

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

1. Sissejuhatus

Sisukokkuvõte

Eelnõu viib Eesti õiguse osaliselt kooskõlla Euroopa Liidu direktiividega, aidates täita Euroopa Liidu ja Eesti kliimaeesmärke ning soodustades kaasaegsete tehnoloogiate kasutuselevõttu. Peamised eesmärgid on Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi *ELi HKS*) ajakohastamine, meretranspordi lisamine süsteemi, tasuta heitkoguse ühikute kaotamine lennunduses ning moderniseerimis- ja innovatsioonifondide rahastuse suurendamine. Muudatustel on oluline majanduslik ja keskkonnamõju. Ettevõtete kulud võivad muudatustega suurened, kuid samal ajal tekivad uued võimalused investeerida rohetechnoloogiatesse ning vähendada heitkoguseid.

ELi HKSi laienemisel merendussektorile suureneb kohaldusalasse kuuluvate ettevõtete haldus- ja finantskoormus seoses lubatud heitkoguse ühikute soetamisega. Paiksete käitiste ja õhusõiduki käitajate halduskoormus seoses eelnõuga oluliselt ei muutu. Keskkonnaametile lisanduvad uued ülesanded heitkoguse seirel ja kontrollimisel.

Eelnõukohase seadusega võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamise (ELT L 130, 16.05.2023, lk 115–133; edaspidi *direktiiv 2023/958*).

Osaliselt võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.05.2023, lk 134–202; edaspidi *direktiiv 2023/959*). Eelnõus ei ole direktiivi sätteid, mis puudutavad teist kauplemissüsteemi. Tegemist on uue Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemiga, mille loomiseks on koostamisel eraldi seaduse muutmise eelnõu.

Direktiiviga 2023/959 muudetakse ELi HKSi, et viia see kooskõlla Euroopa Liidu kliimamääruses seatud eesmärgiga saavutada 2030. aastaks vähemalt 55% kasvuhoonegaaside heite vähendamine võrreldes 1990. aastaga. Eesmärgi saavutamiseks esitas Euroopa Komisjon seaduseelnõude paketi „Eesmärk 55“, mille üks osa oli ka ELi HKSi ajakohastamine. Olemasolevat direktiivi 2003/87/EÜ muutva direktiiviga 2023/959 kehtestatakse uuendatud reeglid käimasolevaks kauplemisperioodiks, st kuni 2030. aastani. Direktiivis 2003/87/EÜ on täpsustatud valdkonnas kasutatavate terminite definitsioone, laiendatud ELi HKSi ka meretranspordile, ajakohastatud ELi HKSi enampakkumistulude kasutamise nõudeid ning kauplemissüsteemi loa menetlusreegleid.

Lisaks luuakse direktiiviga 2023/959 tehtavate muudatustega direktiivis 2003/87/EÜ lisavõimalused enampakkumissüsteemi tulude kasutamiseks investeeringute toetamisel. Lubatud heitkoguse ühikute tulust rahastatavate moderniseerimisfondi ja innovatsioonifondi mahte suurendatakse. Moderniseerimisfondis on Eestil oma osakaal, mis võimaldab Eestil

toetada investeeringuid energiasüsteemide moderniseerimiseks ning vähese süsinikdioksiidi heitega majandusele üleminekuks teistes valdkondades: riigi eelarvestrateegiaga kooskõlas toetatakse avaliku sektori hoonete ning ühistranspordi energiatõhususe parandamist (panustades sellega ka edasiste püsikulude vähendamisse). Innovatsioonifond on Euroopa Liidu ülene fond, kust ettevõtetel on võimalik ELi taotlusvoorudes taotleda toetust investeeringuteks uute tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

Direktiivi 2023/959 ülevõtmistähtaeg oli 2023. aasta 31. detsember. Direktiivi ülevõtmiseks muudetakse atmosfääriõhu kaitse seadust (AÕKS), maksukorralduse seadust, meresõiduohutuse seadust ning riigilõivuseadust.

Direktiivi 2023/958 ülevõtmisega (ülevõtmise tähtaeg oli 31.12.2023) kaasnev peamine muudatus on õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise lõpetamine alates 2026. aastast. Samuti tuleb luua toetusmeede kestlike lennukikütuste kasutuselevõtuks. Meetme eesmärk on panustada ajutiselt hinnavahe katmise kestliku lennukikütuse ja fossiilsetest allikatest pärit lennukikütuse vahel.

AÕKS viiakse kooskõlla ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et liita meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette kasvuhoonegaaside heitkoguse ja (muude) laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja tõendamine (ELT L 130, 16.05.2023, lk 105–114). ELi HKS-i meretranspordile kohalduvad nõuete täitmise üksikasjad, nagu kasvuhoonegaaside heite aruandlus, seire ja tõendamine, on sätestatud nimetatud määruses, AÕKS-i eelnõus ühtlustatakse termineid ning täiendatakse kasvuhoonegaaside nimekirja.

Eelnõukohase seadusega määratakse Keskkonnaamet pädevaks asutuseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/956, millega kehtestatakse süsiniku piirimeede (ELT L 130, 16.05.2023, lk 52–104), nõuete täitmiseks. Määruse 2023/956 nõuete täitmiseks antakse maksukorralduse seaduses Keskkonnaametile õigus saada andmeid Maksu- ja Tolliametilt.

Eesti seisukohad direktiivi muutmise protsessis koostas tollane Keskkonnaministeerium 2021. aasta lõpus koostöös tolleaegsete Maaeluministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi ja Välisministeeriumiga. Lisaks saadeti seisukohad arvamuse esitamiseks huvirühmadele. Eesti seisukohad ja kaasnenud arvamused on leitavad siit:

<https://www.riigikogu.ee/tegevus/dokumendiregister/toimikud/346c6ef7-b7b8-4919-8d2e-9601055e1cd9/>.

ELi HKS-i puudutavad seisukohad olid järgmised:

- 1) Eesti toetab Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ajakohastamist ning selles sektoris 2030. aastal kasvuhoonegaaside heite vähendamist 61% võrreldes 2005. aasta tasemega. Samas tuleb tagada, et Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ajakohastamise osana oleksid kasutusele võetud meetmed hinnakõikumise stabiliseerimiseks. Selleks teeme ettepaneku direktiivi vastavaid sätteid muuta, et hinnakõikumistele reageerimine oleks kiirem.

- 2) Toetame võimalikult sujuvat lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse vähendamist Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi uue kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgi saavutamiseks. Oluline on vältida käitistele aastateks 2021–2025 kinnitatud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute ümber arvutamist, et tagada ettevõtetele investeerimiskindlus kuni 2025. aasta lõpuni.
- 3) Eesti toetab kehtivat tasakaalu lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse jagunemisel tasuta eraldamiseks ning enampakkumisel müümiseks. Toetame Euroopa Komisjoni ettepanekut, et sektoritele, mis lisatakse süsiniku piirimeetme alla, lõpetatakse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine 10 aasta jooksul alates 2026. aastast. Peame oluliseks, et süsinikulekkehuga sektorites, mida ei lisata Euroopa Liidu süsiniku piirimeetme alla, peab jätkuma lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise süsteem seni, kuni on kasutusele võetud alternatiivid, mis tagavad ettevõtete samaväärse konkurentsipositsiooni võrreldes kolmandate riikide ettevõtetega. Teeme ettepaneku suurendada sektorite ülese parandusteguri vältimiseks loodud puhvrit.
- 4) Toetame Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvatele ettevõtetele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise aluseks olevate võrdlusaluste tegurite uuendamist, et vältida sektorite ülese parandusteguri rakendumist. Oluline on säilitada varumeetodi alusel lubatud heitkoguse ühikute eraldamise põhimõtted. Võrdlusaluste uuendamise protsess peab olema läbipaistev kõikidele osalistele.
- 5) Eesti jaoks on Euroopa Liidu merendussektori konkurentsivõime säilitamiseks ja laevade võrdse kohtlemise põhimõtete rakendamiseks oluline jätkata pingutusi ambitsioonika kasvuhoonegaaside vähendamise raamistiku väljatöötamiseks Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis. Euroopa Liidu sellekohaste regulatsioonide kehtestamisel tuleb arvestada Rahvusvahelise Mereorganisatsioonis tehtud otsustega, eriti kasvuhoonegaaside vähendamise strateegia ülevaatus tulemustega aastal 2023. Juhul, kui Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis töötatakse välja Euroopa Liidu eesmärkide saavutamist toetav ja konkurentsivõimet tagav globaalne turumehhanism, siis teha esimesel võimalusel ettepanek minna Euroopa Liidu merendussektoris sellele üle.
- 6) Juhul, kui merendussektor lisatakse Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi, on oluline, et oleks tagatud võrdse kohtlemise põhimõtted sõltumata lipuriigist, et laeva operaatoritel ei tekiks eelist kolmanda riigi sadama külastamisel võrreldes EL sadama külastamisega ning välditaks süsinikuleket. Arvestada tuleb piirkondade kliimaatiliste tingimuste eripärade, näiteks Eesti puhul jääoludega. Eesti leiab, et merendussektorile peab jääma piisav üleminekuperiood, et kohaneda Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi rakendamisest tekkivate kohustustega ning ühtlasi sellega tagada, et merendussektorile on kättesaadavad vähese heitega tehnoloogiad, mis on vajalikud sektori üleminekul kliimanetraalsusele. Merendussektorist laekuvaid kauplemissüsteemi tulusid tuleb kasutada võimalikult suures mahus liikmesriigi kaudu vajalike investeeringute toetamiseks selles sektoris.
- 7) Eesti toetab Euroopa Komisjoni ettepanekut lõpetada aastaks 2027 tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine lennundusettevõtetele. On oluline, et Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi kompenseerimise ja vähendamise süsteemi rakendamine oleks seotud

selliselt, et see ei tooks kaasa põhjendamatut halduskoormust ning Euroopa Liidu lennundusettevõtete konkurentsivõime vähenemist maailmas.

- 8) Toetame üldiselt Euroopa Komisjoni ettepanekut parandada Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi toimimist, aga Eesti eelistab mitte kiirendada lubatud heitkoguse ühikute reservi lisamist.
- 9) Nõustume Euroopa Komisjoni ettepanekuga, et kehtiva Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kogu lubatud heitkoguse ühikute enampakkumistulu tuleks kasutada sihipäraselt kliima- ja energiaeesmärkidele suunatud meetmeteks.
- 10) Eesti toetab innovatsioonifondi suurendamist Euroopa Komisjoni ettepaneku kohases suurusjärgus ja katteallikatest, et toetada uute innovatiivsete tehnoloogiate turule toomist ning seeläbi kasvuhoonegaaside heite vähendamist. Leiame, et innovatsioonifondi vahendeid peaks saama kasutada kõikides Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiiviga reguleeritavates sektorites.
- 11) Eesti toetab Euroopa Komisjoni ettepanekut moderniseerimisfondi suurendamise suurusjärgu ja katteallika kohta. Leiame, et tuleb tagada moderniseerimisfondist juba kavandatud investeeringute järjepidevus liikmesriikides.

Seaduste muutmise eelnõud saadeti 26. jaanuaril 2024 tagasiside küsimiseks peamistele puudutatud asutustele ja organisatsioonidele. Tagasiside andmise tähtaeg oli 9. veebruar 2024. Kommentaaridele esitati kirjalikud vastused ning peeti ka valdkondlikud arutelud.

Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu on koostanud Kliimaministeeriumi kliimaosakonna nõunikud Annika Varik (annika.varik@kliimaministeerium.ee), Imre Banyasz, Brit-Beatrice Peri (brit-beatrice.peri@kliimaministeerium.ee), ja Silver Sillak. Eelnõu keeletoimetaja oli Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee). Eelnõu õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigused osakonna nõunikud Triin Nymann (triin.nymann@kliimaministeerium.ee) ja Mari-Liis Kupri (mari-liis.kupri@kliimaministeerium.ee).

Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõukohase seadusega võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamise.

Eelnõu panustab Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi elluviimisesse kliimaeesmärkide saavutamise ning kaudselt riigieelarve ühe tuluosa aluste muutmise kaudu.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõukohase seadusega muudetakse atmosfääriõhu kaitse seaduse 21.06.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 11.06.2024, 2), riigilõivuseaduse 01.04.2025 jõustuvat redaktsiooni (RT I, 30.01.2025, 5), meresõiduohutuse seaduse 12.12.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 11.12.2024, 13) ning maksukorralduse seaduse 01.01.2025 jõustunud redaktsiooni (RT I, 19.12.2024, 4).

2. Seaduse eesmärk

Seaduse eesmärk on võtta osaliselt üle direktiiv 2023/959, millega muudetakse ELi HKSi reegleid käimasoleval kauplemisperioodil. Direktiivis on sätestatud täpsemad tingimused ELi HKSi osalejatele, ELi HKSi laienemine meretranspordile ning lubatud heitkoguse ühikute (edaspidi ka *LHÜd*) eraldamisele ning enampakkumistulu kasutamisele. Eelnõukohase seadusega võetakse Eesti õigussüsteemi üle direktiivist 2023/959 tulenevad muudatused direktiivis 2003/87/EÜ ning ajakohastatakse kehtivat AÕKSi, mis reguleerib ELi HKSi toimimist Eestis. Lisaks võetakse seadusega üle direktiiv (EL) 2023/958, millega võetakse üle uued sätted õhusõidukite käitajatele ja viiakse Eesti õigus kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/957. Kõik ülevõetavad õigusaktid panustavad kasvuhoonegaaside vähenemisse ning seeläbi Pariisi kokkuleppe saavutamisse.

Kuna eelnõukohase seadusega rakendatakse Euroopa Liidu õigust, ei ole eelnõu kohta koostatud väljatöötamiskavatsust (alus Vabariigi Valitsuse 22.12.2011. a määrus nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 1 lg 2 p 2).

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Paragrahviga 1 muudetakse atmosfääriõhu kaitse seadust.

Punktiga 1 muudetakse seaduses läbivalt termin „kauplemissüsteemi luba“ terminiks „esimese kauplemissüsteemi luba“. Kasvuhoonegaaside heitkoguse definitsiooni täiendatakse eelnõu punktiga 3 nii, et see hõlmaks kogu kasvuhoonegaaside heidet, mis tekib praeguse ELi HKSi (edaspidi *esimene kauplemissüsteem*) laiendamisega. Kuna direktiiviga 2023/959 luuakse uus kauplemise süsteem hoonetele, maanteetranspordile ja muudele sektoritele, siis muudetakse selguse huvides senise kauplemissüsteemi loa nimetust. Uut kauplemissüsteemi reguleerivate sätete ülevõtmiseks on koostamisel eraldi eelnõu.

Punktiga 2 täiendatakse seadust §-ga 122¹, mis reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (edaspidi *FuelEU määrus*), nõuete täitmist. Kuivõrd sisulised nõuded on sätestatud ELi määruse tasandil, ei ole vaja neid riigisiselt üle võtta, küll aga peavad liikmesriigid määrama FuelEU määruse artikli 27 alusel pädeva asutuse, mis vastutab määruse täitmise eest. FuelEU määrus võeti vastu 13. septembril 2023. a ning see jõustub 1. jaanuaril 2025, välja arvatud artiklid 8 ja 9, mida kohaldatakse alates 31. augustist 2024. FuelEU määruse eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kogu liidus kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimaneutraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ning vältides siseturu moonutusi.

FuelEU määrust kohaldatakse kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus¹ on üle 5000 ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärieesmärkidel, olenemata laeva lipuriigist. Määrusega kehtestatakse laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad, mida vähendatakse iga viie aasta järel.

Lisaks sätestab FuelEU määrus seire ja aruandluse üldpõhimõtted. Ettevõtjatel tekib kohustus teha aruandeperioodil iga oma laeva andmete seiret ja esitada sellekohane aruanne. 31. augustiks 2024. a esitavad ettevõtjad akrediteeritud töendajatele seirekava iga oma laeva kohta, näidates ära meetodi, mis on valitud laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendi ning muu asjakohase teabe seireks ja aruandluseks.

Esitatud seirekava vastavust määruse nõuetele hindab akrediteeritud töendaja. See on ettevõtjast või laeva käitajast sõltumatu juriidiline isik või muu õigussubjekt, kes teeb tõendamistoimingud FuelEU määruse kohaselt ja kellel on tõendamisaruanne väljaandmise ajal määruse (EÜ) nr 765/2008 ja FuelEU määruse kohane riikliku akrediteerimisasutuse akrediteering. Eestis on riiklik akrediteerimisasutus Eesti Akrediteerimiskeskus. Praeguse seisuga ei ole Eestis töendajaid, kellele oleks Eesti Akrediteerimiskeskus välja andnud sellekohase akrediteeringu, küll aga on võimalus kasutada teistes liikmesriikides akrediteeritud töendajaid. Töendaja ülesanded on FuelEU määruse kohaselt järgmised:

- hinnata seirekava korrektsust ja vastavust tegelikkusele ja registreerida see FuelEU andmebaasis (määruse art 11);
- hinnata laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendiga seotud andmete ja teabe usaldusväärsust, usutavust, täpsust ja täielikkust (art 12);
- teha kindlaks seire ja aruandlusega seotud võimalikud riskid, võrreldes aruandes esitatud laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiente hinnanguliste andmetega, mis põhinevad sellistel laeva jälgimisandmetel ja omadustel nagu paigaldatud mootori võimsus. Oluliste lahknevuste leidmise korral teeb töendaja lisaanalüüsi (art 13);
- kontrollida reederi koostatud FuelEU aruannet ning koostada selle põhjal tõendamisaruanne reederile (art 16)
- sisestada ja registreerida FuelEU andmebaasis tõendamisaruanne ja arvutused;
- väljastada FuelEU vastavustunnistus ja registreerida see FuelEU andmebaasis;
- vajaduse korral arvutada rikkumise korral sanktsioonide summa (art 23 lg 1 II osa).

