

Energiamajanduse korralduse seaduse täiendamise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

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

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

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

Kehtivas Eesti õiguses puuduvad nõuded alternatiivkütuste taristuvõrgu andmete kättesaadavuse tagamiseks ning tunnuskoode haldamiseks, mistõttu ei ole võimalik täita määruse 2023/1804 kohustusi. Eelnõu eesmärk on tagada Eestis alternatiivkütuste taristu arendamine ning vajaliku teabe ühtne ja standarditud kättesaadavus.

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

Muudatus toob kaasa halduskoormuse liikuvusteenuse osutajatele ning laadimis- ja tankimispunktide käitajatele andmete kättesaadavaks tegemisel Eesti teabevärava vahendusel. Eestis on hinnanguliselt 10- 15 turuosalist, keda käesolev teematika puudutab. Samas väheneb koormus ettevõtetal ja eraisikutel, kes neid andmeid kasutavad, kuna vajalik teave on ühes kohas ja masinloetaval kujul kättesaadav, mis omakorda lihtsustab andmete töötlemist ja kasutamist. Asjakohane teave on Eesti teabevärava vahendusel masinloetaval kujul kättesaadav, mis suurendab turu läbipaistvust ning parandab infovahetuse tõhusust.

Kokkuvõttes, eelnõuga kaasnevad mõningad täiendavad kohustused liikuvusteenuse osutajatele ning laadimis- ja tankimispunktide käitajatele, mis suurendavad nende halduskoormust. Seega rakendatakse tasakaalustamise reeglit „üks sisse, üks välja“. Kliimaministerium koostab autoveo seaduse muudatust, mis puudutab kaubaveodokumentide digitaliseerimist ja paberandjatel dokumentide kasutamise vähendamist. Vastav nõue tuleneb Euroopa

¹ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2024/1679](#) (kättesaadav 13.10.2025).

Parlamendi ja nõukogu määrusest nr 2020/1056² (eFTI määrus), mille kohaselt pädevatel asutustel tekib kohustus aktsepteerida kaubaveodokumente digitaalselt, kui ettevõtja seda võimalust kasutab. Ettevõtjad saavad vastava info esitada läbi eFTI värava ning edaspidi neil puudub vajadus paberdokumentide järele. Seeläbi vähendame logistika- transpordisektori ettevõtjate halduskoormust ja rakendame reeglit „üks sisse, üks välja“.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Martin Lein (605 1224, martin.lein@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegid õigusosakonna nõunikud Käthlin Oesalg (kathlin.oesalg@kliimaministeerium.ee), Džein Aunre (dzein.aunre@kliimaministeerium.ee) ja Kristel Soodla (kristel.soodla@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja keeletoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

1.3. Märkused

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

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

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

Eelnõukohase seadusega ei muudeta konstitutsioonilisi seadusi.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthälte enamus Eesti Vabariigi põhiseaduse § 73 kohaselt.

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

2. Seaduse eesmärk

Eelnõukohase seaduse eesmärk on tagada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse rakendamine.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse eesmärk on tagada kogu Euroopa Liidus tiheda ja laialt levinud alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus. Alternatiivkütustega sõidukite kasutajatel peab olema võimalik Euroopa Liidus hõlpsalt liikuda, tuginedes põhitaristule (sh maanteed, sadamad ja lennujaamad) ning omades taristu kohta täielikku ja usaldusväärset ülevaadet avaldatud andmete alusel.

² [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2020/1056](#) (kättesaadav 28.01.2026).

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 288 lõike 2 järgi on ELi määrus tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.³ Euroopa Kohus on märkinud, et liikmesriigi poolt ELi määruse ülevõtmine selle sätete riigisisesse õigusesse ümberkirjutamise abil ei ole lubatav.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

Kokkulepe alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks võeti vastu 02.06.2022 Euroopa Liidu Nõukogus. Euroopa Parlament esitas oma seisukoha 19.10.2022. Seejärel algasid triloogid. 11.07.2023 võttis Euroopa Parlament vastu 1. lugemise tulemused (st kinnitati triloogidel saadud kokkulepe); Coreper I kiitis kokkuleppe heaks I-punktina 19.07.2023, mis kinnitati seejärel A-punktina 25.07.2023 AGRIFISH nõukogus. Määruse ettepaneku mõjuhindang avaldati 14.07.2021.⁶ Eesti seisukohad algatuse „Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559)“ kohta on seletuskirja lisas 2. Eestis ja ka teistes liikmesriikides varasem praktika puudub.

