

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

Eesti Kaubandus- Tööstuskoda	Näeme vajadust täiendada eelnõud selliselt, et kõik sätted jõustuksid mitte varem kui eelnõus märgitud 2026. aasta 1. jaanuar (mil jõustuvad eelnõu § 1 punktid 4, 19, 21 ja 24). Samuti teeme ettepaneku jätta eelnõust välja tagasiulatuvate kohustuste täitmise seotud sätted.	Eelnõu mitmete punktidega (§ 1 p-d 22, 49, 52, 57) on ettevõtjatele ette nähtud kohustuste täitmine tagasiulatuvalt. Muu hulgas on tagasiulatuvalt kohustus seada kliimaneutraalsuse kava ning lubatud heitkoguste ühikud tuleb tagastada ka aasta 2024 eest. Kaubanduskoja hinnangul ei ole ettevõtjatele selliste tagasiulatuvate kohustuste seadmine õiguspärane. Eelnõuga ülevõetavad direktiivid võeti vastu juba 10. mail 2023 ning pidid olema liikmesriigi õigusesse ülevõetud 2023. aasta 31. detsember. Seega oli Kliimaministeeriumil piisavalt aega vajalikud muudatused Eesti õigusaktides teha, et ettevõtjatel oleks piisavalt ning mõistlikult aega uute kohustustega tutvuda ning teha vajalikke investeeringuid. Kohustuste kehtestamine tagasiulatuvalt ei ole meie hinnangul kooskõlas õiguskindluse põhimõttega, mis näeb ette, et üldjuhul ei ole lubatud õigust tagasiulatuvalt rakendada. Eelnõus ei ole selle reegli arvestatud, sest õiguskindluse põhimõtte rikkumise vältimiseks ei ole eelnõusse loodud vastavaid rakendus- ja üleminekusätteid varasemate suhete kohta ning ei ole eelnõu jõustumisel arvestatud aega, mis on vajalik uute normidega tutvumiseks, eriti isikute õiguste ja kohustuste muutmise korral vastavalt hea õigusloome ja normitehnika eeskirjale (§ 14).	Arvestatud võimalusel, kuna tegemist on direktiiviga, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik muutmata kujul, siis ei ole osadel juhtudel võimalik tähtaegu muuta ka siis, kui ülevõtmine on hilineunud.
Eesti Kaubandus- Tööstuskoda	Seega näeme vajadust koostöös sektoriga täiendavalt läbi töötada leevendusmeetmed, et need oleksid piisavad.	Eelnõu muudatused on väga suure mõjuga ja toovad kaasa märkimisväärsed kulutusi, mida ka seletuskirjas on sedastatud, kuid vajalikud leevendusmeetmed ettevõtjatele on Kaubanduskoja hinnangul ebapiisavad. Näiteks laevandussektor ei ole varem osalenud heitkogustega kauplemise süsteemis, kuid eelnõu jõustumise järgselt peavad nad seda tegema, leides ise rahalised vahendid eelnõuga ette nähtud kohustuste täitmiseks, sest eelnõuga ei ole sektorile ette nähtud tasuta heitkoguste ühikute eraldamist nagu seda on ette nähtud lennundussektorile. Lisaks tuleb eelnõu kohaselt kohustusi täita tagantjärei, seega ei ole võimalik eelnõuga kaasnevaid kohustusi	Valdkondlike rahastusmeetmete väljatöötamine on vastava valdkonna eest vastutava ministeeriumi üksuse ülesanne. Tavapärastel kaasatakse sellisesse protsessi erinevate koostöövormide kaudu ka sektorit. Seda head tava kavatseb Kliimaministeerium ka edaspidi rakendada. Eelduslikult on Soome ja Rootsi erandi puhul viidatud nn „saarte

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		rakendada järk-järgult tulevikus. Seejuures on eelnõuga ette nähtud ka karistusmeetmed, kui ettevõtte ei täida oma kohustusi õigeaegselt, mis arvestades tagasiulatuvaid kohustusi, raskendab ettevõtjate olukorda veelgi. Märgime, et riigi majanduspoliitika plaanis on ette nähtud Laevanduspaketi välja töötamine vastavate seaduse muudatustega, et tuua Eesti lipu alla rohkem laevu, mida tuleks eelnõus järgida. Hetkel eelnõu meie hinnangul neid eesmärke ei toeta. Kaubanduskojale jääb ka arusaamatuks, miks ei ole Eesti taotlenud ühtegi erandit, et leevendada laevandussektori probleeme, mis eelnõuga kaasnevad nagu seda on teinud Soome ja Rootsi.	erandile“, mille puhul on heite kompenseerimisele võimalik taotleda erand. Kuni 31. detsembrini 2030 ei ole laevaettevõtjad kohustatud tagastama lubatud heitkoguseühikuid teatavate reiside ajal liikmesriigi saarte ja mandril asuvate sadamate vahel samas liikmesriigis. Seda erandit kohaldatakse ainult konkreetsete sadamate ja saarte suhtes, mis vastavad heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivis sätestatud tingimustele. Hetkel ei sõida Eestis EL HKSi kohaldamisalasse kuuluvad laevad selliseid marssruute, samuti ei ole marssruut aktiivselt kasutusel teiste merematkelaevade puhul, mistõttu ei ole Eesti erandit ka taotlenud. Juhul kui mõni ettevõtte avaldab soovi sellised marsruudid avada, saab KLIM ka erandile vastavust hinnata ning vastava taotluse Euroopa Komisjonile esitada.
Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	Mistõttu teeme ettepaneku üle kontrollida, parandada ning täiendada eelnõu ja selle seletuskiri, et oleks tagatud õigusselgus.	Eelnõu ja seletuskirja selgus Kaubanduskoda näeb mitmeid puudusi eelnõu ja selle seletuskirja selguses. Näiteks ei ole eelnõust võimalik selgelt aru saada, kes on laevandusettevõtja, sest eelnõus on mõiste defineeritud laiemalt kui see on sätestatud direktiivis 2023/959 ning mõiste sisustamisel tuleb arvestada Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestatavate tegevuste loeteluga, mis muudab mõistest aru saamise keeruliseks. Kaubanduskoja	Arvestatud osaliselt, eelnõud ja seletuskirja täiendatud järgnevalt: Laevandusettevõtja mõiste muudetud ja sõnastatud järgnevalt: „(1) Laevandusettevõtja käesoleva peatüki tähenduses on laeva omanik või reeder