FuelEU määruse artiklis 27 nähakse liikmesriigile ette kohustus määrata pädev asutus, kes vastutab määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest. AÕKSi täiendatakse §-ga 122¹ ning määratakse pädevaks asutuseks Keskkonnaamet ja Transpordiamet. Mõlema asutuse pädevus tuleneb nende põhimäärusest ning täpsemad ülesanded on eraldi märgitud vastavates seaduse sätetes. Pädeval asutusel on sarnaselt töendajaga ligipääs FuelEU andmebaasile ning tema peamised ülesanded on FuelEU määruse artikli 17 kohaselt järgmised:

¹ Kogumahutavus, tähis GT (ingl k *gross tonnage*) on peamiselt kasutatav laeva mahutavust iseloomustav ühikuta suurus. Kogumahutavus määratakse laevade mõõtmise rahvusvahelise konventsiooniga (1969) ettenähtud mõõtmisreeglite järgi.

- vajaduse korral kontrollida kõiki FuelEU andmebaasi esitatud dokumente (seirekava, reederi koostatud Fuel EU aruanne, tõendaja koostatud tõendamisaruanne, tõendaja koostatud arvutused), (määruse art 17 lg 1);
- teha täiendavaid järelevalvetoiminguid reederile üle (art 17 lg 2);
- esitada täiendava järelevalvetoimingute aruanne (art 17 lg 3);
- teatada rikkumise korral ettevõtjale FuelEU sanktsiooni uus summa, kui ta on tuvastanud, et tõendaja on arvutanud summa valesti (art 17 lg 4);
- eemaldada FuelEU andmebaasist FuelEU vastavustunnistus, kui sanktsioonisummad ei ole õigeaks ajaks tasutud. Väljastada uus vastavustunnistus, kui summad on tasutud (art 17 lg 5).

Lisatav säte ei ole seotud AÕKSi §-dega 121 ja 122. Kõnealused sätted reguleerivad Eestis müüdavate vedelkütuste kvaliteeti ja koguseid ning nende seiret, kuid FuelEU määrus on suunatud eelkõige laevandusettevõtjatele, kelle laevadega veetakse reisijaid või kaupa ELis. Silmas on peetud nii ELi liikmesriikide sadamatesse saabuvaid kui ka sealt väljuvaid laevu.

Sättega on seotud ka eelnõukohase seadusega tehtav muudatus meresõiduohutuse seadusesse, millega täpsustatakse meresõiduohutuse seaduse normitehnilist märkust. FuelEU määrusega täiendatakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, mistõttu lisatakse meresõiduohutuse seaduse normitehnilisse märkusesse viide ELi määrusele 2023/1805.

Lõige 2 reguleerib olukordi, kus laev ületab aastas kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärasid. FuelEU määruse artikkel 23 näeb ette sanktsioonid (ingl k *penalties*). Tegemist on halduskaristustega, mida on käsitatud uuringus „Euroopa Liidu õiguses sätestatud halduskaristuste kohaldamine Eesti õiguses“ (<https://www.justdigi.ee/media/3252/download>). Olemuslikult on tegemist haldusmeetmega: kui ettevõtja laeva heitkogused ei vasta FuelEU määruses olevale heitemahukuse normile või muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgile ei ole see õigusrikkumine, mis tooks kaasa karistusõiguslike meetmete rakendamise, vaid nähakse ette rahaline kohustus, mis sõltub piirmäärasid ületavatest heitkogustest laeva kohta. Piirmäärade vähendamine toimub FuelEU määruse artikli 4 lõike 2 kohaselt järk-järgult alates 2025. aastast iga viie aasta järel. Väljamakstava summa suurust mõõdetakse nõutava ja tegeliku kasvuhoonegaaside heitemahukuse vahena, korrutatuna energiakasutusega. Karistus suurendatakse järk-järgult, kui laeval see näitaja ei vasta kahe või enama järjestikuse aruandeperioodi jooksul nõuetele valemi $1 + (n - 1) / 10$ järgi, milles n on nende järjestikuste aruandeperioodide arv. Karistus kaldavõimsuse nõuete täitmata jätmise eest on 1,50 €/kWh iga kai ääres oleva laeva kehtestatud elektrienergia koguvõimsuse vajadusest, mis on korrutatud kai tundidega. Trahvidest saadavat tulu peaksid liikmesriigid määruse artikli 23 lõike 11 kohaselt kasutama selleks, et toetada taastuvkütuste ja vähese süsinikdioksiidi heitega kütuste kiiret kasutuselevõttu ja kasutamist merendussektoris, soodustades suurema koguse taastuvkütuste ja vähese süsinikdioksiidi heitega kütuste tootmist merendussektorile, hõlbustades sobivate punkterdamisrajatiste või kaldaelektri tootetaristu ehitamist sadamates ning toetades kõige uuenduslikumate tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu laevastikus, et saavutada heite märkimisväärne vähendamine. Konkreetsed meetmed on veel väljatöötamisel, kuid üldine eesmärk on FuelEU määruse kohaselt suunata see meretööstusettevõtete toetusmeetmesse.

Lõikes 2 on viidatud tõendamisperioodile. Tõendamisperiood on FuelEU määruse artikli 3 punkti 41 kohaselt ajavahemik 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini aastal, mille jooksul jälgitakse ja salvestatakse määrukses osutatud teavet, kusjuures kahel eri kalendriaastal algava ja lõppeva

reisi korral arvestatakse asjakohased andmed asjaomase kalendriaasta alla vastavalt tekkimisele.

Punktiga 3 muudetakse § 131 sõnastust ning võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt b, millega täpsustatakse kasvuhoonegaaside heite definitsiooni 7. peatükis. Definitsiooni täiendatakse, et see tähendaks kogu kasvuhoonegaaside heidet, mis tekib ELi HKSi (esimene kauplemissüsteem) laiendamisel ning kuna kasvuhoonegaase, mida ei paisata otse atmosfääri, käsitletakse ELi HKSi samuti heitkogusena ning sellise heitkoguse eest tuleks tagastada lubatud heitkoguse ühikuid, välja arvatud juhul, kui koguseid säilitatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/31/EÜ säilitamiskohas või kui need on tootes püsivalt keemiliselt seotud, nii et tavapärasel kasutamisel ja pärast toote olelusringi lõppu toimuva tavapärase tegevuse käigus nad atmosfääri ei satu. Lisaks eelnõule täiendatakse ka AÕKSi § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määrust meretranspordi tegevusalade loeteluga.

Punktiga 4 tunnistatakse kehtetuks § 132, mis defineerib seireaasta. Seireaasta mõiste ei ole enam seaduses kasutusel, kuna see oli seotud õhusõiduki käitajale tasuta lubatud heitkoguse ühikute taotlemisega. Õhusõiduki käitajatele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine lõpeb aastal 2026 ja aastad 2024–2025 on selleks üleminekuaastad. Eelnõu punktides 20 ja 21 leiab selle kohta täiendavat informatsiooni.

Punktiga 5 täpsustatakse paragrahvi sõnastust seoses komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2020/1044 kehtestamisega, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1999 seoses globaalse soojendamise potentsiaali väärtuste ja inventuurisüsteemide ning liidu inventuurisüsteemiga. Sellega seoses peavad liikmesriigid ja EL komisjon kasutama delegeeritud määruse (EL) 2020/1044 lisas loetletud globaalse soojendamise potentsiaale kasvuhoonegaaside inventuuriandmete koostamiseks ja esitamiseks.

Punktiga 6 muudetakse seaduse § 135 sõnastust ja määratletakse esimene kauplemissüsteem, kuhu direktiivi muudatuse järel kuuluvad lisaks paiksete heiteallikate käitajatele ja õhusõiduki käitajatele ka laevandusettevõtjad.

Punktidega 7 ja 8 täpsustatakse § 136 sisu. Pealkirjast ning lõigetest 1 ja 2 jäetakse välja sõna „arvelduskonto“ eest sõna „käitaja“. Lõike 1 sõnastust täiendatakse, et lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele kehtib see ka laevandusettevõtjatele. Muudatus on vajalik, kuna ELi HKSi muudatusega laiendatakse süsteemi ka meretranspordile, kus selle süsteemiga seotud kohustusi täidavad laevandusettevõtjad. Kauplemissüsteemi kuuluvad käitajad on paiksete heiteallikate käitajad ning õhusõiduki käitajad.

Punktiga 9 täpsustatakse § 137 sisu nii, et see kehtiks esimese kauplemissüsteemi puhul, kuhu kuuluvad paiksed käitajad, õhusõiduki käitajad ja laevandusettevõtjad. Kehtivas seaduses kehtib lubatud heitkoguse ühiku mõiste esimese kauplemissüsteemi korral.

Punktidega 10–12 täiendatakse § 138 pealkirja terminiga „eraldamisperiood“, muudetakse lõiget 1, et oleks üheselt mõistetav, et mõiste „kauplemisperiood“ kehtib vaid esimese kauplemissüsteemi paiksete heiteallika käitajatele, ning paragrahvi lisatakse lõige 3. Lõike 3 kohaselt jaguneb kauplemissüsteemi periood kaheks viieaastaseks eraldamisperioodiks. Kauplemissüsteemi kuuluvate käitiste käitajad taotlevad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid enne iga eraldamisperioodi kogu viieaastaseks perioodiks. Praegune eraldamisperiood on aastad 2021–2025. Järgmine eraldamisperiood on 2026–2030. Käitajad taotlevad lubatud heitkoguse

ühikuid järgmiseks eraldamisperioodiks, esitades Keskkonnaametile asjakohase tõendatud taotluse koos varasemate tootmistaseme andmetega.

Punktiga 13 täiendatakse § 141 lõigetega 4 ja 5. Lõige 4 võtab üle direktiivi 2003/87 artikli 3c punkti 8 ja annab erandi heitkoguste korral, mis on tekkinud enne 31. detsembrit 2030 ja mis tulenevad lendudest liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis väljaspool seda piirkonda asuva lennuvälja vahel, kaasa arvatud mõni teine samas äärepoolseimas piirkonnas või sama liikmesriigi teises äärepoolseimas piirkonnas asuv lennuväli. Nende puhul loetakse AÕKSi § 166 (seire ja aruandlus, lubatud heitkoguste tagastamine) ja § 168 lõike 1 nõuded täidetuks ning õhusõiduki käitajate suhtes ei rakendata § 237 (HKS-i nõuete rikkumine) kohaseid karistusmeetmeid. Äärepoolseimad piirkonnad on Euroopa Liidu Toimimise Lepingu artikli 349 järgi Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Réunion, Martinique, Mayotte ja Saint-Martin (Prantsusmaa), Assoorid ja Madeira (Portugal) ning Kanaari saared (Hispaania). Praegu on Eestil administreerida ettevõtte, mis lendab Kanaari saartele, kuid välistada ei saa, et neid võib lisanduda teisi.

Samuti määratletakse direktiivi 2003/87 artikli 3 lõike v järgi lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite mõju definitsioon. Õhusõiduki käitajad esitavad alates 1. jaanuarist 2025 kord aastas aruande lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite mõju kohta. Euroopa Komisjon muutis komisjoni rakendusmäärust (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012, lisades seire-, aruandlus- ja tõendamisraamistikku lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite mõju. Rakendusaktiga täpsustatakse ka iga kasvuhoonegaasi globaalse soojendamise potentsiaali ning võetakse arvesse teaduslikke andmeid lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite mõju kohta.

Punktiga 14 täiendatakse seadust §-ga 141¹, et sätestada laevandusettevõtja mõiste ja tema kohustused. Lõikes määratletakse laevandusettevõtjaks kas omanik või reeder meresõiduohutuse seaduse tähenduses. Reeder on isik, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel ning on kantud vastavasse laevaregistrisse. Reederina käsitatakse ka isikut, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest. Samuti on reeder ka laevapereta prahtija, kes on isik, kes kasutab lepingu alusel laeva (ilma laevapereta) tähtajaliselt. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt w ning artikkel 3gc.

Lõige 1 määratleb, kes on laevandusettevõtja ELi HKS-i rakendamise mõistes. Laevandusettevõtja on kas laeva omanik või isik, kes teeb direktiivi kohaldamisalasse jäävaid meresõite ning vastutab kõikide meresõitu puudutavate nõuete ja kohustuste täitmise eest, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 336/2006. Viimane on Eesti õiguses kaetud reederi mõistega meresõiduohutuse seaduse § 2 punkti 9 sõnastuses.

Lõikes 2 sätestatakse, kuidas ELi HKS-i nõuete täitmist reguleerida. Kui laeva käitab muu isik, kes ei ole laevandusettevõtja selle paragrahvi mõistes, tuleb sellel isikul tasuda ELi HKS-i seotud kulud laevandusettevõtjale. See tähendab, et laevandusettevõtja ja laeva käitaja vahel tuleb kohustus vajadusel fikseerida (nt kui tegemist välismaal registreeritud ettevõtjaga). Niisugune kokkulepe võib olla täiendus juba sellele vormile, mida laeva omanikud ja laeva käitajad kasutavad omavaheliste õiguste ja kohustuste reguleerimiseks.

Lõige 3 täpsustab, et laeva käitamise all mõeldakse veetava lasti, laeva marsruudi ja kiiruse kindlaksmääramist. Teisisõnu on laeva käitaja see, kes teeb otsuseid veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse kohta.

Lõikes 4 viidatakse, et Keskkonnaamet jääb Euroopa Komisjoni koostatud laevandusettevõtete loetelu ja selle rakendusotsuse (EL) 2024/411 järgi laevandusettevõtjale määratud haldavaks asutuseks, olenemata laevandusettevõtja tegevusala või registreerimise hilisematest muutustest, nende muutuste kajastamiseni ajakohastatud loetelus. Eeldatavasti muudetakse nimekirja iga kahe aasta tagant. Punktiga 16 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3gf lõige 3.

Punktiga 15 muudetakse seaduse § 142 sõnastust õigusselguse huvides nii, et oleks üheselt mõistetav, et kogu paragrahv kehtib vaid esimesse kauplemissüsteemi siseneva paikse heiteallika käitaja kohta.

Punktiga 16 muudetakse § 155 lõiget 1, milles sätestatakse volitusnorm kehtestada Vabariigi Valitsuse määrus. Viidet muudetakse nii, et oleks selge, et määrusega kehtestatakse esimese kauplemissüsteemi laiendamise järel esimese kauplemissüsteemi tegevusalade ning seiratavate kasvuhoonegaaside loetelu. Direktiivi muudatusega on kasvuhoonegaaside loetelus osa tegevusalasid ja sektoreid muutunud, mistõttu on edaspidi õigusselguse huvides oluline need määruses välja tuua.

Samuti täpsustatakse ministri määruse sisu. Sellesse kuulub: esimese kauplemissüsteemi tegevusalade loetelu, tegevusaladele kohalduvad künnised ja asjakohasel juhul künniste arvutamise alused ning tegevusaladel heitkoguste hulka arvatavate kasvuhoonegaaside loetelu. Kasvuhoonegaaside loetelu täpsustatakse, kuna direktiivi 2003/87 muudatusega lisandus osadele tegevusaladele lisaks süsinikdioksiidile ka teisi kasvuhoonegaase, mida tuleb tegevusaladel tegutsevate käitiste ja laevandusettevõtjate heitkoguse määramisel arvestada. Meretransport peab alates 1. jaanuarist 2026 tegevusaladel heitkoguste hulka arvatavate kasvuhoonegaaside hulka arvama ka metaani ja dilämmastikoksiidi heidet.

Punktiga 17 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi § 155 lõige 6. Lõige 6 vabastab ELi HKSi kuuluvad käitajad riigilõivu maksimisest kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise registris kontode avamise, muutmise ja hooldamisega seotud tegevuste eest. Kuna ELi HKS rakendub eelnõukohase seadusega ka laevandusettevõtjatele, antakse riigilõivust vabastus ka neile ning samuti teise kauplemissüsteemi ettevõtjatele. Õigusselguse huvides tehakse eelnõu §-ga 5 vajalikud täpsustused riigilõivuseadusesse ning samasisuline lõige atmosfääriõhu kaitse seaduses tunnistatakse kehtetuks.

Punktiga 18 täiendatakse § 155 lõigetega 8 ja 9, millega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 2 lõige 1. Sellega lubatakse esimesse kauplemissüsteemi kuuluval paikse heiteallika käitajal, kes muudab oma tootmisprotsessi kasvuhoonegaaside heitkoguse vähendamiseks nii, et põletusseadmete summaarne nimisoojusvõimsus jääb alla 20 MW künnise, jääda esimesse kauplemissüsteemi praeguse ja sellele järgneva viieaastase lubatud heitkoguse ühikute eraldamisperioodi lõpuni. Käitaja peab sellest teatama Keskkonnaametile. Selline võimalus on mõeldud stimuleerima tootmist käitistes, mis vähendavad osaliselt või kõrvaldavad täielikult kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning tagab käitiste võrdse kohtlemine samades sektorites.

Punktiga 19 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi § 156 lõiked 2–5, võttes sellega üle direktiivi 2003/87 artikli 3d lõike 1. Alates 2026. aastast ei eraldata õhusõiduki käitajatele enam lubatud heitkoguse ühikuid tasuta, mistõttu ei ole õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute

tasuta eraldamist käsitlevad sätted seaduses enam 2026. aasta 1. jaanuarist asjakohased. Eesti hallata on praegu kaks õhusõiduki käitajat, kellest üks saab lubatud heitkoguse ühikuid tasuta. Säte on määratud jõustuma 1. jaanuaril 2026.