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

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb liikmesriigil:

1. Määrata pädev asutus, et anda välja liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunktide käitajatele kordumatud tunnuskoovid koos riigikoodiga, mis on kahekohaline. (EVS-EN ISO 3166-1). Eesti puhul on selleks „EE“. Eelmainitud kordumatuid tunnuskoode on vaja eelkõige liikuvusteenuse osutajate ja laadimis- ja tankimispunktide käitajate tuvastamiseks rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks. Lisaks annab IDRO väljastatud kordumatu tunnuskoode võimaluse teha tõhusamat järelevalvet riikliku juurdepääsupunkti kaudu andmete esitamise üle.
2. Luua riiklik juurdepääsupunkt, millest saab ühtne andmete juurdepääsu punkt. Laadimis- ja tankimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja on kohustatud riikliku juurdepääsupunkti kaudu tegema tasuta ja piiramatul kujul kättesaadavaks staatilised ja dünaamilised andmed.

Väljatöötamiskavatsust ei koostatud Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 2 alusel. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse ettepaneku juurde kuuluv mõjuhindang⁷ vastab HÕNTE § 1 lõikes 1 esitatud põhimõtetele.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest punktist, millega täiendatakse energiamajanduse korralduse seadust.

Eelnõu on kooskõlas põhiseadusega, teiste seadustega ja ELi õigusega.

³ Euroopa Liidu toimimise leping (kättesaadav 13.10.2025).

⁴ EKo C-39/72, 7.02.1973 komisjon vs Itaalia, p 17 (kättesaadav 13.10.2025).

⁵ RKo 5-23-2 p 67 (kättesaadav 13.10.2025).

⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (kättesaadav 13.10.2025).

⁷ Commission staff working document. Impact assessment accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council (kättesaadav 13.10.2025).

Ettevõtlusvabaduse riive

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

Põhiseaduse § 31 esemeline kaitseala

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

Ettevõtluse esemeline kaitseala hõlmab kõiki tegevusalasid ja elukutseid, mille puhul isik pakub enda nimel kaupu või teenuseid. Ettevõtlusvabaduse kaitsealasse kuulub tulu saamise eesmärgil toimuv tegevus. Riigikohus on sedastanud, et ettevõtlusvabaduse kui vabadusõiguse olemusega käib kaasas õigus otsustada vabalt ettevõtluse üksikasjade üle.⁸ Sisu poolest annab see isikule õiguse nõuda, et avalik võim ei sekkuks tema ettevõtlusena käsitatavasse tegevusse.⁹ Ettevõtlusvabaduse tuumaks on Riigikohus pidanud riigi kohustust mitte teha põhjendamatuid takistusi ettevõtluseks.¹⁰

Põhiseaduse § 31 isikuline kaitseala

PS § 31 lõike 1 esimese lause kohaselt on Eesti kodanikel õigus tegelda ettevõtlusega ning koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse. Sama paragrahvi kolmas lause lisab, et kui seadus ei sätesta teisiti, siis on see õigus võrdselt Eesti kodanikega ka Eestis viibivatel välisriikide kodanikel ja kodakondsuseta isikutel. Seega võib järeldada, et kõikidel Eestis viibivatael isikutel on ettevõtlusvabadus sõltumata kodakondsusest, kui seadusest ei tulene teisiti. PS § 9 lõike 2 järgi laieneb ettevõtlusvabaduse ka juriidilistele isikutele.¹¹

Riigi kohustus on tagada õiguslik keskkond ettevõtlusega tegelemiseks. Õiguslik keskkond tähendab nii äri-, ühingu- kui ka konkurentsioiguse olemasolu. Ettevõtlusvabaduse alusel on isikul õigus nõuda, et riik ei looks konkurentidele põhjendamatuid eeliseid ja seeläbi hoiduks isiku ettevõtluse kahjustamisest.¹² PS §-st 31 tuleneb lihtne seaduse reservatsioon. Formaalselt eeldab iga piirang seaduse olemasolu. Materiaalselt peab riive olema proportsionaalne, st sobiv, vajalik ja proportsionaalne kitsamas tähenduses (PS § 11).¹³ Ettevõtlusvabadust kui põhiõigust saab piirata ja selleks piisab asjakohasest põhjusest, mis täidaks nõutava eesmärgi. Põhjus selleks peab johtuma avalikust huvist või teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitse vajadusest, olema kaalukas ja enesestmõistetavalt õiguspärane. Mida intensiivsem on ettevõtlusvabadusse sekkumine, seda mõjuvamad peavad olema sekkumist õigustavad põhjused. Ettevõtlusvabaduse riive legitiimse eesmärgina saab käsitada kõiki eesmäärke, mis on kooskõlas põhiseadusega.¹⁴