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		hinnangul võiks mõistete puhul jääda direktiivis toodud definitsioonide juurde, et vältida arusaamatusi. Samuti kasutatakse seletuskirjas mõistete puhul mitmeid erinevaid kirjaviise, näiteks süsinikuheide ja CO2 heide, mis teevad seletuskirjas aru saamise keerulisemaks. Lisaks on eelnõus probleeme kasutatud mõistete defineerimisega. Näiteks ei ole eelnõus ega seletuskirjas lahti seletatud eelnõu punktis 29 kasutatud „moonutavate maksude“ mõistet. Mistõttu palume seletuskirjas välja tuua mõiste definitsioon. Juhime veel ka tähelepanu, et eelnõu seletuskirjas on poolikuid lauseid, näiteks seletuskirja punktis 62 ning leheküljel 36 määruse kavandi § 2.	meresõiduohutuse seaduse mõistes.“ Moonutavate maksude viitest on loobutud. Sätte puhul on tegemist avatud loeteluga ja õigusselguse huvides on lõige sõnastatud ringi: „väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia tasude sihipärase vähendamise kaudu.“ Terminid ühtlustatud ja poolikud laused korrigeeritud.
Eesti Laevaomanike Liit	ELL ettepanek on jätkuvalt sätestada AÕKS-is laevandusettevõtja mõiste sarnaselt Direktiivi EL 2023/959 punktiga 3d), millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ artiklit 3w), mis sätestab laevandusettevõtja mõiste järgmiselt: „w) „laevandusettevõtja“ – laeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult vastutuse laeva käitamise	AÕKS § 1411 lg 1 (Eelnõu § 1 p.13) on lisatud täiendav sõnastus arvatavasti lähtuvalt ELL ettepanekust. Kahjuks on siiski jäänud § 1411 lõikesse 1 viide AÕKS § 155 lõikele 1 ja selle alusel kehtestatavale määrule. See jätab endiselt AÕKS § 1411 segaseks ja raskesti arusaadavaks laevandusettevõtja mõiste osas. Laevandusettevõtja mõiste AÕKS-s ei tohi olla määratud tema laeva mingite tegevustega, mille loetelu kehtestab Vabariigi Valitsus oma määrusega AÕKS § 155 lõike 1 alusel. Selline lähenemine laevandusettevõtja mõiste määramisel on vastuolus õigusselguse põhimõttega. See laevandusettevõtja mõiste on piisavalt selge ja üheselt arusaadav ning peaks selliselt kehtima kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Märkime ära, et ebaselgus laevandusettevõtja mõistes loob soodsa pinnase õigusvaidluste tekkeks, mis ei ole Euroopa Liidu liikmesriikide ega laevandusettevõtjate huvides. Eelnõu	Arvestatud osaliselt, eelnõud ja seletuskirja täiendatud järgnevalt: Laevandusettevõtja mõiste muudetud ja sõnastatud järgnevalt: „(1) Laevandusettevõtja käesoleva peatüki tähenduses on laeva omanik või reeder meresõiduohutuse seaduse mõistes.“