Punktiga 20 täiendatakse § 156 lõikega 5², milles sätestatakse õhusõiduki käitajatele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kord alates 2024. aastast. Lubatud heitkoguse ühikuid eraldatakse proportsionaalselt lennutegevuse tõendatud heitkogusest 2023. aastal. Seejuures võetakse arvesse ka selliseid lennutegevuse tõendatud heitkoguseid, millest on teatatud seoses lendudega, mille suhtes ELi HKSi kohaldatakse alles alates 1. jaanuarist 2024. Siinjuures on tähtaeg 01. jaanuar 2024 arvutustes kasutatav tähtaeg. Muudatus tehakse eesmärgi järgi suurendada lennunduses enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute osa, s.o vähendada tasuta eraldatavaid lubatud heitkoguse ühikuid, võttes arvesse sektori võimet süsinikdioksiidiga seotud suuremad kulud üle kanda. Põhimõtet rakendatakse järkjärgult 2024. ja 2025. aastal ning täielikult alates 2026. aastast. Tasuta ühikud tuleb Keskkonnaametil eraldada asjaomase aasta 30. juuniks. 2024 aastal eraldas Keskkonnaamet tasuta ühikud järgides direktiivi nõuet. Punktiga võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3d lõige 1a. Alates 2026. aastast õhusõiduki käitajatele enam sellise meetodikaga tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata, küll jätkub 2024. aastal alanud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine kestlike kütuste kasutuselevõtu kompenseerimiseks. See kohustus võetakse üle eelnõu punktiga 21. Tõenäosus, et Eessisse lisandub 2025. aasta maist-detsembrini uusi õhusõiduki käitajaid, kes lendaksid EL HKSi mahus lende on äärmiselt väike. Uutele käitajatele kehtivad lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamisel eraldi nõuded. Juhul kui siiski selline olukord tekib, konsulteeritakse Euroopa Komisjoniga, et selgitada välja täpne meetodika ühikute eraldamisel.

Punktis 21 sätestatakse, et eelmise punktiga tehtud muudatus ehk lisatud lõige 5² tunnistatakse kehtetuks. Säte jõustub 01.01.2026. Nagu punktis 20 kirjeldatud, kehtib õhusõiduki käitajatele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise uus meetodika vaid perioodil 2024–2025.

Punktiga 22 jäetakse paragrahvi 156 lõikes 6 välja sõnad „ja õhusõiduki“, sest õhusõidukite tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine lõpeb aastal 2026 ning üleminekuaastate jaoks lisatakse eelnõusse lõige 5², mis tunnistatakse kehtetuks aastal 2026.

Punktiga 23 täiendatakse § 156 lõigetega 7–11. Lisatakse punktid lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise koguse 20% vähendamise kohta energiaauditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi ning kliimaneutraalsuskavade kohustuslastele, kui auditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi soovitusi ei rakendata või kava ei koostata ja ei esitata. Eelnevat ei viida täitmisele, kui käitaja on rakendanud muid meetmeid, mis aitavad vähendada käitise kasvuhoonegaaside heitkoguseid auditeerimisaruandes või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemis soovitatuga samaväärselt. Pädev asutus saab lugeda nõuded täidetuks üksnes siis, kui tõendaja on seda kinnitanud. Muudatused peaks pakkuma täiendavaid stiimuleid kasvuhoonegaaside heitkoguse vähendamiseks, muutes LHÜde tasuta eraldamise tingimuslikuks sõltuvalt energiatõhususe parandamise meetmete rakendamisest. Nõudeid reguleerib detailsemalt ka komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/331.

Samuti kehtestatakse, et lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata tasuta üle 80%, kui kliimaneutraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist ei ole tõendatud 2025. aasta lõpuks või ajavahemiku 2026–2030 kohta. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10a lõige 1.

Paragrahvi 156 lõikega 10 lisatakse perioodil 2026–2033 paiksete heiteallikate käitajatele tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute koguse vähendamise osakaal nende toodetele, mis

kuuluvad EL süsiniku piirimeetme kohaldamisalasse. Süsiniku piirimeetme on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/956. Süsiniku piirimeetmet rakendatakse üleminekuperioodiga alates 1. oktoobrist 2023 ning kohaldatakse kolmandatest riikidest imporditud kaupadele ja toodetele, mis kuuluvad määruse (EL) 2023/956 lisa I loetellu. Selliste toodete importimisel tuleb esitada kord kvartalis aruanne imporditud kogustele vastava heite kohta. Määrus kohaldub järgmistele tootegruppidele: raud ja teras, alumiinium, tsement, väetised ja elekter. Täielik toodete ja kaupade koondnomenklatuuri koodide (CN) nimekiri on süsiniku piirimeetme (edaspidi *SPIM*) määruse I lisas. Alates aastast 2034 käitajatele nende toodete tootmisel enam lubatud heitkoguse ühikuid tasuta ei eraldata. Lõikega 10 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10a lõige 1a.

Paragrahvi 156 lõikes 11 sätestatakse, millistel juhtudel käsitatakse käitise tegevust lõppenuna. Tegevuse lõpetanud käitisele lubatud heitkoguse ühikuid tasuta ei eraldata. Lõikega 13 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10a lõige 19.

Punktiga 24 sätestatakse õigusselguse huvides, et süsiniku piirimeetme reguleerimisalasse jäävate kaupade tootmise eest EL HKSi kuuluvale paikse heiteallika käitajale lubatud heitkoguse ühikuid tasuta ei eraldata. Säte jõustub 01.01.2034.

Punktiga 25 täiendatakse seadust §-ga 156¹, mis reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 mõistes kestliku lennukikütuse kasutamisel osaliselt või täielikult hinnavahe kompenseerimise tingimusi võrreldes fossiilsete lennukikütuste kasutamisega § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruks nimetatud õhusõiduki käitaja tegevusaladel. Vastavalt määruse definitsioonile on kestlikud lennukikütused lennukikütused: a) sünteetilised lennukikütused; b) lennukite biokütused või c) ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused. Eelnõus nimetatud kestlikud lennukikütused on direktiivi tõlkes säästvad lennukikütused. Punktiga 2 sätestatakse tingimused, kuidas toimida juhul, kui kestliku lennukikütuse kasutamist ei ole võimalik seostada konkreetse lennuga. Üleminek fossiilsete lennukikütuste kasutamisel aitaks süsinikdioksiidi heidet oluliselt vähendada. Võttes aga arvesse õhusõiduki käitajate vahelist suurt konkurentsi, kestlike lennukikütuste turu arengut ning fossiilse petrooleumi ja kestlike lennukikütuste olulist hinnaerinevust, püütakse üleminekut toetada, pakkudes varajastele üleminejatele stiimuleid. Seepärast reserveeritakse EL ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 20 miljonit lubatud heitkoguse ühikut, et katta osa ülejäänud hinnaerinevusest fossiilse petrooleumi ja kestlike lennukikütuste vahel õhusõiduki käitajatele.

Praegu on kestliku lennukikütuse hind tavapärasest lennukikütusest 3–5 korda kõrgem ning selle saadavus on väga piiratud. Näiteks 2023. aastal seda Eestis ei kasutatud. Siiski on ootus, et kestliku lennukikütuse tootmine kasvab ning selleks, et kompenseerida kütuste hinnavahet, võimaldatakse nende kasutajatele eraldada lubatud heitkoguse ühikuid tasuta. Täpsemalt hakkab süsteemi reguleerima komisjoni delegeeritud õigusakt, mis kehtestab üksikasjalikud reeglid iga-aastaseks kulude erinevuse arvutamiseks ja lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks. Dokument on hetkel koostamisel. Samuti kehtestab see üksikasjalikud reeglid kasvuhoonegaaside heitkoguste arvutamiseks. Üldiste põhimõtetenäena on kirjeldatud erinevad stsenaariumid eri liiki lennukikütuste kasutamise kompenseerimise arvestamisel. Näiteks punktis 1) arvestatakse tavapärase lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse hinna vahet järgmiselt: kestliku lennukikütuse hind miinus tavapärase lennukikütuse hind ning sellest hinnavahest arvestatakse 70%. Sama arvutusmetoodikat kasutatakse ka järgmistes punktides, kus viidatakse hinnavahele.

Lõikes 4 sätestatakse volitusnorm valdkonna eest vastutavale ministrile kehtestada vajaduse korral ühikute kestliku lennukikütuse kasutamise kompenseerimiseks tasuta eraldamise täpsem kord määrusena. Kuna praegu ei ole Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusakt valminud, ei ole võimalik hinnata, kas selles sisalduv on piisav Eestis süsteemi ülesehitamiseks. Punktiga 25 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3c lõige 6.

Punktiga 26 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi §-d 158 ja 159 ning sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3f, kuna õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine lõpetatakse alates 1. jaanuarist 2026. Säte jõustub 01.01.2026.

Punktiga 27 muudetakse § 160 pealkirja. Kuna direktiivi 2003/87 muudatusega lisatakse enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kogusele ka see kogus, mis lisandub ELi HKSi laiendamisega meretranspordile, siis ei ole paragrahvi kehtiv pealkiri enam täpne. Meretranspordi lisandumisega suurendatakse enampakkumisele suunatavate ühikute kogust 78,4 miljoni lubatud heitkoguse ühiku võrra. Selleks, et vältida liiga pikka pealkirja, on eelnõus tehtud ettepanek sõnastust lihtsustada, jättes välja viited konkreetsetele direktiiviga reguleeritud tegevustele.

Punktiga 28 muudetakse § 160 lõiget 1, mille esimeses lauses lisatakse lauseosale „paiksete heiteallikate käitajate“ ja laevandusettevõtjad. Muudatuse vajadus tuleneb sellest, et enampakkumisele pannakse kõik ELi HKSi ühikud, mitte ainult paiksete heiteallikate käitajate ja õhusõiduki käitajate ühikud, kuna ELi HKSi laiendatakse ka meretranspordile.

Punktiga 29 täiendatakse § 161 lõigetega 2¹–2⁵, mis käsitlevad heitkogustega kauplemise süsteemide enampakkumise tulude planeerimist ja kasutamist, et selle riigieelarve allika vahendite kasutus oleks võimalikult tulemuslik ja heas kooskõlas teiste eelarvevahendite kasutusega. AÕKS § 161 lõige 1 kirjeldab üldised põhimõtted enampakkumistulu tulude kasutamise planeerimisel. Selleks, et sätestada detailsem menetlusprotsess ja ministriumite vahelise koostöö korraldus enampakkumistulu meetmete jaotuse kavandamiseks riigi eelarvestrateegia (RES) ja riigieelarve protsessis, lisatakse AÕKSi lõiked 2¹–2⁵. AÕKS § 161 lõikes 2 viidatud määrus reguleerib tulu kasutamise reegleid etapis kui meetmed on RESi otsustatud sätestades muuhulgas tulude kasutamise abikõlblikkuse perioodi, aruandlusnõuded ja üldised reeglid tagasimaksetele.

Lõikes 2¹ sätestatakse, et riigieelarve eest vastutav minister kehtestab enampakkumisel saadud tulu jaotamise kriteeriumid käskkirjaga.

Lõikes 2² sätestatakse tähtaeg, mis ajaks teeb kliimavaldkonna eest vastutav minister kooskõlastatult lubatud heitkoguse ühikute enampakkumistulu vahendite kasutamise seirekomisjoniga riigieelarve eest vastutavale ministrile ettepaneku enampakkumisel saadud tulu jaotamise kriteeriumite kehtestamiseks. Tulu kasutusotstarbed kavandatakse läbipaistvate kriteeriumite alusel, arvestades mh meetmete kulutõhusust kliima- ja energiaeesmärkide seisukohast. Kriteeriumitega hinnatakse meetme vajalikkust, selle panust kliima- ja energiaeesmärkidesse, kulutõhusust ja rakendusskeemi läbimõeldust. Kriteeriumite kehtestamine 1. novembriks on kooskõlas riigieelarve ja riigi eelarvestrateegia protsessi ajaraamiga, andes osalistele võimaluse koondada meetmete ettepanekud mõistliku aja jooksul.

Lõike 2³ kohaselt korraldab enampakkumistulude kasutamise seiramist kliimavaldkonna eest vastutav ministri käskkirjaga loodud komisjon, mille liikmed on ministriumite esindajad.

Lõikes 2⁴ sätestatakse, et riigieelarve eest vastutava ministri ettepanekut enampakkumisel saadud tulu kasutamise jaotuseks riigi eelarvestrateegias tutvustatakse enne Vabariigi Valitsusele esitamist ka lõikes 2³ nimetatud komisjonile.

Lõike 2⁵ kohaselt teeb riigieelarve eest vastutav minister koostöös kliimavaldkonna eest vastutava ministriga Vabariigi Valitsusele ettepaneku enampakkumisel saadud tulu kasutamise jaotuseks riigi eelarvestrateegias, arvestades riigieelarve seaduse § 34¹ sätestatud tähtaega, mille kohaselt esitab Vabariigi Valitsus eelarvestrateegia ja riigieelarve Riigikogule hiljemalt kolm kuud enne järgmise eelarve aasta algust.

Punktiga 30 muudetakse § 161 lõike 4 esimene lause viiakse see kooskõlla direktiivi 2003/87 artikli 10 lõikega 3, mille kohaselt tuleb kogu enampakkumisel saadud tulu kasutada kliima- ja energeetikaeesmärkide täitmisega seotud tegevusteks. Seni kehtinud korra järgi kehtis nõue, et tulust kasutatakse vähemalt 50% sellisteks eesmärkideks ning ülejäänud tulu saab riik kasutada muudeks eelarves ette nähtud kuludeks. Direktiivi muudatusega kasutatakse ka õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu § 161 lõike 4 punktides nimetatud eesmärkideks. Eelnõu punktiga 39 tunnistatakse seni õhusõidukite käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud tulu kasutamise punktid kehtetuks, mille järgi oli tulu kasutamise eesmärk piiratum võrreldes paiksete kütiste lubatud heitkoguse ühikute tulu kasutamisest.

Punktidega 31–34 tunnistatakse kehtetuks § 161 lõike 4 punkt 1 ja 2 ning nende asemel täiendatakse lõiget punktidega 1¹ ja 2¹, kuna sätete sisu on ulatuslikult täpsustatud ja muudetud. § 161 lõike 4 punktides 1¹ ja 2², kus on sätestatud enampakkumisel saadud tulu kasutamise eesmärgid transpordile ja taastuvenergeetikale vastavalt direktiivis tehtud muudatustele. Lõige 4 punkti 1¹ meetmete näited on direktiivi teksti kohaselt järgmised: rahastatavate meetmete hulka kuuluvad muuhulgas merendussektoris laevade, sadamate, uuenduslike tehnoloogiate ja taristu energiatõhususe parandamine; säästvate alternatiivkütuste, nagu taastuvallikatest toodetud vesinik ja ammoniaak; meetmed, millega toetatakse lennujaamade süsinikdioksiidi heite vähendamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästvale lennutranspordile.

Punktidega 35–40 muudetakse § 161 lõiget 4, täpsustades kehtivas lõikes 4 loetletud punkte ning täiendades loetelu punktidega 14–16. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõike 3 punktid a–l. Tegemist on loeteluga eesmärkidest, valdkondadest ja tegevustest, mida loetakse ELi HKSi enampakkumistulu eesmärgipäraseks kasutamiseks. Direktiivi muudatusega otsustati, et endise 50% asemel tuleb kogu enampakkumistulu tuleb kasutada tegevusteks, mis on kooskõlas loetletud valdkondade ja eesmärkidega. Loetelu on võrreldes varem kehtinud toetatavate valdkondade loeteluga täpsustatud, toodud sisse selgemaid viiteid ja näited valdkondadele, mille toetamist 2023. aastal uuendatud EL direktiivis prioriteetseks peetakse. Toetatavate valdkondade loetelud on AÕKSi tekstis üle võetud samas täpsuses, nagu on direktiivis. Erandiks on lõike 4 punkt 1, millele on näited esitatud seletuskirjas nende rohkuse ning seaduse teksti selguse huvides, arvestades, et esitatud näited ei ole ammendav loetelu tegevustest, mida transpordi valdkonnas on võimalik rahastada, arvestades direktiivi ülejäänud lõike sõnastust.

Konkreetsete meetmete valiku otsustavad ELi liikmesriigid loodud raamistiku järgi ning meetmete kooskõla direktiivis 2003/87 nimetatud abikõlblikkusega hindab Euroopa Komisjon

ja vajadusel audiitorid igal aastal 31. juuliks esitatud aruande põhjal. Aruanded tuleb Eestil ning teistel liikmesriikidel esitada komisjoni kehtestatud vormis.

Kliimadividendikava all on mõeldud riikliku energia- ja kliimakava kohaseid kliimadividendikavasid. Eestis senini selliseid kavasid koostatud ei ole.

Liikmesriikide tulu suureneb meretranspordi lisamisest ELi HKSi, seepärast julgustatakse liikmesriike suurendama ELi HKSi tulude kasutamist mereökosüsteemide, eelkõige merekaitsealade kaitsele, taastamisele ja paremale majandamisele.

Punktiga 41 täiendatakse § 161 lõigetega 4¹ - 4⁶. Lõikega 4¹ ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõike 3 vastav osa. Muudatuse kohaselt tuleb enampakkumisel saadud tulu kasutamise otsustamisel arvestada vajadusega suurendada kliimamuutustega seotud rahvusvahelise koostöö rahastamist haavatavates kolmandates riikides. Enampakkumistulu kasutamine otsustatakse Eestis riigi eelarvestrateegia koostamise käigus ning kasutamisest antakse aru Euroopa Komisjonile. Eestis on kehtivas riigi eelarvestrateegias meede rahvusvahelise kliimapoliitika alaseks koostööks, mis on suunatud arengumaade toetamiseks ning mille toetusmahtu alates 2024. aastast järkjärgult suurendatakse. Haavatavate kolmandate riikidena on seni käsitatud riike, mis on OECD nende riikide nimekirjas, kellele antav abi loetakse arenguabiks. Need on madala ja keskmise sissetulekuga riigid ning ÜRO definitsiooni kohaselt vähim arenenud riigid (*Least Developed Countries*). Eesti on seni rahvusvahelise kliimapoliitika koostöö käigus toetanud tegevusi idapartnerlusriikides, nagu Ukraina, Moldova, Georgia, ning Aafrika riikides, nagu Keenia, Namiibia, Uganda.