Eelnõukohases seaduses sätestatakse laadimis- või tankimispunktide käitajatele kohustus teha dunaamilised ja staatilised andmed tasuta kättesaadavaks nende käitatava alternatiivkütuste taristu või selle taristuga olemuslikult seotud teenuste kohta, mida nad osutavad või mille osutamiseks kasutavad nad allhanget. Lisaks peavad kõnealused asjaosalised end TRAMis

⁸ Kask, O., Ehrlich, S., Henberg, A. Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 31, p 6. Tallinn: 2020.

⁹ *Ibid*, p 6.

¹⁰ [RKPJKo 06.07.2012, 3-4-1-3-12, p 41.](#)

¹¹ [RKPJKo 30.06.2017, 3-4-1-5-17, p 50.](#)

¹² Kask, O., Ehrlich, S., Henberg, A. Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 31, p 6. Tallinn: 2020.

¹³ Põhiseaduse 2. peatükk "Põhiõigused, vabadused ja kohustused" Justiits- ja Digiministeerium.

¹⁴ [RKPJKo 06.07.2012 3-4-1-3-12, p 51.](#)

registreerima ja taotlema kordumatut tunnuskoodi. Sellised kohustused küll piiravad ettevõtjate ettevõtlusvabadust, kuid need parandavad Euroopa Liidu ülest elektromobiilse sektori koostalitusvõimet, parandavad konkurentsi ning muudavad tarbijad teadlikumaks ning kogu protsessi neile lihtsamaks ja läbipaistvamaks. Näiteks Eestis tegutsevad liikuvusteenuse osutajad ja laadimis- ja tankimispunkti käitajad peavad küll esitama taotluse TRAMile, kuid taotluse esitamine on tasuta. Osa liikmesriike küsib selle eest raha (Soome 80 eurot, Saksamaa 130 eurot). Seega riive on pigem väike selles valdkonnas tegutsevatele juriidilisele isikutele.

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

Paragrahvi 32¹⁵ „Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide andmed“ **lõikes 1** sätestatakse üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitajatele või käitajate ja omanike vahelise kokkuleppe kohaselt nende punktide omanikele, kes on omandanud kordumatu tunnuskoodi Transpordiametilt, kohustus teha tasuta kättesaadavaks enda käitatava alternatiivkütuste taristu ja osutatavate teenuste kohta staatilised ja dünaamilised andmed alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse artikli 20 lõike 2 kohaselt. Andmete avalikustamise puhul tuleb arvestada TRAMi sisulisi juhiseid ja teabevärava kasutusjuhendeid, mis tehakse kättesaadavaks RIA andmevahetuse abikeskuses.¹⁵

Staatilised andmed on andmed, mis ei muutu sageli ega korrapäraselt ehk need ei muutu igapäevaselt. Staatilised andmed kirjeldavad peamiselt laadimispunktide füüsilisi, tehnilisi ja operatiivseid omadusi. Niisamuti näiteks, millised on ligipääsutingimused, sh kas laadimispunkt on avatud 24/7 või piiratud aegadel, kas parkla on tasuline või tasuta, kas parkla on turvaline või avatud ööpäevaringselt. Ühtlasi eeltoodud andmed hõlmavad endas ka käitajate kohta käivat infot, näiteks omaniku juriidiline nimi või ärinimi.

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

- i) laadimis- või tankimispunkti käitaja või omaniku juriidiline nimi;
- ii) laadimis- või tankimispunkti käitaja või omaniku ärinimi;
- iii) laadimis- või tankimispunktide arv;
- iv) tugiteenindus.

Dünaamilised andmed on andmed, mis muutuvad sageli või korrapäraselt ehk andmed mida muudetakse reaalajas ja mis kajastavad laadimispunkti hetkeseisundit. Näiteks milline on laadimispunkti käitusseisund (töökorras, rikkis, ühendatud, laeb vms), kas laadimispunkt on parasjagu saadaval või hõivatud teise sõidukiga. Niisamuti dünaamilised andmed kajastavad korrapõhist hinda tarbijatele.

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

- i) käitusseisund (*töökorras, rikkis*);
- ii) kättesaadavus;
- iii) korrapõhine hind.

