30.01.2026

**Autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri**

1. **Sissejuhatus**
   1. **Sisukokkuvõte**

Eelnõukohase seadusega tagatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 (edaspidi määrus) rakendamine. Selle määrusega luuakse õiguslik ja tehniline raamistik kaubaveoteabe elektrooniliseks vahetamiseks ettevõtete ja pädevate asutuste vahel. Määruse eesmärk on võimaldada esitada ja vastu võtta kaubaveoteavet elektrooniliselt, et vähendada paberkandjal 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.

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.

ELis ei ole seni olnud ühtset ja koostalitlusvõimelist süsteemi ega õiguslikku ja tehnilist raamistikku, mis võimaldaks kaubaveoga seotud teavet elektrooniliselt esitada ja vastu võtta. Kaupade, sealhulgas jäätmete liikumisega kaasneb palju teavet, mida äriühingud omavahel ning äriühingud ja pädevad asutused edastavad praegugi paberkandjal. 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.

Määruse eesmärk on luua kogu ELis ühtne ja koostalitlusvõimeline raamistik, mis võimaldab asjaomastel ettevõtjatel ja pädevatel asutustel vahetada kaubaveoga seotud teavet elektroonilisel kujul. Määrus ei kohusta ettevõtteid loobuma paberkandjal 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 paberkandjal 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 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 töölogid.

Kuigi määruse 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 määrusel ja eelnõukohasel seadusel kokkuvõttes halduskoormust vähendav mõju.

Määrus loob uue tehnilise lahenduse ELi piires kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemisel maanteeveol, raudteeveol, õhuveol ning kaubaveol siseveeteedel. Määrus ei asenda kehtivaid sisunõudeid kaubaveo dokumentatsioonile, vaid on suunatud sellele, et kaubaveoteabega seotud nõudeid on võimalik täita elektroonilises vormis kogu ELi piires ühtsel kujul ning pädevate asutuste aktsepteerival viisil, seega puudub ka vajadus eFTI riigisisesel rakendamisel muuta olemuslikult kaubaveoteabega seotud nõudeid. Määruse eesmärk on üksnes lihtsustada ja edendada ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel teabe elektroonilist esitamist. Määrus ei taotle ühtsete menetluste ja põhimõtete rakendamist kogu võimaliku kaubaveoteabe korral. Kohaldamisalas olev elektrooniline kaubaveoteave on piiritletud määruses kirjeldatud üksikasjaliku teabega, mille täpsed andmehulgad on kirjeldatud delegeeritud määrustes 2024/2025[[1]](#footnote-1) ja 2024/2024[[2]](#footnote-2). Määrus on vahetult kohaldatav kogu ELis.

Eelnõukohase seadusega sätestatakse määruse rakendamiseks vajalik raamistik.

* 1. **Eelnõu ettevalmistaja**

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute 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. **Märkused**

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 muudetakse autoveoseaduse (AutoVS) 01.01.2024 jõustunud redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 22.12.2023, 7.

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.

1. **Seaduse eesmärk**

Eelnõukohase seaduse eesmärk on tagada määruse (EL) 2020/1056 rakendamine.

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 288 lõike 2 kohaselt on ELi määrus tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.[[3]](#footnote-3) Euroopa Kohus on märkinud, et liikmesriigi poolt ELi määruse ülevõtmine selle sätete riigisisesesse õigusesse ümberkirjutamise abil ei ole lubatav.[[4]](#footnote-4) 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.[[5]](#footnote-5)

Määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks tuleb liikmesriigil:

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

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

1. **Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõu koosneb kahest punktist, millega täiendatakse autoveoseadust.

Eelnõu väljatöötamisel telliti töö „Elektroonilisele kaubaveoteabele üleminekuks vajaliku õigusraamistiku kaardistamine ning analüüs“[[7]](#footnote-7) (edaspidi *õigusanalüüs*), mida on eelnõu ja seletuskirja koostamisel aluseks võetud.

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

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

**Paragrahvis 482** sätestatakse nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele. Lisatavas paragrahvis sätestatakse, et autoveoseaduses seaduses või auto-, raudtee- või lennutranspordi kaubavedu reguleerivas muus seaduses, Euroopa Liidu õigusaktis või ratifitseeritud rahvusvahelises lepingus sätestatud kaubaveoteabe vormi- ja esitamisnõue 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 EL 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.

eFTI platvorm on määruse mõistes ja eelnõuskäsitletud 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 töödelnud ainult autoriseeritud kasutajad, kellel on õigused sellist informatsiooni sisestada või töödelda. Asjaomased ettevõtjad peavad ette nähtud teavet eFTI platvormidel uuendama igal ajal, kui info aktiivse veo uueneb, arhiveerima kogu informatsiooni iga transpordi kohta ning tegema selle tagantjärele kättesaadavaks selleks ette nähtud perioodi 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 automaatset aruannete koostamist ja reaalajas kaubaveo jälgimist. Kasutajate mugavuseks ühilduvad eFTI platvormid sageli ettevõtete süsteemidega, nagu ettevõtte ressursse planeerimise (ERP) süsteemid 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 määratletud Euroopa Komisjoni ja nõukogu rakendusmääruses 2025/2243[[8]](#footnote-8) 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 on kehtestatud AutoVSi §-s 35.

Uue paragrahvi sõnastuse kohaselt loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 nõutele vastav elektroonilises vormis esitatud kaubaveoteave võrdset juriidilist jõudu omavaks AutoVSis sätestatud veodokumentidega.