Sama punktiga täiendatakse § 161 lõikega 4², mille kohaselt toetatakse lubatud heitkoguste ühikute kauplemise süsteemi tulust erasektori roheinnovatsiooni ja -tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõttu kooskõlas riigi eelarvestrateegia ja selles kavandatud meetmetega. Ettevõtetele on oluline roll kliimanetraalsele majandusele üleminekul, sellega kaasneb muude muudatuste kõrval ka investeeringuvajadus. Erasektorile suunatakse ka praegu vahendeid nii olemasolevate rohetechnoloogiate kasutuselevõtu ergutamiseks kui ka innovaatiliste tehnoloogiate arendamiseks ja kasutuselevõtmiseks.

Lõigetega 4³–4⁶ võetakse üle liikmesriikide võimalus arvestada tööstusettevõtetele kaasnevate kaudsete kuludega, mis tekivad, kui elektritootjad kannavad fossiilkütustest toodetud elektri müügihinda edasi ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kulu ning see võib mõjutada suurema elektritarbimisega tööstusettevõtete konkurentsivõimet. Sellise võimaliku mõju leevendamiseks võimaldab direktiiv 2003/87/EÜ artikli 10a lõige 6 liikmesriikidel kehtestada riikidel meetmeid, millega hüvitatakse osaliselt nende sektorite kaudsed heite elektrihinna kajastamisega seotud kulu. Sellist toetust saab määrata vaid siis, kui meede on kooskõlas riigiabi eeskirjadega ega moonuta põhjendamatult konkurentsi siseturul. Toetada ei ole lubatud nende kaudsete kulude katmist, mida on arvestatud tasuta heitkoguse ühikute eraldamisel. Selliste meetmete kohta tuleb informatsioon, mille vähim nõutav sisu on direktiivis sätestatud, avaldada meetme eest vastutava ministeeriumi koduleheküljel. Juhul kui hüvitusmeetmete maht on üle 25 % riigieelarvesse saadavast lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise tulust aastas, tuleb selle kohta esitada Euroopa Komisjonile selgitus ning aruanne, mis tugineb mh hüvitist saanud ettevõtete esitatud andmetel (arvestades andmekaitse nõuetest tulenevaid piiranguid).

Punktiga 42 tunnistatakse kehtetuks § 161 lõige 6, kuna direktiivi muudatuse järgi kasutatakse edaspidi õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu samadel eesmärkidel, nagu on nimetatud § 161 lõikes 4.

Punktiga 43 täiendatakse § 161 lõietega 10 ja 11: lõige 10 kohustab enampakkumisel saadud tulu kasutamisel ja lennunduse kütuse kompenseerimisel tagama rahastamisallika nähtavuse nii, et oleks üheselt mõistetav, millisest rahastusallikast tegevust on toetatud. Avalikustamiseks võib investeeringute puhul kasutada infotahvleid, elektroonilisi lahendusi, nt koguleheküljel või sotsiaalmeedias informeerimine, kirjalikel materjalidel viitamine või mõnda muud asjakohast võimalust. Üle-euroopalist kohustuslikult kasutatavat visuaalset identiteeti välja töötatud ei ole, samuti ei ole liikmesriikidel visuaalse identiteedi loomise kohustust. Eestis kasutatakse asjakohastel juhtudel tavaliselt enampakkumistulust rahastatud investeeringute puhul viidet: „Projekti on toetanud Eesti riik Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumistuludest“. Teabeesituse täpsemate nõuete kehtestamiseks antakse lõikega 11 volitus Vabariigi Valitsusele. Nõuded on kavas kehtestada § 161 lõike 2 alusel antavas Vabariigi Valitsuse 04.11.2016 määruses nr 121.

Punktidega 44–46 muudetakse kõigepealt § 165¹ lõike 3 sissejuhatavat lauset. Edaspidi kasutatakse vähemalt 90% moderniseerimisfondi vahenditest sama lõike punktides loetletud tegevusteks, mis on direktiivi kohaselt määratud prioriteetseteks tegevusteks. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 2. Direktiivi muudatusega lepiti kokku, et moderniseerimisfondi suurendatakse 2,5% ühikute üldkogusest lisaks senisele 2%-le üldkogusest. Direktiivis on seatud nõue, et muudatuse eel liikmesriikidele määratud moderniseerimisfondi vahenditest tuleks kasutada prioriteetseteks tegevusteks vähemalt 80% ning muudatusega suurendatud moderniseerimisfondi täiendavat osa vähemalt 90% ulatuses prioriteetseteks eesmärkideks. Muudatus näeb ette, et Eesti kasutab kogu moderniseerimisfondi vahendeid vähemalt 90% ulatuses prioriteetsetes valdkondades.

See muudatus tehakse kahel põhjusel. Esiteks, Eesti on alates 2021. aastast kasutanud moderniseerimisfondi vahendeid nende kogumahu direktiivi mõistes kahe prioriteetse meetme toetamiseks: avaliku sektori hoonete energiatõhususe programm ja vähese heitega transpordi energiatõhususe suurendamise programm. Need on saanud kinnituse moderniseerimisfondi haldavalt Euroopa Investeerimisvõrgust, et tegemist on direktiivi nõuetega kooskõlas olevate prioriteetsete meetmetega, ja programmid on kiidetud heaks Euroopa Komisjoni rakendusotsusega. Nimetatud valdkonnad on valitud, kuna hoonete ja transpordi sektoris energiatõhususe parandamine ja KHG heite vähendamine aitavad kaasa Eesti 2030. aasta KHG heite vähendamise sihttasemete saavutamisele nii ELi HKSis kui ka nn jõupingutuste jagamise määruse valdkonnas. Arvestades MFi vahendite suurusjärgu prognoosi ning nimetatud programmide eesmärkidega seotud rahastamisvajaduse prognoosi, on otstarbekas jätkata vahendite kasutust neis valdkondades ning vajaduse korral analüüsitakse ka võimalusi esitada programmitaotlus mõne teise prioriteetse eesmärgi tegevustele. Nii programmide muudatusettepanekutele kui võimalikule uuele moderniseerimisfondi programmi taotlusele tuleb saada kinnitus moderniseerimisfondi vahendeid haldavalt Euroopa Investeerimisvõrgust ning moderniseerimisfondi investeerimiskomiteelt.

Paragrahvi 165¹ lõike 3 punkte 1–4 muudetakse, punkt 5 tunnistatakse kehtetuks ning lõiget täiendatakse punktidega 6 ja 7, millega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõike 2 punktid a–f. Tegemist on tegevusalade loeteluga, mida peetakse direktiivi mõistes prioriteetseteks tegevusteks, milleks tuleb kasutada vähemalt 90% vahenditest. Muudatused ja täiendused pigem täpsustavad juba kehtivat tegevuste loetelu. Olulisemate täiendustena on

märgitud, et kooskõlas õiglase ülemineku territoriaalse kavaga on võimalik toetada ka idufirmade ja kodanikuühenduste ühistegevust ning on täpsustatud, et prioriteetse tegevusena nähakse ka energiaostuvõime suurendamist.

Punktiga 47 jäetakse § 165¹ lõikest 4 välja viide tahketele fossiilsetele kütustele. Eelnõukohase seaduse järgi ei tohi moderniseerimisfondi vahendeid enam kasutada üheski olekus fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise jaoks. Seni kehtinud seaduse järgi oli keelatud moderniseerimisfondi vahendeid kasutada üksnes tahkeid fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise toetamiseks. Muudatusega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 1. Näiteks oli varem kehtinud direktiivi kohaselt lubatud kasutada moderniseerimisfondi vahendeid, et suurendada maagaasi kasutavate energiatootmise kütiste efektiivsust, ehitades need ümber koostootmisjaamadeks, kuid mitte põlevkivi kasutavate elektrijaamade moderniseerimiseks. Eelnõukohase seaduse järgi ei tohi enam toetada kumbagi tegevust. Küll aga on võimalik toetada selliseid tegevusi, mis asendaks kütises seni kasutatud fossiilkütused taastuvenergiaga. Eesti ei ole seni kasutanud moderniseerimisfondi vahendeid energiatootmise toetamiseks (taastuvenergia tootmise arendamist toetatakse elektrituruseadusega kooskõlas taastuvenergia tootmise vähempakkumiste kaudu), seetõttu juba võetud kohustusi muudatus ei mõjuta.

Punktiga 48 täiendatakse § 165¹ lõikega 11 ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 10f, millega seatakse nõue, et moderniseerimisfondi vahendite kasutamine peab alates 1. jaanuarist 2025 olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2088, mis käsitleb jätkusuutlikkust käsitleva teabe avalikustamist finantsteenuste sektoris (ELT L 317, 09.12.2019, lk 1–16), artikli 2 punktis 17 osutatud „ei kahjusta oluliselt“ (inglise keeles *do no significant harm*) põhimõttega ning vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852 artiklis 17 sätestatud kriteeriumitele. Seda juhul, kui toetatavale tegevusele on seatud sõelumiskriteeriumid sama määruse artikli 10 lõike 3 punkti b kohaselt. Loetletud majandustegevused, millele on sellised sõelumiskriteeriumid seatud, on sätestatud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2021/2139² lisas 1. Täpsema informatsiooni „ei kahjusta oluliselt“ põhimõtte kohta leiab komisjoni teatisest „Tehnilised suunised põhimõtte „ei kahjusta oluliselt“ kohaldamise kohta taaste- ja vastupidavusraha puhul“ (2021/C 58/01).

Punktiga 49 muudetakse termini „esimene kauplemissüsteem“ kasutuselevõtu tõttu paragrahvi pealkirja.

Punktiga 50 jäetakse § 166 lõikest 2 välja teine lause direktiivi 2003/87 artikli 3g alusel. Õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite andmete seiret, mis oli seotud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisega, enam ei toimu. Heitkoguste seire muus osas jääb õhusõiduki käitajatele kehtima.

Punktiga 51 täiendatakse § 166 lõigetega 6¹–6². Kui paiksete heiteallikate käitajate ning õhusõiduki käitajate seire ja aruandluse reeglid on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/2066, siis laevandusettevõtja aruandlusnõuded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2015/757. Lõikes 6² sätestatakse, et seirekava tuleb esitada Keskkonnaametile, kes on ELi HKS-i rakendamise pädev asutus Eestis. Seirekava esitatakse infosüsteemi Thetis-MRV kaudu. Seirekavad on aluseks heitkoguse aruannete tõendamisele.

²

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R2139#ntc548-L_2021442ET.01014601E0548.

Tõendaja hindab, kas heitkoguse aruandes on arvestatud kõiki kinnitatud seirekavas ettenähtud nõudeid.

Punktiga 52 muudetakse § 166 lõiget 7, et viia see kooskõlla direktiiviga. Õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite andmete aruandlust direktiivi lisa IV enam ei reguleeri, kuna see oli seotud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikutega.

Punktiga 53 täiendatakse § 166 lõikega 7¹, mis sätestab heitkoguse tõendatud aruande esitamise tähtjaks laevandusettevõtjale 31. märtsi nagu sätestab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2015/757 ning, et aruanne tuleb esitada Keskkonnaametile.

Punktiga 54 muudetakse § 166 lõiget 8, täpsustades, et sätestatud nõuded kehtivad paikse heiteallika käitajale, õhusõiduki käitajale ja laevandusettevõtjale. See puudutab Keskkonnaameti pädevust teha paikse heiteallika käitaja ja õhusõiduki käitaja heitkoguste kohta konservatiivne hinnang, kui 25. märtsiks ei ole esitatud tõendatud heitkoguse aruannet ning laevandusettevõtja heitkoguste kohta konservatiivne hinnang kui 31. märtsiks ei ole esitatud tõendatud heitkoguse aruannet. Konservatiivne kasvuhoonegaaside heite hinnang on aluseks lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustuse täitmisel. Senini ei ole HKSi rakendamisel konservatiivset hinnangut kasvuhoonegaaside heite kohta Keskkonnaamet andma pidanud. Paikse heiteallika käitaja ja õhusõiduki käitaja konservatiivse hinnangu andmise aluseks on komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012, artikkel 70. Laevandusettevõtja kohta on vastav õigus sätestatud komisjoni 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, artiklis 2.

Punktiga 55 täiendatakse § 166 lõigetega 9 ja 10. 2025. aasta 1. jaanuarist peavad õhusõidukikäitajad hakkama seirama lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heidet ning esitama Keskkonnaametile sellekohast teavet. Varasemates uuringutes ja analüüsides on leitud, et lisaks süsinikdioksiidi heitele mõjutab lennundus kliimat ka muu kui süsinikdioksiidi heitega, näiteks lämmastikoksiidid (NOx), tahmaosakesed, oksüdeerunud väävlühendid ja veeaur, samuti sellistest heidetest põhjustatud atmosfääriprotsessidega nagu osooni tekkimine ja kiudpilved. Sellise muu kui süsinikdioksiidi heite kliimamõju sõltub kasutatavast kütusest ja mootoritest, heite asukohast, eelkõige õhusõiduki lennukõrgusest, asukohast laius- ja pikkuskraadide järgi ning heite ajast ja ilmastikutingimustest sel ajal. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) analüüsis lennunduse muust kui süsinikdioksiidi heitest tingitud mõjusid kliimamuutustele ja avaldas oma uuringu 23. novembril 2020. Selle uuringu tulemused kinnitasid varasemaid hinnanguid, et lennutegevusest tulenev muust kui süsinikdioksiidi heitest tingitud kliimamõju on kokkuvõttes vähemalt sama oluline kui üksnes süsinikdioksiidi heitest tingitud kliimamõju ning seda ei saa enam eirata. Heite vähendamiseks loodi HKSi lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite jaoks seire-, aruandlus- ja kontrollraamistik. Selle tulemustele tuginedes peab Euroopa Komisjon esitama 1. jaanuariks 2028 aruande ning asjakohasel juhul kaalutakse ELi HKSi kohaldamisala laiendamist niisugusele mõjule.

Samuti sätestatakse õhusõiduki käitajale, kes tegutsevad väga piiratud alal, võimalus taotleda ärihuvide kaitseks oma andmete avaldamata jätmist. Punktiga võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 14 lõiked 5 ja 6.

Punktiga 56 muudetakse § 167 lõiget 1, milles määratletakse, mida tähendab tõendamine esimese kauplemissüsteemi paikse heiteallika käitaja ja õhusõiduki käitaja puhul.

Punktiga 57 täiendatakse § 167 lõikega 3, mis sätestab laevandusettevõtja tõendamise korra. Laevandusettevõtjate tõendamine toimub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 peatükis III sätestatud tõendamis- ja akrediteerimisnõuete järgi. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3gc. Eelnõukohases seaduses käsitatakse nimetatud määruuses defineeritud aruannete kontrollimist kui tõendamist, et tagada ELi HKSi rakendamisel mõistete ühtsus.

Punktiga 58 muudetakse § 168 pealkirja ja lõiget 1, täpsustades, et lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustus kehtib lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele paikse heiteallika käitajatele ja õhusõiduki käitajatele ka laevandusettevõtjatele. Kõik kauplemissüsteemi kuuluvad ettevõtted peavad lubatud heitkoguse ühikud tagastama hiljemalt 30. septembriks. Lubatud heitkoguse ühikute kogus peab vastama heitkoguse aruandes esitatud eelmise kalendriaasta tõendatud heitkogusele. Vajaminevad lubatud heitkoguse ühikud saavad kauplemissüsteemi kuuluvad paikse heiteallika käitajad osaliselt tasuta ning ülejäänud tuleb osta kauplemissüsteemist. Laevandusettevõtjad lubatud heitkoguse ühikuid tasuta ei saa ning nemad peavad ostma kõik vajaminevad ühikud turult. Eesti hallatavatest õhusõiduki käitajatest kaks saavad lubatud heitkoguse ühikuid tasuta.

Punktiga 59 lisatakse § 168 lõige 2¹, millega kehtestatakse erand tootes püsivalt ja keemiliselt seotud süsiniku heitkogustele. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3b. Kasvuhoonegaase, mida ei paisata otse atmosfääri, tuleks ELi HKSi kohaselt käsitada heitkogustena ning nende heitkoguste eest tuleks tagastada lubatud heitkoguse ühikuid, välja arvatud juhul, kui koguseid säilitatakse säilitamiskohas või kui need on tootes püsivalt keemiliselt seotud, nii et tavapärasel kasutamisel ja pärast toote olulusringi lõppu toimuva tavapärase tegevuse käigus need atmosfääri ei satu. Selliste heitkoguste puhul ei ole lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustust. Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2620, , täpsustab nõudeid, mille kohaselt saab lugeda kasvuhoonegaasid tootes püsivalt keemiliselt seotuks. Tavapärast tegevust pärast toote olulusringi lõppu mõistetakse laialt, st kõiki pärast toote olulusringi lõppu toimuvaid toiminguid, sealhulgas korduskasutamine, taastootmine, ringlussevõtt ja kõrvaldamine, nagu põletamine ja prügilasse ladestamine.

Punktiga 60 muudetakse § 168 lõiget 4, laiendades kehtinud seaduse sätet ka laevandusettevõtjatele. Uue sõnastuse järgi võivad lisaks paikse heiteallika käitajale ja õhusõiduki käitajale ka laevandusettevõtjad lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustuse täitmisel kasutada teise Euroopa Liidu liikmesriigi eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid, välja arvatud juhul, kui lubatud heitkoguse ühikud on väljastanud liikmesriik, kelle suhtes muutuvad paikse heiteallika käitaja, õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja kohustused kehtetuks. Punktiga võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 2.

Punktiga 61 täiendatakse seadust §-ga 168¹ „Rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi kompenseerimisnõuete kohaldamine ja esimesse kauplemissüsteemi kuuluva õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“.