¹⁵ [RIA andmevahetuse abikeskus](#) (kättesaadav 13.10.2025).

Kokkuvõttes, staatilised andmed hõlmavad laadimispunktide püsivaid omadusi, nagu asukoht, tehnilised parameetrid, pistikute tüübid, võimsused, ligipääsutingimused ja hinnamudelid ja dünaamilised andmed kajastavad laadimispunktide reaajas olekut, sealhulgas saadavust, rikkeid, hooldust, hetkevõimsust ja kehtivaid hindu.

Järgnevalt selgitatakse, keda mõeldakse üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste käitajate ja omanike vahelise kokkuleppe kohaselt nende punktide omanikena. Tegemist on operaatoriga, kellele on käitaja ja omaniku vahel sõlmitud kokkuleppega antud edasi omaniku õigused ja kohustused, sh teenuse osutamine. Seega on operaatoril kohustus teha andmeliikidele vastavad andmed kättesaadavaks määruse artikli 20 mõttes. Näiteks, kui operaator sõlmib kokkuleppe laadimis- või tankimispunkti omanikuga, siis selle alusel on operaatoril õigus osutada omanikule teenust ja ka kohustus teha andmeliikidele vastavad andmed kättesaadavaks.

Tarbijatele on oluline, saada piisavat teavet üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Nimetatud andmeliigid on vajalikud konkurentsipõhise ja avatud turu toimimiseks ning on lõppkasutajatele olulised, et nad saaksid teha laadimis- ja tankimiskordade kohta teadlikke otsuseid, sealhulgas asjaomaste turuosaliste kvaliteetsete teabeteenuste kaudu.¹⁶

Lõikes 2 nimetatakse Eesti teabevärv Eesti riiklikuks juurdepääsupunktiks alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse mõistes. Riiklik juurdepääsupunkt luuakse Riigi Infosüsteemi Ameti (edaspidi *RIA*) hallatavasse Eesti teabevärvasse, mille vahendusel tehakse andmed kättesaadavaks. Andmed asuvad andmevaldaja juures, kes vastutab andmete ajakohasuse ja õigsuse eest, tagades nende pideva uuendamise ja täpsuse õigusaktide ja andmete kasutamise eesmärkide kohaselt. Samuti peab andmevaldaja rakendama meetmeid vigade ennetamiseks ja andmete kvaliteedi tagamiseks, järgides selleks ITSi direktiivi II lisas esitatud põhimõtteid. Andmevaldaja peab rakendama meetmeid (nt Eesti infoturbestandardit või selle alternatiiviks olevat rahvusvahelist standardit ISO/IEC27001, samuti RIA nõuandeid ja infomaterjale), et vältida pahatahtlikku sekkumist, sh küberrünnakuid ja süsteemi ülevõtmist väliste osapoolte poolt. Asjaomasel juhul tuleb ITSi teenuste kasutuselevõtul lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2022/2555¹⁷ ja sellega seotud Euroopa Liidu ja Eesti õigusaktidest (eelkõige küberturvalisuse seadus), mis käsitlevad meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus.

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

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

Lõikes 2 sätestatakse, et laadimis- või tankimispunktide käitaja ja liikuvusteenuse osutaja esitab kordumatu tunnuskoodi saamiseks Transpordiameti kodulehe kaudu taotluse. Soovi korral võivad nad taotluses esitada soovitud kolmekohalise lühendi, mille vastavust nõutele ja

¹⁶ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2023/1804, artikkel 2 pp 67-68.](#)

¹⁷ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv \(EL\) 2022/2555](#) (kättesaadav 13.10.2025).

kordumatust hindab TRAM. Tunnuskood peab vastama ühtlustatud nõuetele.¹⁸ TRAM väljastab tunnuskoodi tasuta.

Laadimis- ja/või tankimispunktide käitaja ja liikuvusteenuse osutaja on kohustatud taotlema Transpordiametilt kordumatu tunnuskoodi, esitades selleks taotluse. Kordumatu tunnuskood võimaldab identifitseerida laadimis- või tankimispunkti käitajat ja liikuvusteenuse osutajat. Kordumatu tunnuskood tagab piiriülese koostoimelisuse, vähendab vigade riski ning suurendab ettevõtte nähtavust partneritele ja tarbijatele. Tunnuskoodi kasutamine võimaldab üheselt seostada edastatud andmed konkreetse laadimis- või tankimispunkti käitajaga ja liikuvusteenuse osutajaga, sh tuvastada ebakorreksete andmete allika (nt vale asukoht või hinnainfo). Tunnuskoodid tagavad, et liikmesriigid ja Euroopa Komisjon saaksid koodide abil jälgida laadimistaristu arengut, täita miinimumnõudeid, teha järelevalvet andmete esitamise üle ja hinnata investeeringute mõju.¹⁹

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

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

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

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

Ettevõtja teeb TRAMi väljastatud tunnuskoodi kättesaadavaks Eesti teabeväravas ning see annab talle käesoleva seaduse § 32¹⁵ lõike 2 kohaselt õiguse teha staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks Eesti teabevärava vahendusel. Eesti teabevärava asjakohased arendustööd lõpetatakse 2025. aasta lõpuks. Ettevõtjal on taotluse esitamiseks kaks valikut: märgib taotluses soovitud tunnuskoodi, mida TRAM hindab, või laseb TRAMil määrata ja registreerida ettevõttele kordumatu tunnuskoodi. TRAM väljastab ettevõtjale alalise kordumatu IDRO tunnuskoodi, kui esitatud taotlus on korrektne, ning avalikustab tunnuskoodi oma kodulehel.

¹⁸ [November 2023, IDACS. IDRR – Emobility ID Format and Syntax](#) (kättesaadav 13.10.2025).

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2023/1804, pp 33.

Taotluse andmekoosseis on järgnev:

- 1) laadimispunkti või tankimispunkti käitaja ja/või liikuvusteenuse osutaja ärinimi, asukoht, registrikood, telefoninumber, veebilehe ja e-posti aadress;
- 2) ettevõtte määrab end laadimispunkti käitajaks, kes osutab lõppkasutajale teenuseid, sh laadimis- või tankimisteenust;
- 3) ettevõtte määrab end liikuvusteenuse osutajaks või ka käitajaks ning vastutab laadimispunkti haldamise ja teenuse osutamise eest lõppkasutajale;
- 4) taotleja riigi EVS-EN ISO 3166-1 kahekohalise koodi rahvusvahelisele klassifikaatori järgi. EVS-EN ISO 3166-1 on üle võetud Eesti standardiks ning avaldatud ka eestikeelsena. Eesti puhul tuleb kasutada „EE“. Rakendusmäärus (EL) 2025/655 näeb laadimispunktide käitajale ja liikuvusteenuse osutajale ette, et laadimisjaam või tankla asukohariigi tähistamisel kasutatakse ISO 3166-1 standardit. Teenusepakkuja halduskoormuse vähendamiseks ja andmete ühtlustamiseks on otstarbekas rakendada sama IDRO poolt väljastatavat IDRO tunnuskoodi, eeskätt identifikaatori riigiosa määratlemisel. Ühtne loogika vähendab vigade riski, lihtsustab riskikontrolli ning toetab toetab piiriülest koostalitlusvõimet;
- 5) soovitud 3-kohaline lühend laadimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja tähistamiseks koodis. Taotleja võib märkida soovitud lühendi. TRAMil on õigus tunnuskoodi sobivust hinnata ja nõuetele vastav tunnuskood registreerida.

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

Näiteks, kui Euroopa Liidu liikmesriigi ettevõtja soovib taotleda omale Eestis IDRO tunnuskoodi, siis ta saab seda teha üksnes juhul, kui ta on Eesti äriregistris registreeritud. Kui ettevõtte ei ole Eesti äriregistris registreeritud, siis määrab TRAM ettevõtjale lisatähtaja puuduste kõrvaldamiseks ehk tähtaja, mille jooksul saaks ettevõtte vastava registreeringu tehtud.

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

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

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

4. Eelnõu terminoloogia

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

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

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

6. Seaduse mõjud

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodika dokumendist²⁰, mis on koostatud Justiits- ja Digiministeeriumi ja Riigikantselei koostöös ning Justiits- ja Digiministeeriumis välja töötatud mõjude määramise kontrollküsimustikust²¹.

