

Märkuste tabel lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõule

Kooskõlastamiseks: Justiits- ja Digiministeerium, Kaitseministeerium, Rahandusministeerium.

Arvamuse avaldamiseks: AS Tallinna Lennujaam, Lennuliiklusteeninduse AS.

Kaitseministeerium edastas vastuse eelnõu kooskõlastamise kohta märkusteta. Rahandusministeerium tähtaja jooksul ei vastanud, eeldatakse vaikinisi kooskõlastamist. AS Tallinna Lennujaam kinnitas, et täiendavat arvamust eelnõule esitada ei ole. Justiits- ja Digiministeeriumi ja Lennuliiklusteeninduse AS tagasiside kajastub käesolevas märkuste tabelis. Eraldiseisvalt on arvamust avaldanud ka Justiits- ja Digiministeeriumi valitsemisala asutus (Konkurentsiamet), kelle märkuste osas on antud selgitus käesolevas tabelis.

| Märkuse tegija | Märkuse sisu | Arvestamine/mittearvestamine |
|-------------------------------------|---|--|
| 1. Lennuliiklusteeninduse AS | <p>1.1 Kui sertifikaadid tunnistatakse kehtetuks tagantjärele, siis tekib küsimus, millisel õiguslikul alusel on EANS aeronavigatsiooniseadmeid üldse kasutanud ja kas see on olnud lubatud, sest komisjoni määruse 2023/1768 kohaseid vastavusdeklaratsioone seadmete kohta tagantjärele tehtud ei ole ning me ei saa teha viidatud vastavusdeklaratsioone tagantjärele. Tegelikult on toimunud aeronavigatsiooniseadmete kasutamine TRAM-i väljastatud sertifikaadi alusel ja seda faktilist olukorda ei ole võimalik tagantjärele muuta.</p> <p>Millised tagajärjed on EANS-ile ja aeronavigatsiooniteenuse osutamisele ning</p> | <p>Antud selgitus</p> <p>LennS-i kohaselt välja antud kehtivad sertifikaadid saab Transpordiamet ilma vastava taotluseta kehtetuks tunnistada alates seaduse muudatuse jõustumisest ja LennS-i vastavate sätete kehtetuks tunnistamisest alates s.t mitte varem. Nimetatud osas on eelnõu ja seletuskirja teksti parendatud, et mõte tuleks selgemalt välja.</p> <p>13.09.2023 kuupäeva esitamine oli motiveeritud eesmärgist määratlemaks, millisest ajahetkest alates tekkis reaalne vajadus lõpetada siseriiklik sertifitseerimine. Kõnealune kuupäev ei</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>lennuliikluse korraldamisele, kui sertifikaadid tunnistatakse kehtetuks tagantjärgi? Mis asendab aeronavigatsiooniseadme sertifikaati tagasiulatuval perioodil, tõendamaks, et EANS-i poolt kasutatav aeronavigatsiooniseade ja selle kasutamine/käitamine vastas kehtivatele nõuetele?</p> <p>Juhul kui siiski leitakse, et tagantjärgi sertifikaatide kehtetuks tunnistamine on õiguspärane, siis meie hinnangul tuleb TRAM-il sertifikaadi kehtetuks tunnistamise tagasiulatuva perioodi osas koostada vastava aeronavigatsiooniseadme kohta komisjoni määrusele 2023/1768 vastav vastavusdeklaratsioon eraldiseisvalt ja esitada kinnitus EANS-ile ning vajadusel Euroopa Liidu Lennundusohutusametile, et EANSi poolt kasutatav aeronavigatsiooniseade ja selle kasutamine/käitamine vastaval perioodil vastas kehtivatele nõuetele.</p> | <p>tähenda, et alates 13.09.2023 on väljastatud ja hetkel kehtivad sertifikaadid õigusliku tähenduseta. Haldusakt kehtib, kuni selleks määratud kehtivuse tähtajani või hetkeni, kui see tunnistatakse kehtetuks.</p> <p>Delegeeritud määrus (EL) 2023/1768 kehtestas üleminekusätted, mille kohaselt selliste ATM/ANS-seadmete puhul, millel peab olema artikli 6 kohane vastavusdeklaratsioon ja mis on enne delegeeritud määruse jõustumise kuupäeva kasutusele võetud (so enne 05.10.2023), kehtivad koostalitlusvõime määruse artikli 6 kohaselt välja antud deklaratsioonid süsteemide vastavustõendamise kohta tähtajatult ja nende puhul loetakse, et neil on artikli 6 kohane vastavusdeklaratsioon.</p> <p>Teisisõnu ja lihtsustatult – n-ö vana EL-i süsteemi järgi antud deklaratsioonid loeti uue süsteemi kohasteks, kõik uue süsteemi ajal antavad deklaratsioonid peavad vastama uutele nõuetele ja need peavad olema välja antud delegeeritud määruse kohaselt. Transpordiamet teeb järelevalvet nende vastavusdeklaratsioonide üle, mille esitavad Transpordiameti poolt sertifitseeritud ATM/ANS-teenuste osutajad (sh Lennuliiklusteeninduse AS).</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>Juhime tähelepanu, et Kliimaministeerium ja Transpordiamet on teavitanud sertifikaatide omanikke, et sertifikaate on võimalik kehtetuks tunnistada taotluse alusel (sertifikaadist loobumise alusena) ka enne seaduse muudatuse jõustumist.</p> |
| | <p>1.2</p> <p>Lisaks jääb ebaselgeks, mis põhjusel on seotud sertifikaatide kehtetuks tunnistamine kuupäevaga 13.09.2023. Komisjoni määrus 2023/1768 on vastu võetud 14.07.2023, avaldatud Euroopa Liidu Teatajas 15.09.2023 ning seega jõustunud 05.10.2023 (Artikkel 8). Kui rakendada kuupäeva 13.09.2023 alates millest võib TRAM aeronavigatsiooniseadme sertifikaadi kehtetuks tunnistada, siis tekib küsimus, millisel õiguslikul alusel aeronavigatsiooniseadme kasutamine oli lubatud ajavahemikul 13.09.2023–04.10.2023?</p> | <p>Antud selgitus</p> <p>EASA alusmääruse artikli 139 punkti 2 kohaselt tunnistati kehtetuks määrus (EÜ) nr 552/2004 alates 11. septembrist 2018. Siiski jätkati kõnealuse määruse artiklite 4, 5, 6, 6a ja 7 ning III ja IV lisa kohaldamist kuni määruse artiklis 47 osutatud delegeeritud õigusaktide kohaldamise alguskuupäevani ning selles ulatuses, milles nimetatud õigusaktid hõlmavad määruse (EÜ) nr 552/2004 asjakohaste sätete sisu, <u>ent igal juhul mitte kauem kui 12. septembrini 2023.</u></p> <p>EASA alusmääruse artikli 140 punkti 1 kohaselt määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt välja antud või tunnustatud sertifikaadid ja konkreetsed lennukõlblikkustingimused ning esitatud või tunnustatud deklaratsioonid <u>jäävad kehtima ja neid käsitatakse käesoleva määruse vastavate sätete kohaselt väljaantuna, esitatuna ja tunnustatuna, sealhulgas artikli 67 kohaldamisel.</u></p> |