Lõiked 1–3 sätestavad tingimused, mille puhul Transpordiamet arvutab igal aastal välja eelmise kalendriaasta kompenseerimisnõuded teatud lendude puhul ning teavitab iga aasta 30. novembriks vastavaid õhusõiduki käitajaid. Samuti arvutab Transpordiamet CORSIA nõuete

täitmise perioodi lõplike kompenseerimisnõuete kogusumma ja teavitab sellest asjakohaseid õhusõiduki käitajaid CORSIA nõuete täitmise perioodi viimasele aastale järgneva aasta 30. novembriks. Direktiivi 2003/87 artikli 25a lõike 3 alusel võtab komisjon igal aastal vastu loetelu riikide kohta, mida loetakse heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks. 2023. aasta kohta on kehtestatud loetelu komisjoni rakendusmääruses (EL) 2024/622 nende riikide kohta, mida loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses 2023. aasta heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks (ELT L, 2024/622, 23.2.2024). Sättega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 6.

Lõige 4 sätestab tingimused õhusõiduki käitajatele Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87 artiklis 11a nimetatud ühikute kehtetuks tunnistamise kohta. Kehtetuks tunnistatakse 2021.–2023. aasta heitkogused hiljemalt 31. septembriks 2025 ja 2024.–2026. aasta heitkogused hiljemalt 31. jaanuariks 2028 (vt rakendussätteid). Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 9.

Lõiked 5 ja 6 sätestavad, et õhusõiduki käitajad ei ole kohustatud lubatud heitkoguse ühikuid tagastama lõigetes nimetatud lendudest. Sätted kehtivad heitkoguste eest, mis tekivad kuni 31. detsembrini 2026. Lennud, mis suunduvad ja väljuvad riikidesse, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena ning mis ei rakenda CORSIAt (välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem), vabastatakse kohustusest tagastada lubatud heitkoguse ühikud või ühikud kehtetuks tunnistada. Selline erand on kehtestatud määramata ajaks. Nende lõigetega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 25a lõiked 4–6.

Lõiked 7–10 lisatakse reguleerimaks enne ICAO ülemaailmse turupõhise meetme kohustuslikku rakendamist kohaldatavad erandeid. Euroopa Liit on ICAO edusammude hõlbustamiseks kolmel korral vastu võtnud ELi HKSiga seotud tähtajalised erandid, mille kohaselt nõuetele vastavuse kohustusi kohaldatakse vaid EMP territooriumil asuvate lennuväljade vahelistel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes, tagades kõigi samu lennuliine teenindavate õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise sõltumata nende asukohast. ELi HKSiga seotud kõige hiljutisem erand kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2017/2392, millega nähti ette, et kuni 2023. aastani kohaldatakse nõuetele vastavuse kohustusi ainult EMP-sisestel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes, ja nähti ette süsteemi kohaldamisala võimalik muutmine nii, et nõuetele vastavuse kohustusi hakatakse pärast kõnealuse määruse kohast läbivaatamist kohaldama alates 1. jaanuarist 2024 ka EMP-välistel lennuväljadel maanduvatel ja sealt väljuvatel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes. Kui ICAO assamblee ei ole 31. detsembriks 2025 tugevdanud CORSIAt kooskõlas oma pikaajalise ülemaailmse eesmärgi saavutamise Pariisi kokkuleppe eesmärkide täitmiseks või kui komisjoni vastuvõetavas rakendusaktis loetletud riikide heitkogused moodustavad uusimate kättesaadavate andmete põhjal vähem kui 70 % rahvusvahelise lennunduse heitkogustest, vaatab komisjon otsused üle.

Lõigetes kehtestatakse erandid heitkogustele, mille osas ei pea arvestama EL HKSi reegleid täies mahus ning reguleeritakse milliste riikide puhul erandid kehtivad. Punktidega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 28a.

Punktiga 62 täiendatakse seadust §-ga 168² „Esimesse kauplemissüsteemi kuuluva laevandusettevõtja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“.

Eelnõu rakendussättega sätestatakse ELi HKSi rakendamise üleminekuperiood. Direktiivi 2003/87 artikli 3gb kohaselt tuleb laevandusettevõtetal tagastada 2024. aasta heitkogusest 40% lubatud heitkoguse ühikuid võrreldes heitkoguse aruandes esitatud kogusega. 2025. aasta heitkogusest tuleb tagastada lubatud heitkoguse ühikuid 70% ulatuses ning 2026. aasta heitkoguseselt 100% ulatuses. Esimest korda peab laevandusettevõtte tagastama ühikud 30. septembril 2025. Üleminekuperiood võimaldab laevandusettevõtjatel ELi HKSi rakendamist alustada järk-järgult ja madalamate kuludega. Samas ei mõjuta see laevandusettevõtjate esitatavaid heitkoguse aruandeid. Aruandes tuleb aru anda kogu kalendriaasta jooksul tekkinud kasvuhoonegaaside heitkoguse kohta. Tegemist ei ole laevandusettevõtjate jaoks uue teabega. Juba 2013. aastal võttis komisjon vastu strateegia, millega liidetakse meretranspordist pärit heite küsimuste lahendamise põhimõtted järk-järgult liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitikasse. Selle lähenemisviisi esimese sammuna kehtestas liit Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/757 meretranspordist pärit heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli süsteemi, millele pidi järgnema meretranspordist pärit heite vähendamise eesmärkide kehtestamine ja turupõhise meetme kohaldamine. Alates määruse jõustumisest on laevandussektoris kasvuhoonegaaside seire ja aruandlus toimunud määruse sätete kohaselt. Määruse põhjenduspunktides 3, 4 ja 10 on öeldud järgmist, et *rahvusvaheline merelaevandus on ainus transpordiliik, mida ei ole lisatud liidu kohustusse vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Käesoleva määruse ettepanekuga kaasneva mõjuhinnangu kohaselt kasvas liiduga seotud rahvusvahelise laevanduse CO₂ heitkogus ajavahemikus 1990. aastast kuni 2007. aastani 48%. Arvestades asjaolu, et teaduslik arusaam meretranspordi muust kui CO₂ heitkogustest tuleneva mõju kohta ülemaailmsele kliimale on kiiresti muutumas, tuleks hinnangut selle mõju kohta käesoleva määruse raames korrapäraselt ajakohastada. Oma hinnangute alusel peaks komisjon analüüsima kõnealuste heitkoguste vähendamise eesmärgil poliitikale ja meetmetele avalduvat mõju. Parim võimalus vähendada laevanduse CO₂ heitkoguseid liidu tasandil on jätkuvalt laevade kütusekulul põhineva CO₂ heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomine, mis oleks esimene samm meretranspordist pärit heitkoguste lisamisel liidu kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusse koos teiste sektorite heitkogustega, mis juba aitavad seda kohustust täita.*

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 dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.*“ Määrust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024, mistõttu on laevandusettevõtted pidanud arvestama eelnõuga täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.

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 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 HKSi alates 01.01.2024: „Tõhus koostöö riiklike akrediteerimisasutuste ja vastutavate haldavate asutuste vahel on oluline selleks, et ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist, toimiks nõuetekohaselt, ning tõendamise kvaliteedi järelevalveks...“ ja „Käesoleva määruse sätteid käsitlevad alates 1. jaanuarist 2024 tekitatavate kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud tõendamis-, heakskiitmis- ja akrediteerimistoiminguid. Nendega tagatakse, et ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist, toimiks tõhusalt, ning see, et metaani ja diämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist. Seepärast on asjakohane kohaldada käesoleva määruse sätteid alates 1. jaanuarist 2024“.

30. jaanuaril 2024 võttis komisjon 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.

Kuivõrd esmakordne ühikute tagastamiskohustus on laevandusettevõtjatel 30. septembriks 2025, on laevandussektoril olnud piisavalt aega, et arvestada sektori liitmisega ELi HKSi. Ülemineku sujuvamaks kulgemiseks on direktiiviga ette nähtud tagastatavate ühikute hulga arvu vähendamine esimestel aastatel: 40% (2024. aasta eest) ja 70% (2025. aasta eest).

Lõikes 1 sätestatakse ELi sadamate vaheliste reise ja ELi sadamasse saabuvate ning siit lahkuvate laevareiside ELi HKSi rakendamise ulatus. Ühes liikmesriigis algavate ja teises liikmesriigis või kolmandas riigis lõppevate reise jaoks on Euroopa Liidus müüdava kütuse heitkogused alates 1990. aastast kasvanud ligikaudu 36%. Need heitkogused moodustavad ligi 90% Euroopa Liidu laevaliikluse koguheitest, sest samas liikmesriigis algavate ja lõppevate reise jaoks müüdava kütuse heitkogused on alates 1990. aastast 26% vähenenud. Kui praegused suundumused jätkuvad, suurenevad rahvusvahelisest meretranspordist pärit heitkogused tõenäoliselt ajavahemikus 2015–2030 ligikaudu 14% ja ajavahemikus 2015–2050 ligikaudu 34%. Direktiivi 2003/87 artikli 3ga lõike 1 kohaselt rakendatakse ELi HKSi laevasõitudele, mis saavad ELi sadamasse või siit lahkuvad, üksnes 50% ulatuses. See tähendab, et selliste reise puhul tuleb tagastamiskohustuse täitmiseks tagastada üksnes 50% ühikuid aruandes esitatud heitkogusest. ELi sadamate vaheliste reise puhul rakendatakse ELi HKSi 100% ulatuses. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3ga lõige 1.

Lõikes 2 sätestatakse erand jääklassi laevadele. Selle lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e. Sätte kohaselt on võimalik IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laevadel kuni 2030. aasta lõpuni tekkiva kasvuhoonegaaside heite puhul oma kohustusi täites tagastada 5% vähem lubatud heitkoguse ühikuid. Jääklassid vastavad HELCOM soovitusel 25/7³ kirjeldatud Soome-Rootsi jääklassi reeglitele. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e.

³ HELCOM recommendation 25/7: <https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-25-7.pdf>.

Lõike 3 punktid 1–3 sätestavad erandid laevandusettevõtjatele lubatud heitkoguse ühikute tagastamisel. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõiked 3-d, 3-c ja 3-b.

Punktis 1 nähakse ette erand saartele, millel puudub maismaaga maantee- või raudteeühendus, mis seetõttu sõltuvad meretranspordist rohkem kui teised piirkonnad ning nende ühendatus sõltub mereühendustest. Selleks, et aidata väiksema elanikkonnaga saartel (alla 200 000 alalise elanikuga) jääda ühendatuks pärast meretranspordi tegevusala lisamist direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamisalasse, võimaldatakse liikmesriigil taotleda ajutist erandit ühikute tagastamiskohustuse täitmisest. Direktiivi 2003/87 artikli 12 lõigete 3-c ja 3-d alusel on komisjon võtnud vastu rakendusotsuse (EL) 2023/2895, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 12 lõikes 3-d osutatud saarte ja sadamate nimekiri ning kõnealuse direktiivi artikli 12 lõikes 3-c osutatud riikidevaheliste teenuste hankelepingute või riikidevaheliste avaliku teenindamise kohustuste nimekiri (ELT L, 2023/2895, 22.12.2023). Eesti ei ole sellist taotlust esitanud ning seega ei ole ühtegi Eesti saart nimekirja kantud. 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.

Punktis 2 võimaldatakse liikmesriikidel taotleda, et riikidevahelised teenuste hankelepingud või riikidevahelised avaliku teenindamise kohustused kahe liikmesriigi vahel vabastataks ajutiselt ühikute tagastamise kohustusest. Kõnealune võimalus piirdub ühendustega sellise liikmesriigi, kellel puudub maismaapiir teise liikmesriigiga, ja geograafiliselt lähima liikmesriigi vahel. Direktiivi 2003/87 artikli 12 lõike 3-c alusel välja antud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2023/2895 sisaldub eelnõu ettevalmistamise hetkel Küprose ja Kreeka vaheline mereühendus, mida ei ole eksisteerinud üle kahe aastakümne. Selline erand aitab kaasa üldhuviteenuse osutamisele ning majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele.

Punktiga 3 arvestatakse Euroopa Liidu äärepoolseimate piirkondade (Euroopa Liidu toimimise lepingu art 349) eripära ja püsivaid piiranguid ning nende suurt sõltuvust meretranspordist. Seetõttu on oluline pöörata tähelepanu selliste piirkondade juurdepääsetavuse ja ühenduse säilitamisele ka meretranspordis. Seepärast kehtestatakse ajutine erand ühikute tagastamisel liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva sadama ja samas liikmesriigis asuva sadama, sealhulgas sama äärepoolseima piirkonna ja sama liikmesriigi muu äärepoolseima piirkonna sadamate vahelisel meretranspordil tekkivate heidete puhul.

Lõigetes 4-6 defineeritakse terminid „reis“, „merematkelaev“ ning „sadam“. Selle punktiga võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 lõiked x, z ja aa. Merematkelaev on eestikeelne vaste direktiivis kasutusel olevale kruisilaevale. Mõiste on kasutusel ka meresõiduohutuse seaduses § 2 punktis 42 järgnevalt “vähemalt 60 tundi kestvat ja lisaks reisi algus- ja lõpp-punktile veel vähemalt kahte sadamat külastav organiseeritud huvireisi sooritav reisilaev, mis ei osale regulaarses liiniliikluses, ei vea kaupa ning ei võta huvireisi jooksul peale ega lase maale liinireisijaid”, kuid see ei kattu üks-ühele direktiivi mõistega, mistõttu on vajalik see siin eraldi ja erinevalt defineerida. Termin “sadam” on direktiivis mõistena “külastatav sadam”, aga kuna sadama mõiste on kasutusel sellises tähenduses, et tegemist on sadamaga, mida laevad külastavad, siis kasutatakse mõistena “sadam”.

Punktiga 63 muudetakse § 169 pealkirja ja lõiget 1. Pealkirja muudatuse tingib asjaolu, et direktiiviga on ette nähtud lisasanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamisnõuete

rikkumise korral lisaks seni kehtinud 100 euro suurusele hüvitisele iga tonni süsinikdioksiidi kohta, millele vastavat lubatud heitkoguse ühikut ei tagastatud. Direktiivi kohaselt võib juhul, kui laevandusettevõtja jätab kohustused täitmata, kehtestada ettevõtte laevadele sadama külastuse keelu või keelata laeval sadamast lahkuda (lisatav lõige 3, vt järgmine punkt). Seega võtab pealkiri kokku kõik võimalikud sanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõuete mittetäitmise korral, sealhulgas hüvitamise. Lõiget 1 täiendatakse nii, et säte kehtiks laevandusettevõtjatele. Lubatud heitkoguse ühikute hüvitist suurendatakse Euroopa tarbijahinnaindeksi alusel alates käesoleva seaduse § 168 lõikes 1 või § 168² lõikes 1 kehtestatud lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõude tähtajast.

Punktiga 64 täiendatakse § 169 lõigetega 3–10. Lõikes 3 sätestatakse, et Keskkonnaamet kui pädev asutus ELi HKSi rakendamisel teavitab Transpordiametit kui laevatranspordi valdkonna eest vastutavat asutust, kui laevandusettevõtja ei ole kahe järjestikuse aasta jooksul oma kohustusi täitnud. Seejärel rakendab Transpordiamet selliste laevandusettevõtjate suhtes lõigetes 4–7 kirjeldatud sanktsioone.

Lõikes 4 sätestatakse, et kui muud meetmed ei võimalda ühikuid tagastada, võib Transpordiamet anda väljasaatmiskorralduse laevandusettevõtja vastutusel olevate kõikide laevade kohta. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 16 lõige 11a. Lõikega keelatakse selliste laevade sisenemine Eesti territooriumil olevatesse sadamatesse, kuni ettevõtja on oma kohustused täitnud. Kohustuste täitmise korral teavitab Keskkonnaamet sellest Transpordiametit, kes saab sellise väljasaatmiskorralduse tühistada. Väljasaatmiskorraldust saab välja anda Transpordiamet, kellel on juba sarnaste korralduste andmise õigus ja kogemus teiste meretranspordi puudutavate õigusaktidega. Näiteks meresõiduohutuse seaduse § 11⁴ alusel võib Transpordiamet erandkorras turvalisuse kaalutlusel rakendada erakorralisi meetmeid, nagu piirangute seadmine laeva sadamas viibimise ajale, laeva sadamasse sisenemise keelamine, laeva ümberpaigutamine või laeva sadamast väljasaatmine. Lisaks täiendatakse ka meresõiduohutuse seadust viitega ELi HKSi kohustuste täitmata jätmise sätetele. Ühtlasi sätestatakse, et sellisest korraldusest teavitatakse ka Euroopa Komisjoni, Euroopa Meresõiduohutuse Ametit, teisi Euroopa Liidu liikmesriike ning laeva lipuriiki.

Lõikes 5 sätestatakse, et väljasaatmiskorralduse saanud laevandusettevõtja valduses olevatel laevadel on keelatud siseneda Eesti territooriumil asuvatesse sadamatesse seni, kuni ei ole lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kohustused täidetud ning väljasaatmiskorraldus tühistatud. Seda ka juhul, kui väljasaatmiskorralduse on andnud mõni teine ELi liikmesriik. Lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kohustused on § 168 lõikes 1 nimetatud tagastamiskohustus ja § 169 lõikes 1 nimetatud ühikute hüvitise tasumine.

Lõikes 6 sätestatakse, et juhul, kui väljasaatmiskorraldus, mis on antud seoses lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustuse eiramisega, puudutab Eesti lipu all seilavat laeva ning laev asub Eesti territooriumil olevas sadamas, peab sadam keelama laeval sadamast väljumise, kuni laevandusettevõtja on oma kohustused ELi HKSi täitnud ja väljasaatmiskorraldus on tühistatud. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 16 lõige 11a osa, mis puudutab liikmesriigi lipu all seilavat laeva, mis ei ole täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustust.

Lõikes 7 sätestatakse võimalus kehtestada keeld sadamast väljuda Eesti lipu all sõitvale Eesti territooriumi sadamas asuvale laevale, mis ei ole täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustust.

Lõiked 8 ja 9 sätestavad, et lubatud heitkoguse ühikute tagastamisel peab Transpordiamet väljasaatmiskorralduse või sadamast väljumise keelu tühistama ning et Transpordiamet annab enne väljasaatmiskorralduse või sadamast väljumise keelu kehtestamist laevandusettevõtjale võimaluse esitada kirjalik selgitus.