Muud siseriiklikud seadused, EL õigusaktid ja rahvusvahelised lepingud, millele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 esitamisnõuded kohalduvad on osaliselt välja toodud Euroopa Komisjoni delegeeritud määrustes (EL) 2024/2024[[9]](#footnote-9) ja 2024/2025[[10]](#footnote-10). Lisaks metsaseadus, rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon jms. Täpsemalt on neid kirjeldatud seletuskirja osas 6.4 ja õigusanalüüsis.

eFTI värav ei säilita isikuandmeid. eFTI väravakasutuselevõtmisega kaasneb isikuandmete töötlemine eFTI platvormidel ja pädevate asutuste infosüsteemides. Pädevate asutuste infosüsteemides toimub isikuandmete töötlemine senises ulatuses ja õiguslikul alusel. eFTI väravas ei töödelda eFTI platvormidel olevat kaubaveoteavet , välja arvatud päringu läbiviimise toimumise 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 veoselehtede 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 isiku jaoks vabatahtlik. Eesti riik ei halda eFTI platvorme, mistõttu ei ole vajalik sätestada seaduses nendes toimuva andmetöötluse aluseid ega muid andmetöötluse asjaolusid.

eFTI väravas ei säilitata ka kasutajakontosid ega kasutajatega seotud isikuandmeid. Pädeva asutuse kasutajate tuvastamine ja autentimine toimub pädeva asutuse kasutajarakenduse kaudu. Kasutajarakendus on pädeva asutuse töövahend või graafiline liides, mis võimaldab eFTI värava kaudu eFTI platvormidelt saadud kaubavoeteabele ning sellega tutvuda. Pädeva asutuse infosüsteem peab tagama, et päringu esitanud ametnikul on õigus alus ja volitus vastavasisulise päringu tegemiseks ning saadud teabe töötlemiseks. See hõlmab muu hulgas ligipääsuõiguste 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 teostanud konkreetse ametniku kohta. Päringu teostanud ametniku tuvastamine on pädeva asutuse infosüsteemi kohustus. Selline korraldus tagab, et vajaduse korral on võimalik kontrollida päringute õiguspärasust, tagada toimingute läbipaistvus ja auditeeritavus.

Täpsemad selgitused on antud õigusanalüüsis.

**Paragrahvi 483** „Elektroonilise kaubaveoteabe infosüsteem ja selles andmete töötlemine“ **lõike 1** kohaselt tagatakse eFTI platvormidel kättesaadavaks tehtud andmetele juurdepääs pädevatele asutustele ja muudele asutustele elektroonilise kaubaveoteabe infosüsteemi (edaspidi *eFTI värav)* 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 elektroonilise 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 2024/1942[[11]](#footnote-11) 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 elektroonilisele kaubaveoteabele. Kaubaveoteave luuakse ning seda töödeldakse eFTI platvormidel. Igal ELi liikmesriigil on vähemalt üks eFTI värav (või ligipääs eFTI väravale) ning need eFTI 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 töödelnud. 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 väravate ülesandeid, sh nendes hoitavaid andmeid ja andmete säilitamise tähtaega 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 siseriiklike õigusnormidega, mis käsitlevad eFTI andmetele juurdepääsu nõudvatest sätetest kinnipidamist tõendavate andmete kättesaadavust.

Kuna tähtaeg ning säilitatavate andmete loetelu tuleneb EL määrusest, ei sätestata maksimaalset säilitustähtaega ega andmete kategooriaid täpsemalt seaduses. Paragrahvi 483 lõike 6 alusel kehtestatava määruse punktis 3 antakse võimalus kehtestada määrusega vajadusel eFTI väravas töödeldavate andmete täpsustatud loetelu ja säilitustähtajad – juhuks kui seda ei reguleeri EL määrus. Määrusega kehtestatavas loetelus saab vajadusel välja tuua rakendusmääruse artikli 6 lõikega 2 võrreldes täpsemad andmed, samuti muud andmed, kui täpsustamine on eFTI regulatsiooni nõuete täitmiseks vajalik. Näiteks pikim aeg vastavalt 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 osas, mis ei lähe vastuollu määruse ja selle rakendusmäärustega.

e-FTI värava infosüsteemi arhitektuuris 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. Igal pädeva asutuse andmekogul on kohustuslikuna üks liidestus eFTI väravaga. eFTI väravad tagavad päringute vahetamise. Igal pädeval asutusel on ligipääs 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 masin-masin liideste kaudu. eFTI värav peaks pädevatel asutustel 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 1072/2009[[12]](#footnote-12) (käsitleb rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu ühiseeskirju) kohaselt. eFTI värav osaleb ka veoselehtede järelkontrollis või kinnitamises, 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 läbiviimise 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 autoveoalaste dokumentide, 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. Ligipääs 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 sünkroonimine, et pädevad asutused saaksid hiljem teabe autentsust ja täielikkust kontrollida.

Määruse artikli 9 lõike 1 punkti a järgi saab andmeid töödelda üksnes loaga ning kinnitatud juurdepääsu alusel. Andmete töötlemine (sh ligipääsuõiguse kasutamine) peab olema jälgitav ning kõigist töötlemise toimingutest (n-ö 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.