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde
Lisa 4

	eest ja kes sellise vastutuse võtmisel on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis, mis on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 336/2006 I lisas;	praeguses sõnastuses sätestatud AÕKS § 1411 lg 1 lõpposas viidatud Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi HKS) normide kohaldamise alla määratud laevu puudutav lõpposa tuleks sätestada eraldi sättena seaduses selliselt, et oleks selge, millised laevandusettevõtja laevad kuuluvad selle HKS regulatsiooni alla.	
Eesti Laevaomanike Liit	Lähtudes eeltoodust palume muuta AÕKS § 141 ¹ lg 1 (Eelnõu § 1 p.13) vastavalt ELL ettepanekule selle kirja punktis 1 ja kõik Eelnõus välja toodud seaduse muudatustega laevandusettevõtjatele HKS kohaldamist peale panevad sätted jõustada mitte enne 01.01.2026 eeldusel, et Riigikogus võetakse need seaduse muudatused vastu enne 01.07.2025.	AÕKS § 168 ² lg 1 (Eelnõu § 1 p.57) sätestatud kohustus 2024. aastal tekkinud kasvuhoonegaaside heite kohta 40 protsendi ulatuses ei ole asjakohane kuna AÕKS uued kohustused HKS osas ei ole laevandusettevõtjate suhtes veel kehtima hakanud. Probleemne on ka samas õigusnormis sätestatud 2025. aasta kohustus laevandusettevõtjale, sest AÕKS vastavad muudatused ja need normid ei ole veel Riigikogus vastu võetud ega jõustunud kuigi aasta 2025 juba käib. Põhiseaduse (edaspidi PS) § 10 sätestab mitu õigusriigi põhiprintsiipi, mille seas on muu hulgas ka õiguskindluse põhimõte. Õiguskindluse põhimõte sisaldab endas tagasiulatuvat mõju keeldu ja õiguspärase ootuse ning riigi vastu usalduse kaitse põhimõtteid. Riigikohus on mitmetes lahendites sisustanud õiguskindluse põhimõtet - kõige üldisemalt peab see printsiip looma kindluse kehtiva õigusliku olukorra suhtes. Õiguskindlus tähendab nii selgust kehtivate õigusnormide sisu osas (õigusselguse põhimõte) kui ka kindlust kehtestatud normide püsijäämise suhtes (õiguspärase ootuse põhimõte). Eelnõu järgi AÕKS hilineb muudatuste alusel HKS kohustuste panemine laevandusettevõtjatele tagantjärele 2024 ja 2025 aasta osas	Mittearvestatud, kuna tegemist on direktiiviga, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik muutmata kujul, siis ei ole osadel juhtudel võimalik tähtaegu muuta ka siis, kui ülevõtmine on hilineb.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		on vastuolus õiguskindluse põhimõttega. Lisaks ei ole selliste kohustuste kehtestamisel järgitud ka vacatio legis'e põhimõtet. Vacatio legis'e põhimõttest tuleneb nõue, et enne muudatuste jõustumist peab puudutatud isikutel jääma piisavalt aega tutvuda uue regulatsiooniga ja sellega oma tegevuses arvestada. ELL rõhutab, et Eelnõuga kavandatud seaduste muudatused toovad laevandusettevõtjatele kaasa olulised kulud ja märkimisväärse bürokraatia kasvu, mis mõjutavad laevandusettevõtjate igapäevast äritegevust. Ka Eelnõu osas koostatud mõjuhindang ja Eelnõu seletuskiri toovad asjakohaselt välja, et laevandusettevõtjatele kaasneb kavandatud muudatustega oluline ja ulatuslik negatiivne mõju: a) Kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev CO2 heide moodustab ligikaudu 90% Eestist rahvusvahelise kauba- ja reisijateveoga tegelevate ettevõtjate üldkogumi mahust. Selle tõttu on mõju ulatus suur kuni väga suur, kuna eeldatav kulude kasv mõjutab kauba- ja reisijateveo teenuse hinda kõikidele ekspordi ja impordiga tegelevatele ettevõtjatele (Eelnõu seletuskirja lk 29). b) Kaasnevaks ebasoovitavaks mõjuks on teenuse hinna kasv, reiside vähenemine või teenuse katkemine tarbijate jaoks, mis on tingitud eelnevate riskide avaldumisest. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikuluseid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu HKs-s olevate laevaomanike konkurentsiosukorda võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega (Eelnõu seletuskirja lk 29). c) Arvestades, et arvestatav hulk tööstuse ekspordist liigub meritsi ekspordina välja, siis kulude kasv kantakse üle ka tööstusele, mistõttu on süsteemil laiem mõju ka Eesti konkurentsivõimele, mitte ainult laevandusettevõtetele endile. Arvestades lisanduvaid kulusid, võib mõju	
--	--	--	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		ettevõtlusele, elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale hinnata oluliseks ning negatiivseks (Eelnõu seletuskirja lk 29). Seega kaasneb Eelnõuga praeguses sõnastuses kehtestataivate seaduste muudatustega laevandusettevõtjatele märkimisväärselt väga suur ebasoodne mõju. Sealjuures ei ole laevandusettevõtjatel praegu pealepandavatele kohustustele proportsionaalselt piisavalt võimalusi selle HKS kohaldamise negatiivse mõju tasakaalustamiseks ega vähendamiseks.	
Logistika ja Sadamate Liit	Samas eelnõu punkt 35 ei ole põhjendatud. Raha suunamine kolmandatesse riikidesse ei ole Eesti rahandusseisu arvestades meie arvates õigustatud.	Eelnõus on arvestatud Logistika ja Sadamate Liidu varasemad ettepanekud, milles pakuti rakendada teatud erisusi, et tagada Eesti merendussektorile soodne konkurentsivõime. Need erisused on sätestatud eelnõu punktides 27-30, 57 ja teisteski, mis puudutavad: Laevandusettevõtja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise soodustust perioodil 2024-2025 aastatel; Erisust laevandusettevõtjate nendele reisidele, seoses kolmandate riikide sadamate külastustega; Kuni aastani 2030 kõrgendatud jääklassiga laevade soodustust. Heitkoguste müügist saadava tulu suunamist Eesti majandusse, nagu on sätestatud eelnõu punktides 27-30 ja teisteski.	Selgitame, kuna tegemist on direktiiviga, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik muutmata kujul. Antud juhul on tegemist loeteluga eesmärkidest, mille elluviimiseks võib enampakkumistulu kasutada. Enampakkumistulu kasutamise otsustab iga liikmesriik ise ning Eestis otsustatakse see riigieelarve koostamise protsessis.
Logistika ja Sadamate Liit	Juhime tähelepanu eelnõus ulatuslikult rakendatud otseviidetele EL õigusaktide sätetele. Need tuleks kirjutada seadusesse mitte mitmetasandiliste viidetega vaid otseste selgete regulatsioonidena.	Meie arvates põhjustab see seaduse kvaliteedi olulist langust. Liiga paljud seaduse sätted on kirjutatud vaid viidetena EL õigusallikatele. Enamus nendest regulatsioonidest on olulise tähtsusega.	Selgitame, et otsekohalduvaid määrusi ei ole lubatud riigisisises õiguses üle kirjutada, neile saab vaid viidata. Riigisisises õiguses saab sätestada EL määruse rakendamiseks vajalikke norme.
Viru Keemia Grupp AS	a) Teeme ettepaneku täiendada lõiget 9 sõnastusega, mis vastab Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL)	Eelnõu punktiga 22, millega täiendatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse paragrahvi 156 lõigetega 7-13, sätestatakse lõigetes 9 ja 10: (9) Kui paikse heiteallika käitajad, kelle kasvuhoonegaaside heite tase ületab 80 protsentiili asjakohaste tootepõhiste võrdlusaluste heitetasemetest, ei	Lg 9 on kustutatud, kuna direktiivis viidatud kuupäev on möödunud ning Eestis ei olnud tingimustele vastavaid käitisi.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