| | | |
|---|---|--|
| | | <p>EASA alusmääruse artikli 140 punkti 2 kohaselt hiljemalt 12. septembriks 2023 kohandatakse määruste (EÜ) nr 216/2008 ja (EÜ) nr 552/2004 alusel vastu võetud rakenduseeskirju vastavalt käesolevale määrusele.</p> <p>Seega on üheselt ja arusaadavalt sätestatud üleminekusätete sisu ja tähtajad. Ühtlasi selgub, et deklaratsioonid, mis on esitatud enne uue määruse jõustumise kuupäeva (so 05.10.2023), jäävad kehtima ja loetakse uue määruse kohaseks. Mitte ühtegi deklaratsiooni ei esitata ka tagant järele.</p> <p>Nende üleminekusätete valguses tuleb märkida, et vana süsteemi kohaste vastavusdeklaratsioonide ja uue süsteemi vastavusdeklaratsioonide kehtivuse küsimused ja kuupäevad ei mõjuta siseriiklike sertifikaatide välja andmise kohustuse lõppemise kuupäeva arvestust – vana süsteem oli kehtetu alates 13.09.2023.</p> |
| | | |
| | | |
| 2. Justiits- ja Digiministeerium | | |
| | <p>2.1 Eelnõu § 1 p 9 (LennS § 46⁴⁰) – eelnõu §-ga 46⁴⁰ kehtestatakse ulatuslikke omandiõiguse piiranguid (kinnisomandi kitsendused) ja seletuskirjas puudub nende piirangute</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu seletuskirja vastavas osas täiendatud.</p> |

| | | |
|---------------------------|--|---|
| | põhiseaduspärasuse analüüs. Palume eelnõu seletuskirja põhiseaduspärasuse analüüsiga täiendada. | |
| | 2.2 Palume arvestada kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega. | Arvestatud |
| | | |
| | | |
| 3. Konkurentsiamet | | |
| | 3.1 Esiteks ei ole võimalik teha eelnõu § 1 punktis 17 – LennS § 50 ⁷ lõikes 2 – nimetatud otsust ühe kuu jooksul – see on võimatu nii asja sisulist kui ka juriidilist külge arvestades | <p>Antud selgitus</p> <p>Eelnõuga ei looda sätet, mis kohustaks Konkurentsiametit tegema vaidlustatud tasumäärade põhjendatuse osas lõpliku otsust 4 nädala jooksul.</p> <p>Eelnõukohase sätte järgi peab amet 4 nädala jooksul tegema otsuse jõustumist puudutavas küsimuses. Sarnaselt kehtiva sätte sõnastusele on alles jäetud osa, mis ütleb, et kui ametil on võimalik (mitte kohustus!) lõplik otsus teha 4 nädala jooksul, siis jõustumise küsimust ei tule eraldiseisva otsusega lahendada ehk mõlemad küsimused lahendatakse lõpliku otsuse raames.</p> <p>Eelnõu säte: paragrahvi 50⁷ lõiked 2–4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud kaebuse saamisest arvates teeb</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>Konkurentsiamet hiljemalt nelja nädala jooksul otsuse tasumäärade jõustumise kohta, välja arvatud juhul, kui sama tähtaja jooksul on võimalik teha otsus tasumäärade muutmise põhjendatuse kohta, ning hiljemalt nelja kuu jooksul otsuse tasumäärade muutmise põhjendatuse kohta.</p> |
| | <p>3.2</p> <p>Ei saa lubada olukorda, kus antakse välja haldusakt, mis annab lennujaama haldajale õiguse muudetud lennujaama tasumäärade rakendamiseks ning seejärel jätkatakse lennujaama tasumäärade muutmise põhjendatusega menetlusega.</p> <p>Eeltoodu võib kaasa tuua olukorra, kus läbiviidava menetluse tulemusena kuulub juba eelnevalt väljaantud haldusakt kas muutmisele või tühistamisele. Sellist lähenemist Eesti õiguses ei tunta. Lisaks ei ole seda ka võimalik teha, võttes arvesse, et see seaks kahtluse alla lennujaamatasude õiguspärase rakendamise olukorras, kus haldusorgan ei ole asjas veel lõplikku otsustust teinud. LennS ega HMS ei näe ette võimalust teha n-ö ebatäiuslikku otsust. Samuti tooks see kaasa olukorra, kus isikud peaksid hakkama tegema võimalikke tagasiarvestusi juhul, kui Konkurentsiameti poolt ühe kuu jooksul välja antud otsus osutus valeks. Sellist riski amet võtta ei saa. See oleks vastuolus</p> | <p>Antud selgitus</p> <p>Lennujaamatasude direktiivi kohaselt peaks Konkurentsiamet tegema kaks otsust ning need peaks olema osalistele siduvad.</p> <p>Direktiivi kohaselt ei tohi vaidlustatud tasumäärasid asuda rakendama enne, kui Konkurentsiamet on tasumäärade otsuse jõustumise osas otsuse teinud. Teises etapis tehakse otsus tasumäärade põhjendatuse osas.</p> <p>Kehtiva LennSi sätte kohaselt ei oma Konkurentsiameti esialgne otsus mitte mingisugust õiguslikku mõju (sellel pole õiguslikku tagajärge) kuna seaduses endas on antud automaatne keeld tasumäärade rakendamiseks, kuni asjas sisulise otsuse tegemiseni.</p> <p>Seega muudab selline automaatne keeld, Konkurentsiameti esialgse otsuse tegemise sisutuks, kuna menetluses ei ole vahet kas Konkurentsiamet leiab oma esialgses</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>menetlusnormidega ning tooks kaasa põhjendamatu segaduse, võlaõiguslikud nõuded ning mh ka riigivastutuse taolise tagajärje põhjustanud haldusorganile. Samuti oleks tegemist tarbetu õigusliku bürokraatia lisandumisega, mis oleks aga vastuolus vajadusega bürokraatiat vähendada.</p> | <p>otsuses tasumäärad olevat põhjendatud või põhjendamatud, nende rakendamine on juba seaduse kohaselt peatatud kuni lõpliku otsuse tegemiseni.</p> <p>HMSis on selgelt reguleeritud osahaldusakti andmise võimalus (§ 52). Seega etapiviisiline haldusmenetlus pole siseriiklikult võõras.</p> <p>Direktiivi mõte on, et 4 nädala jooksul tuleb ametil teha otsus jõustumise küsimuses, mitte aga lahendada kas tasumäärad olid põhjendatud või mitte.</p> <p>Tasumäärade põhjendatus on asja sisuline kaebus, mis tuleb lahendada 4 kuu jooksul.</p> <p>Direktiivi mõte ei ole tasumäärade vaidlustamise korral nende määrade automaatne peatamine kuni kaebuse põhjendatuse kontrolli otsuseni, vastasel juhul ei oleks üldse pädevale asutusele seatud kahe erineva otsuse tegemise kohustust s.t ei oleks sätestatud, et amet peab tegema otsuse jõustumise küsimuses.</p> <p>Eelnõuga just bürokraatiat ja vaidlustamise menetluse põhjendamatu venitamist vähendatakse. Ka täna kehtiva seaduse sätete valguses on õigus osapooltel tasumäärade osas esitada võlaõiguslikke nõudeid või ka riigivastutuse seaduse alusel</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>esitada nõue Kliimaministeeriumile, kuna lennujaamatasude direktiiv on üle võetud puudustega. Siinkohal on ministeerium ka seisukohal, et direktiiv on üle võetud puudustega ja need puudused on olulised (Riigikohtu lahend 3-3-1-37-12).</p> <p>Ei saa olla tarbetu bürokraatia, kui riik likvideerib ilmselgeid vastuolusid EL-i õigusega ja tagab sellega vaidlustamise menetluses mõlema osapoolle kaitse. Tuleb likvideerida olukord, et kogu kahju kannab vaid üks osapool s.t lennujaama haldaja. Tagatud peavad olema mõlema osapoolle õigused ja kaitse ja eelnõu sõnastus seda ka teeb.</p> |
| | | |