Lõikes 10 täpsustatakse, et merehädas olevatele laevadele ei piirata rahvusvahelise mereõiguse kohaldamist nende sätete täitmisel.

Punktiga 65 muudetakse seaduse § 170 pealkirja ja lõiget 1. Pealkirja muutmine on vajalik, et see annaks üheselt edasi paragrahvi sätete sisu ning oleks seaduses kasutatud analoogsete paragrahvidega sarnasemas sõnastuses. Lõiget 1 muudetakse, et see kohalduks ka meretranspordile.

Punktiga 66 täiendatakse § 170 lõiget 2, lisades käitajatele laevandusettevõtjad.

Punktiga 67 täiendatakse seaduse 7. peatükki 8. jaoga. Jagu sisaldab kahte paragrahvi, mille eesmärgiks on nimetada riigisisised asutused EL otsekohalduvate määruste rakendamiseks ning mis ei ole sisu poolest seotud ühegi olemasoleva jaoga. Paragrahv 216¹ nimetab süsiniku piirimeetme pädevaks asutuseks Keskkonnaameti. Kaupade, millele kohaldatakse süsiniku piirimeedet (SPIM), importijad peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/956 alates 2024. aastast andma aru imporditud toodete, nende koguste ja toodete kasvuhoonegaaside heitemahukuse kohta. Alates 1. jaanuarist 2026. aastast võivad kaupu liidu tolliterritooriumile importida üksnes tegevusloaga SPIMi deklarandid, st importija peab taotlema süsiniku piirimeetme kontekstis tegevusluba ja lisaks eelnimetatud aruandlusele ostma heite kompenseerimiseks sertifikaate. Süsiniku piirimeede kohaldub terase, alumiiniumi, väetiste, tsemenditoodete ja elektri importimisel kolmandatest riikidest. Pädeva asutuse ülesanded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/956 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2023/1773, mistõttu neid seadusesse üle ei võeta. KeAl on õigus küsida EMTAlt vaid selliseid andmeid, mida on vaja määruse rakendamiseks, sh vaba ringluse ja seestöötlemise tollideklaratsioonide andmeid ning EMTA it-lahenduste kasutusvõimalust ning Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse (EL) nr 2015/2446, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 952/2013 seoses liidu tolliseadustiku teatavaid sätteid täpsustavate üksikasjalike eeskirjadega (ELT L 343, 29.12.2015, lk 1–557), lisa B veergudes H1 ja H4-H6 nimetatud andmeid.

Lisatav § 216² määrab nullnetoheittega tehnoloogiate ühtseks kontaktpunktiks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi. 29. juunil 2024 jõustus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1735, millega kehtestatakse meetmete raamistik Euroopa nullnetotehnoloogia toodete tootmise ökosüsteemi tugevdamiseks ja muudetakse määrust (EL) 2018/1724. Nullnetoheittega tööstuse määruse eesmärk on soodustada investeringuid selliste toodete tootmise võimsusesse, millel on ELi kliimaneutraalsuse eesmärkide saavutamisel võtmetähtsus, luua lihtne õigusraamistik ELis asuvale nullnetoheittega tööstusele katta 2030. aastaks 40% ELi-sisestest vajadustest puhta tehnoloogiaga, mis on toodetud liidus. Need eesmärgid on seotud eesmärgiga saavutada kliimaneutraalsus aastaks 2050, vähendades kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks võrreldes 1990. aasta tasemega vähemalt 55%.

Määruse ülesannete rakendamiseks tuleb liikmesriigil artikli 6 kohaselt määrata ühtne kontaktpunkt, kes vastutab määruses nimetatud nullnetoheittega tehnoloogia tootmisprojektide, sealhulgas strateegiliste nullnetotehnoloogia projektide loamenetluse hõlbustamise ja

koordineerimise eest. Eelpool nimetatud ülesannete täideviimiseks määratakse ühtseks kontaktpunktiks Majandus ja kommunikatsiooniministeerium või juriidiline isik, kellega on valdkonna eest vastutav minister sõlminud halduskoostöö seaduses sätestatud tingimustel ja korras halduslepingu ühtse kontaktpunkti ülesannete täitmiseks. Juhul, kui kontaktpunkti ülesannete täitmiseks määratakse juriidiline isik, teostab järelevalvet lepingu täitmise üle Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, samuti täidab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kontaktpunkti ülesandeid juhul, kui haldusleping on üles öeldud. Määruse rakendamisel on positiivne mõju nii Eesti kui ka EL uue vähese heitega tehnoloogiate kasutuselevõtu soodustamisel ja taastuenergia tootmiseks vajalike komponentide tootmiseks eelduste loomisel.

Punktiga 68 täiendatakse seadust §-ga 220¹, andes Keskkonnaametile volituse teha SPIMI rakendamise üle riiklikku järelevalvet.

Punktiga 69 täiendatakse § 237 pealkirja ning punkti 1, et need sätted kehtiks esimese kauplemissüsteemi nõuete rikkumise korral.

Punktiga 70 täiendatakse § 237¹ pealkirja ja lõiget 1 nii, et need kehtiks sellele osale meretranspordist, mis ei kuulu esimesse kauplemissüsteemi (mida ei ole nimetatud seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruses).

Punktiga 71 täiendatakse seadust §-dega 254⁴–254⁷.

Seadust täiendatakse §-ga 254⁴, mis kehtestab laevandusettevõtjale heite kompenseerimiseks lubatud heitkoguseühikutega üleminekuperioodid (§ 168 lg 1). Direktiivi 2003/87 artikli 3gb kohaselt tuleb laevandusettevõtetal tagastada 2024. aasta heitkogusest 40% lubatud heitkoguse ühikuid võrreldes heitkoguse aruandes esitatud kogusega. 2025. aasta heitkogusest tuleb tagastada lubatud heitkoguse ühikuid 70% ulatuses ning 2026. aasta heitkogusest 100% ulatuses.

EL HKSi toimub heitkoguse kompenseerimine lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega alati heite tekkimisele järgmisel aastal. Aasta esimesel poolele koguvad ettevõtted heitkoguse arvestamise aluseks olevad andmed, koostavad heitkoguse aruande, korraldavad aruande tõendamise ning esitavad selle KeAle. Heitkoguse aruandes deklareeritud heide on aluseks heite kompenseerimiseks, mida tuleb teha 30. septembril. Esimest korda peab laevandusettevõtte tagastama ühikud 30. septembril 2025. Kohustus ühikuid tagastada esimest korda on laevandusettevõtjatel 2025. aasta 30. septembril, tagastatavate ühikute kogus arvutatakse 2024. aasta heite pealt. Tagastama ei pea laevandusettevõtjad 2025. aastal mitte 100% vaid 40%. Järgmise aasta 30. septembriks peavad nad tagastama 2025.a heite pealt 70% ühikute kogusummast. Alates 2026. aasta heitest tuleb tagastada 100 % (st tagastamine 30.09.2027). Tagastamine on lubatud heitkoguse ühikutega heite kompenseerimine. Lubatud heitkoguse ühikute müük toimub registris ja registris kustutatakse vastav kogus heitkoguseid kohustuslase kontolt, seda nimetatakse tagastamiseks.

Seadust täiendatakse §-ga 254⁵, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 11a osutatud ühikute kehtetuks tunnistamise tähtaegadega (§ 168¹ lõiked 4 ja 5). Lõige 4 sätestab tingimused õhusõiduki käitajatele Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87 artiklis 11a nimetatud ühikute kehtetuks tunnistamise kohta. Kehtetuks tunnistatakse 2021.–2023. aasta heitkogused hiljemalt 31. septembriks 2025 ja 2024.–2026. aasta heitkogused

hiljemalt 31. jaanuariks 2028. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 9. Lõige 5 sätestab, et õhusõiduki käitajad ei ole kohustatud lubatud heitkoguse ühikuid tagastama lõikes nimetatud lendudelt. Sätted kehtivad heitkoguste eest, mis tekivad kuni 31. detsembrini 2026.

Seadust täiendatakse §-ga 254⁶, millega kehtestatakse tähtajad lubatud heitkoguse ühikute tagastamise eranditele (§ 168² lõiked 2 ja 3). Lõikes 2 sätestatakse erand jääklassi laevadele. Selle lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e. Sätte kohaselt on võimalik 1A või 1A Super jääklassiga laevadel kuni 2030. aasta lõpuni tekkiva kasvuhoonegaaside heite puhul oma kohustusi täites tagastada 5% vähem lubatud heitkoguse ühikuid. Jääklassid vastavad HELCOM soovitusel 25/73 kirjeldatud Soome-Rootsi jääklassi reeglitele. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e. Lõike 3 punktid 1–3 sätestavad erandid laevandusettevõtjatele lubatud heitkoguse ühikute tagastamisel. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõiked 3-d, 3-c ja 3-b.

Punktiga 72 täiendatakse seaduse normitehnilist märkust.

Paragrahviga 2 täiendatakse maksukorralduse seaduse § 29 punktiga 67, millega antakse Keskkonnaametile pädeva asutuse ülesannete täitmiseks ja riikliku järelevalve tegemiseks õigus saada juurdepääs maksusaladust sisaldavale teabele. Pädeva asutuse ülesannete täitmiseks on vaja juurdepääsu süsiniku piirimeetmesse kuuluvate kaupade tollideklaratsioonidele. Süsiniku piirimeetme määruuses (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/956, millega kehtestatakse süsiniku piirimeetmed (ELT L 130/52, 16.5.2023)) on sätestatud konfidentsiaalse informatsiooni jagamise kohustus, kuid see säte jõustub SPIMi täiemahulise rakendamise algusest aastal 2026. Samas pidid SPIM kohuslased end juba 1. oktoobrist 2023 SPIM üleminekuperioodi registris deklarantidena arvele võtma ja tegema aruandlust imporditud kaupade kohta 2024. aasta jaanuarist.

Paragrahviga 3 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse paragrahv 78 lõiget 1 punktiga 13 ja paragrahvi 79³ lõiget 1. Nendega sätestatakse, et Transpordiamet võib keelata laeva sadamast väljuda ja keelata sadamasse siseneda ka lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kohustuse eiramise eest. Muudatus on vajalik õigusselguse huvides, et sadamasse sisenemise keelu ja sadamast väljumise keelu alused oleksid valdkonda reguleerivas õigusaktis kajastatud.

Lisaks asendatakse meresõiduohutuse seaduse normitehnilises märkuses tekstiosa „ning määrusega (EL) nr 2015/757 (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76)“ tekstiosaga „, määrusega (EL) nr 2015/757 (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76) ning määrusega (EL) 2023/1805 (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100)“.Direktiivi 2009/16/EL täiendatakse FuelEU määrusega ((EL) 2023/1805), mistõttu on vajalik täiendada normitehnilist märkust viitega FuelEU-le. Direktiiv 2009/16 loetleb kõik tunnistused, mida on vaja laeva ülevaatusel kontrollida. Loetelu on väga pikk, hetkeseisuga 51 tunnistust. Viimase muudatusega täiendati loetelu ka FuelEU tunnistusega. Meresõiduohutuse seaduse eraldi täiendamine ei ole vajalik, sest selles on viidatud tunnistustele üldisemalt, et ei peaks iga kord hakkama täiendama, kui direktiivi loetelu täiendatakse. Meresõiduohutuse seaduse § 78 lg 1 p 8 hõlmab kõiki tunnistusi, mis on loetletud direktiivis.,, (1) Transpordiameti järelevalveametnik võib keelata Eesti riigilippu kandval laeval ja välisriigi lippu kandval laeval sadamast väljuda järgmistel juhtudel: 8) laeva tunnistused puuduvad või on aegunud.“.

Paragrahviga 4 muudetakse riigilõivuseaduse § 29. Muudatus on vajalik, et säte kehtiks lisaks kauplemisüsteemi kuuluvatele käitajatele ka kauplemisüsteemi kuuluvatele

laevandusettevõtjatele. Arvelduskontode omamine on ELi HKSi kuuluvatele käitajatele ja laevandusettevõtjatele kohustuslik, seetõttu on põhjendatud vabastada nad arvelduskontodega seotud toimingute korral riigilõivu tasumisest. Kauplemiskontode avamine ning omamine on aga vabatahtlik. See võib olla nii eespool nimetatud isikutel kui ka teistel isikutel, kellel on huvi ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikutega kaubelda või tehinguid teha. Seetõttu ei ole põhjendatud selliste kauplemiskontode puhul rakendada riigilõivust vabastamist. Samuti sätestatakse, et riigilõivu tasumisest vabastatud ka tõendajad tõendajakonto avamisel ja igaaastasel hooldamisel, et süsteem kehtiks kõikidele osapooltele samadel alustel.

Paragrahvis 5 esitatakse eelnõu jõustumissätteid (vt täpsemalt seletuskirja peatükki 9).

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei kasutata uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on vastavuses ELi õigusega. Eelnõukohase seadusega võetakse üle:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguse vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogusega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist.

Eelnõuga luuakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EL) 2023/957, 2023/956, 2023/1773 ja 2023/1805 rakendussätteid.

Direktiivi 2023/959 ja seaduseelnõu vastavustabel on esitatud seletuskirja lisas 1. Direktiivi 2023/958 vastavustabel on esitatud seletuskirja lisas 2.

6. Seaduse mõjud

Muudatustel puudub oluline demograafiline mõju, samuti mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele ning regionaalarengule.

Kavandatav muudatus I: FuelEU määruse (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1805) artikli 27 alusel määratakse pädevaks asutuseks Keskkonnaamet, kes vastutab seejärel liikmesriigi kohustuste täitmise eest.

Mõju valdkond: Keskkonnaameti eelarve ning töökoormus.

Mõju kirjeldus: Keskkonnaamet saab uued ülesanded, mis eeldavad personali väljaõpet. Kulu ühe ametikoha jaoks on 53 000 eurot aastas, lisanduv töömaht selgub rakendamisel ning kaetakse planeeritud ressursside arvelt.

FuelEU määrus on otsekohalduv, mistõttu selle rakendussätete ülevõtmine ei ole muus osas AÕKSis vajalik. Määruse eesmärk on toodud välja taustainformatsioonina: eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate

järjepidevat kasutamist meretranspordis kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimanetraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ja vältides siseturu moonutusi. Määrusega kehtestatakse kasvuhoonegaaside sisalduse vähendamise protsentuaalsed piirnormid, mida vähendatakse iga 5 aasta järel. Samuti soovitakse vähendada kõigis sadamates kai ääres seisvate laevade tekitatavat õhusaastet.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Kuna EL HKS laieneb samuti meretranspordile, hakkavad osad kompetentsid KeAs edaspidi kattuma, mis vähendab ühelt poolt töökoormust ning võimaldab teiselt poolt hoida valdkonna osas kõrget kompetentsi ja tervikpilti. Tulenevalt sellest võib mõju Keskkonnaametile hinnata väheoluliseks ning keskkonnamõju positiivseks.

Kavandatav muudatus II: täpsustatakse ja ajakohastatakse ELi HKS-i sätteid kauplemisperioodiks 2021–2030 direktiivi 2003/87/EÜ muudatuste põhjal.

Mõju valdkond: mõju ettevõtlusele ja keskkonnale.

Mõju kirjeldus: seadusega ajakohastatakse ELi HKS-i toimimise sätteid kauplemisperioodiks 2021–2030. ELi HKS-i kuulub Eestis eelnõu koostamise ajal 43 käitist: Eesti suurimad energiatootmis- ja tööstuskäitised ja kaks õhusõiduki käitajat, kellest ühele eraldatakse tasuta lubatud heitkoguse ühikuid. Kokku moodustab nende heide Eesti kasvuhoonegaaside koguheitest Eesti kasvuhoonegaaside inventuuri 2022. aastal esitatud aruande järgi ligikaudu 58,7%.

ELi HKS-i rakendamisega käesoleval kümnendil tagatakse, et ELi HKS-i kuuluvad käitised vähendavad kulutõhusalt oma kasvuhoonegaaside koguheidet ka tulevikus. Praktikas tähendab see ettevõtetele ka edaspidi heitkoguse seiramist, andmete tõendamist ja esitatud andmete põhjal LHÜde tagastamist. See aitab Eestil saavutada ka arengustrateegia „Eesti 2035“, visioonidokumendi „Eesti kliimapolitika põhialused aastani 2050“ ja Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi ning täita Eesti kliimapolitika eesmärki saavutada kliimanetraalsus hiljemalt 2050. aastaks.

ELi HKS-i puhul on tegemist turupõhise meetmega, mis mõjutab süsteemi kuuluvaid ettevõtteid siis, kui see avaldab neile piisavalt survet LHÜ turuhinna kasvamise ja selle osakaalu kaudu toodangu omahinnas. Kõrgema turuhinna puhul on ettevõtetele majanduslikult kasulikum teha investeeringuid heitkoguse vähendamiseks, et vähem LHÜsid oma kohustuste täitmiseks turult juurde osta.

Direktiivi muudatusega mõjutatakse turgu eelkõige LHÜde vähenemisega, sealhulgas väheneb nii ühikute üldkogus kui piiratakse tasuta LHÜde eraldamist. LHÜde arvu vähenemisel muutub ühiku hind kõrgemaks. See mõjutab ettevõtete majandusnäitajaid juhul, kui nad ei ole tehnoloogiaid muutnud keskkonnasõbralikumaks. Tehnoloogiate täiendamist toetab ka punkt, mis lubab ettevõtetele jääda süsteemi järgmiseks lubatud heitkoguste eraldamisperioodiks ning saada tasuta LHÜsid, mida saab kasutada heite kompenseerimiseks või müüa.