	2024/873 artikkel 22b lõikele 2: Artikkel 22b lõige 2 ütleb „Lõike 1 esimest lõiku ei kohaldata, kui asjaomase tootepõhise võrdlusaluse käitiseosa arvele ei lange ajavahemikul 2021–2025 rohkem kui 20 protsenti kõikide käitiseosade jaoks tasuta eraldatavate LHÜde esialgsete aastaste arvude summast, mis on arvutatud artikli 16 lõigete 2–5 kohaselt.“ b) Täiendavalt juhime tähelepanu, et tagasiulatuvalt kliimanetraalsuse kava kohustuse seadmine ei ole meie hinnangul õiguslikult lubatav ja seetõttu peab kliimanetraalsuse kavade esitamise tähtaeg olema subjektidele mõistliku aja jooksul teostatav.	ole 1. maiks 2024 koostanud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/2441 kohast kliimanetraalsuse kava iga käitise kohta ja esitanud seda Keskkonnaametile 30. maiks 2024, vähendatakse tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust 20 protsenti. (10) Lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata tasuta rohkem kui 80 protsenti, kui kliimanetraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist ei ole tõendatud 31. detsembriks 2025 ja seejärel iga viienda aasta 31. detsembri seisuga käesoleva seaduse § 167 kohaselt.	Edaspidi reguleerib valdkonda otsekohalduv määrus.
Viru Keemia Grupp AS	Eelnõu punktiga 21 tunnistatakse kehtetuks paragrahv 156 lõige 5² – kehtivas atmosfääriõhu kaitse seaduses vastav lõige puudub		Selgitame, et vastav lõige võetakse üle eelnõu punktiga 20 ning see kehtib kuni aastani 2026, mil jõustub eelnõu punkt 21, millega nimetatud säte tunnistatakse kehtetuks.
Viru Keemia Grupp AS	Eelnõu punktiga 29 muudetakse ja sõnastatakse paragrahvi 161 lõike 4 punkt 4 järgmiselt: „4)		Arvestatud. Tegemist on avatud loeteluga ja õigusselguse huvides on lõige sõnastatud ringi: „väikese ja keskmise sissetulekuga

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

	väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas moonutavate maksude vähendamise ning taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia maksude ja tasude sihipärase vähendamise kaudu; “Meile jääb selgusetuks moonutavate maksude mõiste, seda pole avatud ka seletuskirjas. Palume selgitada selle mõiste sisu.		leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia tasude sihipärase vähendamise kaudu.“
Eesti Jõujaamade ja kaugkütte ühing	Teen ettepaneku, et §161 lg 4 p 2 algaks sõnastusega “Taastuvenergeetika ja energiavõrkude arendamine ...”. Hetkel pakutud tundub fookus olevat kitsalt elektrivõrkudel, kuid on tõenäoline, et tekkida võib vajadus lisameetmeteks ka gaasi, vesiniku, kaugkütte jne võrkude puhul.		Mittearvestatud, kasutatud on direktiivi lähenemist. Kaugkütte valdkond on kajastatud § 161 lg 4 punktis 4 ¹ .
Eesti Jõujaamade ja kaugkütte ühing	Pakun välja, et võiks täpsustada §161 lg 4 punkti 4 ¹ ning sõnastada see järgmiselt “Energiatõhususe suurendamine, hoonete parem soojustamine ja renoveerimine		Arvestatud osaliselt, lasutatud on liigendamist ning lõige on sõnastatud järgmiselt: „4 ¹) hoonete renoveerimine ehitusseadustikus sätestatud hoonete energiatõhususe nõuete kohaselt, eelistades kõige madalama energiatõhususega

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

	ehitusseadustikus sätestatud hoonete energiatõhususe nõuete kohaselt, eelistades kõige madalama energiatõhususega hooned ning lisada olemasoleva sätte teine osa eraldi alapunktina 42 ning sõnastada see “Taastuvatel allikatel põhinevate kaugkütte- ja jahutussüsteemide arendamine”. Täpselt sama sõnastus on ka moderniseerimisfondi täiendamiseks välja pakutud (§1651 lg 2 p 6). Nii on fookus selgem ja kaovad ära pikad ja mitmeti mõistetavad laused.		hooneid; energiatõhususe suurendamine, parem soojustamine ja kaugküttesüsteemide arendamine; samuti taastuvatel allikatel põhinevate kütte- ja jahutussüsteemide arendamine;“
AS Tallink Grupp	Palume Eelnõu § 5 täiendamist viisil, et laevandusettevõtjate HKS-ga liitmist puudutavad sätted (sh Eelnõu § 1 punktid 5, 52 ja 57) jõustuksid mitte varem kui 2026. aasta 1. jaanuaril, sealhulgas tuleks Eelnõu muuta viisil, et heitkoguse ühikuid ei peaks tagastama heidete eest, mis on väljutatud enne tegelikku seaduse jõustumise aega.	Tallink on seisukohal, et Eelnõu rikub nii Tallinki kui ka teiste laevandusettevõtja põhiõigusi, sh ettevõtlusvabadust (Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) § 31) ning et Eelnõu on vastuolus PS §-st 10 tuleneva õiguspärase ootuse, tagasiulatuva mõju keelu ning vacatio legis’e põhimõtetega. Tallinki ja teiste laevandusettevõtjate õigusi kahjustavad eelkõige järgmised Eelnõuga kavandatud muudatused: Laevandusettevõtjad liidetakse kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemiga (eelnõu § 1 p-d 5 ja 13); Laevandusettevõtjad on kohustatud tagastama lubatud heitkoguste ühikud iga aasta 30. septembriks (eelnõu § 1 p 52), sh 2024. aasta eest 40 % ulatuses ja 2025. aasta eest 70 %	CO ₂ heite seirekohustused on laevandusettevõtjatele kehtinud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 järgi alates 1. jaanuarist 2018, kui hakkas kehtima nõue seirata seirekava alusel iga oma laeva CO ₂ heitkoguseid üksikreiside ja aastate kaupa, kasutades seirekavas valitud meetodit ning arvutades heitkoguseid. Alates 2019. aastast esitasid ettevõtjad iga aasta 30. aprilliks komisjonile ja asjaomase lipuriigi ametiasutusele tõendaja kontrollitud ja nõuetele vastavaks tunnistatud aruandlusperioodi

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		ulatuses (eelnõu § 1 p 57); □ Heitkoguste ühikute tähtsajaks tagastamata jätmise korral on laevandusettevõtja kohustatud maksma hüvitist 100 eurot iga ülemääraselt õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille korral on lubatud heitkoguse ühikud tagastamata (eelnõu § 1 p 58). Erinevalt nt lennundussektorist (eelnõu § 1 p 23), ei näe Eelnõu ette tasuta heitkoguste ühikute eraldamist laevandusettevõtjatele. See tähendab, et laevandusettevõtjad peavad täies ulatuses ise leidma rahalised vahendid eelnõuga ettenähtud kohustuste täitmiseks. Ettevõtjad, sh Tallink, on saanud seni tegutseda õiguslikus raamistikus, kus laevaettevõtjad ei osale heitkogustega kauplemise süsteemis ega ole kohustatud soetama endale heitkoguste ühikuid ega neid loovutama. Kavandata eelnõu muudab seda põhimõttelist korraldust. Tegemist on selgelt Tallinki ettevõtlusvabaduse (PS § 31) ja omandipõhiõiguse (PS § 32) ebaproportsionaalse riivega ja õiguskindluse põhimõtte rikkumisega. Riigikohtu järjepideva praktika kohaselt on Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) §-st 10 sätestatud õigusriigi põhimõtte üheks osaks õiguskindluse põhimõte. Õiguskindluse põhimõte on mitmetahuline, kuid kavandatava regulatsiooniga seoses on olulised eelkõige õiguspärase ootuse, tagasiulatuva mõju keelu ning vacatio legis'e põhimõtted, mille rikkumist järgnevalt selgitame. 1. EELNÕU ON VASTUOLUS TALLINKI ÕIGUSPÄRASE OOTUSEGA. Riigikohus on leidnud, et igapähe on õigus tegutseda mõistlikus ootuses, et rakendatav seadus jääb kehtima, ning seaduses tehtav muudatus ei tohi olla õiguse subjektide suhtes sõnamurdlik.1 Õiguskindlus tähendab mh kindlust kehtestatud normide püsijäämise suhtes (õiguspärase ootuse põhimõte).2 Õiguspärase ootuse	heitkoguse aruande iga oma laeva CO₂ heitkoguste ja muu asjakohase teabe kohta. 12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2776, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste ja muu olulise teabe seire normidega. Määruse põhjenduspunktis 11 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKSi alates 01.01.2024: „Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkogused lisatakse ELi HKSi alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist ning metaani ja dilaammastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.“ Määrus on otsekohalduv ning seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024, mistõttu on laevandusettevõtted pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal. Kõnealust määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 (kogumahutavus gross tonnage), mille CO₂ heitkogused tekivad
--	--	---	---