Pädevad asutused, eFTI teenuse pakkujad ja asjaomased ettevõtted tagavad, et eFTI platvormidele ja eFTI andmetele on ligipääs ainult õigustatud kasutajatel. Rakendusmääruse 2025/2243[[13]](#footnote-13) järgi peavad eFTI platvormid tagama, et ettevõtjate juurdepääs eFTI platvormidele tuleks tagada turvaliste ja läbipaistvate juurdepääsu haldamise mehhanismide kaudu. Ainult volitatud kasutajatel peaks olema võimalik ettevõtjate nimel eFTI andmetele juurde pääseda, seega kasutajad peavad olema usaldusväärselt identifitseeritud ja autenditud, kasutades selleks e-identimise vahendeid, mis vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses 910/2014[[14]](#footnote-14) 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.[[15]](#footnote-15) Määrus ei tee erandeid isikuandmete kaitse reeglistikust. Kui eFTI keskkondades töödeldakse isikuandmeid, tuleb tagada, et seda tehakse määruse (EL) 2016/679[[16]](#footnote-16) 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 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 eesmärgiks ei ole olla andmekogu, vaid eFTI platvormidele juurdepääsu võimaldamine. Siiski säilitatakse seal eFTI andmete töötlemisega seotud metaandmeid, peamiselt identifikaatorid ja toimingulogid, mis aga ei sisalda isikuandmeid.

**Lõige 4** määratud eFTI värava kaasvastutavad töötlejad, kelleks on lõike 2 kohased pädevad asutused, kes kasutavad eFTI värava kaudu saadud kaubaveoteabe andmeid oma seadusest tulenevate menetluste ja järelevalvetoimingute läbiviimisel ning enda ülesannete täitmisega seonduva andmetöötluse eest. Kliimaministeeriumvastutab eFTI värava tehnilise lahenduse arendamise, haldamise ja rahastamise eest. Kaasvastutavate töötlejate ülesanded täpsustatakse lõike 6 alusel kehtestatavas määruses.

Käesolevas eelnõus loetakse eFTI värava kaasvastutavaks töötlejateks eeskätt need pädevad asutused, kellel on õigusraamistiku kohaselt ülesanne elektroonilist kaubaveoteavet oma järelevalve- ja menetlustoimingutes kasutada ning kelle andmete elektroonilise vastuvõtmise kohustus on seotud nende pädevusega kontrollida kaubaveoga seotud nõuete täitmist. Teised asutused võivad eFTI värava kättesaadavaks tehtud andmete osas huvi tunda kaudselt eesmärgil, kuid see ei tähenda kaasvastutava töötleja rolli ega õigust andmeid pärida. Kui soovitakse anda eFTI värava kaudu juurdepääs ka mõnele muule asutusele, eeldab see täiendava regulatsiooni kehtestamist riigisiseses õiguses. Näiteks Häirekeskuse puhul on huvi elektroonilise kaubaveoteabe vastu eelkõige kaudne (nt reageerimise efektiivsemaks muutmine) ning ettevõtted ei esita Häirekeskusele kaubaveoteavet otse, mistõttu ei kaasne Häirekeskusele ka elektroonilise kaubaveoteabe vastuvõtmise kohustust. Seetõttu tuleb selliste asutuse puhul eraldi otsustada ja sätestada, kas ning millises ulatuses on õigustatud juurdepääs teabele eFTI värava kaudu ning millised on andmetöötluse rollid ja vastutus.

**Lõike 5** kohaselt võib õigusaktidega ette näha, et lisaks pädevatele asutustele on eFTI platvormidel kättesaadavaks tehtud kaubaveoteabele eFTI värava kaudu juurdepääs ka muudel asutustel nende ülesannete täitmiseks.

eFTI värava kaudu saab luua riigisiseselt 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. Sellised asutused võivad olla näiteks Päästeamet, Häirekeskus ja Statistikaametil, kuid neid asutusi ei ole otstarbekas loetleda AutoVSis, vaid teha vastav muudatus eriseadustes.

Kaubaveodokumentatsioon võib sisaldada olulist teavet õnnetusjuhtumi korral päästetööde kavandamiseks. Näiteks sõltub veetavast kaubast ning selle kogusest see, milliste võimetega asutusi päästetöödele kaasata. Seega Päästeametil ja Häirekeskusel on vaja luua ligipääs ohuhinnangu saamiseks, mis omakorda võimaldaks õnnetusjuhtumitele kiiremini ning asjakohesemate jõududega reageerida.

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[[17]](#footnote-17). Määruse artikli 1 lõike 1 kohaselt tuleb igal liikmesriigil koguda liidu statistikat kaupade autoveo kohta kõnealuses liikmesriigis registreeritud kaubaveokitega ja nende sõitude kohta. Statistikaameti õiguse nõuda andmeesitajalt andmeid näeb ette riikliku statistika seaduse (edaspidi *RStS*) § 28. Praegu puudub Statistikaametil võimalus pärida teavet kesksest andmebaasist riikliku statistika tegemiseks kaubaveo valdkonnas. Andmeid saadakse ettevõtjatelt peaasjalikult valimi alusel või üldises korras iga-aastaste andmepäringutega. Seega võimaldades Statistikaametile juurdepääsu andmetele, väheneb ka ettevõtjate halduskoormus andmete esitamisel, mida ettevõtjad on seni käsitsi teinud.

Andmetele juurdepääs võimaldaks koguda teavet kiiremini, suuremas mahus, anda olukordadele täpsemaid hinnanguid ning seeläbi täita avalikke ülesandeid kvaliteetsemalt.

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

**Lõikes 6** sätestatakse, et valdkonna eest vastutava ministri määrusega kehtestatakse eFTI värava haldamise kord, nõuded eFTI platvormidele, eFTI platvormide ja eFTI värava andmevahetuse üksikasjalikud nõuded ning ettevõtjate poolt elektroonilise kaubaveoteabe kättesaadavaks tegemise tingimused Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 2020/1056 tähenduses.