Samuti toetavad heitevabamasse ja energiatõhusamasse tootmisesse investeerimist direktiivis uuendusena toodud võimalus vähendada tasuta LHÜ kogust, kui asjakohased ettevõtted ei täida auditoriaruande või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi soovitusi või kui ei ole tõendatud kliimanetraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist. Energiaauditite tähelepanekute rakendamine on ettevõtetele lisakulu juhul, kui nad seda täna juba ei tee. Teisalt peaks soovitude

rakendamise tulemusel heide eelduslikult väheneda, mis tähendab väiksemat kulu LHÜ soetamisel ning hetkel puudutab see nõue vaid suurettevõtteid.

Samuti hakatakse järk-järguliselt vähendama süsiniku piirimeetme kohaldusalasse kuuluvate kaupade tootmise eest tasuta eraldatavate LHÜ arvu kuni aastani 2034, kui nende toodete tootmise eest enam tasuta LHÜsid paiksele käitisele ei eraldata. Sellel sättel ei ole praegu Eesti ettevõtetele otsest mõju, kuna hetkeseisuga ei ole Eestis ühtegi ettevõtet, kes toodaks süsiniku piirimeetme kohaldamislasse kuuluvaid kaupu ning elektritootjatele ei eraldata EL HKSi tasuta lubatud heitkoguse ühikuid.

Süsiniku piirimeetme rakendumise mõju imporditud toodete omahinnale ja EL HKSi kuuluvate käitajate toodete omahinnale on hetkel keeruline hinnata. On võimalik, et kulu kantakse edasi tarbijale. Kuid muutumas on ka turuolukord, mille osas ei ole hetkel selgust. On võimalik, et teatud osa importijatest loobub uutes tingimustes toodete Eestisse sissetoomisest ning selle võrra võib Euroopa paiksetel käitistel olla võimalik oma tootmismahtu kasvatada.

Vastavalt Euroopa Komisjoni mõjuhinnangule on suurel määral biomasskütust kasutanud ettevõtted võrreldes ainult biomasskütust kasutavate ettevõtetega EL HKSi kuulumisega saanud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisest juhuslikku tulu. Sellise ebavõrdse olukorra lõpetamiseks on kehtestatud, et alates 2026. aastast ei kuulu enam EL HKSi need ettevõtted, kes kasutasid perioodil 2019-2023 üle 95% säästlikkuse kriteeriumitele vastavat biomasskütust. Selliseid käitisi on praeguse teadmise järgi 9, mis kuuluvad 8'le ettevõttele ja see moodustab 32% EL HKSi kuuluvatest ettevõtetest. Nende hulka kuuluvad kaugkütte ettevõtjad, aga ka tegevuse valdkonna järgi EL HKSi kuuluv ettevõte. Oluline on märkida, et analüüsitud sihtrühm võib muutuda, kui moodustuvad uued käitised, mis jäävad mõjutatud rühmast välja. EL HKSi väljaarvamine ei too ettevõtetele lisakulu, kuid puudutab süsteemi kuulumisest tekkinud tulu, mis tasuta LHÜ eraldamisest on erinevates suurusjärgudes ulatudes mõnesaja tuhandest kuni mitme miljonini aastas. Mõjuanalüüsis võrreldi sihtrühma kuuluvate äriühingute aritmeetilisi keskmiseid majandusnäitajate summasid. Üldistatuna saab välja tuua, et sihtgruppi kuuluvate äriühingute varad ja müügitulu on viimastel aastate oluliselt kasvanud, kuid lisandväärtuse ja ärikasumi kasv on olnud tagasihoidlikum, mis tähendab seda, et oluliselt on kasvanud ka kulud. Analüüsi tulemusel selgus, et tasuta lubatud heitkoguse ühikute suhe ärikasumisse oli 2022. aastal vastavalt 14,1% ja 2023. aastal 13,5%. Tulemust hinnati skaalal; kuni 5% suhet võib pidada väga väikeseks mõjuks, 5-10% väikeseks mõjuks, 11%-20% mõõdukaks mõjuks, 21-30% suureks mõjuks ja üle 30% suhe on väga suure mõjuga. Analüüsides samade aastate majandusnäitajatele tuginedes olukorda, kui ettevõtetel oleksid tasuta lubatud heitkoguse ühikud puudunud, näitasid arvutused, et aritmeetilise keskmise ärikasumi ja lisandväärtuse muutus ei oleks väga suur. Siiski tuleb mõista, et äriühinguid individuaalselt vaadatuna võib tasuta lubatud heitkoguse ühikutest saadava tulu lõppemine tingida ka äriühingu kahjumisse langemise. Sõltuvalt majandusolukorrast ja lõppteenuse hinnatasemest võib eeldada osade ettevõtete puhul kulude kasvu ülekandmist teenuse lõpphinda.

Turuolukorra EL HKSi kuuluvates sektorites kujunemine sõltub paljuskki lisaks muutunud direktiivi ka ELi HKSi kuuluvate ettevõtete reageeringust muutustele. Uued reeglid on teada olnud väga lühiajaliselt, mistõttu ei ole mõju võimalik täpselt hinnata. LHÜ hind on kahel aastal olnud kõikum, kõrged tipud vahelduvad madalama hinnaga. Kui näiteks 2023. aastal küündis ühikuhind 90 euroni, siis 2024. aasta veebruari alguses oli hind 52 euro juures. Uued direktiivi nõuded võivad osasid ettevõtteid üle Euroopa motiveerida tegema investeeringuid kiiremini kui algselt planeeritud. See tähendaks väiksemat heidet, ning prognoositust kiiremat lubatud heitkoguse ühikute ostuvajaduse vähenemist, mis omakorda viib ühikute hinna madalamale.

See võib omakorda tekitada ka teise äärmusena ettevõtted, kes lükkavad oma investeeringud kaugemasse tulevikku ning peavad otstarbekamaks soetada madalama hinnaga ühikuid seni, kuni neid turul saadaval on.

Õhusõiduki käitajatele ei eraldata 2026. aastast tavapäraseid tasuta LHÜsid. Kuid luuakse süsteem, millega hüvitatakse osaliselt kestlike lennukikütuste kasutamine tavapärase lennukikütuse kasutamisel.

Järeldus mõju olulisuse kohta: ELi HKS on toiminud alates 2005. aastast. Seadusega ei muudeta oluliselt seni kehtinud ELi HKS-i toimimise põhimõtteid. Muudatused täpsustavad ning ajakohastavad juba rakendunud sätteid, et ELi HKS-i oleks võimalik efektiivselt rakendada ka järgmisel eraldamisperioodil. EL HKS-i toimimise mõju keskkonnale on positiivne, seda on näidanud ka KHG inventuurides heite vähenemise suundumus. Positiivne keskkonnamõju tähendab ettevõtetele investeeringuid kas LHÜde ostmiseks või tehnoloogiate uuendamiseks. Arvestades seda, et süsteemi toimimise põhimõtteid ei muudeta ning osadele nõuetele on välja pakutud leevendusmeetmed nagu nõuete järk-järguline rakendamine või võimalus jääda süsteemi ka väiksema võimsusega ettevõtte kui ettevõtte seda soovib, võib mõju hinnata väheoluliseks.

Kavandatav muudatus III: Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi laiendatakse ka meretranspordile.

Mõju valdkond: mõju ettevõtlusele, elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale, keskkonnale ja Keskkonnaameti eelarvele ning töökoormusele.

Mõju kirjeldus: 2024. aastal liideti meretransport olemasoleva ELi HKSiga. Lubatud heitkoguse ühikuid tuleb laevandusettevõtetal hakata tagastama järk-järgult: 2024. aasta heite eest 40%, 2025. aasta heite eest 70% ja alates 2026. aasta heitest 100%. Euroopa Komisjoni koostatud ettevõtete esialgse nimekirja järgi oli Eestile planeeritud haldamiseks 15 ettevõtet, kellest kaks on Venemaa ja üks Türgi päritoluga, kokku 38 aktiivse laevaga. Ettevõtete nimekiri ning laevade arv muutub kiirelt.

Mõjuhindang tugineb sektori mõju hindamisel 2022. aastal koostatud KPMG analüüsile „Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju ajakohastatud analüüs“

(https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-05/L%C3%B5pparuanne_Ajakohastatud%20Kliimaeesm%C3%A4rkide%20M%C3%B5ju%20Anal%C3%BC%C3%BCs_2022.pdf) ja Kliimaministeeriumi poolt 2024. aasta II pooles koostatud analüüsile „EL kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise mõjuanalüüs merendussektoris“⁴.

Süsinikdioksiidi 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 süsinikdioksiidi 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 heitkoguse aruande iga oma laeva süsinikdioksiidi heitkoguste ja muu asjakohase teabe kohta. 12. oktoobril 2023

⁴ Analüüs on kättesaadav Kliimaministeeriumist.

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 dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.“ Määrust 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*⁵), mille süsinikdioksiidi CO₂ heitkogused tekivad 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 süsinikdioksiidi 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 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 HKSi alates 01.01.2024: „Tõhus koostöö riiklike akrediteerimisasutuste ja vastutavate haldavate asutuste vahel on oluline selleks, et ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandlusperioodist, 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 ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandlusperioodist, toimiks tõhusalt, ning see, et metaani ja dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandlusperioodist. 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

⁵ Kogumahutavus on kõigi laevaruumide ja kinniste tekiehitiste koguruumala, millest on maha arvatud laeva topeltpõhja ja mõningate teenindusruumide mahud.

HKSi. Lähtuvalt esitatud viidetest on laevandusettevõtted pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.

Sama kinnitab näiteks ka Eesti nimekirjas oleva kõige suurema heitega laevandusettevõtte 2023. majandusaasta aruanne, kus kirjeldatakse nii EL HKSi kuulumise kohustust alates 01. jaanuarist 2024, süsteemi olulisemaid nõudeid kui ka seda, et alates 01. jaanuarist 2024 korjatakse klientidelt piletihinna osana heitkoguste lisatasu. Lisatasu taset on ettevõttel plaan jälgida ja ajakohastada korrapäraselt, sõltuvalt LHÜ-de turuhinna volatiilsusest ja muutustest. Samuti viitab ettevõtte oma majandusaasta aruandes, et on esimesed LHÜ ostnud 2024. aasta jaanuaris.

Merendussektori ja laevandusettevõtete vastuvõtlikkus esimese kauplemissüsteemi mõjule sõltub suuresti ettevõtte suurusest, tegevusmahust, laevastiku moderniseerimisest ja energiatõhususe tasemest. Esimesse kauplemissüsteemi kuulumine mõjutab eeldatavasti kõikide nende laevandusettevõtjate ärikasumit, kes kasutavad fossiilkütused. Samuti lisab majanduslikku ebakindlust lubatud heitkoguse ühiku hinna kõikumine, mis tuleneb ühikute kauplemise süsteemi ülesehitusest enampakkumistena.

EL HKSi kuulumine loob surve ja stiimuli investeerida kütusesäästlikumatesse tehnoloogiatesse, laevade moderniseerimisse ja uutesse laevadesse, mis on energiatõhusamad ja kasutavad vähem saastavaid kütuseid, kuna pikas perspektiivis vähendab see ettevõtete LHÜde ostmise vajadust ja seeläbi nende kulusid. Võimalik on heidet vähendada näiteks läbi kütte- ja ventilatsioonisüsteemide uuenduste, kütuse seiresüsteemide paigaldamise, sõukruvide optimeerimise, kiiruse vähendamise, uute värvide kasutuselevõtu (nt uue põlvkonna silikoonvärvid), alternatiivsete taastuvallikate kasutuselevõtu (nt rootorpurjed jm), põhjapuhastuste, laeva juhtimisseadmete optimeerimise, laevade ümberehituse alternatiivide või dual fuel lahendustega. Alternatiivkütuste kasutamise suurimaks takistuseks on nende kättesaadavuse mahud, hind (hetkel 2-3 korda kallimad kui fossiilkütused) ja vastava kaldataristu puudumine. Teisalt nagu eelpool viidatud, mõjutavad süsteemi kuulumisega seotud kulutused ettevõtete lähiaastatel investeerimisvõimet. Investeerimisvajaku vähendamiseks on ettevõtetel võimalik konkureerida üle-Euroopaliste fondide taotlusvoorudes ning toetusmeetmetes, mida liikmesriigid välja töötavad. Üldiselt ei ole oodata, et meretranspordis muutuks märgatavalt ettevõtete suhteline konkurentsipositsioon, kuna vahetud konkurendid seisavad silmitsi sarnaste väljakutsetega. Konkurentsieelise saab see ettevõtte, kes suudab muutustega paremini kohaneda.

Küll võiks teenuste hinna kasv mõjutada konkurentsivõimet teiste transpordiliikidega (nt rongid, lennundus) võrreldes. Kuid kuna pakett „Eesmärk 55“ näeb ette meetmeid laiemalt, sh ka maismaatranspordile ja lennundusele, võib eeldada, et meretranspordi konkurentsipositsioon suuremas plaanis ei halvene.

Mõju võib tekkida ka ELi konkurentsipositsiooni nõrgenemisest ning tootmise ja sellega koos ka kaubavoogude liikumisest kolmandatesse riikidesse. Eesti laevandus on otseselt seotud rahvusvaheliste kaubavedude ja reisijateveoga, mistõttu konkurents Läänemere piirkonnas on oluline. EL HKS võib suurendada Eesti laevaettevõtete kulusid võrreldes riikidega, kus analoogne süsteem veel ei kehti. Euroopa Komisjon on algatanud uuringu, mis analüüsib EL HKSi rakendamisega seostatavaid kaubavoogude liikumise võimalikke muutusi. Analüüsis osaleb ka üks Eesti ettevõtte. Analüüs annab eelduslikult informatsiooni ilmingutest riskide

realiseerumise kohta, mis omakorda võimaldab muutustele ka üle-Euroopaliselt operatiivselt reageerida.

Transpordihindade kasv võib pärssida ka turismi. Tulenevalt üleüldisest hinnakasvust võib väheneda reisijate hulk kõikides transpordisektorites nii maismaatranspordis, lennunduses kui meretranspordis. Inimeste veoga tegelevate laevandusettevõtete teenuste hind kasvab LHÜ ostmise kohustuste mõjul kuni 2,5% aastal 2030 (allikas KPMG analüüs). Arvestus eeldab, et teenuse hinda on arvatud 50% ühikute ostmise kulust. KLIM koostatud mõjuanalüüs näitab siiski suunda, et on väga tõenäoline, et kliendile tuleb ettevõtetel kanda edasi oluliselt suurem proportsioon kui 50% kulude kasvust, mis tähendab, et ka hinnatõus on suurem.

Kliimaministeeriumi tegi 2024. aasta teises pooles, kui oli selgunud Eesti haldamiseks omistatud laevaettevõtjate nimekiri täiendava mõjuanalüüsi. Ajajoonena arvestati aastatel 2022-2023 kasutatud kütuse kogus ja kaasnenud süsinikdioksiidi heidet, KHG heite eeldatavat maksumust ja selle mõju 2023. aasta andmetel ettevõtete majandusnäitajele. 2023. aasta majandusnäitajad valiti, kuna Eestile omistatud laevandusettevõtete hulgas on selliseid, kes on tegutsenud vaid aasta. Analüüs viidi läbi kirjeldava statistika ja võrdlemise meetodil muutuseid hinnates. Kasutati sihtgruppi iseloomustavate näitajate vaatlust, enne-pärast hindamist ehk vaatlus alusnäitaja muutuses; ettevõtete kulude kasvu ja kasumlikkuse muutuse hindamist ja kütuse hinna muutuse hindamist. Laevade süsinikdioksiidi heite andmelüngad täideti vastava laevatüübi grupi aritmeetilise keskmise abil. Mõjuanalüüsis kasutati andmeid aastal 2023/2024 järgmises koosseisus: KHG koguheide laevade ja ettevõtja kohta; müügitulu; ärikasum; puhaskasum; ärikasumi marginaal (rentaablus); EBITDA marginaal; täiendava kulu osatähtsus EBITDAst; ärikasumi muutus täiendavast kulust. Analüüsi laeva omanike andmeid kui tegemist on Eesti ettevõtjaga ning kolmandat osapoolt, kelleks on laevaga seotud emaettevõte ning moodustuv konsolideerimisgrupp. Seetõttu saab vaadelda mõju nii teadolevale laeva operaatorile kui ka kolmandale osapoolle. Andmeallikateks olid Keskkonnaameti andmed laevade kohta kogumahutavusega 5000 ja enam, Marinetraffic veebileht: <https://www.marinetraffic.com/> (laeva andmete täpsustamiseks), Äriregister, majandusnäitajad majandusaasta aruannete avaandmetel: <https://avaandmed.ariregister.rik.ee/et/avaandmete-allalaadimine>.

Analüüsis vaadeldi sihtgruppi iseloomustavaid näitajaid, mis aitavad mõista ettevõtjate vahelisi erinevusi, aga ka kütuse kasutamist ja süsinikdioksiidi heite mahtu. Eesti hallata omistatud laevaettevõtete laevad kuuluvad kuude erinevasse tüüpi, kus laevade arvult, aga ka heite koguse alusel eristub kaubalaevade (inglise k *General cargo*) ja ro-pax tüüpi (reisijate veoks sobilik) laevade grupp. Ülejäänud gruppides on kaubalaevad, millede arv väike (3-5 laeva grupis) ja ka süsinikdioksiidi heite kogused on oluliselt väiksemad. Kõige enam süsinikdioksiidi heidet kaasneb Ro-pax tüüpi laevade gruppist, mis moodustab 61,6% koguheitest (520 009 tonni). Samuti vaadeldi ettevõtjate arvu laevatüüpide lõikes, mis annab ülevaate sellest, milliste laevadega ettevõtjatel tekib kõige enam süsinikdioksiidi heidet. Kõige suurem keskmine heide (2021-2023 keskmine) laeva kohta on konteinerveo ja ro-pax tüüpi laevade puhul. Kõige suurem marginaalkulu kasv tulenevalt süsinikdioksiidi heite ühiku hinnast puudutab kõige enam märgitud laevatüüpe ja nendega seotud ettevõtjaid.