6.1. Majanduslik mõju

6.1.1. Mõju ettevõtlusele

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

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrus nõuab, et laadimispunktide operaatorid avalikustaksid avaliku laadimisteenuse kogu hinnateabe kergesti ja selgelt võrreldavalt, läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt. Euroopa Komisjon tegi avalikul konsultatsioonil²² selgeks, et kasutajatel on tihti piiratud teave hinna kohta, mida nad lõpuks laadimise eest maksuma peavad. Vaid 31% osalejatest pidas end hästi informeerituks, teiste arvamusel ei ole laadimispunktides hinnad piisavalt selgelt kuvatud ning vahel tuleb ette olukordi, kus need pole kättesaadavad ka ettevõtete pakutavate rakenduste kaudu. Hinnad koosnevad erinevatest komponentidest, millest kujuneb lõpphind tarbijale, sh võimalikud varjatud tasud, mis ilmnevad vaid arveldamise etapis (näiteks rändlustasu, lepingutasu või ajatariif, mis on iga ettevõtja puhul erinev ning mida lisatakse lõpphinnale alates konkreetsest ajahetkest pärast laadimise alustamist). Sõltuvalt laadija asukohast võivad laadimistariifid olla kas soodsamad või kallimad. See põhjustab lõppkasutajatele raskusi hindade võrdlemisel. Alternatiivkütuste taristu hindade läbipaistvus ei võimalda tarbijatel teha teadlikke ja piisavalt kaalutud valikuid. Samal ajal kahjustab kirjeldatud probleem ka konkurentsi alternatiivkütuste turul, sest hinnad on tänapäeval võrreldavad vaid eraldi rakendustest.

Kasutajateave ja hindade läbipaistvus on alternatiivkütuste taristu määruse põhiaspektid. Põhimõtte seisneb selles, et lõppkasutaja saab enne laadimist teada, mis on *ad hoc* hind, mida ta selle teenuse eest maksuma peab. Tegemist on põhiaspektiga, mis toetab lõppkasutajatele suunatud teabeteenuste arendamist ning mille eesmärk on tekitada andmekasutajates usaldust ja kindlust laadimistaristu kasutamise eest makstava hinna puhul ning toetada infoteenuste arendamist lõppkasutajatele. Hindade läbipaistvus on konkurentsivõimelise turu arendamiseks hädavajalik. Ühtlasi tagatakse hindade kättesaadavaks tegemisel tarbijatele valikuvabadus. Käitaja avaldab andmed rakendusprogrammi liidese (edaspidi API) kaudu, mille leiab andmekasutaja Eesti teabevärava andmekataloogist, ning andmete kasutaja saab oma teekonna

²⁰ [Õigust loovate aktide mõjude hindamine | Justiits- ja Digiministeerium](#) (13.10.2025).

²¹ [Mõjude määramise kontrollküsimustik](#) (kättesaadav 13.10.2025).

²² [Commission staff working document. Impact assessment accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council](#) (kättesaadav 13.10.2025).

planeerida ja valida laadimiseks konkreetse teenusepakkuja enda jaoks sobiliku tariifi ja asukohaga. Samuti välistatakse turul hindadega manipuleerimine.

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

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

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

Eeldatakse, et turuosalistel on juba olemas standardne liides ning vajalikud ja kvaliteetsed lähteandmed oma infosüsteemides. Nõuete täitmiseks arendab turuosaline andmeliidese (API), mis teeb nõutud staatilised ja dünaamilised laadimisandmed masinloetavalt kättesaadavaks (sh nõutud formaadis), ning avaldab andmestiku metaandmed riiklikus juurdepääsupunktis koos viitega API-le. Orienteeruv ühekordne kulu võib jääda vahemikku 10 000 –30 000 eurot, sõltuvalt andmete kättesaadavusest, sh andmete kvaliteedist ja olemasolevate infosüsteemide võimekusest.

6.1.2. Mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale

Hetkest, mil alternatiivkütusel töötavad sõidukid hakkasid turule jõudma, on olnud probleeme piisava tarbijateabe kättesaadavusega. Tänapäeval ei vasta üldsusele juurdepääsetav alternatiivkütuste taristu täiel määral kasutajate vajadustele. Sihtrühma moodustavad peamiselt alternatiivkütuste sõidukite kasutajad ehk tarbijad. Eestis on registreeritud 10 437 alternatiivkütustel toimivat sõidukit²³.

Tarbijate sagedane mure on, et teel ei pruugi olla võimalik sobivat tankimis- või laadimispunkti leida. Teenusepakkuja informatsioon on kihistunud ning puudub ühtne lähenemine andmete jagamiseks. Euroopa Komisjon jõudis mõjuhinnangu dokumendis järeldusele, et piisavale ja asjakohasele tarbijateabele juurdepääsu tagamisel on endiselt puudujääke. Tarbijatel ei ole võimalik piisavalt lihtsalt leida, kus, kuidas ja mis hinnaga saavad nad oma alternatiivkütustel toimivaid sõidukeid laadida või tankida, eriti reisisid piiriüleselt Euroopa Liidus. Komisjoni tehtud analüüsis²⁴ märkis 80% osalejatest, et neil esineb sageli probleeme alternatiivkütuste taristu leidmisega. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrasele eelnenud Euroopa Liidu

²³ [Sõidukite statistika](#), Transpordiamet. 2025 (kättesaadav 22.12.2025).

²⁴ [14.07.2021. Impact Assessment. Commission staff working document. Impact assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council](#) (kättesaadav 13.10.2025).

direktiiv 2014/94²⁵ sisaldas nõuet, mille kohaselt taristu käitajad peavad jagama teavet alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktide geograafilise asukoha kohta, kuid selles ei ole kehtestatud nõudeid andmete kvaliteedile ega täpsustatud, kus see teave peab olema kuvatud. Seetõttu ning vaatamata veebiplatvormide ja digitaalsete rakenduste suurenevale kättesaadavusele puudub endiselt avatud andmekogu, mis annaks kasutajatele reaajas teavet eelkõige alternatiivkütuste taristu kohta.

Kuna erinevad turuosalisel kasutatavad tarbijatele teabe edastamiseks erinevaid viise, püsib probleem tõenäoliselt ka edaspidi, kui kasutusele ei võeta meetmeid, et tagada ühtlustatud viis ja minimaalne andmete kogum, mille laadimis- ja tankimispunkti käitaja peab tarbijatele edastama.

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

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

Probleemi lahendamata jätkavad üksikud laadimispunktide operaatorid individuaalsete makselahenduste pakkumist, mis killustavad turgu ja tekitavad tarbijatele jätkuvalt raskusi juurdepääsetavuse ja süsteemist arusaamisega, eriti üle piiri reisides. Kasutajate vastumeelsus aga mõjutab negatiivselt turu arengut. Muudatuste tulemusena tekib terviklik ülevaade laadimispunktide asukohtadest, sh kas laadijad on vabad jms. Praegu jõuab tarbijani teave killustatult ja ebaühtlaselt, kuna eri rakendused kuvavad infot erineval viisil.

²⁵ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94](#) (kättesaadav 13.10.2025).

Kokkuvõttes: alternatiivkütustel toimivate sõidukite kasutajatele avaldub mõju valdavalt positiivselt, sest tarbijad saavad paremini kättesaadavat ja usaldusväärset teavet, nende liikumisvõimalused paranevad ning kasutajakogemus muutub mugavamaks. Ebasoovitavate mõjude risk on väike ning seotud peamiselt kohanemisega.

6.2. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

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

Transpordisektor sõltub endiselt suuresti fossiilkütustest. Kõikide transpordiliikide säästvamaks muutmisel on esmatähtis eesmärk suurendada saastevabade ja vähese heitega sõidukite, laevade ja lennukite ning taastuv- ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides. Taastuvenergia direktiivi²⁶ järgi on Eesti riigile seatud eesmärk suurendada kas taastuvenergia osakaalu energia lõpptarbimises transpordisektoris 29%-le senise 14% asemel või vähendada kasvuhoonegaaside heitemahukust liikmesriigi kehtestatud soovituslikule trajektoorige vastavas tempos aastaks 2030 vähemalt 14,5% võrreldes 2010. aasta lähtetasemega. Taastuv- ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõtu suurendamine peab käima käsikäes tervikliku laadimis- ja tankimistaristu võrgustiku loomisega. Eelkõige sõiduautode turgudel läheb suur hulk tarbijaid üle nullheitega sõidukitele alles siis, kui tekib kindlus, et nad saavad oma sõidukeid laadida või tankida kõikjal ELis ja sama lihtsalt, kui see toimub praegu tavakütusega sõitvate autode puhul.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse eesmärk on tagada tiheda ja laialt levinud alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu ELis. Kõik alternatiivkütustega sõidukite kasutajad (sh laevad ja lennukid) peavad saama hõlpsalt ELis liikuda, kuna seda võimaldab põhitaristu, nagu maanteed, sadamad ja lennujaamad. Niisamuti aitab muudatuste rakendamine Eestis vähendada transpordiheitmeid ning suurendab elanike keskkonnateadlikkust, soodustades üleminekut puhtamatele ja säästvamatele liikumisviisidele. Taristu tõhusaks kasutamiseks on vaja, et juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajatel või omanikel on oma kordumatu tunnuskood, mille on väljastanud IDRO. See võimaldab nad tuvastada rahvusvaheliseks arveldamiseks ja andmevahetuseks.

6.3. Mõju e-riigile

Alternatiivkütuste taristu määruse kohaselt määratakse riigi tasandil IDRO, hakatakse väljastama laadimispunktide käitajatele ja liikuvusteenuse osutajatele alalisi kordumatuid tunnuskoodi ning luuakse riiklik juurdepääsupunkt Eesti teabeväravasse. Lähtudes avaliku teabe seadusest, tuleb avalikkusele suunatud teave teha kättesaadavaks Eesti teabevärava kaudu ning alternatiivkütuste taristu määruse artikli 20 lõige 2 sätestab, et alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide andmed tuleb teha tasuta kättesaadavaks. Eesti

²⁶ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv \(EL\) 2018/2001 \(kättesaadav 13.10.2025\).](#)

teabevärvas tehakse kättesaadavaks üksnes metaandmete kirjeldus, mille kaudu käitaja suunab andmekasutaja API kaudu avaldatavate andmete juurde. Koondatakse staatilisi ja dünaamilisi andmeid üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide kohta määruse artikli 20 lõike 2 järgi ning tehakse kättesaadavaks teabevärava vahendusel sellised andmed nagu IDRO väljastatud alaline kordumatu tunnuscode, geograafiline asukoht, pistmike arv, puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv, lahtiolekuajad, pistmiku tüüp, hõivatus, laadimisjaama maksimaalne väljundvõimsus ja nii edasi. Selline lahendus tagab, et andmed on ühtsel viisil leitavad, standardsemad ning kasutatavad masinloetaval kujul.

Muudatuste rakendamine toetab Eesti kui e-riigi arengut, sest luuakse uus andmeteenus, paraneb andmekvaliteet, tugevneb avatud andmete kasutus ning luuakse eeldused innovatsiooni ja teenuste arenguks. TRAMi töökoormus suureneb vähesel määral, kuid digitaristu võimalused ja avalike teenuste kvaliteet paranevad. Seega mõju on e-riigi vaatest positiivne.

6.4. Mõju riigiasutuste töökorraldusele

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

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

Mõju TRAMile seisneb uues tööülesandes – kordumatute tunnuscode'ide väljastamises ja haldamises. See eeldab taotluste menetlemist, juriidiliste isikute kontrollimist ning nõuetele vastavuse hindamist. Samuti peab TRAM tagama, et kõik identifitseerimistunnused vastaksid standarditele ning oleksid kasutatavad rahvusvahelises andmevahetuses ja arvelduses. Kokkuvõttes on tegemist püsiva, kuid väheolulise lisakoormusega, mis ei eelda ulatuslikke ressursi- ega süsteemimuudatusi, kuid nõuab TRAMilt identifitseerimistunnuste üle järelevalve teostamist ja nende koordineerimist.

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

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

8. Rakendusaktid

Määruse 2023/1804 rakendamiseks tuleb kehtetuks tunnistada seadme ohutuse seaduse § 5 lõike 3 alusel antud majandus- ja taristuministri 08.02.2017. a määrus nr 7 „Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule esitatavad ohutusnõuded“²⁷, et vältida määruse nõuete kordamist. Riigisisese määruse loomise volitusnorm on lai ning seepärast ei ole vaja seda muuta ega kehtetuks tunnistada.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras, arvestades, et teistes liikmesriikides on määrust 2023/1804 kohaldatud alates 13. aprillist 2024, siis Eestis on võtnud kohandused aega ning muudatused jõustuvad käesoleval aastal.

Kindla jõustumisaja puudumine ei raskenda seadusemuudatusega kohustatud isikutel nõuete täitmist, kuna neid teavitatakse punktis 2 sätestatud tähtaja rakendumisest.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (edaspidi EIS) kaudu [25-0817](#) ning arvamuse avaldamiseks Eesti Transpordikütuste Ühingule ning liikuvusteenuse osutajatele ja laadimispunktide käitajatele, keda seadusemuudatus tulevikus mõjutab: Enefit AS, Eleport OÜ, Alexela AS, Elektrum Eesti OÜ, Terminal AS, Neste Eesti AS, Ignitis Eesti OÜ, Circle K Eesti AS ning Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit.

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

Algatab Vabariigi Valitsus 9. veebruaril 2026. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik

²⁷ [Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule esitatavad ohutusnõuded–Riigi Teataja.](#)