**Lõike 6 punktid 1–5**  sätestavad alused eFTI värava haldamise korra kehtestamiseks, see tähendab volitatud töötleja, kaasvastutavate töötlejate ja volitatud töötleja ülesanded, vajadusel eFTI väravas töödeldavate andmete täpsustatud loetelu ja nende andmete säilitamise tähtajad, eFTI värava kaudu eFTI platvormidele juurdepääsu omavate asutuste loetelu (põhjendatud lõike 5 selgituste juures) ja muud eFTI värava haldamise korralduslikud nõuded. Kuigi tegemist ei ole andmekoguga, on idenfitikaatorite ja toimingulogide andmetöötluse ning vajadusel muid üksikasju vajalik täpsustada.

Punktis 6 sätestatakse alus eFTI platvormide tehniliste ja funktsionaalsete nõuete, punktis 7 eFTI platvormide ja asjaomaste ettevõtjate vaheliste andmevahetuse tingimuste, ja punktis 8 eFTI värava haldamise korrad ning platvormide ja pädevate asutuste andmevahetuse tingimuste kehtestamiseks (sh juurdepääsu tingimused ettevõtjate poolt kättesaadavaks tehtud teabele ja selle töötlemisele).

Punkti 9 kohaselt sätestatakse nõuded eFTI platvormide vastavushindamisasutusele e.. Määrus (EL) 2020/1056 kehtestab õigusraamistiku, mis võimaldab regulatiivse kaubaveoteabe esitamist sertifitseeritud eFTI platvormide kaudu. Antud määruse artiklis 12 on sätestatud, et eFTI platvorme sertifitseerivad selleks otstarbeks akrediteeritud vastavushindamisasutused. Akrediteerinut vastavushindamisasutuste osas teostab Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskus. Autoveoseaudse eelnõu muutmisel ajal on Euroopa Komisjoni poolt väljatöötamisel delegeeritud määrus, milles sätestatakse eFTI platvormide sertifitseerimise eeskirjad. Delegeeritud määrus sätestab sertifitseerimiskriteeriumid, mille alusel vastavushindamisasutused sertifitseerivad eFTI platvorme. Sertifitseerimiskriteeriumid koostatakse selliselt, et vastavushindamisasutused hindamised toimuvad rakendusmääruse (EL) 2024/1942 sätestatud eFTI platvormide üksikasjalike tehniliste ja funktsionaalsete spetsifikatsioonide alusel ning delegeeritud määruse (EL) 2024/204 kehtestatud eFTI ühise andmestiku ja andmealamhulkade spetsifikatsioonide alusel. eFTI platvormide sertifitseerimise eeskirjad on veel kehtestamisel, siis on võimalik, et määrusest tulenevalt on vajalik siseriiklikult tehnilisi üksikasju täpsustada, mistõttu nähakse ette volitusnorm ka vajadusel vastavushindamise täpsustatud korralduslike nõuete kehtestamiseks.

Eesti riigisisestes õigusaktides on vaja määrata andmevahetuse üksikasjalikud tingimused ettevõtjate ja eFTI platvormide ning eFTI värava vahel ning seda osas, mida ei reguleerita määruse ja/või 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.

1. **Eelnõu terminoloogia**

Eelnõukohase seadusega võetakse autoveoseaduses kasutusele asjaomaseid mõisteid tähistavad terminid „eFTI värav“ ja „eFTI platvorm“. Mõistete sisu on selgitatud eelnõu seletuskirjas vastavate sätete juures.

1. **Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu koostamise vajadus tuleneb Euroopa Liidu määruse 2020/1056 rakendamisest. Määrus on otsekohalduv, 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.

1. **Seaduse mõjud**

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodikast[[18]](#footnote-18), mille on koostanud Justiits- ja Digiministeerium ja Riigikantselei koostöös ning Justiits- ja Digiministeeriumis välja töötatud mõjude määramise kontrollküsimustikust[[19]](#footnote-19). Niisamuti lähtuti mõjuhinnangut koostades õigusanalüüsis välja toodud aspektidest.

Kuna olulisem mõju kaasneb Euroopa Liidu määruse 2020/1056 ja selle rakendamismäärustega, on analüüsitud eFTI süsteemi mõju tervikuna. Eelnõukohase seadusega sätestatavad normid täiendavat olulist mõju kaasa ei too, välja arvatud konkreetsetele asutustele pandavate kohustustega seoses, mida on samuti allpool analüüsitud.

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

Transpordi- ja logistikasektoris on EL loomas ühtset õigusraamistikku, mis võimaldab erasektoril esitada kaubaveoga seotud infot pädevatele asutustele elektrooniliselt. Määruse eesmärk on tagada, et teave oleks kogu ELis esitatav ja töödeldav ühtsete reeglite ja standardite alusel. Kui asjaomane ettevõtja otsustab esitada nõutava informatsiooni elektrooniliselt määruse järgi, peavad pädevad asutused selle samal kujul vastu võtma. Rakendusmäärus (EL) 2024/1942[[20]](#footnote-20) 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[[21]](#footnote-21), millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond.

Rahvusvahelised kaubaveodokumendid on seni suures osas olnud paberil ja nende käsitsemine on ajamahukas ja kaasneb ettevõtjatele halduskulu. Määrus 2020/1056 loob aluse kaubaveoteabe elektrooniliseks vahetamiseks ühtses formaadis, kuid see ei muutu ettevõtetele kohustuslikuks ning nad võivad jätkata paberil asjaajamist. Elektroonsete veodokumentide kasutuselevõtt vähendab käsitööd (sh korduvat andmesisestust) ning nende kontrollimise aega, mis toob kaasa kokkuhoiu nii suurettevõtjatele kui ka VKEdele, eeskätt olukordades, kus sama teavet tuleb esitada mitmele asutusele või eri liikmesriikides. Määrus soodustab elektroonsete veodokumentide (sh eCMR[[22]](#footnote-22)) laiemat kasutust, kuna loob pädevatele asutustele kohustuse aktsepteerida elektroonset teavet. Määrus soodustab elektroonsete veodokumentide kasutamist ning ei muuda kehtivat õigusraamistikku.

Kuna määrus 2020/1056 loob standardi kaubaveoga seotud teabe elektrooniliseks esitamiseks ja vahetamiseks, võib see ettevõtetele kaasa tuua uued tööprotsessid, samuti või 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 erinevate inimgruppide vahel. Seega määruse edukaks rakendamiseks ei piisa ainult tehnilisest valmisolekust, vaid on vaja kaasata ka inimesi ja neid koolitada. See aitab tagada, et digiteerimine loob uusi võimalusi kõikidele osalistele.

* 1. **Mõju majandusele**

ELi transpordi- ja logistikasektori asjaajamise digiteerimine toetab üleminekut puhtamale, rohelisemale ja nutikamale liikuvusele kooskõlas ELi poliitika eesmärkidega. Kaubaveodokumentide digiteerimine on selle protsessi keskmes, kuna suurendab logistikaahelate efektiivsust, läbipaistvust ja tugevdab majanduse konkurentsivõimet.[[23]](#footnote-23)

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 tasandi 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 paberkandjal 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.

Rakendusmäärus (EL) 2024/1942 täpsustab eFTI süsteemi tehnilisi ja protseduurilisi aspekte, sealhulgas juurdepääsupunktide ehk eFTI väravate kaudu andmete edastamise nõudeid, mis tagavad teabe tervikluse ja usaldusväärsuse. Määruse rakendamine võimaldab ettevõtetel loobuda paberdokumentide käsitsi täitmisest, printimisest ja säilitamisest, vähendades märkimisväärselt halduskoormust ning kiirendades kaubavedu. 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.[[24]](#footnote-24)

Lisaks halduskulude kärpele 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 on oluline ka multimodaalse ja piiriülese kaubaveo edendamisel, kuna lihtsustab eri transpordiliikide ülest 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 ametiasutuste 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 kohaldumisel 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 teisi 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 ärivõimalusi 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.

* 1. **Mõju elu- ja looduskeskkonnale**

Euroopa Komisjoni hinnangul on määruse rakendamisel positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale. Määrus 2020/1056 toetab ELi poliitika eesmärke, 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-, siseveetee ja õhutranspordiga. 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 paberkandjal, kuna erinevad osapooled ei arvesta või ei kasuta digitaalseid lahendusi.

Elektrooniliste veodokumentide kasutuselevõtt asendab suurel määral paberkandjal 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.[[25]](#footnote-25) 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 reaalajas 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 aastas *ca* 500 000 tonni ning ummikutest ja liikluskoormusest tekkivaid väliskulusid kuni *ca* 15 miljonit eurot. Digitaalsete lahenduste kasutamine muudab vedude planeerimise ja koormuse jaotamise paindlikumaks, vähendades ülekoormust linnades ja transpordisõlmedes ning parandades elukeskkonna kvaliteeti.

Määruse 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 ohtlikke aineid vedav sõiduk, saab häirekeskus eFTI värava kaudu kohe ligipääsu veose andmetele ning edastada selle info reageerivale ekipaažile, millega 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 andmevoogude ühtlustamisel, avaldub selle kaudne mõju märkimisväärse keskkonnaalase kokkuhoiuna ning toetab elukeskkonna kvaliteedi paranemist.

* 1. **Mõju ettevõtlusele**

Kaupade liikumine ELis on 20 aasta jooksul kasvanud ligi 25% ja prognooside kohaselt kasvab see 2015. ja 2050. aasta vahel veel 51%. ELis ulatus 2015. aastal kaubaveo kogumaht hinnanguliselt 3516 miljardi tonnkilomeetrini.[[26]](#footnote-26) Kaubaveoga maantee-, raudtee-, sisevee- ja õhutranspordiga kaasneb 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 konventsioon (CMR)[[27]](#footnote-27). 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. CMR reeglid kehtivad ka saatedokumentide kohta.

Rahvusvahelist raudteevedu reguleerib rahvusvaheline raudteeveo konventsioon (COTIF[[28]](#footnote-28)), täpsemalt selle lisa „Kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad“ (CIM[[29]](#footnote-29)). Lennutranspordis on keskse tähendusega rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon)[[30]](#footnote-30) ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (Chicago konventsioon ja selle 19 lisa)[[31]](#footnote-31). Nende kõrval on oluline tähendus veel Rahvusvahelise Lennutranspordi 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 turuosalised võivad vabatahtlikkuse alusel liituda. Selline IATA kokkulepe on ka e-lennuveokirja rakendamise kokkulepe (IATA Resolution 672. Form of multilateral e-Air Waybill Agreement).[[32]](#footnote-32) Montreali konventsiooni osalistele on konventsioon ülimuslik kõigi rahvusvahelisele õhuveole kohaldatavate eeskirjade suhtes.

Olulisemaks riigisiseseks õigusaktiks maanteetranspordi valdkonnas on autoveoseadus (AutoVS), liiklusseadus (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 veostele. 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 jäätmeid üle riigipiiri kooskõlas Eesti Vabariigi suhtes jõustunud välislepingutega ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1013/2006[[33]](#footnote-33) sätestatud korras.

Paberdokumentide kasutamine põhjustab ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, suurt halduskoormust ja tööjõukulu, sest dokumendid vormistatakse käsitsi, prinditakse ja töötajad peavad neid haldama ja säilitama, mis aeglustab protsesse ja tekitab lisakulusid. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) 2021. aasta aruandes[[34]](#footnote-34) hinnati kaubaveo dokumentide digiteerimisest tulenevat aja kokkuhoidu kuni 20 minutini 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 aktsepteeriksid 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 ettevõtjatevahelise 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]](#footnote-35)

ELis tegutsevad VKEd tõid välja, et nad kasutavad paberkandjal dokumente, sest nende suuremad äripartnerid kasutavad samuti ning nad lähtuvad neist.[[36]](#footnote-36) Digitaalsete lahenduste kasutuselevõtt võimaldab vähendada käsitööd, muuta teabe haldamise ja edastamise kiiremaks ning suurendada andmete täpsust ja jälgitavust.

Määrus 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.

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 kaasneda 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. Ettevõte lahendused peavad olema skaleeritavad ja ühilduvad, mis võimaldab tagada kulutõhususe. Samas loob standarditud raamistik ettevõtetele edaspidi märkimisväärseid 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 detailselt, 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 inimtegevusest tekkivaid vigu ning kiirendada kaupade liikumist nii riigis kui ka rahvusvaheliselt. Seega reaalajas masin-masin-liidesega andmevahetus tarneahelas osalejate vahel võimaldab ettevõtetel tegutseda efektiivsemalt 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.

Kokkuvõtteks, määruse abil 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 infotehnoloogiaministri määrusest „E-veoselehe teenusearenduse toetamise tingimused ja kord“. Taotlusvooru toetussumma oli 1 miljon eurot. Toetusmeedet kasutas kuus ettevõtet, kes olid valmis looma e-veoselehe platvormid 2025. aasta toetusmeetme (lähtus majandus- ja tööstusministri määrusest „E-veoselehe andmevahetusteenusega liidestamise toetus“) taotlusvooru eelarve oli 4,7 miljonit eurot ning toetust kasutas *ca* 300 ettevõtet, et arendada või täiustada oma IT-lahendusi e-veoselehe ja eFTI andmevahetuse rakendamiseks. Sellised meetmed suurendavad ettevõtete digivõimekust ja toetavad määruse rakendamist Eestis.

* 1. **Mõju e-riigile**

Määrus on kooskõlas digiriigi põhimõtetega[[37]](#footnote-37), 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 reaalajamajanduse põhimõtetele, mille keskmes on ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel toimuv kvaliteetne andmevahetus reaalajas. Reaalajamajandus võimaldab ettevõtetel keskenduda oma põhitegevusele, vähendades haldus- ja tugitegevusteks kuluvat aega ning ressursse. Samuti aitab see kaasa andmete paremale kvaliteedile, ajakohasusele ja korduvkasutusele.

Määruse jõustamine mõjutab mitut riigi infosüsteemi, mille kaudu toimub kaubaveoga seotud teabe vahetus ja järelevalve. Määruse kohaselt tuleb arendada eFTI värav, mille eesmärk on vahendada andmeid eFTI platvormide ja pädevate asutuste infosüsteemide vahel. eFTI värav 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 päringud ning milliseid järelevalvetoiminguid on tehtud. Lisaks talletatakse süsteemis tehnilisi metaandmeid, mis on vajalikud veoselehtede 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 töötlema määrusekohaseid masinloetavaid andmeid. Samuti tagatakse süsteemide koostalitlusvõime ja turvaline andmevahetus nii riigisiseselt kui ka ELi üleselt.

Määruse rakendamine loob aluse uute e-teenuste arendamiseks nii ettevõtjatele kui ka riigiasutustele. Elektrooniliste veodokumentide ja eFTI platvormide kasutuselevõtt võimaldab andmete ristkasutust ning välistab vajaduse esitada sama teavet mitmel korral eri asutustele. Eeldatavalt paraneb e-teenuste kvaliteet ja kasutajamugavus, kuna andmeid ei pea enam esitama mitmel korral ega eri vormingutes, vaid need edastatakse automaatselt ühest süsteemist teise.

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

* 1. **Mõju riigiasutuste töökorraldusele**

Määrus ja selle rakendusmäärus kehtestab ELis ühtsed nõuded elektroonilisele kaubaveoteabele edastamiseks ja töötlemiseks. Nende rakendamine 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 neid andmeid töödelda, mida ettevõtted 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 jälgimiseks liikmesriigi territooriumil. Pädevaks asutuseks 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 2. Lõike 3 kohaselt võib lisaks pädevatele asutustele ette näha ka muid asutusi, kellel oleks vaja ülesannete täitmiseks ligipääsu elektroonsele kaubaveoteabele.

Õigusnormidega ette nähtud teave puudutab eelkõige teavet maanteel, raudteel ja siseveeteedel ning lennukitega veetava kauba kohta, s.o meretransport on eFTI kohaldamisalast väljas. Meretransporti reguleerib Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonda käsitlev Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1239[[38]](#footnote-38).

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)[[39]](#footnote-39), rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF)[[40]](#footnote-40), IATA resolutsioon 672 elektrooniliste lennusaatelehtede kohta[[41]](#footnote-41), rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montréali konventsioon)[[42]](#footnote-42) ja Budapesti konventsioon kaupade siseveetransporti käsitleva lepingu (CMNI)[[43]](#footnote-43) kohta. Seega hõlmab määruse kohaldamisalas olev kaubaveoteave üheltpoolt 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 nõuetega 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 määruse kohaselt tuleb 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 suutlikkus vahendada teavet osaliste vahel. Seega on vaja arendada ametiasutuste olemasolevaid infosüsteeme, et need suudaksid vastu võtta ja töödelda struktureeritud kaubaveoteavet. eFTI värava loomine eeldab pädevate asutuste keskset koordineerimist, kuna infosüsteem peab teenindama mitut riigiasutust.

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 elektroonset 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 paberkandjal. Paberkandjal 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 2024/1157[[44]](#footnote-44) (käsitleb jäätmesaadetisi) kohaselt 21. maist 2026. Jäätme transpordiga tegelevad ettevõtjad võivad selleks kasutada eFTI platvorme, et vahetada jäätmete transpordi ajal selles määruses nõutatud 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 usaldusväärselt 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 ligipääs 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.

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 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 dokumentatsiooni 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.

Statistikaametil on õigus nõuda andmekogude vastutavatelt töötlejatelt andmekogudesse kogutud andmeid (RStS § 28 lg 4). Praegu puudub Statistikaametil võimalus pärida teavet kesksest andmebaasist riikliku statistika tegemiseks kaubaveo valdkonnas. Andmeid saadakse ettevõtjatelt peaasjalikult valimi alusel või üldises korras andmepäringutega. Ligipääs kaubaveoteabele annab olulise sisendi kaubaveomahtude kohta ning vähendab ettevõtete halduskoormust andmete käsitsi edastamisel. Häirekeskus ja Päästeamet lähtuvad hädaabi teadete 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 sisend ohuhinnangute andmisel, mis võimaldaks õnnetusjuhtumitele kiiremini ning asjakohasemate jõududega reageerida. Seega võimaldab elektrooniline kaubaveoteave standarditud kujul kaubaveoteabega seotud toiminguid ja menetlusi teha oluliselt kiiremini ning väiksema ressursikuluga. Määrus suurendab kogu süsteemi tõhusust ja aitab tagada turvalisema ning läbipaistvama kaubaveo keskkonna.

1. **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 kohaldatavast siseriiklikust õigusest ja töökorraldusest tuleneb, et eFTI värava kaudu saadud andmeid töödeldakse pädeva asutuse andmekogus, on iga pädeva asutuse ja tema valitsemisala vastutava ministeeriumi ülesanne hinnata, kas vastava 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. Kaasamise ja koordineerimise tagamiseks toimuvad seotud ministeeriumite ja pädevate asutustega regulaarsed kvartaalsed kohtumised. Lisaks tellitakse Kliimaministeeriumi eestvedamisel 2026. aastal detailanalüüs, et kaardistada pädevate asutuste konkreetsed vajadused ning määratleda arendustööd, mis on vajalikud nii pädevate asutuste infosüsteemides kui ka eFTI väravas.

eFTI värava loomise ja pädevate asutuste infosüsteemide arenduskulud on võimalik katta ELi projektirahastusest 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 püsikulud - igal aastal orienteerivalt 450 000 eurot. Püsikulu sisaldab arendustööde kulu, teenuse majutuskulusid, DevOps teenust, sertifitseerimist, turvatestimist ja muid süsteemi töös hoidmiseks vajalikke tegevusi. Seetõttu tuleb alates 2027. aastast sellest planeerida Kliimaministeeriumi valitsemisala eelarvesse lisaraha 450 000 euro ulatuses .

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

1. **Rakendusaktid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 rakendamiseks tuleb sätestada volitusnorm, millega volitatakse Vabariigi Valitsust kehtestama andmevahetusega seotud üksikasjalikud nõuded. Vabariigi Valitsust volitatakse kehtestama üksikasjalikud eeskirjad pädevatele asutustele juurdepääsuks elektroonilisele kaubaveoteabele.

Määruse esialgne kavand on seletuskirjale lisatud. Määruse sisu on täpsustumisel, mistõttu ei ole põhjalikuma kavandi lisamine võimalk.

1. **Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras, kuna selles ette nähtud muudatuste rakendamiseks ei ole vaja pikemat ettevalmistusaega ning seadus on vajalik Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 täielikuks rakendamiseks.

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

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi (*EIS*) kaudu kooskõlastamiseks Justiits- ja Digiministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Siseministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Politsei- ja Piirivalveametile, Keskkonnaametile, Maksu- ja Tolliametile, Statistikametile ja Keskkonnaministeeriumi Infotehnoloogiakeskusele ja Andmekaitse Inspektsioonile. Lisaks võib eelnõu esitada Infotehnoloogia Liidule, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile, Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskusele, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioonile ja Prolog – Eesti Tarneahelate Juhtimise Ühingule.

1. [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2025](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2024/2025/oj) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-1)
2. [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2024](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2024/2024/oj) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-2)
3. [Euroopa Liidu toimimise leping](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02016E%2FTXT-20250315) (kättesaadav 13.10.2025). [↑](#footnote-ref-3)
4. EKo C-39/72, 7.02.1973 komisjon *vs.* Itaalia, p 17. [↑](#footnote-ref-4)
5. RKo 5-23-2 p 67. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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). [↑](#footnote-ref-6)
7. [Advokaadibüroo PricewaterhouseCoopers Legal, Tallinna Tehnikaülikool, Advokaadibüroo TGS Baltic ja PricewaterhouseCoopers Advisors (2024) (kättesaadav 28.01.2026)](https://realtimeeconomy.ee/sites/default/files/2024-09/eFTI%20o%CC%83igusanalu%CC%88u%CC%88si%20lo%CC%83pparuanne.pdf) [↑](#footnote-ref-7)
8. [Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2025/2243](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:32025R2243) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-8)
9. [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2024](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202402024) (kättesaadav 28.01.2026). [↑](#footnote-ref-9)
10. [Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2025](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:32024R2025) (kättesaadav 28.01.2026). [↑](#footnote-ref-10)
11. [Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/1942](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401942) (kättesaadav 28.01.2026). [↑](#footnote-ref-11)
12. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 1072/2009](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009R1072-20220221) (kättesaadav 26.11.2025). [↑](#footnote-ref-12)
13. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2025/2243](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:32025R2243) (kättesaadav 24.11.2025). [↑](#footnote-ref-13)
14. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 910/2014](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0910-20241018) (kättesaadav 24.11.2025). [↑](#footnote-ref-14)
15. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1056](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng) (kättesaadav 24.11.2025). [↑](#footnote-ref-15)
16. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0679-20160504) (kättesaadav 24.11.2025). [↑](#footnote-ref-16)
17. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 70/2012, 18. jaanuar 2012, kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX%3A32012R0070) (kättesaadav 25.11.2025). [↑](#footnote-ref-17)
18. [Mõjude hindamise metoodika, Justiits- ja Digiministeerium ja Riigikantselei](https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2021-08/M%C3%B5jude%20hindamise%20metoodika.pdf). [↑](#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). [↑](#footnote-ref-19)
20. [Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/1942](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1942/oj) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-20)
21. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1239](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02019R1239-20250815) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-21)
22. [Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR)](https://www.riigiteataja.ee/akt/13037042) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-22)
23. [EU4Digital: supporting digital economy and society in the Eastern Partnership, EU Assessment.](https://eufordigital.eu/wp-content/uploads/2024/05/EU4Digital-eTrade-DTC-eFTI-deployment-activity-EU-assessment-report.pdf)

    [Report on assessment of the European Union’s institutional and legal framework and best practice examples](https://eufordigital.eu/wp-content/uploads/2024/05/EU4Digital-eTrade-DTC-eFTI-deployment-activity-EU-assessment-report.pdf) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-23)
24. [The eFTI regulation. Digitalising freight transport across the European Union](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-24)
25. [eFTI Insights #1Preparing for Regulation Adoption](https://efti4eu.eu/wp-content/uploads/2025/03/eFTI-Insights-1-Preparing-for-Regulation-Adoption-%E2%80%93-A-Focus-for-the-Public-Sector.pdf). A Focus for the Public Sector (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-25)
26. [M. Niestadt. Electronic freight transport information. European Parliamentary Research Service, 2020 (kättesaadav 18.11.2025).](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/630263/EPRS_BRI(2018)630263_EN.pdf) [↑](#footnote-ref-26)
27. Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). Riigikogu välisleping 01.08.1993. - RT II 1995, 3, 12. [↑](#footnote-ref-27)
28. [9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta protokolliga muudetud versioonis (COTIF)](https://www.riigiteataja.ee/akt/755199) 01.07.2015. - RT II, 02.11.2022, 2. [↑](#footnote-ref-28)
29. [Kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIM – konventsiooni (COTIF) lisa B).](https://www.riigiteataja.ee/akt/202112022005) Vabariigi Valitsuse välisleping. –RT II, 02.11.2022, 5. [↑](#footnote-ref-29)
30. [Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon)](https://www.riigiteataja.ee/akt/263051). Riigikogu välisleping 28.05.1999. - RT II 2003, 7, 24. [↑](#footnote-ref-30)
31. [Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (Chicago konventsioon).](https://www.riigiteataja.ee/akt/78093) Ülemnõukogu välisleping 07.12.1944. - RT II 2000, 2, 12. [↑](#footnote-ref-31)
32. [IATA Resolution 672. Form of multilateral E-Air Waybill Agreement](https://www.iata.org/contentassets/783ac75f30d74e32a8eaef26af5696b6/csc-672-en-28dec2019.pdf) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-32)
33. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 1013/2006](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02006R1013-20250101) (kättesaadav 25.11.2025). [↑](#footnote-ref-33)
34. [Paper on the operationalization of the Additional Protocol to the CMR concerning the Electronic Consignment Note (e-CMR).](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-SC1-2021-1e.pdf) United Nations Economic and Social Council, 2021 (kättesaadav 27.11.2025). [↑](#footnote-ref-34)
35. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2020/1056, pp 2-4. [↑](#footnote-ref-35)
36. M. Niestadt. Electronic freight transport information. European Parliamentary Research Service, 2020 (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-36)
37. [Eesti digiühiskond 2030.](https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2025-01/Digi%C3%BChiskonnna%20ARENGUKAVA_13.12.2021.pdf) Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021 (kättesaadav 26.11.2025). [↑](#footnote-ref-37)
38. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1239](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02019R1239-20250815) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-38)
39. Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). Riigikogu välisleping 01.08.1993. - RT II 1995, 3, 12. [↑](#footnote-ref-39)
40. [9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta protokolliga](https://www.riigiteataja.ee/akt/202112022002)

    [muudetud versioonis (COTIF)](https://www.riigiteataja.ee/akt/202112022002) 01.07.2015. - RT II, 02.11.2022, 2. [↑](#footnote-ref-40)
41. [IATA Resolution 672. Form of multilateral E-Air Waybill Agreement](https://www.iata.org/contentassets/783ac75f30d74e32a8eaef26af5696b6/csc-672-en-28dec2019.pdf) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-41)
42. [Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon)](https://www.riigiteataja.ee/akt/263051). Riigikogu välisleping 28.05.1999. - RT II 2003, 7, 24. [↑](#footnote-ref-42)
43. [Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)](https://www.ccr-zkr.org/files/conventions/cmni_en.pdf) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-43)
44. [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1157](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02024R1157-20250109) (kättesaadav 18.11.2025). [↑](#footnote-ref-44)