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		põhimõtte kohaselt peab igaühel olema võimalus kujundada oma elu 1 Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 30. septembri 1994. aasta otsus asjas nr III-4/A-5/94. mõistlikus ootuses, et õiguskorraga talle antud õigused ja pandud kohustused püsivad stabiilsetena ega muutu rabavalt isikule ebasoodsas suunas. Õiguskindluse ja sellest tuleneva õiguspärase ootuse põhimõtet on tunnustatud ka Euroopa Kohtu praktikas. Nii on Euroopa Kohus selgitanud, et „Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt nõuab õiguskindluse põhimõtte, millega kaasneb õiguspärase ootuse põhimõtte, esiteks, et õiguslik regulatsioon oleks selge ja täpne ning teiseks, et selle kohaldamine oleks tema subjektidele ettenähtav. Seda õiguskindluse põhimõtte nõuet tuleb eriti rangelt järgida siis, kui tegemist on õigusnormidega, mis võivad tekitada rahalisi kohustusi, selleks et asjaomastel isikutel oleks võimalik täpselt teada oma kohustuste ulatust. Eelnõuga kavandatud muudatused toovad laevandusettevõtjatele (sh Tallinkile) kaasa olulised kulud, mis mõjutavad laevandusettevõtjate igapäevast äritegevust ja ka osutatavate teenuste maksumust. Eelnõule koostatud mõjuhindangu ja seletuskirja järgi kaasneb laevandusettevõtjatele kavandatud muudatustega oluline ja ulatuslik negatiivne mõju: □ Kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev CO2 heide moodustab ligikaudu 90% Eestist rahvusvahelise kauba- ja reisijateveoga tegelevate ettevõtjate üldkogumi mahust. Selletõttu on mõju ulatus suur kuni väga suur, kuna eeldatav kulude kasv mõjutab kauba- ja reisijateveo teenuse hinda kõikidele ekspordi ja impordiga tegelevatele ettevõtjatele (Eelnõu seletuskirja lk 29). □ Kaasnevaks ebasoovitavaks mõjuks on teenuse hinna kasv, reiside vähenemine või teenuse katkemine tarbijate jaoks, mis on tingitud eelnevate riskide avaldumisest. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid	nende reisidel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppenud või sealt alanud kõikide reiside kohta ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates külastatavates sadamates. Esimesse kauplemissüsteemi kuulumisega lisandub juba kehtinud seirekohustusele kuluna lubatud heitkoguse ühikute tagastamine iga tonni CO2 heite kohta, mis on sujuvama ülemineku tagamiseks kohaldatud järkjärguliselt, et anda sektorile parem võimalus olukorraga kohaneda. 12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu ka delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses ettevõtja tasandi summaarse heitkoguse andmete aruandlust ja esitamist käsitlevate normidega. Ka selle määruse põhjenduspunktis 5 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKSi alates 01.01.2024: „Selleks et tagada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi tõhus toimimine, mis hõlmab meretranspordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist, tuleks käesolevat määrust kohaldada alates sellest
--	--	---	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		transpordikulused, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu HKS-s olevate laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega (Eelnõu seletuskirja lk 29). □ Arvestades, et arvestatav hulk tööstuse ekspordist liigub meritsi ekspordina välja, siis kulude kasv kantakse üle ka tööstusele, mistõttu on süsteemil laiem mõju ka Eesti konkurentsivõimele, mitte ainult laevandusettevõtetele endile. Arvestades lisanduvaid kulusid, võib mõju ettevõtlusele, elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale hinnata oluliseks ning negatiivseks (Eelnõu seletuskirja lk 29). □ Eelnõu mõjude hindamise aluseks võetud viidatud KPMG analüüsis on Tallinki kohta eraldi välja toodud, et kavandatavate muudatustega väheneb Tallinki ärikasum ning langeva investeerimisvõime kaudu ka konkurentsivõime (KPMG analüüsi lk-d 73-74). Seega kaasneb eelnõuga Tallinkile ja teistele laevandusettevõtjatele märkimisväärne ebasoodne mõju. Sealjuures ei ole laevandusettevõtjatel häid võimalusi kauplemissüsteemiga liitmise mõju vähendamiseks. Näiteks alternatiivkütuste kasutamise suurimaks takistuseks on nende kättesaadavuse mahud, hind (hetkel 2-3 korda kallimad kui fossiilkütused) ja vastava kaldataristu puudumine (seletuskirja lk 26). Lisaks väheneb ettevõtete investeerimisvõimekus ja seega suutlikkus võtta kasutusele vähemsaastavamad tehnoloogiad. Sealjuures ei ole Eesti taotlenud ühtegi erandit Euroopa Liidu tasandil laevandusettevõtjate olukorra leevendamiseks erinevalt nt Soomest ja Rootsist. Nii on Soome ja Rootsi taotluste alusel Gotlandi ning Ahvenamaa kantud nimekirja saartest, millele rakendatakse direktiiviga (EL) 2023/959 HKS direktiivi lisatud artikli 12 lg 3-d erandit, mille kohaselt reisidele sellistesse sadamatesse teistest sama liikmesriigi sadamatest direktiivi nõudeid ei rakendata kuni 31.12.2030. Eelnevale vaatamata ei ole eelnõus ettenähtud	kuupäevast.“. 20. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2917, milles käsitletakse tõendamistoiminguid, tõendajate akrediteerimist ja seirekavade heakskiitmist haldavate asutuste poolt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2016/2072. Ka selle määruse põhjenduspunktides 25 ja 28 on selged viited meretranspordi lisamise kohta EL HKS-i alates 01.01.2024: „Tõhus koostöö riiklike akrediteerimisasutuste ja vastutavate haldavate asutuste vahel on oluline selleks, et EL-i heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist, toimiks nõuetekohaselt, ning tõendamise kvaliteedi järelevalveks...“ ja „Käesoleva määruse sätted käsitlevad alates 1. jaanuarist 2024 tekitatavate kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud tõendamise-, heakskiitmise- ja akrediteerimistoiminguid. Nendega tagatakse, et EL-i heitkogustega
--	--	--	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		asjakohaseid meetmeid mõjude leevendamiseks. Seletuskirjas (lk 29) on väidetud, et „Leevendusmeetmena on planeeritud, et süsteem rakendub järk-järgult ning eranditega, mis võimaldab turul stabiliseeruda ja pikemaajalised investimisotsused läbi mõelda. Samuti suunab riik lähiaastatel sektorisse 25 miljonit lisaressursi, et vähendada ettevõtete kulu laevade ümberehitusel.“ Esiteks on konkreetse eelnõu kontekstis tegemist eksitavate väidetega, kuna laevandusettevõtjatele kaasnevad rahalised kohustused mitte järk-järgult tulevikus, vaid tagasiulatuvalt juba 2024. aasta heitkoguste suhtes. Teiseks on viidatud 25 miljonit eurot EL HKS enampakkumistulu (seletuskirja lk 28), mille puhul ei ole tegemist kindla tuluga ja konkreetne meede veel puudub. Kolmandaks ei ole nimetatud summa piisav Eelnõuga kavandatud muudatuste mõju leevendamiseks. Mõjuhinnangu kohaselt on Eestis 39 kauplemissüsteemi kuuluvat laeva. Eeldatavalt jaotub summa eri laevade vahel, mille tulemusena ei saa ükski laevandusettevõtja piisavat toetust laevade ümberehitamiseks, kuna keskmiselt eraldatakse sel juhul iga laeva kohta ca 0,64 miljonit eurot, mis on selgelt ebapiisav Eelnõu mõjude leevendamiseks. Võrdluseks on 2022. aastal tellitud ühe Tallinki laeva maksumuseks ligi 250 miljonit eurot. Eestis ei ole peetud avalikke arutelusid laevandussektori HKS-ga liitmise üle. Seetõttu olid eelnõuga kavandatud muudatused, eriti 2024. aasta heidetele laienevana, vastuolus nii Riigikohtu kui Euroopa Kohtu praktikaga õiguskindluse põhimõtte rakendamise kohta. Sealjuures ei ole asjakohased seletuskirjas viidatud 2023. aastal vastuvõetud Euroopa Liidu õigusaktid, mille alusel oleksid	kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist, toimiks tõhusalt, ning see, et metaani ja dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist. Seepärast on asjakohane kohaldada käesoleva määruse sätteid alates 1. jaanuarist 2024“. Lisaks võttis komisjon 30. jaanuaril 2024 vastu rakendusotsuse (EL) 2024/411, laevandusettevõtjate loetelu kohta, milles täpsustatakse laevandusettevõtjale määratud haldav asutus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, mille kõik põhjenduspunktid käsitlevad meretranspordi lisamist EL HKSi. Kõik nimetatud määrused on otsekohalduvad ning sektoris tegutsevatele ettevõtetele kohustuslikud. Lähtuvalt esitatud viidetest on laevandusettevõtted pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.
--	--	--	---

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		laevandusettevõtjad justkui pidanud ja saanud arvestada laevandussektori lisamisega kauplemissüsteemi. Seletuskirja lk-l 25 viidatud delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, delegeeritud määruse (EL) 2023/2917 ja rakendusotsus (EL) 2024/411 on võetud vastu alles pärast HKS direktiivi muudatust ega leevenda seega õiguskindluse põhimõtte rikkumist. Lisaks ei ole direktiivist tulenevad nõuded otsekohalduvad, vaid eeldavad ülevõtmist siseriiklike õigusaktidega, mis peavad olema kooskõlas õiguse üldpõhimõtetega hoolimata sellest, et tegu on EL õiguse ülevõtmisega. Sealjuures ei õigusta õiguskindluse põhimõtte rikkumist eesmärk vähendada Eesti kasvuhoonegaaside heitmete koguseid. Nii tunnistas Riigikohus hiljutises lahendis põhiseadusvastaseks ja kehtetuks elektrituruseaduse § 1113 lg 14, mis kehtestas äärmiselt lühikese tähtaja ettevõtjatele tagatise andmiseks põhivõrguga liitumisel. Sealjuures mõõnis Riigikohus, et vaidlusalune norm teenis Eesti riigi kasvuhoonegaaside (KHG) koguse vähendamise eesmärki,⁸ kuid ei pidanud seda ettevõtlusvabaduse rikkumist õigustavaks asjaoluks. Seega ei õigusta ka käesoleval juhul KHG vähendamine eesmärk sellist ettevõtlusvabaduse tõsist riivet, nagu näeb ette Eelnõu. 2. EELNÕU ON VASTUOLUS TAGASIULATUVA EBASOODSA MÕJU KEELUGA Õiguskindluse printsiibist tulenevalt on üldjuhul keelatud õiguse tagasiulatuva jõu rakendamine. Ebasoodsa tagasiulatuva keelu põhimõtte keelab kohaldada norme faktiliste asjaolude suhtes, mis on juba aset leidnud. Riigikohus on rõhutanud, et üldjuhul on lubamatu suurendada kohustusi ehtsa	
--	--	---	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		tagasiulatuva jõuga õigusaktiga, mis tähendab, et õiguslikke tagajärgi ei tohi kehtestada juba minevikus tehtud tegudele. Kavandatud eelnõuga rakendatakse laevandusettevõtete suhtes vähemalt 2024. a (ja ka osaliselt 2025. a osas) osas heitkoguste ühikute saamise ja loovutamise kohustust tagantjärele. Eelmise aasta tõendatud kogused tuleb eelnõu § 1 p 52 järgi tagastada hiljemalt iga aasta 30. septembriks ehk 2024. aasta 40 % tõendatud kogustest tuleb tagastada hiljemalt 30. septembriks 2025. Kuna 2024. aasta heitmed on Eesti laevandusettevõtete laevad praeguseks juba väljutanud, rakendub praegusest eelnõust nähtuva sõnastuse kohaselt vastav kohustus ka selliste heitmete osas. Seega olemuselt rakendub regulatsioon juba toimunud sündmustele ehk seaduse jõustumise hetkega võrreldes minevikus toimunud laevaheidetele. Seadust või selle sätet võib rakendada tagasiulatuvalt üksnes põhjendatud vajaduse korral, kui see toob kehtiva õiguse normidega võrreldes kaasa isiku õiguste laienemise, vabaduste suurenemise, kohustuste või vastutuse vähenemise või muu sellesarnase tagajärje või kui sellega ei rikuta õiguskindluse põhimõtet. Õiguskindluse põhimõtte rikkumise vältimiseks kavandatakse varasemate suhete kohta asjakohased rakendus- ja üleminekusätted (hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (HÕNTE) § 14 lg 4). Praegusel juhul ei ole eelnõu regulatsiooni tagasiulatuvaks kohaldamiseks põhjendatud vajadust. Direktiivi ülevõtmise tähtaeg oli 31.12.2023. Direktiiv võeti sealjuures vastu juba 10.05.2023, mis jättis seadusandjale piisava aja direktiivi ülevõtmiseks, eriti arvestades, et teistes lähipiirkonna riikides on direktiiv üle võetud. Tagasiulatuva ebasoodsa mõju keeld on eriliselt oluline isiku karistamise puhul. Nii tunnistas Riigikohus 2023. aasta otsuses põhiseadusvastaseks regulatsiooni, mis nägi ette hankemenetluse reeglite rikkumise eest	
--	--	--	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		tagantjärele finantskorrektsioonimäära suurendamise 10 %-le võrreldes algse diskretsioonilise 5 % või 10 % finantskorrektsioonimääraga. Ka eelnõu sisaldab olemuselt karistuslikke meetmeid heitkoguse ühikute tagastamise kohustuse rikkumise eest. Nii laiendab eelnõu laevandusettevõtjatele AÕKS § 169 lõike 1, mis näeb ette, et tagastamata jäänud heitkoguse eest kohustub isik tasuma lubatud heitkoguse ühikute hüvitist 100 eurot iga ülemääraselt õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille osas lubatud heitkoguse ühikud on tagastamata. Veelgi enam, eelnõu järgi täiendatakse AÕKS § 169 lõigetega 3, 4 ja 6, mille kohaselt kui laevandusettevõtja ei ole täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustusi vähemalt kahe järjestikuse aruandeperioodi jooksul, annab Transpordiamet laevandusettevõtjale väljasaatmiskorralduse, mis tähendab, et laevandusettevõtjal on keelatud siseneda Eesti territooriumil asuvasse sadamasse seni, kuni laevandusettevõtja on täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustuse. Olemuselt on tegemist karistuslike meetmetega, mille kehtestamine tagantjärele tehtud tegude eest (st 2024. aasta heitmete koguste suhtes) läheb vastuollu tagasiulatuva ebasoodsa mõju keeluga (vt ka KarS § 5 lg 3). Sel põhjusel oleks eelnõu tagantjärele kehtestamine 2024. aasta heitmete koguste suhtes põhiseadusvastane ja karistuslike normide osas eraldi ka vastuolus karistusseadustikust nähtuvate karistuslike meetmete põhimõtetega. 3. EELNÕU EI NÄE ETTE PIISAVAT VACATIO LEGIS'T Vacatio legis põhimõte tähendab, et õigusnormi kehtestamisel peab selle adressaadile jätma piisavalt aega õigusnormiga tutvuda ja sellest aru saada, samuti valmistuda muutunud õiguskorraga kohanemiseks. Kui muutunud õigusnorm näeb ette isikule suuremad kohustused või halvendab tema senist õiguslikku	
--	--	---	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		positsiooni, peab tal olema piisavalt aega otsida ja kasutada ressursse, et uusi õigusnorme järgida. Õiguskirjanduses on rõhutatud, et eriti oluline on seda põhimõtet järgida ettevõtluskeskkonna muutmisel, kui muudatus eeldab teistsuguste äririskide võtmist, ettevõtja poolt kulutuste tegemist ja muudab konkurentsiolukorda turul. Riigikohus on välja toonud, et õigustloova akti avaldamise ja kehtima hakkamise vahel peavad adressaadid jõudma „normidega tutvuda ja oma tegevuse vastavalt ümber korraldada. Riik ei tohi uusi norme kehtestada n-ö üleöö. Teisisõnu tuleb jõustumistähtaaja määramisel hinnata, kas normiadressaatidele jääb oma tegevuse ümberkorraldamiseks piisavalt aega“., Olulisi muudatusi kaasa toov õigusakt tuleks vastu võtta võimalikult aegsasti enne jõustumist selleks, et anda adressaatidele piisavalt aega sellega tutvumiseks ja oma tegevuses ümberkorralduste tegemiseks.“¹⁵ Sealjuures piisav ei ole, kui avaldatud on õigustloova akti eelnõu, sest normiadressaat ei pea oma tegevuse kavandamisel sellega arvestama. Praeguses eelnõus ei ole ette nähtud piisavat vacatio legist, et kohaneda ulatuslike ja laevandusettevõtete jaoks kulukate muudatustega, mis eelnõu kehtestamisega kaasnevad. Jõustumisnormi kavandamisel võetakse mh arvesse aeg, mis on vajalik uute normidega tutvumiseks, eriti isikute õiguste ja kohustuste muutmise korral (HÕNTE § 14 lg 1). Näiteks näeb maksukorralduse seaduse § 41 ette, et maksuseaduse, samuti selle muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele peab üldjuhul jääma vähemalt kuus kuud. Arvestades laevandussektori HKS-iga liitumise märkimisväärt mõju, tuleb eelnõud pidada analoogia korras vähemalt sama oluliseks kui maksuseaduse muudatust ning	
--	--	--	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		kohaldada vähemalt 6-kuulist perioodi muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele. Seejuures tuleb välistada ka seadusele tagasiulatuva jõu andmine, mida on käsitletud eespool. Samas tuleb arvestada, et isegi piisav vacatio legis ei välista alati õiguspärase ootuse rikkumist.¹⁷ Seega tuleb eelnõu edasisel menetlemisel ette näha ka muud meetmed, kuidas leevendada direktiivi 2023/959 ülevõtmisega laevandusettevõtjate kaasnevaid mõjusid. Praeguses sõnastuses ei ole aga eelnõu põhiseadusega kooskõlas ning vajab muutmist. Ühtlasi tuleb märkida, et seaduse rakendamine sisuliselt tagasiulatuvalt ei taga kuidagi ettevõtjatele vajalikku aega oma tegevuse ümberkorraldamiseks. HKS süsteemi eesmärk on suunata ettevõtjaid, sh laevandusettevõtjaid kasvuhoonegaaside heiteid vähendama. Selleks, et heiteid vähendada, on ka sisuliselt vaja mõistlikku üleminekuaega. On mõistlik eeldada, et arvestades kütuse hindade kallinemist ja üldist ühiskonna ootust keskkonnasäästu osas on laevandusettevõtjad juba rakendanud kõiki võimalikke meetmeid, mida on lihtsasti võimalik kütuse säästmiseks ja seeläbi ja heidete vähendamiseks ette võtta. Edasised meetmed heidete veelgi ulatuslikumaks vähendamiseks on tunduvalt suuremaid ümberkorraldusi ja investeeringuid nõudvad. Ei ole mõeldav laevu kiirkorras asuda ümber ehitama, kusjuures käesoleval ajal puudub isegi tehnoloogia, mis heidete tuntavat vähendamist võimaldaks. Praegusel juhul ei ole laevandusettevõtjal võimalik sõltumata võetavatest meetmetest vähendada Eelnõuga ettenähtud rahalisi kohustusi 2024. aasta heitmete koguste eest. Seega ei teeni regulatsioon praegusel kujul oma eesmärki. Ka jooksva 2025. aasta jooksul pole võimalik võtta meetmeid heitkoguste hulga märkimisväärses	
--	--	---	--

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse
(kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi
muudatuste osaline ülevõtmine) eelnõu seletuskirja juurde

Lisa 4

		vähendamiseks. Olukorras, kus ettevõtja on teinud jooksvaks aastaks plaanid ja eelarved, toob mitmete kümnete miljonite eurode ulatuses peale pandav ootamatu ja tagasiulatuva jõuga rahaline kohustus kaasa ebaproportsionaalse ettevõtja põhiõiguste riive ning on selliselt põhiseadusega vastuolus.	
--	--	---	--