Modelleeriti ka 2022. aasta heite taseme järgi võimalikku lisanduvat kulu 2025. aastal, 2027. aastal ja 2028. aastal. Analüüsis on kasutatud eelduslikku LHÜ hinda, millega on arvestatud Riigi eelarvestrateegia enampakkumistulu laekumiste prognoosimisel: 2024 – 61,8 eurot süsinikdioksiidi tonn; 2025 – 54,77 eurot süsinikdioksiidi tonn; 2026 – 58,77 eurot süsinikdioksiidi tonn; 2027 – 73,02 eurot süsinikdioksiidi tonn ja 2028 – 64,13 eurot

süsinikdioksiidi tonni kohta. Nimetatud prognoos valmib Rahandusministeeriumi ja Kliimaministeeriumi koostöös ning selle aluseks on rahvusvaheliselt prognoose pakkuva ettevõtte andmed. Enampakkumistulu prognoosimisel lähtutakse konservatiivsest prognoosist, mistõttu on võimalik, et ühiku hind võib olla ka kõrgem ning sellega tuleb analüüsi tulemuste puhul arvestada. Näiteks on november 2024 seisuga nelja erineva stsenaariumi puhul 2025 aasta ühiku kõrgeimaks võimalikus keskmiseks hinnaks prognoositud 104, 6 eurot süsinikdioksiidi tonni kohta. Ettevõtja majandustegevust eeldati samas mahus, mis 2023. aastal ning näitajad on nn püsivhindades (st, et ei prognoosi muutust jooksevhindades). Analüüsi tulemuste puhul tuleb arvestada, et EL HKS loogika ei võimalda täpset majandusliku mõjuanalüüsi koostamist, sest täiendavad muutujad avalduvad ka teiste liikmesriikide ja sektorite kaudu. Analüüsi ettevõtte puhaskasumi absoluutväärtuse muutust vastavate aastate LHÜ tagastamisega lisanduva kulu järgi. Selleks lahutati ärikasumist eeldatav heitele tehtav kulu ning arvutati seejärel puhaskasumi muutus.

Kokkuvõttes saab järeldada, et Eesti haldamiseks omistatud laevaettevõtete 2023 majandusaasta aruannete baasilt ning süsinikdioksiidi heidet andmete järgi, mis on kantud THETIS andmebaasi, et üksnes laevandusettevõtjad ei ole võimalised kulu katma ning peavad lisanduva kulu üle kandma teenuste lõpphinda. 2024. aasta heite kompenseerimise kulu on ettevõtete lõikes väga erinev olles vahemikus 25 tuhandest eurost 5,5 miljoni euron. Arvutustes on eeldatud, et keskmiselt maksti lubatud heitkoguse ühiku eest 60 eurot. Ettevõtte tegelik kulu sõltub sellest, millise hinnaga ühikud soetati. Konsolideerimisgruppides on võimalik lisanduvat kulu jaotada, aga valdavalt ka võimekus kulu olemasoleva teenuse hinnastamise ning majandustegevuse kulude juures katta. Tulemused peegeldavad väga varieeruvat mõju, kus lisaks tuleb arvestada laevandusettevõtjate seotusega nii teiste tütar- kui ka emaettevõtjate suhtes.

Panustamaks kliimaeesmärki muuta laevandussektor 2050. aastaks kliimanetraalseks ning aidata sektoril muutustega kohaneda, sest nagu eelpool toodud väheneb süsteemi kuulumisega tõenäoliselt sektori enda investeerimisvõime, suunatakse Eestis perioodil 2025–2028 laevade ümberehitusse 25 miljonit eurot EL HKS enampakkumistulu vahendeid. Meetme eesmärk on toetada laevade ümberehitust keskkonnasõbralikemaks, vähendades laevadelt lähtuvat süsinikdioksiidi heidet. Keskkonnasõbralikumate laevade (nt hübriidlaevad, elektrilaevad, vesinikul sõitvad laevad jms) heide on väiksem ning seetõttu on väiksem ka LHÜde kulu. Samuti panustatakse ELi kliimaeesmärkide saavutamisse, sealhulgas eesmärki muuta laevandus 2050. aastaks kliimanetraalseks. Kuna EL HKS kehtib kõikidele kogumahutavusega üle 5000 laevadele, mis sisenevad ELi sadamatesse, siis panustab meede nii kliimaeesmärkide saavutamisse kui ka aitab Eesti lipu all olevatel laevade omanikel ümber ehitada enda laevad keskkonnasõbralikemaks. Sõltuvalt sellest, kas ümber ehitatakse reisiparvlaeva, merematkelaeva või kaubalaeva, on ümberehituse käigus tehtavate tööde, toodete ja teenuste maht erinev. Analüüsist lähtuvalt on meetmel positiivne mõju nii majandusele, maksulaekumistele kui ka töökohtadele.

Vastavalt 24. märtsil 2025.a sõlmitud koalitsioonileppe eesmärkidele taastatakse reisilaevanduse toetusmeede tagamaks Eesti konkurentsivõime võrreldes naaberriikidega. 2025. aastal leitakse meetme jaoks vahendid Kliimaministeeriumi eelarvest. Alates 2026 vajaminevad vahendid otsustatakse riigieelarve läbirääkimiste käigus.

Samuti on valdkonnal võimalik projekte rahastada üle-Euroopalistest rahastusfondidest nagu näiteks Innovatsioonifond, CEF (Connecting Europe Facility) rahastusvahend ja EL LIFE programm. Kuna tegemist on üle-Euroopaliste fondidega, kus liikmesriikide projektid

konkureerivad omavahel ning eelduslikku rahastusmahtu ei ole seetõttu võimalik välja tuua. Selliste fondide puhul töötame ka EL suunal selle nimel, et nende rahastustingimused muutuksid edaspidi nii, et ka väikestele liikmesriikide taotlused suudaks konkurentsisis püsida. Senini on sellistes fondides konkureerimine osutunud Eestile keerukaks.

Laevandussektorit mõjutab kaasnevalt ka liikmesriikidele otsekohalduva FuelEU määruse (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1805) jõustumine. FuelEU määrus võeti vastu 13. septembril 2023. a ning see jõustub 1. jaanuaril 2025, välja arvatud artiklid 8 ja 9, mida rakendatakse alates 31. augustist 2024. Määruse kohaldamisalasse kuuluvad laevad kogumahutavusega üle 5000 (kogumahutavus gross tonnage⁶), mis tekitavad 90% merendussektori süsinikdioksiidi heitest. Eesti saari teenindavad parvlaevad jäävad rakendusalaast oma suuruse tõttu 2024. aasta veebruari seisuga välja. Määruse eesmärk on suurendada taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamist meretranspordis. Ettevõtjatele tekib FuelEU määruse kohaselt kohustus koostada tõendatud seirekava iga oma laeva kohta, näidates ära meetodi, mis on valitud laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendi määramiseks ning mis on edaspidi aluseks aruandluse esitamisel. Iga määruse kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal kasutatava energia KHGde heitemahukusele määratakse piirmäärad. Juhul kui laev ületab aastas lubatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärasid, nähakse ette rahaline kohustus selle kompenseerimiseks. Pikas perspektiivis võib määruse rakendamisega väheneda kohaldusalaasse jäävate ettevõtete ärikasum ning investeerimisvõime teistesse valdkondadesse juhul, kui laevaettevõtte on pidanud rahalise ressursi suunama taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamise suurendamisse.

Tuleviku vaates avaldab sektorile edaspidi mõju ka hetkel planeerimisfaasis olev Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO keskpikk meede KHG heite vähendamiseks (nn IMO carbon levy), mille kaudu hakatakse ülemaailmselt merendussektori laevade kogumahutavusega üle 5000 süsinikdioksiidi heidet maksustama. Planeeritud süsteemi detailid ei ole hetkel veel selged, mistõttu on teadmata, kas kaks heite maksustamist hakkavad ELis kehtima korraga. Kui peaks realiseeruma mingilgi kujul topeltmaksustamine, siis mõjutab see negatiivselt nii Eesti kui ka EL laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes ülejäänud riikidega.

Keskkonnaamet saab uued ülesanded, mis eeldavad ka uut töökohta ning personali väljaõpet. Lisanduva, ühe töökoha maksumus on 2024. aastal arvestatud 53 000 eurot ja lisatööjõudu vajati alates 2024. aasta esimesest kvartalist. Täiendav töökoht on Keskkonnaametisse loodud. HKSi rakendamise kulu on kauplemistulust abikõlblik ning seda on viimastel aastatel nii ka rahastatud.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Kuigi EL HKSi laienemisel meretranspordile ei ole sihtrühm laevaomanike arvu näol arvuliselt suur, siis kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev süsinikdioksiidi 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. Hinnatõusu suurus sõltub sellest, kui suur ühikute tagastamisega kaasnev kulu kantakse edasi teenuse hinda. Mõjuhinnangu alusel võib järeldada, et suuremad ettevõtted võivad kaaluda osalist ühikute kulu katmist ärikasumi arvelt, kuid

⁶ Kogumahutavus on kõigi laevaruumide ja kinniste tekiehitiste koguruumala, millest on maha arvatud laeva topeltpõhja ja mõningate teenindusruumide mahud.

väiksematele see jõukohane ei ole ning peavad kogu kulu kandma edasi teenuse hinda. 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 transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu HKSi olevate laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega. Läänemere reisilaevanduse eripäraks on merematkeparvlaevad, mille piletihindades on suur konkurents ning põhitulu tekib pardamüükidest, mis omakorda eeldab reisijate olemasolu. Kuna aastakümneid on laevu ehitatud reisijatega arvestava ärimudeliga, siis olemasolevad laevad ei võimalda puhtalt kaubaveoga kulusid tagasi teenida. Mõju on kindlasti ka transiitkaupade veole. Eesti sadamate kaudu muutub kaubavedu kallimaks võrreldes kolmandate riikidega, mistõttu on sellel ka eeldatavasti mõju Kesk-Aasia transiidile. Kuna Rail Baltic arendus soodustab ka põhja-lõunasuunalise kaubakoridori osatähtsust, siis on muudatusel mõju ka Eesti Soome vahelise kaubaliikluse kallinemisele. 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. Kui riigiabiload on kehtivad, on võimalik toetada Eesti laevandusettevõtjaid nende konkurentsi positsiooni tagamiseks läbi erinevate meetmete, sest lähiriikides on see praktika levinud. Eestil on hetkel riigiabiluba kehtiv tööjõukulude toetusmeetmeks reisilaevadel, mida on varasemalt riigieelarvest rahastatud. Teadmata on hetkel sammud, mida teised riigid võivad teha oma ELi HKSi kuuluvate laevandusettevõtete toetuseks. Juhul, kui teiste riikide poolt tulevad uued meetmed toetuseks, on vajalik Eestil kujunenud olukorda hinnata. Leevendusmeetmena on planeeritud, et süsteem rakendub järkjärgult ning eranditega, mis võimaldab turul stabiliseeruda ja pikemaajalised investimisotsused läbi mõelda. Samuti suunab riik lähiaastatel sektoris 25 miljonit lisaressursi, et vähendada ettevõtete kulu laevade ümberehitusel ja taastab reisilaevanduse toetusmeetme. Leevendusmeetmete rahastamine on võimalik ka teistest EL fondidest. Arvestama peab, et uusehitiste investeeringu kapitalimahukad, mistõttu on antud meetme realiseerimine väga keeruline. Mõju keskkonnale on oluline ning positiivne. Keskkonnaameti töökoormuse negatiivse mõju leevenduseks võimaldatakse süsteemi rakendamise kulu katta ELi HKSi enampakkumistulust.

Kavandatav muudatus IV: nõue kasutada ELi HKSi enampakkumisel saadud tulu 100% kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks.

Mõju valdkond: mõju keskkonnale ja riigieelarvele

Mõju kirjeldus: enampakkumisel saadud tulu kasutamine 100% kliimapoliitika ja energeetika eesmärkide täitmiseks vähendab otseselt kasvuhoonegaaside heidet ning mõjutab nimetatud eesmärkide saavutamise ulatust ning saavutamise tempot. Arvestades viimaste aastate enampakkumiselt laekunud tulu mahtu, lisandub eesmärkide täitmiseks keskmiselt 120–160 miljonit eurot aastas. Summa sõltub ühiku hinnast, mistõttu tuleb arvestada võimalike kõikumistega. Sellises mahus lisainvesteeringutel on märkimisväärne positiivne keskkonnamõju. Alates 2024. aastast kasvab riigi eelarvestrateegia lisas 5 määratud sihtotstarbeliste meetmete toetusvaldkondade loetelu, kuna eelarvevahendite kasv võimaldab toetada suuremat hulka valdkondi.

Järeldus mõju olulisuse kohta: ELi HKS on toiminud alates 2005. aastast. Seadusega ei muudeta oluliselt ELi HKSi toimimise seniseid põhimõtteid, kuid tulu kasutamise põhimõtte

muutmisel on oluline positiivne mõju kasvuhoonegaaside heite vähendamisele. Projektide ning meetmete elluviimisel on otsene positiivne mõju kliima- ja energeetika eesmärkide täitmisele ning looduskoskonnale. Täpne keskkonnamõju selgub meetmete rakendamise lõpuks. Samuti on vahendid toonud leevendust elanikele ja leibkondadele, kuna tulu on suunatud suures mahus otseselt inimeste igapäevaelu parandamisele. Näiteks energiakriisi aastatel kompenseeriti vähemkindlustatud perekondadele elektrienergia kõrget hinda, soetatud on ronge, renoveeritud valitsuse ja kohaliku omavalitsuse üksuste hooneid ja korterelamuid, toetatud suure ülejutusriskiga piirkondade toimetulekut.

Kavandatud muudatusel puudub oluline mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse töökorraldusele.

Mõju riigieelarvele oleneb laekuvast enampakkumistulust, mis omakorda sõltub oksjonitel kujunevast ühikuhinnast. Kuna vaatamata ühikuhinna suurusele on tegemist märkimisväärse lisatuluga, siis on süsteemi olemasolul riigieelarvele oluline positiivne mõju.

7. Seaduse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja seaduse rakendamise eeldatavad tulud

Meretranspordi lisanduvad enampakkumistulud on riigi eelarvestrateegia tulubaasis arvestatud. Samamoodi ka sellega, et 2024. a vähendati süsteemis ühikute üldkogust 90 miljoni ühiku võrra, mis on samaväärne suurus kui meretranspordi lisandumisega kaasnenud ühikute arvu kasv ning rakendati uut lineaarse vähendamise faktorit. Rahandusministeeriumi 2025. aasta kevadprognoosi kohaselt on prognoositav esimese kauplemissüsteemi tulu 2025. aastal 232,95 miljonit eurot, 2026. aastal 243,57 miljonit eurot, 2027. aastal 233,72 miljonit eurot, 2028. aastal 235,5 miljonit eurot ja 2029. aastal 206,82 miljonit eurot. Majandusprognoosi osana uuendatakse EL HKS tuluprognoosi kaks korda aastas ja uusim prognoos on RES ja riigieelarve protsessis aluseks. See tähendab, et aasta hilisem prognoos võib varasemast mõlemas suunas oluliselt erineda, sõltuvalt näiteks rahvusvahelisest majandusolukorrast, ilmastikust, energiatõhususe ja taastuvenergia meetmete tulemustest EL-is. RES 2025-2028 osana on EL HKS enampakkumistulu jaotus nendeks aastateks suures osas meetmetega kaetud. Täpsem info on leitav RES lisast 5.

FuelEU rikkumistest tulenevat tulu ei ole tulubaasi arvestatud, kuna selle laekumist peetakse ebatõenäoliseks.

Kuna ELi HKS laieneb, suureneb Keskkonnaameti kui pädeva asutuse töökoormus. Seetõttu on vaja luua uusi ametikohti ja katta nende kulud. Kulude mahtu on kirjeldatud mõjuhinnangu kavandatud muudatus I ja III tekstis ning arvestatud on ühe inimese jaoks aastase kuluga 53 000 eurot. Seaduse § 161 punkti 11 kohaselt kaetakse kauplemissüsteemi rakendamise kulud lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügist saadud tuludest ning sellega on RES 2025-2028 perioodil arvestatud. On oluline tagada, et Keskkonnaametile seadusega ELi HKS-i rakendamiseks seatud tegevuste kulude katteks tehakse raha eraldamise otsus ettevaatavalt pikaajalisena, arvestades majanduse ja tööturu näitajaid ning asjakohase töökoormuse prognoosi.

Transpordiameti tegevused ning sellega kaasnevad kulud seoses EL HKS-i laienemisega on seotud juhtudega kui toimuvad rikkumised. Keeruline on hinnata millises mahus rikkumisi oodata on, senise praktika kohaselt paiksete käitiste ning õhusõidukite käitajate puhul rikkumisi süsteemi rakendamise ajal toimunud ei ole.

8. Rakendusaktid

Muuta tuleb järgmisi määruseid:

- 1) keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määrus nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“.
- 2) Vabariigi Valitsuse 1. detsembri 2016 määrus nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvate käitajate tegevusalade loetelu“. Eelnõu kavandid on esitatud seletuskirja lisas 3.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras kuna direktiivi ülevõtmise tähtpäev on möödunud, välja arvatud seaduse § 1 punktid 4, 19, 21 ja 26 mis jõustuvad 2026. aasta 1. jaanuaril, kuna nende aluseks olevad direktiivi sätted näevad ette jõustumise 2026. aasta 1. jaanuaril. § 1 punkt 24 jõustub 2034. aasta 1. jaanuaril vastavalt direktiivis sätestatule.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Seaduseelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [24-1341](#). Seaduseelnõu saadeti arvamuse avaldamiseks Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Taastuvenergia Kojale, Eesti Keskkonnajuhtimise Assotsiatsioonile, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Keemiatööstuse Liidule, Eesti Elektritööstuse Liidule, Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Eesti Väike- ja Keskliste Ettevõtjate Assotsiatsioonile, Eesti laevaomanike liidule, Eesti merendusklastrile ning esimese kauplemissüsteemi osalistele e-kirjaga.

Algatab Vabariigi Valitsus 2. juunil 2025. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik