuresti paberdokumentidel, mida ettevõtjad peavad esitama üksteisele, riigiasutustele või teistele osalistele, näiteks järelevalve eesmärgil.

Maanteetranspordi puhul on keskne tähendus ÜRO rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioonil (CMR)⁶. CMRi kohaldatakse igasuguse kauba autoveo lepingu suhtes, mida tehakse tasu eest sõidukiga, kui lepingus näidatud kauba vastuvõtmise koht ja kauba üleandmiseks ette nähtud koht asuvad eri riikides, millest vähemalt üks on konventsiooni osaline. CMRi reeglid kehtivad ka saatdokumentide kohta.

Rahvusvahelist raudteevedu reguleerib rahvusvaheline raudteeveo konventsioon (COTIF⁷), täpsemalt selle lisa „Kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad“ (CIM⁸). Lennustranspordis on keskse tähendusega rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon)⁹ ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (Chicago konventsioon ja selle 19 lisa)¹⁰. Nende kõrval on oluline tähendus veel Rahvusvahelise Lennustranspordi Ühenduse (IATA) välja töötatud kokkulepetel, mis ei ole küll konventsioonid, kuid mida sellegipoolest rakendatakse ja järgitakse rahvusvaheliselt. IATA resolutsioonid on rahvusvaheliste kaubandusühenduste kokkulepped, millega lennundussektori turuosalisel võivad vabatahtlikkuse alusel liituda. Selline IATA kokkulepe on ka e-lennuveokirja rakendamise kokkulepe (IATA Resolution 672. Form of multilateral e-Air

⁵ [EU4Digital: supporting digital economy and society in the Eastern Partnership, EU Assessment. Report on assessment of the European Union's institutional and legal framework and best practice examples.](#)

⁶ Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). Riigikogu välisleping 01.08.1993. - RT II 1995, 3, 12.

⁷ [9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta protokolliga muudetud versioonis \(COTIF\) 01.07.2015.](#) - RT II, 02.11.2022, 2.

⁸ [Kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad \(CIM – konventsiooni \(COTIF\) lisa B\).](#) Vabariigi Valitsuse välisleping. –RT II, 02.11.2022, 5.

⁹ [Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon \(Montreali konventsioon\).](#) Riigikogu välisleping 28.05.1999. - RT II 2003, 7, 24.

¹⁰ [Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon \(Chicago konventsioon\).](#) Ülemnõukogu välisleping 07.12.1944. - RT II 2000, 2, 12.

Waybill Agreement).¹¹ Montreali konventsiooni osalistele on konventsioon ülimuslik kõigi rahvusvahelisele õhuveole kohaldatavate eeskirjade suhtes.

Olulisemad riigisisised õigusaktid maanteedtranspordi valdkonnas on autoveoseadus (AutoVS), liikluseadus (LS), metsaseadus (MS) ja jäätmeseadus (JääTS). Võlaõigusseadus (VÕS) kohaldub riigisisestele vedudele, kuid seda veolepingu poolte omavahelisele suhtele, sest avalik-õiguslikud kohustused kehtestab AutoVS. AutoVSi § 29 lõike 3 kohaselt peab tasulisel veoseveol autojuhil olema kaasas kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis dokument (veodokument), mis tõendab veolepingu sõlmimist ja mille koostab veose saatja või ekspedeerija. Veodokumendi vormi ei ole kehtestatud. Selleks võib olla nn CMRi saateleht, võlaõigusseaduse (VÕS) kohane veokiri (VÕS § 775), metsamaterjali veoseleht ja muu sarnane dokument. Eraldi on kehtestatud nõuded ohtlikele veosele. Ohtliku veose autoveol peavad autojuhil olema kaasas AutoVSi § 35 lõikes 10 nimetatud dokumendid.

Metsaseadusega on kehtestatud erireeglid metsamaterjali veo dokumenteerimisele. MSi § 37 lõike 10 kohaselt on veoseleht metsamaterjali sortimenti, kogust ja kuuluvust tõendav dokument. Veoseleht peab olema metsamaterjali vedajal veol kaasas või vormistatud elektrooniliselt, v.a juhul kui materjali veab metsaomanik ise ja tal on kaasas metsamaterjali valdamise seaduslikkust tõendavad dokumendid (MS § 37 lg 10).

JääTSi § 64 lõige 1 näeb ette nõuded ohtlike jäätmete saatekirjale, mis sisaldab andmeid käitlemiseks üleantavate ohtlike jäätmete liigi, koostise, koguse ja põhiomaduste ning nende jäätmete tekitaja, käitlemiseks üleandja, vedaja ja vastuvõtja kohta. JääTSi § 64 lõike 2 kohaselt koostatakse ohtlike jäätmete saatekiri enne veo algust digitaaldokumendina ohtlike jäätmete saatekirjade andmekogus. JääTSi § 108 lõike 1 kohaselt veetakse jäätmepakkide üle riigipiiri kooskõlas Eesti Vabariigi suhtes jõustunud välislepingutega ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1013/2006 sätestatud korras.

Euroopa Komisjoni mõjuanalüüs näitas, et eri liikmesriikides kehtivad erinevad standardid ja halduspraktika on seni takistanud siseturu ühtset toimimist ning põhjustanud ettevõtetele halduskoormust ja lisakulusid. Ilma ELi tasandil ühtse reguleerimiseta ei suudaks liikmesriikide eraldi algatused tagada kogu liidus ühtset andmevahetuse. Määruse eesmärk oli luua ühtsed reeglid elektroonilise kaubaveoteabe esitamiseks ja vastuvõtmiseks ning kohustades liikmesriikide pädevaid asutusi aktsepteerima elektroonselt esitatud kaubaveoteavet samaväärselt paber kandjal dokumentidega. Määrusega kehtestati koostalitlusvõimeline raamistik, mille kaudu saavad ettevõtted ja ametiasutused vahetada kaubaveoteavet turvaliselt ja standarditult, vähendades korduvat andmesisestust ja vigade riski. Seega on määrusel positiivne mõju nii Eesti kui ka ELi majandusele.

Määruse (EL) 2020/1056 eesmärk on tagada, et teave oleks kogu ELis esitatav ja töödeldav ühtsete reeglite ja standardite alusel. Kui asjaomane ettevõtja teeb nõutava teabe määruse kohaselt elektrooniliselt kättesaadavaks, peavad pädevad asutused selle samal kujul aktsepteerima. Rakendusmäärus (EL) 2024/1942 kehtestab ühtsed menetluslikud ja tehnilised nõuded, kuidas pädevad asutused pääsevad elektroonilisele kaubaveoteabele ligi ning kuidas sertifitseeritud eFTI platvormid teavet esitavad. Kohaldamisalas on maantee-, raudtee-, siseveeteede- ja õhutransport. Meretransport jääb kohaldamisalast välja, kuna seda reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond.

¹¹ [IATA Resolution 672. Form of multilateral E-Air Waybill Agreement](#) (kättesaadav 18.11.2025).

Rakendusmäärus (EL) 2024/1942 täpsustab eFTI süsteemi tehnilisi ja protseduurilisi aspekte, sealhulgas juurdepääsupunktide ehk eFTI värvate kaudu andmete edastamise nõudeid, mis tagavad teabe tervikluse ja usaldusvääruse.

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 288 lõike 2 kohaselt on ELi määrus tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.¹² Euroopa Kohus on märkinud, et liikmesriigi poolt ELi määruse ülevõtmine selle sätete riigisisesse õigusesse ümberkirjutamise abil ei ole lubatav.¹³ 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 volituspõhisele ulatusele.¹⁴

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Eelnõu väljatöötamisel telliti töö „Elektroonilisele kaubaveoteabele üleminekuks vajaliku õigusraamistiku kaardistamine ning analüüs“¹⁵ (edaspidi *õigusanalüüs*), mis võeti eelnõu ja seletuskirja koostamisel aluseks.

Eelnõu § 1 punktiga 1 täiendatakse AutoVSi reguleerimisala, sest kehtivas seaduses on AutoVSi reguleerimisala kitsalt autovedusid puudutav, mistõttu on vaja reguleerimisala laiendada ka elektroonilise kaubaveoteabe vahetamise korraldusele. Seetõttu täiendatakse seadust nõuetega elektroonilisele kaubaveoteabele ja sellega seotud andmevahetusele. AutoVSiist saab keskne õigusakt, mis hakkab reguleerima ka kaubaveoteabe elektroonilist vahetamist. See võimaldab luua ühtse raamistiku transpordiliikidele ja valdkondadele, millega tagatakse määruse rakendamine.

Eelnõu § 2 punktiga 2 lisatakse AutoVSi 11¹. peatükk „Nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele ja sellega seotud andmevahetusele“, et rakendada korrektselt määrust (EL) 2020/1056. Ühtlasi loob uus peatükk selguse seaduse rakendajatele, sest AutoVSi 11. peatükis käsitletakse praegu registrisse andmete esitamist ja sealt teabe saamise õigust.

Paragrahvis 48² sätestatakse nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele. Lisatavas paragrahvis sätestatakse, et autoveoseaduses või auto-, raudtee- või lennutranspordi kaubavedu reguleerivas muus seaduses, Euroopa Liidu õigusaktis või ratifitseeritud rahvusvahelises lepingus sätestatud kaubaveoteabe vormi- ja esitamise nõude loetakse täidetuks, kui teave on pädevale asutusele elektrooniliselt kättesaadavaks tehtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta ja selle rakendusmääruste ja delegeeritud määrustega kooskõlas oleva sertifitseeritud keskkonna vahendusel (edaspidi *eFTI platvorm*). See tähendab, et sisunõuded kaubaveoteabele tulevad jätkuvalt eriseadusest või kaubavedu reguleerivast ELi õigusaktist või rahvusvahelisest lepingust, kuid eFTI platvormi kaudu ja selles ettenähtud viisil esitatud teave loetakse samuti nõuetekohaselt esitatuks.

Oluline on tähele panna, et kaubaveoteabe eFTI platvormi kaudu esitamine on ettevõtja jaoks vabatahtlik. Ta võib esitada teabe jätkuvalt viisil, mida esitamist reguleerivad normid seni on võimaldanud.

¹² [Euroopa Liidu toimimise leping](#) (kättesaadav 13.10.2025).

¹³ EKo C-39/72, 7.02.1973 komisjon vs. Itaalia, p 17.

¹⁴ RKo 5-23-2 p 67.

¹⁵ [Advokaadibüroo PricewaterhouseCoopers Legal, Tallinna Tehnikaülikool, Advokaadibüroo TGS Baltic ja PricewaterhouseCoopers Advisors, 2024](#) (kättesaadav 28.01.2026)

eFTI platvorm on määruse (EL) 2020/1056 mõistes ja eelnõus käsitletud info- ja kommunikatsioonitehnoloogial (IKT) põhinev lahendus, näiteks infosüsteem, mis on ette nähtud elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) töötlemiseks. Ettevõtjad teevad kaubaveoteabe elektrooniliselt kättesaadavaks eFTI andmehulkade kujul selle töötlemiseks ette nähtud eFTI platvormide kaudu. eFTI platvormil töödeldavad andmed tulevad asjaomaste ettevõtete IT-süsteemidest. Üks olulisemaid tehnilise lahenduse loomise alusnõudeid on, et ettevõtete andmed jääksid alati ettevõtete juurde ja andmed tehakse ametiasutustele kättesaadavaks ainult konkreetse päringu alusel eFTI värava kaudu. eFTI platvormi teenuse pakkuja peab tagama, et andmeid on platvormil töödeldud ainult autoriseeritud kasutajad, kellel on õigused sellist informatsiooni sisestada või töödelda. Asjaomased ettevõtjad peavad ette nähtud teavet eFTI platvormidel uuendama igal ajal, kui aktiivse kaubaveo info uueneb, arhiveerima kogu informatsiooni iga transpordi kohta ning tegema selle tagantjärele kättesaadavaks selleks ette nähtud ajavahemiku jooksul.

eFTI platvorm on üldjuhul erasektori hallatav rakendus. eFTI platvormid võimaldavad kaubaveo osalistel teha toiminguid digitaalsete veokirjadega (e-AWB, e-CIM, eCMR jne). eFTI platvormid võimaldavad luua elektroonilisi dokumente ja neid vaadata. Lisaks sellele on platvormide olulised funktsioonid saatekirjade jagamine osaliste vahel, saatekirjade allkirjastamine ning seeläbi kaubaveo vastutuse üleandmine. Platvormid pakuvad kasutajatele ka selliseid mugavusfunktsioone nagu automaatne aruannete koostamine ja reaajas kaubaveo jälgimine. Kasutajate mugavuseks ühilduvad eFTI platvormid sageli ettevõtete süsteemidega, nagu ettevõtte ressursside planeerimise süsteemid (ERP) ja transpordihalduse süsteemid (TMS). Platvormi arendajatele tähendab eFTI määruse rakendamine ühtseid standardeid (sh teenuste osutamiseks sertifitseerimisprotsessi läbimist), millest lähtuda ka oma teenuste väljaarendamisel. eFTI platvormide funktsionaalsed nõuded on määratud Euroopa Komisjoni ja nõukogu rakendusmääruses 2025/2243¹⁶ ning eFTI platvormid peavad läbima sertifitseerimise, et tagada vastavus ühtsetele nõuetele. Euroopa Parlamendi ja nõukogu eFTI platvormide sertifitseerimisnõuete delegeeritud määrus on autoveoseaduse eelnõu koostamise ajal väljatöötamisel.

AutoVSi §-s 29 on sätestatud üldised nõuded veodokumentidele ja sama paragrahvi lõige 5 reguleerib lisaks elektroonilise veodokumendi sisu. Nõuded kombineeritud vedudega seotud dokumentidele on kehtestatud AutoVSi §-s 33 ja ohtlike veostega seotud veodokumentatsiooni nõuded AutoVSi §-s 35.

Paragrahvi 48² kohaselt loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 nõutele vastav elektroonilises vormis esitatud kaubaveoteave võrdset juriidilist jõudu omavaks AutoVSiis sätestatud veodokumentidega.

Muud riigisisised seadused, ELi õigusaktid ja rahvusvahelised lepingud, millele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 nõuded kohalduvad, on osaliselt välja toodud Euroopa Komisjoni delegeeritud määrustes (EL) 2024/2024¹⁷ ja 2024/2025¹⁸. Lisaks nõuded metsaseaduses, rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioonis jms. Täpsemalt on neid kirjeldatud seletuskirja osas 6.4 ja õigusanalüüsis.

eFTI värav ei säilita isikuandmeid. eFTI värava kasutuselevõtmisega kaasneb isikuandmete töötlemine eFTI platvormidel ja pädevate asutuste infosüsteemides. Pädevate asutuste

¹⁶ [Euroopa Komisjoni rakendusmäärus \(EL\) 2025/2243](#) (kättesaadav 18.11.2025).

¹⁷ [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus \(EL\) 2024/2024](#) (kättesaadav 28.01.2026).

¹⁸ [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus \(EL\) 2024/2025](#) (kättesaadav 28.01.2026).

infosüsteemides töödeldakse isikuandmeid senises ulatuses ja senisel õiguslikul alusel. eFTI väravas ei töödeldata eFTI platvormidel olevat kaubaveoteavet, välja arvatud päringu ajal eFTI platvormi andmete töötlemisega seotud metaandmed, näiteks identifikaatorid või toimingulogid. Süsteemis säilitatakse logid, mis on vajalikud jälgitavuse ja kontrolli tagamiseks. Lisaks talletatakse süsteemis tehnilisi metaandmeid, mis on vajalikud veosehete päringute tuvastamiseks, otsingute toimimiseks ja süsteemi töökindluse tagamiseks. Metaandmed ei sisalda isikuandmeid ja eFTI värava logides tekitatakse seos ainult asutustega, mitte isikutega.

Nagu eespool selgitatud, on eFTI platvormid peamiselt eraettevõtjate hallatavad süsteemid, mille valik ja kasutamine on isikule vabatahtlik. Eesti riik ei halda eFTI platvorme, mistõttu ei ole vaja sätestada seaduses nendes toimiva andmetöötluse aluseid ega muid andmetöötluse asjaolusid.

eFTI väravas ei säilitata ka kasutajakontosid ega kasutajatega seotud isikuandmeid. Pädev asutus tuvastab ja autentib kasutajad pädeva asutuse kasutajarakenduse kaudu. Kasutajarakendus on pädeva asutuse töövahend või graafiline liides, mis võimaldab eFTI värava kaudu juurdepääsu eFTI platvormidelt saadud kaubaveoteabele ning sellega tutvuda. Pädeva asutuse infosüsteem peab tagama, et päringu esitanud ametnikul on õiguslik alus ja volitus vastavasisulise päringu tegemiseks ning saadud teabe töötlemiseks. See hõlmab muu hulgas juurdepääsuõiguste haldust (nt rollipõhised õigused) ja kontrolli, et eFTI andmeid saavad pärida ja kasutada üksnes need ametnikud, kelle tööülesanded ja pädevus seda ette näevad. eFTI väravas säilitatakse üksnes toimingulogi ulatuses, mis on vajalik teenuse turvaliseks toimimiseks ja päringute jälgitavuseks. Toimingulogi abil tuvastatakse eelkõige, millisest pädevast asutusest päring on esitatud ning millal see toimus. eFTI värav ei talleta teavet päringu teinud konkreetse ametniku kohta. Päringu teinud ametniku tuvastamine on pädeva asutuse infosüsteemi ülesanne. Selline korraldus tagab, et vajaduse korral on võimalik kontrollida päringute õiguspärasust, tagada toimingute läbipaistvus ja auditeeritavus.

Täpsemad selgitused on antud õigusanalüüsis.

Paragrahvi 48³ „Elektronilise kaubaveoteabe infosüsteem ja selles andmete töötlemine“ **lõike 1** kohaselt tagatakse eFTI platvormidel kättesaadavaks tehtud andmetele juurdepääs pädevatele asutustele ja muudele asutustele elektronilise kaubaveoteabe infosüsteemi ehk eFTI värava kaudu. eFTI väravas töödeldakse kaubaveoga seotud teavet kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 ja selle rakendusmääruste ja delegeeritud määrustega. Sisuliselt kehtestatakse üldine õiguslik alus elektronilise kaubaveo infosüsteemis andmete töötlemiseks, kui ettevõtjad on teinud need pädevatele asutustele kättesaadavaks kooskõlas määruse 2020/1056 artikliga 4.

HÕNTE § 18 lõikes 2 on sätestatud, et ELi õigusega seotud seaduseelnõus kasutatavad terminid peavad olema kooskõlas ELi õiguses kasutusel olevate terminitega ning eelnõus neid üldjuhul enam ei määratleta. Kuna määruse rakendamismääruses 2024/1942¹⁹ on eFTI andmevahetuskeskkonda eFTI platvormide ja pädevate asutuste vahel nimetatud eFTI väravaks, siis tehakse seda ka AutoVSi § 48³ lõikes 1.

eFTI värav on päringute vahendamise keskkond, mis võimaldab andmevahetust pädevate asutuste ja eFTI platvormide vahel, et saada juurdepääs määruses käsitletud elektronilisele kaubaveoteabele. Kaubaveoteave luuakse ning seda töödeldakse eFTI platvormidel. Igal ELi liikmesriigil on vähemalt üks eFTI värav (või juurdepääs eFTI väravale) ning need eFTI

¹⁹ [Euroopa Komisjoni rakendusmäärus \(EL\) 2024/1942](#) (kättesaadav 28.01.2026).

väravad kuuluvad eFTI väravate võrgustikku. eFTI väravas kaubaveoteavet otseselt ei säilitata, vaid see peab võimaldama säilitada kontrollijälje kõigi selliste eFTI andmetele juurdepääsu taotluste või järelteavituse kohta, mida eFTI värav on töödeldud. Kuigi eFTI väravas ei säilitata veoselehte ja selle andmeid, tuleks eFTI väravas säilitada andmeid veoselehe loomise kohta, sest vastasel korral puuduks andmestikul eraldiseisvalt tõenduslik väärtus.

eFTI väravas olev teave veoselehe loomise kohta võimaldab usaldusväärselt tuvastada, et selline veoselehele vastav andmestik on ka tegelikkuses loodud. Seetõttu tuleks sellist teavet säilitada eFTI väravas sama kaua, kui on seaduses sätestatud algdokumendi säilitamise tähtaeg.

Täpsemalt on eFTI värava ülesanded, sh seal hoitavate andmete ja nende säilitamise tähtaeg, kirjeldatud eFTI määruse rakendamismääruse 2024/1942 artiklis 6. Andmete säilitamist käsitlevad artikli 6 lõike 2 punktid c, g, h. Seejuures sätestab punkt h kohustuse säilitada ja hoida auditeerimiseks kättesaadavana punktides c ja g täpsustatud logisid kaks aastat või pikema aja jooksul nii kaua, kui on ette nähtud riigisiseste õigusnormidega.

Kuna tähtaeg ning säilitatavate andmete loetelu tulevad ELi määrusest, ei sätestata maksimaalset säilitustähtaega ega andmete kategooriaid seaduses täpsemalt. Paragrahvi 48³ lõike 6 alusel kehtestatava määruse punktis 3 antakse võimalus kehtestada määrusega vajaduse korral eFTI väravas töödeldavate andmete täpsustatud loetelu ja säilitustähtajad – juhuks, kui seda ei reguleeri ELi määrus. Kavandatud ministri määruses esitatavas loetelus saab vajaduse korral välja tuua rakendusmääruse artikli 6 lõikega 2 võrreldes täpsemad andmed, samuti muud andmed, kui täpsustamine on eFTI regulatsiooni nõuete täitmiseks vajalik. Näiteks pikim aeg raamatupidamise seaduse § 12 kohaselt on raamatupidamisdokumentatsiooni säilitamiseks seitse aastat.

Kuna eFTI värav on eelkõige infovahetuskeskkond eFTI platvormi ja pädevate asutuste vahel ja põhineb ELi õigusel, ei ole see oma toimivuse ja õigusest tuleneva aluse poolest andmekogu AvTSi tähenduses. Olenemata asjaolust, et eFTI värav ise ei ole andmekogu, tuleb eFTI värava kaudu saadud andmeid töödelda Eesti õiguse alusel niivõrd, kuivõrd see ei lähe vastuollu ELi määruse ja selle rakendusmäärustega.

eFTI värava infosüsteemis on neli omavaheliste liidestuste gruppi:

- asjaomaste ettevõtete liidestused eFTI platvormidega;
- eFTI platvormide liidestused eFTI väravaga;
- pädevate asutuste liidestused eFTI väravaga;
- eFTI väravate omavaheline liidestus ehk eFTI väravate võrgustik.

eFTI platvormile piisab pädevate asutustega andmete vahetamiseks ühest liidestusest eFTI väravaga, et olla teiste liikmesriikide pädevate asutuste päringutele leitav. eFTI platvorm on liidestatud selle riigi eFTI väravaga, millises eFTI platvorm on sertifitseeritud. eFTI väravaga on liidestatud ka pädevate asutuste infosüsteemid. Pädeval asutusel võib olla üks või mitu andmekogu, mis on liidestatud X-tee kaudu eFTI väravaga. eFTI väravad tagavad päringute vahetamise. Igal pädeval asutusel on juurdepääs eFTI värava kaudu tehtavatele päringutele oma või ühise pädeva asutuse kasutajaliidese kaudu, mis on osa ametniku töövahenditest. Päringute vahendamine platvormide, pädevate asutuste teenuste ja teiste eFTI väravatega toimub masinmasin liidestuste kaudu. eFTI värav peaks pädevatel asutusel võimaldama pärida andmeid eFTI platvormidelt olenemata sellest, millises ELi liikmesriigis millise eFTI platvormi teenuse pakkuja teenuseid ettevõtjad kasutavad või millise eFTI värava kaudu teeb päringu riiklik asutus või amet.

eFTI värav osaleb veoselehe ja transpordidokumentide kontrollis aktiivse veo ajal. Lisaks on võimalik pädeval asutusel pärida kabotaažvedude kontrolliks ette nähtud perioodi andmeid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 1072/2009²⁰ (käsitleb rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu ühiseeskirju) kohaselt. eFTI värav osaleb ka veoselehtede järelkontrollis või kinnitamisest, et veoseleht on olnud eFTI värava juures olevas registris registreeritud.

Kokkuvõtlikult: eFTI väravas säilitatakse seega andmeid vaid eFTI platvormi andmete marsruutimise, vormingu valideerimise või kohandamise ning seire või statistika eesmärkidel. eFTI väravas ei töödelda eFTI platvormide andmeid, välja arvatud päringu toimumise ajal eFTI platvormi andmete töötlemisega seotud metaandmed, näiteks identifikaatorid või toimingulogid.

Lõike 3 kohaselt on eFTI värava pädevad asutused määruse (EL) 2020/1056 artikli 3 punkti 3 tähenduses Transpordiamet, Keskkonnaamet, Maksu- ja Tolliamet ning Politsei- ja Piirivalveamet. Neil on järgmised pädevused ja kohustused:

- 1) Transpordiamet teeb riiklikku järelevalvet lennundusseaduse (edaspidi LennS) alusel;
- 2) Keskkonnaamet teeb riiklikku järelevalvet jäätmeseaduse nõuete täitmise üle;
- 3) Maksu- ja Tolliamet teeb riiklikku järelevalvet AutoVSi alusel dokumentide, veoseohutuse ning ohtlike veoste autoveo nõuete täitmise üle, sealhulgas jäätmeseadusest (edaspidi JääTS) tulenevate nõuete täitmise üle;
- 4) Politsei- ja Piirivalveamet teeb riiklikku järelevalvet AutoVSi alusel autoveodokumentide, veoseohutuse ja autoveo nõuete täitmise üle.

Pädevate asutuste jaoks tähendab elektroonilisele kaubaveoteabele üleminek võimalust pärida andmeid eFTI platvormidelt olenemata sellest, millises Euroopa riigis millise teenuse pakkuja teenuseid ettevõtjad kasutavad või millise eFTI värava kaudu teeb päringu riiklik asutus või amet. eFTI värava kaudu tehtavate päringute eesmärk on saada ülevaade nii andmete olemasolust, terviklikkusest kui sisust kokkulepitud andmestandardi põhjal. Rakendusmääruse 2024/1942 kohaselt peavad pädevate asutuste IKT-süsteemid tagama nende asutuste ametnike nõuetekohase autentimise iga kord, kui ametnik esitab eFTI andmetele juurdepääsu taotluse.

Pädevad asutused osalevad eFTI värava kaudu veoselehe ja transpordidokumentatsiooni kontrollis aktiivse veo ajal. Juurdepääs kaubaveoteabele peab olema kättesaadav ka võrguühenduse puudumise korral. See tähendab, et andmed peavad olema salvestatud lokaalselt ka eFTI platvormidele, mis võimaldab näiteks vedajal näidata kaubaveoteavet andmekandjal (mobiiltelefonis või muus seadmes) ning pädeva asutuse ametnik saab teha järelevalvetoiminguid sellele infole tuginedes. Pärast võrguühenduse taastumist toimub andmete automaatne sünkronimine, et pädevad asutused saaksid hiljem teabe autentsust ja täielikkust kontrollida.

Määruse (EL) nr 2020/1056 artikli 9 lõike 1 punkti a järgi saab andmeid töödelda üksnes loaga ning kinnitatud juurdepääsu alusel. Andmete töötlemine (sh juurdepääsuõiguse kasutamine) peab olema jälgitav ning kõigist töötlemise toimingutest (n-õ andmete vaatamisest) peab jääma järele logi, mis aitab hinnata töötlemise õiguspärasust. Pädevate asutuste ametnikel on juurdepääs üksnes õigusnormidega ette nähtud teabele ja õigus elektroonilist kaubaveoteavet töödelda üksnes pärast seda, kui nende ametnike isikusamasus on tuvastatud ning neile on antud luba andmetele juurdepääsuks ja nende töötlemiseks. Kõik andmetöötlustoimingud registreeritakse. Pädeva asutuse ametnikul ei ole juurdepääsuõigust andmetele, mida ei ole haldusmenetluseks vaja.

²⁰ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 1072/2009](#) (kättesaadav 26.11.2025).

Pädevad asutused, eFTI teenuse pakkujad ja asjaomased ettevõtted tagavad, et eFTI platvormidele ja eFTI andmetele on juurdepääs ainult õigustatud kasutajatel. Rakendusmääruse 2025/2243²¹ järgi peavad eFTI platvormid tagama, et ettevõtjate juurdepääs eFTI platvormidele on tagatud turvaliste ja läbipaistvate juurdepääsu haldamise mehhanismide kaudu. Ainult volitatud kasutajatel peaks olema võimalik ettevõtjate nimel eFTI andmetele juurde pääseda, seega kasutajad peavad olema usaldusväärset identifitseeritud ja autenditud, kasutades selleks e-identimise vahendeid, mis vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses 910/2014²² sätestatud nõuetele. eFTI platvormide ja eFTI värava andmevahetuse üksikasjalikud nõuded ning ettevõtjate poolt elektroonilise kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemise tingimused kehtestatakse ministri määrusega, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 2020/1056 tähenduses eFTI platvormide ja asjaomaste ettevõtjate vahelise andmevahetuse tingimused. Määruse artikli 10 punkti 1 kohaselt peavad andmed olema kaitstud, sh lubamatu või ebaseadusliku töötlemise ning juhusliku kadumise, hävimise või kahjustumise eest.²³ Määrus ei tee erandeid isikuandmete kaitse reeglistikust. Kui eFTI keskkondades töödeldakse isikuandmeid, tuleb tagada, et seda tehakse määruse (EL) 2016/679²⁴ järgi ning selleks peab olema vähemalt üks õiguslik alus, mis on sätestatud isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) artiklis 6.

eFTI kontekstis saab tuua välja järgmised näited andmete töötlemisest:

- kui pädev asutus peab andmeid kontrollima avalikes huvides, siis on tegemist avalikes huvides oleva ülesande täitmiseks vajaliku andmete töötlemisega (IKÜM art 6 lg 1 p e);
- kui asjaomane ettevõtja koostab seaduses ette nähtud elektroonilist veokirja, saab seda käsitada seadusest tuleneva kohustusena andmeid töödelda (IKÜM art 6 lg 1 p c);
- kui kauba vedaja peab andma kauba saajale andmeid lepingust tulenevate kohustuste alusel.

Määrus (EL) nr 2020/1056 ei tee erandeid IKÜMis sätestatud andmekaitsepõhimõtetest, milles rõhutatakse andmete minimeerimist ja piiramist. See tähendab, et isikuandmeid ei tohiks säilitada kauem, kui on vaja nende töötlemise kindla eesmärgi saavutamiseks. Seega tuleb määruse kohaselt veotoimingutega seotud andmeid säilitada minimaalse aja jooksul, mida on vaja nende eesmärkide täitmiseks, milleks andmeid koguti ja töödeldi.

Eespool on selgitatud eFTI värava olemust ning seda, et erinevalt eFTI platvormidest säilitatakse väravas andmeid minimaalselt – selle eesmärk ei ole olla andmekogu, vaid eFTI platvormidele juurdepääsu võimaldamine. Siiski säilitatakse seal eFTI andmete töötlemisega seotud metaandmeid, peamiselt identifikaatoreid ja toimingulogisid, mis aga ei sisalda isikuandmeid.

Lõikega 4 määratakse eFTI värava haldajaks ja arendajaks valdkonna eest vastutav ministeerium. Eelnõu koostamise ajal on valdkonna eest vastutavaks ministeeriumiks Kliimaministeerium, kes vastutab eFTI värava tehnilise lahenduse arendamise, haldamise ja rahastamise eest.

Lõike 5 kohaselt võib valdkonna eest vastutava ministri määrusega ette näha, et lisaks pädevatele asutustele on eFTI platvormidel kättesaadavaks tehtud kaubaveoteabele eFTI värava kaudu juurdepääs ka muudel asutustel nende ülesannete täitmiseks.

²¹ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2025/2243](#) (kättesaadav 24.11.2025).

²² [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 910/2014](#) (kättesaadav 24.11.2025).

²³ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2020/1056](#) (kättesaadav 24.11.2025).

²⁴ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2016/679](#) (kättesaadav 24.11.2025).

Lõikes 3 on nimetatud pädevad asutused, kelle ülesanne on kasutada elektroonilist kaubaveoteavet oma järelevalve- ja menetlustoimingutes ning kelle andmete elektroonilise vastuvõtmise kohustus on seotud nende pädevusega kontrollida kaubaveoga seotud nõuete täitmist. Teised asutused võivad eFTI värava kättesaadavaks tehtud andmete vastu huvi tunda kaudsel eesmärgil. eFTI värava kaudu saab luua riigisisest juurdepääsu ka muule asjakohasele kaubaveoga seotud teabele, mis võib aidata kaasa oluliste avalike ülesannete täitmisele ja teenuste osutamisele, nagu päästetööde kavandamine, riikliku statistika kogumine, võitlus maksupettuste ja salakaubaveoga, rahvusvahelise sanktsiooni jõustamine ning riikliku julgeoleku tagamine. Samuti võivad eFTI värava kaudu kättesaadavaks tehtud teabe vastu huvi tunda kaudsel eesmärgil ka muud asutused. Andmetele juurdepääs võimaldab koguda teavet kiiremini, suuremas mahus, anda olukordadele täpsemaid hinnanguid ning seeläbi täita avalikke ülesandeid kvaliteetsemalt. Näiteks Häirekeskuse huvi elektroonilise kaubaveoteabe vastu on eelkõige kaudne (nt reageerimise efektiivsemaks muutmine) ning ettevõtted ei esita Häirekeskusele kaubaveoteavet otse, mistõttu ei kaasne Häirekeskusele ka elektroonilise kaubaveoteabe vastuvõtmise kohustust. Kaubaveodokumentatsioon võib sisaldada olulist teavet õnnetusjuhtumi korral päästetööde kavandamiseks. Näiteks sõltub veetavast kaubast ning selle kogusest see, milliste võimetega asutusi päästetöödele kaasata. Seega on Päästeametil ja Häirekeskusel vaja luua juurdepääs ohuhinnangu saamiseks, mis omakorda võimaldaks õnnetusjuhtumitele kiiremini ning asjakohesemate jõududega reageerida. Kui soovitakse anda eFTI värava kaudu juurdepääs ka mõnele muule asutusele, eeldab see täiendavat reguleerimist riigisisises õiguses.

Sellistel juhtudel tuleb eraldi otsustada ja sätestada, kas ning millises ulatuses on õigustatud juurdepääs teabele eFTI värava kaudu ning millised on õigused andmetöötluseks ja vastutus. Seega tuleb eriseadustes täpsustada pädevate asutuste õigusi elektroonilise kaubaveoteabe kasutamiseks järelevalvetoimingutes ja riskianalüüsis, sh teabe pärimise ja töötlemise ulatust.

Juurdepääsu andmise otsustab valdkonna eest vastutav minister, sätestades juurdepääsuõigusega asutuste nimekirja lõike 6 alusel kehtestatava määrusega.

Lõikes 6 sätestatakse, et valdkonna eest vastutava ministri määrusega, milles sätestatakse eFTI värava haldamise kord ja kasutamise tingimused, nõuded eFTI platvormidele, eFTI platvormide ja eFTI värava andmevahetuse üksikasjalikud nõuded ning ettevõtjate poolt elektroonilise kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemise tingimused ning eFTI platvormide vastavushindamisasutusele esitatavad nõuded ja vajaduse korral vastavushindamise korralduslikud nõuded, lähtudes asjakohasel juhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) nr 2020/1056.

Määrus (EL) 2020/1056 kehtestab õigusraamistiku, mis võimaldab esitada kaubaveoteavet sertifitseeritud eFTI platvormide kaudu. Määruse artiklis 12 on sätestatud, et eFTI platvorme sertifitseerivad selleks otstarbeks akrediteeritud vastavushindamisasutused. Vastavushindamisasutusi akrediteerib Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskus. Euroopa Komisjon töötab praegu välja delegeeritud määrust, milles sätestatakse eFTI platvormide sertifitseerimise eeskirjad. Delegeeritud määrus sätestab sertifitseerimiskriteeriumid, mille alusel vastavushindamisasutused sertifitseerivad eFTI platvorme rakendusmääruses (EL) 2024/1942 sätestatud eFTI platvormide üksikasjalike tehniliste ja funktsionaalsete spetsifikatsioonide alusel ning delegeeritud määruses (EL) 2024/204 kehtestatud eFTI ühise andmestiku ja andmealamhulkade spetsifikatsioonide alusel.

Kui eFTI platvormide sertifitseerimise eeskirjad on kehtestatud, tuleb võib-olla nende põhjal riigisisest tehnilisi üksikasju täpsustada, mistõttu nähakse ette volitusnorm ka vastavushindamise täpsustatud korralduslike nõuete kehtestamiseks, kui selleks tekib vajadus.

Eesti riigisisestes õigusaktides on vaja määrata andmevahetuse üksikasjalikud tingimused ettevõtjate ja eFTI platvormide ning eFTI värava vahel ning seda osas, mida ei reguleerita määruse (EL) 2020/1056, selle rakendusmääruste ja delegeeritud määrustega. Arvestades, et eFTI värav on eelkõige tehniline lahendus, mis peab olema paindlik muudatustele ja tehnoloogia arengule, on asjakohane anda valdkonna eest vastutavale ministrile volitus kehtestada andmevahetusega seotud tehnilised üksikasjad ning määrata vastavushindamisasutus. Selline volitusnorm toetab määruse tõhusat ja paindlikku rakendamist.

Määrus 2020/1056 kohustab liikmesriike tagama, et pädevatel asutustel oleks juurdepääs elektroonilisele kaubaveoteabele ning et andmevahetus toimuks ühtlustatud tehniliste ja protseduuriliste nõuete alusel. Määruse rakendamine eeldab eFTI värava haldamise korra, eFTI platvormidele esitatavate nõuete, eFTI platvormide ja eFTI värava vahelise andmevahetuse üksikasjalikud nõuete ning ettevõtjate poolt elektroonilise kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemise tingimuste kehtestamist. Nimetatud tingimusi ei ole otstarbekas reguleerida seaduse tasandil. Kui ELi tasandil mingid tingimused ja nõuded muutuvad ELi tasandil, tagatakse määrusega teatav paindlikkus ja kiirem menetlus, mis on oluline menetlusökonoomia vaatest.

Volitusnormi eesmärk on tagada eFTI määruse nõuete rakendamine Eesti õiguses. Selle alusel sätestatakse eFTI värava haldaja, volitatud töötaja ja nende ülesanded. Samuti reguleeritakse täiendavalt eFTI värava kaudu eFTI platvormide kaudu kättesaadavaks tehtud juurdepääsu omavad asutused ning juurdepääsu eesmärgid. Vajadusel täpsustatakse ka pädevate asutuste juurdepääsu elektroonilisele kaubaveoteabele ulatuses, mis on vajalik nende ülesannete täitmiseks. Seetõttu on näiteks eFTI värava volitatud töötaja muutmise või täiendavatele asutustele juurdepääsu andmise korral otstarbekas teha muudatused määruse, mitte seaduse tasandil, kuna see võimaldab kiiremat ja paindlikumat menetlust.

Samuti reguleeritakse valdkonna eest vastutava ministri määruses, et eFTI väravas ei töödelda andmeid, vaid üksnes vahendatakse kaubaveoga seotud teavet kooskõlas EL õigusest tulenevatele standarditega ning nähakse ette andmete säilitamise tähtsused. Seeläbi tagatakse seaduse rakendajatele õigusselgus ja õiguskindlus, keda ja millises ulatuses kõnealune muudatus puudutab. Volitusnorm teenib seaduse rakendamisega seotud eesmärki, mitte määrusega ei looda iseseisvat regulatiivset raamistikku (praeter legem määrus).

Seadusega antakse valdkonna eest vastutavale ministrile volitus kehtestada eFTI värava haldamise korra ja kasutamise tingimused (sh eFTI värava kaudu eFTI platvormidele juurdepääsu omavate asutuste loetelu, nõuded eFTI platvormidele), eFTI platvormide ja eFTI värava andmevahetuse üksikasjalikud nõuded ning ettevõtjate poolt elektroonilise kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemise tingimused. Määrusega antakse ministrile üksnes tehniline ja rakenduslik otsustusruum ehk kehtestatakse tehnilised ja korralduslikud nõuded. Seaduses määratletakse volitusnormi eesmärk, sisu ja ulatus. Volitusnorm ei võimalda täitevvõimul reguleerida küsimusi, mis põhiseaduse järgi kuuluvad seadusandja ainupädevusse. Seega on kõnealune volitusnorm põhiseaduse §-ga 3 kooskõlas.

Eelnõu § 2 kohaselt jõustub seadus 2027. aasta 9. juulil. Seaduse jõustumine tähtaeg tuleneb määruse (EL) 2020/1056 artikli 5 lõikest 1, mille kohaselt peavad pädevad asutused alates 30 kuu möödumist artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud määruste ja rakendusaktide jõustumisest aktsepteerima õigusnormidega ette nähtud teavet, mille ettevõtjad on teinud elektrooniliselt kättesaadavaks. Nimetatud delegeeritud ja rakendusaktid jõustusid 9. jaanuaril 2025, mistõttu kohaldub vastav kohustus alates 2027. aasta 9. juulist.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõukohase seadusega võetakse autoveoseaduses kasutusele asjaomaseid mõisteid tähistavad terminid „eFTI värav“ ja „eFTI platvorm“.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu koostamise vajadus tuleneb määruse (EL) 2020/1056 rakendamisest. Määrus on otsekohaldav, kuid selle rakendamiseks on vaja viia riigisisene õigus sellega kooskõlla, sealhulgas määrata nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele ja sellega seotud andmevahetusele. Samuti tuleb määrata, kes vastutab eFTI värava arendamise, haldamise ja toimimise eest. Määrust hakatakse kohaldama 9. juulil 2027. aastal.

6. Seaduse mõjud

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodikast²⁵, mille on koostanud Justiits- ja Digiministeerium ja Riigikantselei ning Justiits- ja Digiministeeriumis välja töötatud mõjude määramise kontrollküsimustikust²⁶. Niisamuti lähtuti mõjuhinnangut koostades õigusanalüüsis välja toodud aspektidest.

Kuna olulisem mõju kaasneb määruse (EL) 2020/1056 rakendamisest, on analüüsitud eFTI süsteemi mõju tervikuna. Kavandatud normid olulist mõju kaasa ei too, välja arvatud konkreetsetele asutustele sätestatud kohustused, mida analüüsitakse allpool.

6.1. Mõju majandusele

Rahvusvahelised kaubaveodokumendid on seni suures osas olnud paberil ja nende käsitlemine on ajamahukas ja sellega kaasneb ettevõtjatele halduskulu. Määrus (EL) 2020/1056 loob aluse kaubaveoteabe elektrooniliseks vahetamiseks ühtses formaadis, kuid see ei muutu ettevõtetele kohustuslikuks ning nad võivad jätkata paberil asjaajamist. Elektroonsete veodokumentide kasutuselevõtt võimaldab ettevõtetel loobuda paberdokumentide käsitsi täitmisest, printimisest ja säilitamisest ning vähendada nende kontrollimise aega. See toob kaasa ressursside kokkuhoiu nii suurettevõtjatele kui ka VKEdele, eeskätt olukorras, kus sama teavet tuleb esitada mitmele asutusele ja ka eri liikmesriikides. Selle tulemusel väheneb märkimisväärselt halduskoormus ning muutub tarneahel efektiivsemaks.

Määrus (EL) 2020/1056 soodustab elektroonsete veodokumentide (sh eCMR²⁷) laiemat kasutust, kuna loob pädevatele asutustele kohustuse aktsepteerida elektroonset teavet ning ei muuda kehtivat õigusraamistikku. Näiteks ei pea pädeva asutuse järelevalvetoimingu käigus autojuht enam esitama hulgaliselt paberdokumente, vaid kogu kaubaveoga seotud teave on pädevale asutusele kättesaadav eFTI värava kaudu. Euroopa Komisjoni hinnangul võib halduskulude vähendamine hoida ettevõtetel aastas kokku hinnanguliselt miljard eurot, mis eelkõige väljendub tööaja kokkuhoius.²⁸ See suurusjärg põhineb Euroopa Komisjoni mõjuhinnangu stsenaariumitel, milles eFTI keskkonna kasutuselevõtt kasvab järk-järgult, kuid ei eeldata, et kõik ettevõtjad hakkavad elektroonilist andmevahetust kasutama. Seega kokkuhoid hakkab suuresti sõltuma sellest, kui palju ettevõtjaid otsustab eFTI platvormid kasutusele võtta. Mõjuhinnangu kohaselt võiks maanteevedudel elektroonilise teabevahetuse

²⁵ [Mõjude hindamise metoodika, Justiits- ja Digiministeerium ja Riigikantselei](#) (kättesaadav 16.06.2026).

²⁶ [Õigust loovate aktide mõjude hindamine | Justiits- ja Digiministeerium](#) (kättesaadav 16.06.2026).

²⁷ [Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon \(CMR\)](#) (kättesaadav 18.11.2025).

²⁸ [The eFTI regulation. Digitalising freight transport across the European Union](#) (kättesaadav 18.11.2025).

kasutus jõuda 2030. aastaks ligikaudu 60%-ni riigisiseste vedude korral ja 80%-ni piiriülestes vedudes.²⁹

Kuna määrus (EL) 2020/1056 loob standardi kaubaveoga seotud teabe elektrooniliseks esitamiseks ja vahetamiseks, võib see ettevõtetele kaasa tuua uued tööprotsessid, samuti võib tekkida vajadus koolitada töötajaid (sh autojuhid, logistikud, ekspediitorid). Üleminek digitaalsetele lahendustele vähendab käsitööd ja halduskoormust, mistõttu tasub tähelepanu pöörata töötajate oskuste arendamisele. Koolituste abil on võimalik tagada töötajate sotsiaalne kaasatus ja vältida digilõhe süvenemist eri inimrühmade vahel. Seega ei piisa määruse edukaks rakendamiseks ainult tehnilisest valmisolekust, vaid on vaja kaasata ka inimesi ja neid koolitada. See aitab tagada, et digiteerimine loob uusi võimalusi kõikidele osalistele.³⁰

Lisaks halduskulude vähenemisele toetab digiteeritud kaubaveoteabe vahetus majanduslikku tõhusust laiemalt, võimaldades masintöödeldavat andmeanalüüsi ja täpsemat planeerimist. Elektrooniline andmevahetus kiirendab tolli- ja järelevalvetoiminguid, vähendab viivitusi tarneahelas, suurendab andmete täpsust ja jälgitavust ning loob eeldused uute digitaalsete teenuste, näiteks veose jälgimissüsteemide kasutuselevõtuks.

Määrus (EL) 2020/1056 on oluline ka multimodaalse ja piiriülese kaubaveo edendamisel, kuna lihtsustab eri transpordiliikide andmevahetust ja vähendab piiridel tekkivaid takistusi. Eesti ettevõtetele loob see võimaluse pakkuda efektiivsemaid ja usaldusväärsemaid logistikateenuseid, vähendada ooteaegu ning tugevdada Eesti kui Läänemere piirkonna logistikasõlme rolli. Samuti võimaldab eFTI kasutuselevõtt Eesti ettevõtetel sujuvamalt suhelda teiste liikmesriikide ametiasutustega ja partneritega, järgides ühtseid digitaalseid standardeid, mis parandab kaupade liikumise kiirust, turvalisust ja kuluefektiivsust. Samuti saavad Eesti ettevõtted määruse rakendamise tulemusel pakkuda eFTI platvormide teenuseid koos digitaalsete kaubaveodokumentidega. Praegu tegutseb Eesti turul ligikaudu kakskümmend digitaalsete veodokumentide teenuse pakkujat, kellel avaneb määruse kohaldamisel võimalus laiendada oma teenuseid kogu Euroopa turule, pakkudes sertifitseeritud ja ELi standarditele vastavaid lahendusi. Ühtsete tehniliste nõuete juurutamine kogu ELis võimaldab arendada teenuseid, mida saab kasutada kogu ELis, s.o eFTI platvormi arendajate jaoks peitub eFTI nõuete ülevõtmises tugev ekspordipotentsiaal. Platvormi arendajate pakutavad võimalikud teenused ei piirduks üksnes elektroonilise teabe vahendamisega, mis on määruse kohaldamisalas, vaid võivad tähendada ka palju muid teenuseid, mis on vajalikud ettevõtjate omavahelises koostöös. Samuti on võimalik luua teenuseid, mis võimaldaks esitatud andmete põhjal luua riigile esitatavaid aruandeid. See suurendab Eesti digiteenuste ekspordipotentsiaali ning loob uusi kõrgema lisandväärtusega äri võimalusi logistikatehnoloogia ja IT-sektori ettevõtetele. Määruse rakendamine tugevdab seega mitte ainult logistika- ja transpordisektori konkurentsivõimet, vaid ka Eesti majanduse innovatsioonivõimet ja ekspordisuutlikkust.

Kuigi süsteemi rakendamine eeldab esialgseid investeeringuid IT-arendusse ja tööprotsesside kohandamist nii ettevõtetes kui ka avalikus sektoris, on selle pikaajaline majanduslik mõju positiivne. eFTI raamistik toetab kuluefektiivsust, innovatsiooni, paremat rahvusvahelist koostööd ning Eesti ettevõtete konkurentsivõime kasvu Euroopa ühtsel turul, aidates samal ajal kaasa rohepöörde ja digipöörde eesmärkide saavutamisele.

²⁹ [Commission staff working Document impact assessment. Accompanying the Document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, 2018](#) (kättesaadav 27.03.2026).

³⁰ [EU4Digital: supporting digital economy and society in the Eastern Partnership. EU Assessment. Report on assessment of the European Union's institutional and legal framework and best practice examples](#) (kättesaadav 18.11.2025).

6.1. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Euroopa Komisjoni hinnangul on määruse rakendamisel positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale. Määrus 2020/1056 toetab ELi poliitikaeesmärke, vähendades transpordi- ja logistikasektori keskkonnajälge, millega toetatakse rohepöörde eesmärke. Määruse rakendamise peamine keskkonnamõju on seotud dokumentide digiteerimise ja logistikaprotsesside optimeerimisega.

ELi siseturg on üks maailma suurimaid kaubanduspiirkondi, kus toimub miljoneid kaubavedusid maismaa-, raudtee-, siseveete- ja õhustranspordiga. Üldjuhul on tegemist multimodaalse transpordiga, kus ühe kauba kohaletoimetamine nõuab vähemalt kahte kaubaveoviisi. Iga veose juurde kuulub vajalik dokumentatsioon, sh veoselehed (nt CMR). Ühe kaubaga on seotud mitu veoselehte, mis on vajalikud tarneahela eri etappides, ning ELis on need suures osas paberandjal, kuna erinevad osapooled ei arvesta või ei kasuta digitaalseid lahendusi. 2022. aastal tehtud Eesti riigi keskse elektroonilise maanteetranspordi veoselehe juurdepääsupunkti toimimismudeli analüüsis hinnati, et Eestis koostatakse aastas hinnanguliselt 3,5 miljonit veoselehte, millest 10% on elektroonilised.³¹

Elektrooniliste veodokumentide kasutuselevõtt asendab suurel määral paberandjal dokumentide ringlust, mille tulemusel väheneb paberitööstuse maht ja sellest tulenev metsade raiesurve. Euroopa Komisjoni mõjuanalüüsi andmetel vähendaks määruse rakendamine kuni 2040. aastani ligikaudu 8 miljardi paberlehe kasutamist, mis tähendab hinnanguliselt kuni 900 000 puu säästmist aastas.³² Lisaks aitab elektrooniline andmevahetus vähendada transpordiettevõtete vajadust dokumente füüsiliselt transportida, printida ja säilitada, mis omakorda vähendab energiatarbimist ja jäätmeteket.

Digiteeritud kaubaveoteave võimaldab logistikaprotsesse tõhusamalt kavandada ja jälgida. Elektroonilise teabe reaajas kättesaadavus loob eeldused vedude optimeerimiseks ja tühisõitude vähendamiseks, mis toob kaasa väiksema kütusekulu ja transpordi põhjustatavate kasvuhoonegaaside vähenemise. Mõjuanalüüsi kohaselt võib logistikaprotsesside parema koordineerimise ja marsruutide optimeerimise tulemusel väheneda CO₂ heide ELis suurusjärgus ca 70 000 tonni aastas ning ummikutest ja liikluskoormusest tulenevad väliskulud kuni ca 15 miljonit euro võrra aastas. Eesti kontekstis võiks see tähendada CO₂ heide vähenemist umbes 200 tonni ja väliskulude vähenemist umbes 40 000 eurot aastas. Digitaalsete lahenduste kasutamine muudab vedude planeerimise ja koormuse jaotamise paindlikumaks, vähendades ülekoormust linnades ja transpordisõlmedes ning parandades elukeskkonna kvaliteeti.

Määruse (EL) 2020/1056 rakendamine toetab ka ohutuse ja turvalisuse kasvu. Elektroonilise kaubaveoteabe jälgitavus võimaldab pädevatel asutustel saada kiiret ja täpset teavet veoste, sealhulgas ohtlike kaupade veo kohta. Näiteks liiklusõnnetuse korral, kus osaleb ohtlike aineid vedav sõiduk, saab häirekeskus eFTI värava kaudu kohe juurdepääsu veose andmetele ning edastada info reageerivale ekipaažile. Sel viisil on võimalik vähendada keskkonnareostuse ja inimeste tervisekahjude riski.

Elektrooniline kaubaveoteabe vahetus toetab targemat logistikat, vähendab paberimajandust, liiklusummikuid ja saastet ning parandab õhu kvaliteeti nii linnades kui ka maapiirkondades. Määrus aitab seeläbi kaasa Euroopa roheleppe ja kestliku ning nutika liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamisele, muutes transpordi- ja logistikasektori keskkonnasäästlikumaks ja ressursitõhusamaks. Kuigi määruse põhifookus on halduskoormuse vähendamisel ja

³¹ Eesti riigi keskse elektroonilise maanteetranspordi veoselehe juurdepääsupunkti toimimismudeli analüüs. Lõpparuanne, 2022 (kättesaadav 27.03.2026).

³² eFTI Insights #1Preparing for Regulation Adoption. A Focus for the Public Sector (kättesaadav 18.11.2025).

andmevoogude ühtlustamisel, avaldub selle kaudne mõju märkimisväärse keskkonnahoiuna ning toetab elukeskkonna kvaliteedi paranemist.

6.2. Mõju ettevõtlusele

ELis ulatus 2022. aastal kaubaveo kogumaht hinnanguliselt 3471 miljardi tonnkilomeetrit.³³ Eestis on ligikaudu 3500 tegevusloaga autoettevõtjat, kes võivad selle loa alusel osutada rahvusvahelise autokaubaveo teenuseid. Samas tuleb arvestada, et veodokumendi koostamise kohustus lasub tegelikult veose saatjal, mistõttu võib veodokumentide koostajate arv olla märksa suurem kui vedajate arv. Lisaks on Eestis ligikaudu 350 aktiivset ekspedeerimisettevõtet, mis võivad tegutseda veose saatja või vedaja nimel. Kaubaveoteabe digiteerimine puudutab aga otseselt või kaudselt kõiki Eestis kaupu saatvaid või tellivaid ettevõtteid, sest kaubaveoteave (nt saadetise andmed, osapooled, kauba kirjeldus, kogused ja sihtkoht) tekib juba kauba saatja või tellija juures ning liigub sealt edasi järgmistele osalistele (nt vedaja, ekspedeerija). Seetõttu ei ole digiteerimine üksnes veondussektori muudatus, vaid laiem tarneahelaülene areng, mis mõjutab ettevõtete igapäevaseid protsesse ja andmevahetust.

Paberdokumentide kasutamine põhjustab ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, suurt halduskoormust ja tööjõukulu, sest dokumendid vormistatakse käsitsi, printitakse ja töötajad peavad neid haldama ja säilitama, mis aeglustab protsesse ja tekitab lisakulusid. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) 2021. aasta aruandes³⁴ hinnati iga kaubaveodokumendi digiteerimisest tulenevat aja kokkuhoidu kuni 20 minutit ning haldus- ja tegevuskulude kokkuhoidu kuni 13 eurot saadetise kohta.

Peamiseks põhjuseks, miks ei arene teabevahetus lihtsustamise ja suurema tõhususe suunas, mida olemasolevad elektroonilised vahendid võimaldaksid, peetakse ühtse õigusraamistiku puudumist liidu tasandil, milles oleks ette nähtud, et pädevad asutused aktsepteeriks seaduse järgi nõutavat asjakohast kaubaveoteavet elektroonilisel kujul. Ühtsete kirjeldustega elektroonilise teabe aktsepteerimine pädevate asutuste poolt ei lihtsusta ainult pädevate asutuste ja ettevõtjate vahelist suhtlust, vaid lihtsustab kaudselt ka ettevõtjate omavahelise ühtse ja lihtsustatud elektroonilise suhtluse arengut liidus. Määruse laiem rakendamine tooks kaasa ka märkimisväärse halduskulude kokkuhoiu ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, kes moodustavad suurema osa liidu veo- ja logistikaettevõtjatest.³⁵

ELis tegutsevad VKEd 2020. aastal läbiviidud analüüsis välja Euroopa Parlamendi läbiviidus uuringus, et nad kasutavad paberkandjal dokumente, sest nende suuremad äripartnerid kasutavad samuti ning nad lähtuvad neist.³⁶ Digitaalsete lahenduste kasutuselevõtt võimaldab vähendada käsitööd, muuta teabe haldamise ja edastamise kiiremaks ning suurendada andmete täpsust ja jälgitavust.

Määrus (EL) 2020/1056 ning selle rakendusmäärused loovad ELis ühtse ja standarditud õigus- ning tehnilise raamistiku kaubaveoga seotud teabe elektrooniliseks vahetamiseks. Määruse kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et pädevad asutused aktsepteerivad seadusega nõutavat teavet elektroonilisel kujul, kui ettevõtja esitab selle määruses ja rakendusaktides sätestatud nõuete kohaselt. Ettevõtjatel ei ole kohustust kasutada eFTI süsteemi, kuid kui nad soovivad teavet esitada digitaalselt, peavad pädevad asutused seda aktsepteerima.

³³ [Freight transport activity, European Environment Agency, 2024](#) (kättesaadav 01.04.2026).

³⁴ [Paper on the operationalization of the Additional Protocol to the CMR concerning the Electronic Consignment Note \(e-CMR\)](#). United Nations Economic and Social Council, 2021 (kättesaadav 27.11.2025).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2020/1056, pp 2-4.

³⁶ [M. Niestadt. Electronic freight transport information. European Parliamentary Research Service, 2020](#) (kättesaadav 18.11.2025).

eFTI raamistik toob kaasa muudatusi ettevõtete töökorralduses, kuna paberdokumentide asemel hakatakse kasutama sertifitseeritud eFTI platvorme. Selleks on vaja:

- 1) võtta kasutusele uued infosüsteemid või liidesed;
- 2) koolitada töötajaid käsitlema digitaalset teavet;
- 3) korraldada ümber ettevõttesisesed protsessid.

Määruse nõuete täitmisega võivad alguses kaasnedä märkimisväärsed kulud, mis on seotud nii süsteemide arenduse ja ühilduvuse tagamisega kui ka nende eFTI platvormide teenuse pakkujate kasutamisega, kelle platvormid võivad olla tasulised. Kuna määruse kohaselt tohib andmeid edastada üksnes sertifitseeritud eFTI platvormide kaudu, tekivad ettevõtjatel kulud teenusepakkuja valiku ja teenuste kasutamisega. Eestis tegutseb hinnanguliselt kuni 15 veodokumentide teenusepakkujat, kelle lahendused võivad tulevikus kujuneda eFTI platvormideks. Seetõttu võib turule tekkida palju konkureerivaid teenusepakumisi ning ettevõtjate jaoks muutub oluliseks hinnata nii teenuse hinda, funktsionaalsust kui ka koostalitlusvõimet. Samas loob standarditud raamistik ettevõtetele edaspidi märkimisväärsed eeliseid: väheneb halduskoormus, suureneb majanduslik efektiivsus, läbipaistvus ja andmete kvaliteet, paraneb koostöö riigiasutustega ning kiireneb kaupade liikumine. Siinkohal tuleb veelkord rõhutada, et eFTI süsteemi kasutamine on ettevõtjate jaoks vabatahtlik, seega kaasnevad kulud ainult ettevõtjale, kes selle süsteemi kasutusele võtta soovib.

Määrus ei reguleeri üksikasjalikult, kuidas peab olema korraldatud eFTI platvormi ja seda kasutavate või sellele andmeid edastavate asjaomaste ettevõtete vaheline andmevahetus või milline peaks olema kasutajaliides. Samuti ei reguleeri määrus eFTI platvormi muid teenuseid ega ühendusi. Määrus ei sea piiranguid ega kohustusi erinevate eFTI platvormide omavahelisele liidestamisele ega nende ühendamisele juurdepääsupunktide, riiklike registrite või muude teenustega. Ühtsete standardite jõustamine võimaldab eFTI platvormi arendajatel juurutada uusi teenuseid, millest võivad olla huvitatud nii ettevõtjad kui ka pädevad asutused.

Määrus loob standarditud raamistiku, mis võimaldab ettevõtetel ja riigiasutustel vahetada kaubaveoteavet elektrooniliselt, turvaliselt ja tõhusalt. VKEde hinnangul on vaja luua IT-süsteemid ja lahendused, mis oleksid koostalitlusvõimelised. Praegu need puuduvad.

Määruse keskmes on nõue kasutada ainult sertifitseeritud eFTI platvorme ja teenuseosutajaid, mis tagab andmete usaldusväärsuse ja vastavuse ELi nõuetele. Masinloetavas vormis andmete kättesaadavus turvalise ühenduse kaudu võimaldab nii pädevatel asutustel kui ka ettevõtjatel omavahelises suhtluses teha kiireid andmepäringuid ja täpset kontrolli andmete üle. Seeläbi saab minimeerida dokumentide käsitsi kontrollimise vajadust, vähendada vigu ning kiirendada kaupade liikumist nii riigis kui ka rahvusvaheliselt. Seega reaajas masin-masin-liidesega andmevahetus tarneahelas osalejate vahel võimaldab ettevõtetel tegutseda tõhusamalt ning suurendada käivet ja kasumit.

eFTI platvorm peab tagama andmete turvalise vahetuse, autentimise ja logimise ning andmete kättesaadavuse ka võrguühenduse puudumisel. See tähendab, et andmed peavad olema salvestatud lokaalselt eFTI platvormidel, mis võimaldab näiteks vedajal näidata nõutavat kaubaveoteavet andmekandjal (mobiiltelefonis või muus seadmes) ning pädeva asutuse ametnik saab teha järelevalvetoiminguid sellele informatsioonile tuginedes. Pärast võrguühenduse taastumist andmed sünkroonitakse automaatselt, et pädevad asutused saaksid hiljem teabe autentsust ja täielikkust kontrollida.

Ettevõtjate vaatest tähendab eFTI kasutuselevõtt üldjuhul ühte kahest lähenemisest. Esiteks võivad ettevõtjad kasutada eFTI-platvormi valmislahendust (nt veebipõhine keskkond) ning kulud väljenduvad eeskätt teenuse kasutustasus. Teiseks võivad suurema mahu või IT-

suutlikkusega ettevõtjad liidestada oma süsteemid (nt transpordi-, lao- või majandustarkvara) eFTI-platvormiga. Sellisel juhul on tüüpilised arendusvajadused nt ettevõtte olemasolevate andmeväljade kaardistamine eFTI andmestikele, tehnilise liidese (API) arendus ja testimine, logimine ja jälgitavus ning tööprotsesside korrastamine (rollid, vastutus jms).

Kokkuvõtteks. Rakendades AutoVSiga määrust (EL) 2020/1056, on võimalik muuta andmevahetus tõhusamaks ja sujuvamaks, vähendada halduskoormust ning suurendada usaldust riigiasutuste ja ettevõtete vahel. Uute süsteemide väljatöötamine ja rakendamine nõuab investeeringuid. Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutus toetas 2022. aastal ettevõtteid, lähtudes ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri määrusest „E-veeselehe teenusearenduse toetamise tingimused ja kord“. Taotlusvooru toetussumma oli 1 miljon eurot. Toetusmeedet kasutas kuus ettevõtet, mis olid valmis looma e-veeselehe platvormid. 2025. aasta toetusmeetme (lähtus majandus- ja tööstusministri määrusest „E-veeselehe andmevahetusteenusega liidestamise toetus“) taotlusvooru eelarve oli 4,7 miljonit eurot ning toetust kasutas ca 300 ettevõtet, et arendada või täiustada oma IT-lahendusi e-veeselehe ja eFTI andmevahetuse rakendamiseks. Lisaks avas Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutus 2026. aasta märtsis toetusmeetme „Ettevõtjate digitaliseerimise, reaalamajanduse lahenduste ja andmemajanduse kasutusjuhtude arendamise toetamine“, mille eesmärk on toetada erasektori digiteerimist, parandada andmete kättesaadavust ja tuua andmemajanduse kasutusjuhud praktikasse. Sellised meetmed suurendavad ettevõtete digivõimekust ja toetavad määruse rakendamist Eestis.

6.3. Mõju e-riigile

Määrus on kooskõlas digiriigi põhimõtetega³⁷, kuna soodustab paberipõhiste protsesside asendamist standarditud elektroonilise andmevahetusega. Määrus loob ELis ühtse õigusliku ja tehnilise raamistiku, mille järgi saab kaubaveoga seotud teavet esitada, töödelda ja kontrollida turvaliselt ning masinloetaval kujul.

Määruse rakendamine toetab riigi ja erasektori vahelise andmevahetuse ühtlustamist ning tugineb reaalamajanduse põhimõtetele, mille keskmes on ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel toimuv kvaliteetne andmevahetus reaalamajas. Reaalamajandus võimaldab ettevõtetel keskenduda oma põhitegevusele, vähendades haldus- ja tugitegevusteks kulutatavaid ressursse. Samuti aitab see kaasa andmete paremale kvaliteedile, ajakohasusele ja korduvkasutusele.

Määruse jõustamine mõjutab mitut riigi infosüsteemi, mille kaudu toimub kaubaveoteabe vahetus ja järelevalve. Määruse kohaselt tuleb arendada eFTI värv, mille eesmärk on vahendada andmeid eFTI platvormide ja pädevate asutuste infosüsteemide vahel. eFTI värv ei ole andmekogu, kuna seal ei koguta ega otseselt töödelda andmeid. Süsteemis säilitatakse logid, mis on vajalikud jälgitavuse ja kontrolli tagamiseks. Logide abil on võimalik hiljem tuvastada, milline asutus või isik on andmeid pärinud ning milliseid järelevalvetoiminguid on tehtud. Lisaks talletatakse süsteemis tehnilisi metaandmeid, mis on vajalikud veeselehtede päringute tuvastamiseks, otsingute toimimiseks ja süsteemi töökindluse tagamiseks.

Määruse rakendamisel ei looda uusi andmekogusid, vaid kasutatakse ära juba olemasolevaid pädevate asutuste infosüsteeme (nt Politsei- ja Piirivalveameti puhul infosüsteem Apollo). Vajaduse korral arendatakse neid süsteeme, et need oleksid võimelised vastu võtma ja töötleva määrusekohaseid masinloetavaid andmeid. Samuti tagatakse süsteemide koostalitlusvõime ja turvaline andmevahetus nii riigisiselt kui ka ELis.

Määruse rakendamine loob aluse uute e-teenuste arendamiseks nii ettevõtjatele kui ka riigiasutustele. Elektrooniliste veodokumentide ja eFTI platvormide kasutuselevõtt võimaldab

³⁷ [Eesti digiühiskond 2030](#). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021 (kättesaadav 26.11.2025).

andmete riskasutust ning välistab vajaduse esitada sama teavet mitmel korral eri asutustele. Eeldatavalt paraneb e-teenuste kvaliteet ja kasutajamugavus, kuna võimaldatakse andmete ühekordset sisestamist ning nende edastamist ühtses vormingus ühest süsteemist teise.

Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatavas Statistikaameti 2024–2028 statistikatööde loetelus on ka kaubavedu maanteedel. Selle statistikatöö õiguslik alus tuleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) nr 70/2012 kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta.³⁸ Nimetatud määruse artikli 1 lõike 1 kohaselt tuleb igal liikmesriigil koguda liidu statistikat kaupade autoveo kohta kõnealuses liikmesriigis registreeritud kaubaveokitega ja nende sõitude kohta. Valimisse arvatud ettevõtetel on kohustus esitada andmeid Statistikaametile riikliku statistika seaduse (edaspidi RStS) § 28 kohaselt, järgides sealjuures ka muid asjakohaseid RStSist ja ELi õigusaktidest tulenevaid nõudeid andmete töötlemisel.

Andmeid saadakse ettevõtjatelt valimi alusel. Ettevõtetel puudub võimalus esitada Statistikaametile kaubaveoteavet masinloetaval kujul, mistõttu tuleb andmeid esitada käsitsi. See suurendab eelkõige nende ettevõtjate halduskoormust, kes võtavad kasutusele eFTI platvormid, mille kaudu hakatakse vahetama elektroonilist kaubaveoteavet pädevate asutustega. Kui võimaldada ettevõtjatel edastada Statistikaametile kaubaveoteavet eFTI platvormide vahendusel, kus vajalik teabe juba asub või kuhu ettevõtjad selle koondavad, väheneb ettevõtjate halduskoormus andmete esitamisel ning paraneb Statistikaameti andmekvaliteet ja andmetöötluse tõhusus. Selleks, et ettevõtetel oleks võimalik eFTI platvormi vahendusel andmeid Statistikaametile edastada, on vaja teha arendustöid nii eFTI platvormidel kui ka Statistikaameti infosüsteemis. Lisaks tuleb täiendada eFTI andmekoosseisu, et oleks võimalik esitada statistikatöö „Kaubavedu maanteedel“ koostamiseks vajalik teave, kuna praegune eFTI andmekoosseis ei kata kõiki Statistikaameti andmevajadusi. Kui kõnealused arendused viiakse ellu, on võimalik oluliselt vähendada nende eFTI platvormi kasutavate ettevõtete halduskoormust, kes kuuluvad Statistikaameti küsimustiku valimisse, ning tagada andmete efektiivsem riskasutus riiklike ülesannete täitmisel. Sealjuures on oluline, et mis tahes tehnilise lahenduse väljatöötamisel hinnataks eelneva analüüsi käigus kaasnevaid kulusid ning leitaks lahenduse arendamiseks asjakohased rahastamisallikad.

Määruse rakendamine aitab kaasa Eesti majanduse digiteerimise ja rohepöörde eesmärkide täitmisele, toetades reaalses andmete vahetamist ja andmepõhise otsustamise arengut. Seeläbi paraneb riigi konkurentsivõime, vähenevad halduskulud ning tugevneb usaldus riigi ja ettevõtjate vahel.

6.4. Mõju riigiasutuste töökorraldusele

Määrus ja selle rakendusmäärus kehtestab ELis ühtsed nõuded elektroonilise kaubaveoteabe edastamiseks ja töötlemiseks. See mõjutab märkimisväärselt riigiasutuste töökorraldust, eelkõige infosüsteemide arendustöid, samuti ametnike tööprotsesse. Määruse eesmärk on tagada, et vedajad ja teised tarneahela osalised saavad esitada liikmesriikide pädevatele asutustele kaubaveoteavet digitaalselt ning et asutused suudavad seda usaldusväärselt vastu võtta, töödelda ja kontrollida. Liikmesriigid peavad määruse rakendamiseks määrama kindlaks pädevad asutused, kellele tagatakse juurdepääs kaubaveoteabele ja kellel on õigus töödelda neid andmeid, mida ettevõtetel on kättesaadavaks teinud eFTI värava kaudu.

Pädev asutus on ametiasutus, amet või muu organ, kes on pädev täitma ülesandeid määruse artikli 2 lõikes 1 osutatud õigusaktide alusel ja kellel on vaja juurdepääsu õigusnormidega ette nähtud teabele, näiteks kontrollimiseks, jõustamiseks, kinnitamiseks või nõuete täitmise

³⁸ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) nr 70/2012, 18. jaanuar 2012, kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta](#) (kättesaadav 25.11.2025).

jälgimiseks liikmesriigi territooriumil. Pädev asutus ei ole seega igasugune ametiasutus, kes omab puutumust artikli 2 lõikes 1 osundatud teabega, vaid üksnes asutus, kellel on vaja juurdepääsu teabele selleks, et täita konkreetseid järelevalveülesandeid, näiteks kontrollida ja kinnitada teavet. Loetelu pädevatest asutustes on esitatud eelnõukohase § 48³ lõikes 3, need on Transpordiamet, Keskkonnaamet, Maksu- ja Tolliamet ja Politsei- ja Piirivalveamet. Lõike 5 kohaselt võib lisaks pädevatele asutustele ette näha ka muid asutusi, kellel oleks vaja ülesannete täitmiseks juurdepääsu elektroonsele kaubaveoteabele.

Õigusnormidega ette nähtud teave puudutab eelkõige teavet maanteel, raudteel ja siseveeteedel ning lennukitega veetava kauba kohta. Meretransport on eFTI kohaldamisalast väljas. Meretransporti reguleerib Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonda käsitlev Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1239³⁹.

Määruse 2020/1056 põhjenduspunktis 6 on selgitatud, et pädevate asutuste kohustust aktsepteerida ettevõtjate poolt elektrooniliselt kättesaadavaks tehtud teavet tuleks kohaldada ka siis, kui liidu õigusaktides või määruse kohaldamisalasse kuuluvate liikmesriikide õigusaktides nõutakse teavet, millele on osutatud ka asjakohastes rahvusvahelistes konventsioonides, näiteks ÜRO kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsioon (CMR)⁴⁰, rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF)⁴¹, IATA resolutsioon 672 elektrooniliste lennusaatelehtede kohta⁴², rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montréal'i konventsioon)⁴³ ja Budapesti konventsioon kaupade siseveetransporti käsitleva lepingu (CMNI)⁴⁴ kohta. Seega hõlmab määruse kohaldamisalal olev kaubaveoteave ühelt poolt kitsalt määruses viidatud kaubaveoteavet, kuid seda ei saa vaadata lahus teabest, mida nõutakse kohalduvate õigusaktidega puutumust omavate rahvusvaheliste konventsioonidega.

Määruse kohaselt peab liikmesriik arendama eFTI juurdepääsupunkt (eFTI värava), mille kaudu pädev asutus saab pärida eFTI platvormi esitatud kaubaveoteavet ning mis on vastavuses ELi nõuetele rakendusmääruses 2024/1942, millega kehtestatakse ühtsed menetlused ja üksikasjalikud normid seoses pädevate asutuste juurdepääsuga elektroonilisele kaubaveoteabele ja selle töötlemisele. eFTI värava võib liikmesriik arendada nii iseseisvalt kui ka koostöös mõne teise liikmesriigiga, et tagada süsteemide omavaheline toimivus ja tõhus ressursikasutus.

Seega tuleb määruse kohaselt arendada eFTI värav koos tehniliste liidestega, mis vastavad rakendusmääruses sätestatud standarditele ja nõuetele (sh andmete turvalisus, töötlemine, autoriseerimine, logimine). eFTI värav peab tagama ühilduvuse nii pädevate asutuste infosüsteemidega kui ka eFTI sertifitseeritud platvormidega ning suutlikkuse vahendada teavet osaliste vahel. Seega on vaja arendada ametiasutuste olemasolevaid infosüsteeme, et need suudaksid vastu võtta ja töödelda struktureeritud kaubaveoteavet. eFTI värava loomine eeldab Kliimaministeeriumilt kesksel koordineerimisel, kuna infosüsteem peab teenindama mitut riigiasutust.

³⁹ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2019/1239](#) (kättesaadav 18.11.2025).

⁴⁰ Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). Riigikogu välisleping 01.08.1993. - RT II 1995, 3, 12.

⁴¹ [9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta protokolliga muudetud versioonis \(COTIF\)](#) 01.07.2015. - RT II, 02.11.2022, 2.

⁴² [IATA Resolution 672. Form of multilateral E-Air Waybill Agreement](#) (kättesaadav 18.11.2025).

⁴³ [Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon \(Montreali konventsioon\)](#). Riigikogu välisleping 28.05.1999. - RT II 2003, 7, 24.

⁴⁴ [Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway \(CMNI\)](#) (kättesaadav 18.11.2025).

Riigiasutused peavad määruse rakendamiseks tegema muudatusi, mis hakkavad mõjutama tulevikus nende töökorraldust ja koostööalast suhtlust ettevõtetega. Määruse järgi on ELi liikmesriikide pädevatel asutustel kohustus aktsepteerida elektroonselt kaubaveoteavet, kui see on kättesaadavaks tehtud määruse nõuete kohaselt. Riigisisese kui ka rahvusvahelise kaupade ja jäätmete veoga kaasneb palju teavet ja dokumente, mis on praegu veel paber kandjal. Paber kandjal dokumentide käsitsi vormistamine, printimine, säilitamine suurendab transpordi- ja logistikasektoris tegutsevate ettevõtjate halduskoormust ja tööjõukulusid, eriti VKEdele. Rahvusvahelise jäätmeveo puhul muutub digitaalsete saatedokumentide kasutamine kohustuslikuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2024/1157⁴⁵ (käsitleb jäätmesaadetisi) kohaselt 21. maist 2026. Jäätmete transpordiga tegelevad ettevõtjad võivad selleks kasutada eFTI platvorme, et vahetada jäätmete transpordi ajal selles määruses nõutud teavet ning tagada süsteemide ja eFTI platvormi vaheline koostalitlusvõime. eFTI platvormi kasutamine ei vabasta jäätmesaadetise piiriülese loamenetluse läbimise kohustusest ega asenda pädevate asutuste nõusolekuid või otsuseid.

Määrus loob standardiseeritud raamistiku, mis võimaldab ettevõtetel ja pädevatel asutustel vahetada kaubaveoalast teavet elektrooniliselt, turvaliselt ja usaldusväärsetl sertifitseeritud eFTI platvormide ja teenuseosutajate kaudu. Masinloetavas vormis andmete kättesaadavus turvalise ühenduse kaudu võimaldab nii pädevatel asutustel kui ka ettevõtjatel omavahelises suhtluses teha kiirelt andmepäringuid ja täpset kontrolli nõutud teabe üle. Seeläbi saab minimeerida dokumentide käsitsi kontrollimise vajadust, vähendada inimtegevusest tekkivaid vigu ja kiirendada kaupade liikumist nii riigis kui ka rahvusvaheliselt. Masinloetavuse juures peab säilima ka võimalus teabega tutvumiseks loetaval kujul. See tagab pädevatele asutustele võimaluse täita oma ülesandeid olukordades, kus ametnikul puudub juurdepääs eFTI keskkonnale või puudub võrguühendus. Inimesele loetavas vormis esitatud informatsioon, mida pädevad asutused nõuavad, on vaja esitada vajaduse korral kohapeal ja vahetult, esitades seda asjaomase ettevõtja käsutuses, omandis või kasutuses oleva elektroonilise seadme ekraanilt.

Samas tuleb arvestada ka ebasoovitava mõjuga, mis võib kaasneda eFTI keskkonna kasutuselevõtul. Kuna eFTI platvormide kasutamine on ettevõtjatele vabatahtlik, võib kujuneda olukord, kus kaubaveoteavet esitatakse nii elektroonselt kui ka paber kandjal või muul seni kasutusel olnud viisil. See tähendab, et pädevate asutuste ametnikud peavad järelevalvetoiminguid tegema erinevate töövoogude alusel, ühelt poolt paber dokumentide visuaalne kontroll ning teiselt poolt eFTI keskkonna kaudu kättesaadavaks tehtud elektroonilise kaubaveoteabe kontroll. Paralleelsed töövood võivad suurendada ajutiselt töökoormust, kuna eFTI platvormide kasutuselevõtu kiirus ja ulatus võivad ettevõtete seas erineda. Samuti võib paralleelsete kanalite kasutamine tekitada dubleerimise riski, kui järelevalvetoimingute käigus nõutakse samasisulist teavet põhjendamatult mitmes vormis, suurendades ettevõtjate halduskoormust.

Ebasoovitava mõju vähendamiseks tuleb eelkõige tagada, et kui kaubaveoteave on määruse nõuete kohaselt pädevale asutusele kättesaadavaks tehtud, aktsepteeritakse seda teabe esitamise nõude täitmisena ning samasisulise teabe paralleelset esitamist paber kandjal ei nõuta, välja arvatud põhjendatud erandjuhtudel (nt tehniline tõrge või võrguühenduse puudumine). Lisaks on oluline kavandada koolitusi ning tagada IT-tugi ja päringute jälgitavus (logimine), mis aitab vähendada tehnilistest tõrgetest ja ebaühtlasest kasutusest tekkivat lisakoormust.

eFTI värava kaudu tehtavate päringute eesmärk on saada ülevaade nii andmete olemasolust, terviklikkusest kui sisust kokkulepitud andmestandardi kohaselt. Struktureeritud andmevahetuse abil saavad pädevad asutused teha tõhusamalt järelevalvetoiminguid, mis

⁴⁵ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2024/1157](#) (kättesaadav 18.11.2025).

parandab selle kvaliteeti. Pädevad asutused osalevad eFTI värava kaudu veoselehe ja transpordidokumentatsiooni kontrollis aktiivse veo ajal ning tulevikus puudub enamikel juhtudel vajadus veosedokumentatsiooni kontrolliks veost peatada ning teha dokumentide visuaalset kontrolli.

Masintöödeldavad andmed võimaldavad pädevatel asutustel analüüsida kaubaveo n-ö mustreid, tuvastada kõrvalekaldeid kaubaveos ja reageerida operatiivselt võimalikele või toimunud rikkumistele. Seega luuakse paremad eeldused riskihindamiseks ja andmepõhiseks otsustamiseks.

Määrus on suunatud kitsalt asjakohase kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemisele, kuid tegelik kasutusala võib olla oluliselt laiem. eFTI värava ja eFTI platvormide loomine võib luua tingimusi ka muude riigisiseste menetluste tõhustamiseks. Kasutusala laiendamine võib aidata kaasa oluliste avalike ülesannete täitmisele ja teenuste osutamisele, näiteks päästetööde kavandamine ja riikliku statistika kogumine.

Häirekeskus ja Päästamet lähtuvad hädaabiteadete menetlemisel, s.o abivajaduse väljaselgitamisel, ohu hindamisel ning seeläbi operatiivüksuste kaasamisel edastatud teabest, mis praegu ei sisalda infot veetava kauba kohta. Kaubaveoteabe lisamine võib olla oluline ohu hindamisel, mis võimaldaks õnnetusjuhtumitele kiiremini ning asjakohasemate jõududega reageerida.

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

Suurim kulukomponent on eFTI värava arendamine ja selle ülalpidamine, mis eeldab pidevat tehnilist tuge ning turvauuendusi. eFTI värav peab tagama pideva tehnilise valmisoleku elektroonilise kaubaveoteabe vastuvõtmiseks ja edastamiseks pädevate asutuste ning eFTI platvormide vahel. Selleks on vaja tagada süsteemile püsivad arenduskulud ja ressursid süsteemi haldamiseks ja turvalisuse tagamiseks.

Kaubavedusid ning pädevate asutuste järelevalvetoiminguid tehakse ööpäevringi, sealhulgas väljaspool tavapärast tööaega ja nädalavahetustel. Seetõttu peab eFTI värav olema jätkusuutlik ning tagama töökindluse ja kättesaadavuse 24/7, sealhulgas võimaldama kiiret reageerimist tehnilistele tõrgetele. Pidev valmisolek on vajalik selleks, et nii Eesti kui ka teiste liikmesriikide pädevad asutused saaksid oma tööülesandeid täita sõltumata kellaajast või asukohast. Arvestades määruse ja selle rakendusmääruse tehnilisi ja turvanõudeid, eeldab juurdepääsupunkti töös hoidmine ka regulaarseid turvauuendusi ning võimet tõrgete korral süsteem kiiresti taastada. Seetõttu kujunevad juurdepääsupunkti loomise ja hooldamise kulud riigi jaoks üheks olulisemaks kuluks eFTI nõuete rakendamisel.

Kui pädevate asutuste suhtes kohaldatava riigisisese õiguse ja töökorralduse kohaselt töödeldakse eFTI värava kaudu saadud andmeid pädeva asutuse andmekogus, on iga pädeva asutuse ja tema valitsemisala vastutava ministeeriumi ülesanne hinnata, kas tema andmekogu põhimäärus ja muud kohaldatavad õigusaktid annavad piisava õigusliku aluse eFTI andmete vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks. Vajaduse korral tuleb algatada põhimääruste muutmine. Pädevad asutused on olnud eFTI protsessi kaasatud ning olnud seotud õigusanalüüsi koostamisega. Ministeeriumid ja pädevad asutused kohtuvad igas kvartalis, et tagada koordineeritud tegevus ja kaasata asjaosalisi. Lisaks tellitakse Kliimaministeeriumi eestvedamisel 2026. aastal detailne analüüs, et kaardistada pädevate asutuste konkreetset vajadused ning määrata arendustööd, mis on vaja teha nii pädevate asutuste infosüsteemides kui ka eFTI väravas.

eFTI värava loomise ja pädevate asutuste infosüsteemide arenduskulusid on Kliimaministeeriumil võimalik katta ELi rahastusest kuni ühe miljoni euro ulatuses. Kliimaministeerium koostöös Keskkonnaministeeriumi Infotehnoloogiakeskusega on juba alustanud eFTI värava arendamisega Euroopa ühendamise rahastuse toetuse abil. eFTI värava volitatud töötlejaks on planeeritud määrata Keskkonnaministeeriumi Infotehnoloogiakeskus.

Seaduse rakendamine toob kaasa eFTI värava ning sellega seotud liidestuste ajakohasena ja turvalisena hoidmise ning käitamisega seotud püsikulud. RESi perioodil 2027–2030 on igal aastal vaja teenuste nõuetekohaseks ja jätkusuutlikuks toimimiseks - ette näha kulused suurusjärgus 450 000 eurot. Kulu hõlmab teenuse juhtimist, majutuskeskkondade ja töökindluse tagamist, DevOps-teenust ja käitustuge (sh intsidentide lahendamine), arendustöid (sh muudatuste elluviimine) ning turvalisuse ja nõuetele vastavuse tagamisega seotud tegevusi (sh turvatestimine, sertifitseerimine) koos määrusest tuleneva kasutajatoe korraldusega. 2027. aasta kulude katteks taotleb Kliimaministeerium vahendeid 2027. aasta riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve menetlemise protsessis. Kulud kaetakse Kliimaministeeriumi eelarvest, kui selliselt lepitakse kokku riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve menetlemise protsessis.

Muudatuse rakendamine ei too otsest rahalist tulu riigieelarvesse, kuid loob olulise eelduse ettevõtjate ja pädevate asutuste töö paremaks korraldamiseks ning protsessidega seotud kulude vähendamiseks.

8. Rakendusaktid

AutoVSiis sätestatakse volitusnorm, millega volitatakse valdkonna eest vastutavat ministrit kehtestama andmevahetusega seotud üksikasjalikud nõuded ja üksikasjalikud eeskirjad pädevatele asutustele juurdepääsuks elektroonilisele kaubaveoteabele.

Määruse esialgne kavand on seletuskirjale lisatud (lisa 1). Määruse sisu on täpsustumisel, mistõttu ei ole põhjalikuma kavandi lisamine võimalik.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2027. aasta 9. juulil. Seaduse jõustumine tähtaeg tuleneb määruse (EL) 2020/1056 artikli 5 lõikest 1, mille kohaselt peavad pädevad asutused alates 30 kuu möödumist artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud määruste ja rakendusaktide jõustumisest aktsepteerima õigusnormidega ette nähtud teavet, mille ettevõtjad on teinud elektrooniliselt kättesaadavaks. Nimetatud delegeeritud ja rakendusaktid jõustusid 9. jaanuaril 2025, mistõttu kohaldub vastav kohustus alates 2027. aasta 9. juulist.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [26-0257](#) kooskõlastamiseks. Kooskõlastustabel on lisatud (lisa 2).

Algatab Vabariigi Valitsus 18. juunil 2026. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik