

Ettepaneku esitaja	Ettepanek	Täiendavad selgitused ettepaneku juurde	Arvestatud / mittearvestatud / osaliselt arvestatud/selgitame
Rahandusministeerium	Palume vältida direktiivi laiemat rakendamist ning muudatusi ja nende mõjusid seletuskirjas lähemalt avada.		Arvestatud. Kommentaarid, mis puudutasid direktiivi sõnastuse täpsemat järgimist võetud arvesse, täpsemalt selgitatud kommentaaride juures. Seletuskirja täiendusettepanekud on samuti arvesse võetud ja täpsustused viidud teksti tisse.
Rahandusministeerium	Esmalt tuleks kindlasti täpsustada vähemalt seletuskirjas, mida peetakse silmas moonutavate maksude ja nende vähendamise all. Näiteks selgitada, milliste riiklike maksude (vt MKS § 3 lg 2) puhul võiks see eesmärk olla asjakohane.	Direktiivi 2003/87/EÜ art 10 lõike 3 punkti ha kohaselt on üheks kasvuhoonegaaside heitkoguse müügist saadud tulu kasutuseesmärgiks „to provide financial support to address social aspects in lower- and middle-income households, including by reducing distortive taxes, and targeted reductions of duties and charges for renewable electricity“. Tulenevalt sellest muudetakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõike 4 punktiga 4, milles kasutatakse väljendit „moonutavad maksud“. Kas direktiivi eesmärgist lähtuvalt ei oleks asjakohane viidata hoopis kitsamalt teatud keskkonnatasudele, mitte Eesti maksusüsteemile tervikuna? Seletuskirjast ei selgu, kas moonutuste all peetakse silmas energiaturu moonutusi või mistahes maksuseadustes sätestatud kõiki maksusoodustusi, mis omal moel ühetaolist maksustamist moonutavad (kasvõi nt madalam käibemaksumäär raamatutele ja õpikutele). Ebaselgeks jääb, kas ka ühetaoline maksustamine võiks tähendada moonutusi. Eestis nimelt on elektriaktsiis alati olnud ühetaoline sõltumata energiaallikatest. Viidatud puuduste tõttu ei ole võimalik hinnata muudatustega kaasnevaid tegelikke mõjusid. Teiseks, atmosfääriõhu kaitse seadusesse sätestatakse maksupoliitiline eesmärk vähendada taastuvenergiast toodud elektrienergia makse. Direktiiv viitab tasude ja lõivude vähendamisele. Maksupoliitika kujundamine on Rahandusministeeriumi pädevusallas ning	Arvestatud. Tegemist on avatud loeteluga ja õigusselguse huvides on lõige sõnastatud ringi: „väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia tasude sihipärase vähendamise kaudu.“

		seda ei ole võimalik jäigalt atmosfääriõhu kaitse seadusega siduda. Mõistame, et ka direktiivi Teie 19.12.2024 nr 1-4/24/6167, KLIM/24-1342/-1K Meie 13.01.2025 nr 1.1-11/5758-22 läbirääkimistel sihiti pigem muude rahaliste kohustuste vähendamist, mitte maksude vähendamist. Palume püsida direktiivi ülevõtmisel direktiivi eesmärkide raames.	
Rahandusministeerium	Palume selgitada, kas edaspidi on heite käsitus laiem kui seni ega piirduta ainult atmosfääri paisatava heitega? (Või oleks asjakohane jätta ka muudetava sätte lõppu sõna „atmosfääri“?)	Eelnõu § 1 punktiga 3 muudetakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 131 teksti. Kehtivas AÕKS-s on selle sätte lõpp "...kasvuhoonegaaside heide atmosfääri", praeguses eelnõus üksnes „KHG heide“	Arvestatud, seletuskirja täiendatud. Termin muutub, kuna EL HKSi muutus KHG heite definitsioon. Sõna „atmosfäärist“ ei ole enam HKG heite definitsiooni osa, sest EL HKSi on toodud sisse võimalus kindlatele tingimustele vastav keemiliselt seotud CO2 arvestada tagastamise nõude alt välja. Muudatust arvestab ka komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/2066 ning keemiliselt seotud CO2 nõudeid reguleerib komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2024/2620.
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 18 lisatava lõike 8 korrektne sõnastus oleks „... ei kuulu käitise tegevusala enam... loetletud tegevusalade hulka,...“ (käitis ise ei kuulugi tegevusalade hulka).		Arvestatud osaliselt, säte sõnastatud järgnevalt: „Kui esimesse kauplemissüsteemi kuuluva paikse käitise võimsust vähendatakse nii, et käitis ei kuulu enam käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel kehtestatud määruse kohaldamisalasse, arvatakse käitis kauplemissüsteemist välja.“
Rahandusministeerium	Lisatavas lõikes 9 on viidatud lõike 8 kohast käitajat, ent see ei ole korrektne: lg 8 käsitletakse käitist, mitte käitajat. Ettepanek sõnastust	Ühel käitajal võib olla enam kui üks käitis, seega nt kui sama käitaja mõni käitis muudab tegevusala ega kuulu enam HKS-i, aga teine käitis kuulub jätkuvalt HKS-i, siis käiks lg 9 üksnes tolle näites esimesena nimetatud käitise kohta, ent mitte käitaja kõigi käitiste kohta.	Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „Käesoleva paragrahvi lõikes 8 viidatud käitis võib jääda kauplemissüsteemi kehtiva ja sellele järgneva viieaastase lubatud heitkoguse ühikute

	mitmetimõistetavuse vältimiseks muuta.		eraldamisperioodi lõpuni, kui käitaja teavitab sellest Keskkonnaametit.“
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 20 tehtavas muudatuses on üks viidatud tähtaegadest – 2024. a 30. juuni – juba möödas. Palume selle välja jätta.		Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „Keskkonnaamet eraldab õhusõiduki käitajatele iga aasta 30. juuniks tasuta lubatud heitkoguse ühikuid proportsionaalselt nende osaga lennutegevuse tõendatud heitkogusest, millest teatati 2023. aastal. Selle koguse arvutamisel võetakse arvesse ka tõendatud heitkogus, mis tekkis lendudega, mis kuuluvad esimesse kauplemissüsteemi alates 1. jaanuarist 2024.“
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 22 lisatava lõike 7 lõpu kohase erisuse kohaldamise alus võiks olla konkreetsemalt määratletud, nt sätestatud investeeringuotsuse tegemise tähtaeg vmt ("... välja arvatud juhul, kui asjaomaste investeeringute tasuvusaeg ületab kolme aastat või kui nende investeeringute kulud on ebaproportsionaalselt suured"). Samuti tuleks seletuskirja lisada selgitus lõike 7 sätestatava erisuse kohaldamise eelduse kohta.		Arvestatud osaliselt. Investeeringute tasuvusaeg ei ole direktiivis defineeritud, samuti ei anna selles osas juhised otsekohalduvad määrused, mistõttu ei ole otstarbekas siseriiklikult kitsendada. Seletuskirja on täiendatud ning viidatud ka otsekohalduvale määrusele, mis teemat reguleerib. Samuti on täiendatud sätet 8 asjakohase viitega.
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 23 lisatava § 156 ¹ lõikes 1 ei ole praegu määratletud, et		Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „Keskkonnaamet eraldab tasuta lubatud heitkoguse

	selles lõikes käsitletud lubatud heitkoguse ühikuid eraldatakse tasuta – konteksti kohaselt on see sõna puudu ja tuleks lisada.		ühikud, et katta osaliselt või täielikult hinnavahe fossiilsete lennukikütuste ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 artikli 3 punktis 7 nimetatud kestlike lennukikütuste kasutamise vahel käesoleva seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruhes õhusõiduki käitajatele kohalduvatel tegevusaladel.“
Rahandusministeerium	Sama kommentaar kehtib ka § 1 p 37 esitatud lisatava lõike 10 teksti kohta.		Arvestatud osaliselt, säte sõnastatud järgnevalt: „Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud enampakkumisel saadud tulu kasutamisel ja §-s 156 ¹ nimetatud lennukikütuste hinnavahe katmisel tuleb võimaluse korral tagada, et viide rahastamisallikale on nähtav.“
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 27 lisatavas lõikes 2 kasutatav määratlus „lennundus“ on laiem kui üle võetava direktiivi kohane „lennujaamad“, seda arvestades tagasimakse riski vältimiseks ettepanek kasutada eelnõus direktiiviga analoogset sõnastust (lennujaamad).		Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „vähese ja null-heitega transpordiliikidele ja ühistranspordile, energiatõhusamale taristule ning säästvatele alternatiivkütustele üleminekut toetavad meetmed, sealhulgas kliimasõbraliku reisijate- ja kaubaveo raudteetranspordi ning bussiteenuste ja tehnoloogia arendamine, merendussektori süsinikuheite vähendamine, heitevabade jõuseadmete toetamine, ning meetmed, millega toetatakse lennujaamade süsinikuheite vähendamist.“

Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punktiga 38 muudetava § 165 ¹ lõike 3 punkti 2 sõnastust tuleb korrigeerida, viimaks see kooskõlla direktiivi muudatusega ja vältimaks kitsendamist: kasutada tuleks fraasi „hoonete valdkonnas“ (praeguses eelnõus toodu on sellest oluliselt kitsam, sh ei kata juba heakskiidu saanud Eesti MF avaliku sektori hoonete energiatõhususe programmi ulatust).		Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „üldise energiakasutuse vähendamine energiatõhususe parandamise kaudu, sealhulgas tööstussektoris, transpordisektoris, hoonete valdkonnas, põllumajanduses ja jäätmemajanduses.“
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punkt 40 – ettepanek asendada energiamajanduse korralduse seaduse ja eelnõu aluseks oleva direktiivi sõnastusega parema kooskõla huvides sõnastus „energia ostmiseks“ sõnastusega „energiaostuvõimetuse leevendamiseks“.		Arvestatud.
Rahandusministeerium	Paragrahvi 1 punkt 42 – palume veenduda, kas ja mil määral on viidatud sätted seotud Eestis AÕKS ja RES alusel toetatavate MF programmide sisu, eesmärkide ja tegevustega (ning täiendada seletuskirja asjakohase selgitusega).	Kui ei ole üheselt selge, kas kavandatud, heaks kiidetud ja ellu viimisel olevate Eesti MF programmide elluviimist saab sellise sätte korral kavandatud viisil jätkata, siis ettepanek RES-is kavandatud programmide tulemusliku elluviimise võimaldamiseks see säte eelnõust välja jätta (või määratleda selle kehtivuse alguse peale praeguste MF programmide elluviimist).	Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „Moderniseerimisfondi vahendite kasutamise otsustamisel lähtutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2088, mis käsitleb jätkusuutlikkust käsitleva teabe avalikustamist finantsteenuste sektoris (ELT L 317, 9.12.2019, lk 1–16), artikli 2 punktis 17 osutatud „ei kahjusta oluliselt“ põhimõttest vastavalt

			<p>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13–43), artiklis 17 seatud kriteeriumitele, kui toetatavale majandustegevusele on kehtestatud tehnilised sõelumiskriteeriumid sama määruse artikli 10 lõike 3 punkti b kohaselt.“</p> <p>Tagasiulatuvat kuupäeva 01.01.2025 ei ole siinkohal põhjust panna, kuna sätte jõustumisel saab seda vaid edasiulatuvalt kohaldada ja sätte sõnastuses on selge viide otsustamisele, mis tähendab, et säte kohaldub uutele otsustele.</p>
Rahandusministeerium	<p>Teeme ettepaneku täiendada § 1 punktiga 49 lisatava lõike 9 sõnastust, kuna fraas „lennunduse muu kui CO₂ mõju“ ei ole üheselt mõistetav (lennundusel on nt mõju ka lennureisija rahakotile, lennujaama ümbruse mürareostusele jm, neid pole siinkohal eeldatavasti mõeldud).</p>		<p>Selgitame, et termin on defineeritud AÕKS muutmise eelnõu punkti 12 lõikes 5.</p>
Rahandusministeerium	<p>Paragrahvi 1 punktiga 56 täiendatava paragrahvi lõikes 4 viidatud tähtaeg – 31. jaanuar 2025. a - on seaduse vastu võtmise ajaks juba möödas. Ettepanek</p>		<p>Arvestatud, kuupäevad viidud rakendussäteteks ja 31.jaanuar 2025 asendatud 30. september 2025.</p>

	<p>kaaluda selle tähtaja välja jätmist või asendamist hilisema tähtajaga. Kui lisatava paragrahvi lõikes 1 on mõeldud EL sadamate vahelisi reise (erinevalt järgmises sättes määratletud reisidest), siis tuleks sedasi ka üheselt mõistetavalt sõnastada.</p>		
Rahandusministeerium	<p>Paragrahvi 1 punktiga 56 lisatava paragrahvi lõike 1 lõpus toodud määratlus „suurendatakse Euroopa tarbijahinnaindeksi alusel“ ei ole üheselt mõistetav, kuna sättest (ega ka seletuskirjas) ei selgu, millise aasta taset loetakse THI alusel suurendamise korral baastasemeks (nõ 100% tasemeks) ja seega millise aasta tasemega võrreldes 100€/ühik määra suurendama hakatakse. Tegu on olulise mõjuga sättega ja see peaks olema selgelt mõistetav. Palume sätet täiendada ning lisada selgitus seletuskirja.</p>		<p>Arvestatud. Lõike viimane lause on täpsustatud järgnevalt: „Lubatud heitkoguse ühikute hüvitist suurendatakse Euroopa tarbijahinnaindeksi alusel alates ühikute tagastamise tähtajast.“. Seletuskirjas on vastavat punkti täiendatud ning lisatud selgitus arvestamise aluse kohta.</p>
Rahandusministeerium	<p>Seletuskirja leheküljel 9 on lõik, mille sisu peame vajalikuks täpsustada</p>	<p>(Siiski on ootus, et kestliku lennukikütuse tootmine kasvab ning selleks, et kompenseerida kütuste hinnavahet, võimaldatakse nende kasutajatele eraldada tasuta lubatud heitkoguse ühikuid. Täpsemalt hakkab süsteemi reguleerima komisjoni delegeeritud õigusakt, mis kehtestab üksikasjalikud reeglid iga-aastaseks kulude erinevuse arvutamiseks ja lubatud</p>	<p>Arvestatud, tekst muudetud järgnevalt: „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,</p>

		<p>heitkoguse ühikute eraldamiseks. Samuti kehtestab see üksikasjalikud reeglid kasvuhoonegaaside heitkoguste arvutamiseks ning korra, kuidas võtta arvesse CO2 hindadel põhinevate stiimulite ja tavapäraste lennukikütuste ühtlustatud madalaimal maksustamise tasemel põhinevad stiimulid.)Juhime tähelepanu, et aktsiisiga ei maksustata õhusõiduki kütust, välja arvatud mitteäriline otstarve. Seetõttu jääb arusaamatuks, mida peetakse silmas madalaima maksustamise taseme all.</p>	<p>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 ning kehtestab üksikasjalikud reeglid kasvuhoonegaaside heitkoguste arvutamiseks. Dokument on hetkel koostamisel. Üldiste põhimõtetenäiteks 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.“</p>
Rahandusministeerium	<p>Seletuskirja leheküljel 28 on käsitletud võimalikku topelt-koormuse riski kui peaks rakenduma IMO tasandil süsiniku tasu. Kahetsusväärset ei selgu, mis võiks olla viidatud riski</p>		<p>Selgitame, et täpsemalt pole võimalik hetkel infot anda, kuna läbirääkimised IMO on pooleli. IMO on kokku leppinud, et kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed koosnevad nii majanduslikest kui ka</p>

	<p>avaldumise ligikaudne tõenäosus ning mis võiks olla Eesti seisukoht, et vältida merendussektorile ebasoodsa konkurentsiolukorra teket.</p>		<p>tehnilistest elementidest. Tõenäosus tasu kehtestamiseks IMO tasandil on kõrge, aga konkreetsetes tasumäärades ei ole veel kokku lepitud. Nimetatud lähenemise eestvedaja on EL, kes on läbirääkimistes jõudnud nii kaugele, et haaranud partneriteks ka teisi riike.</p>
Rahandusministeerium	<p>Seletuskirja seitsmendas osas (tegevused, kulud, tulud) on puudu info Keskkonnaametile uute ülesannetega seoses lisanduvast töökoormuse kohta ning sellega seotud kulu prognoos (sh arvestuse alused). Ei selgu, kas (ja millises mahus) niisuguse kulu katmine on kavandatud KLIM eelarveosast. Seega ei selgu, milline on seadusemuudatusega kaasnev mõju riigieelarvele.</p>		<p>Arvestatud, tekst täiendatud järgnevalt: „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. 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 HKSi rakendamiseks seatud tegevuste kulude katteks tehakse raha eraldamise otsus ettevaatavalt pikaajalisena, arvestades majanduse ja tööturu näitajaid ning asjakohase töökoormuse prognoosi.“</p>
Rahandusministeerium	<p>Puudu on ka selgitus ning prognoos eelnõu § 1 p 2 alusel sätestatavate trahvide</p>		<p>Arvestatud, tekst täiendatud järgnevalt: „Meretranspordi lisanduvad enampakkumistulud on riigi eelarvestrateegia tulubaasis</p>

	(riigieelarvesse) laekumise suurusjärgu kohta aastas.		arvestatud. FuelEU rikkumistest tulenevat tulu ei ole tulubaasi arvestatud, kuna selle laekumist peetakse ebatõenäoliseks.“
Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	Juhime tähelepanu asjaolule, et eelnõu punktiga 37 täiendatakse atmosfääriõhu kaitse seadust (edaspidi AÕKS) uue sättega (AÕKS § 161 lg 10), mis viitab sama paragrahvi lõikele 11. Seaduse kehtivas redaktsioonis § 161 lõige 11 aga puudub.		Arvestatud, viide ekslik ning on kustutatud.
Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium palub eelnõu seletuskirjas selgitada AÕKS § 161 lõike 4 muudatust, mille kohaselt jäetakse kehtivast tekstist välja tekstiosa „Vähemalt 50 protsenti“.		Arvestatud, seletuskirja teksti täiendatud järgnevalt: „Direktiivi muudatusega otsustati, et endise nõude – vähemalt 50% - asemel tuleb kogu enampakkumistulu kasutada tegevusteks, mis on kooskõlas loetletud valdkondade ja eesmärkidega.“ Teemat selgitab ka mõjuhindangus toodud IV muudatus: nõue kasutada ELi HKSi enampakkumisel saadud tulu 100% kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks.
Justiits- ja Digiministeerium	Palume seletuskirja lisada põhiseaduspärasuse analüüs ja selles selgelt välja tuua, milline on see avalik huvi, mis kaalub üles sätte tagasiulatava negatiivse mõju.	Eelnõu § 1 punktides 20, 22, 56 ja 57 esitatud muudatuste puhul on ilmselt tegemist rakendus- või üleminekusätetega ja nende sisuks on kohustusi sisaldavate normide tagasiulatuv kohaldamine. Toonitame, et tagasiulatava mõjuga sätted peavad olema põhjendatud ning analüüsitud. Argumenteeritult peab olema näidatud, et negatiivse tagasiulatava mõju kaalub üles oluline avalik huvi. Samuti märgime, et teatud juhtudel on tagasiulatava mõju andmine lubamatu –	Arvestatud, sätted sõnastatud ringi nii, et need ei sisaldaks tagasiulatavat kohustust. Vajadusel on täiendatud ka seletuskirja.

		<p>karistust kehtestavate või karistust rakendavate normide puhul – ja regulatsioonis, mis peaks normi adressaadi käitumist suunama seaduse avaldamise eelsel ajal.</p> <p>Lisaks juhime tähelepanu, et ka nende normide asukoht ei ole õige. Vastavalt HÕNTE § 13 lõikele 1 esitatakse rakendussätteid seaduseelnõu lõpus. Nii tuleb seal esitada kindlas järjekorras mh normid, mis sisaldavad selle seaduse sätete rakendamise erisusi ja täpsustusi ning valdkonna senise õigusliku regulatsiooni muutumise korral rakendussätetes ajutised, kindlal tähtajal kehtivad sätted seniselt õiguslikult regulatsioonilt uuele üleminekuks. Sellised normid ei kuulu eelnõu põhiteksti.</p> <p>Justiits- ja Digiministeerium on seisukohal, et tagasiulatuvalt normi adressaatidele sätestatav kohustus ei ole põhiseadusega kooskõlas ja sellised normid tuleb eelnõust välja jätta.</p>	
Justiits- ja Digiministeerium	§ 122 ¹ Palume normi pealkirjas kasutada terminit, mis oleks kooskõlas ka jaoga, millesse norm lisatakse (kütuse kohta esitatavad nõuded, vedelkütuse kvaliteedi ja koguste seira). Palume analüüsida, kas lisatav sobiks hoopis üldsätetesse.	<p>Viidatud artikkel 27: Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest (edaspidi „pädevad asutused“), ning edastavad nende nimed ja kontaktandmed komisjonile. Komisjon avaldab pädevate asutuste nimekirja oma veebisaidil.</p> <p>Sõna "järelvalve" on pealkirjas eksitav, sest Eesti õiguses on järelvalve tähendus - nt riiklik- ja haldusjärelvalve. Käesolevas normis määratakse aga pädev asutus, kes võib ka määrata puudujäägi tasumiseks summa. Seega ei ole tegemist klassikalise järelvalvefunktsiooniga. Palume normi pealkirjas kasutada terminit, mis oleks kooskõlas ka jaoga, millesse norm lisatakse (kütuse kohta esitatavad nõuded, vedelkütuse kvaliteedi ja koguste seira). Palume analüüsida, kas lisatav sobiks hoopis üldsätetesse.</p>	Arvestatud, tekst muudetud järgnevalt: „§ 122 ¹ . Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805 rakendamine“
Justiits- ja Digiministeerium	§136 lõige 1 ettepanek kasutada „õhusõiduki käitajate“	Siin normis muudetud mitmus ainsuseks, sest HÕNTE § 15 lg 4 kohaselt eelistatakse EN-s ainsuslikku vormi, välja arvatud juhul, kui ainsuse ja mitmuse eristamisel on õiguslik tähendus ning muutmispunktis 5 esitatud § 135 tekstis kasutatakse ka ainsust.	Arvestatud, lõikes kasutatud õhusõiduki käitajate. Eelnõud analüüsitud ning võimalusel kasutatud ainsust.

Justiits- ja Digiministeerium	§ 141 lõige 5	Kui tegemist on terminiga, siis peab olema käesoleva seaduse tähenduses on	Arvestatud vastavalt ettepanekule.
Justiits- ja Digiministeerium	§141 ¹ lõige 1, palume näited haldaja või laevapereta prahtija osas esitada SK-s.		Arvestatud, seletuskiri täiendatud vastavalt ettepanekule.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 155 lõige 1 ¹ jääb ebaselgeks, miks see norm on eraldi lg-s ja miks ta ei kuulu lg-sse 1, mis on volitusnorm. Palume seda SK-s põhjendada.		Eelnõud muudetud nii, et lõiked 1 ja 1 ¹ on ühendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 155 lõige 8, 1) peab märkima "nimetatud käitaja" ja 2) viidatud lg-s ei ole käitajat nimetatud. Palume EN parandada.		Arvestatud, säte sõnastatud järgelt: „Käesoleva paragrahvi lõikes 8 nimetatud käitis võib jääda kauplemissüsteemi kehtiva ja sellele järgneva viieaastase lubatud heitkoguse ühikute eraldamisperioodi lõpuni, kui käitaja teavitab sellest Keskkonnaametit.“
Justiits- ja Digiministeerium	§156 lõige 5 ² , palume SK-s avada ja selgitada, kas tegemist on ehk hoopis rakendussättega (normi kohaldatakse vaid teatud ajal).	Rakendussätted ei kuulu EN põhiteksti ja nad tuleb esitada AÕKS-i 10. ptk-s.	Arvestatud, säte sõnastatud järgelt: „Keskkonnaamet eraldab õhusõiduki käitajatele iga aasta 30. juuniks tasuta lubatud heitkoguse ühikuid proportsionaalselt nende osaga lennutegevuse tõendatud heitkogusest, millest teatati 2023. aastal. Selle koguse arvutamisel võetakse arvesse ka tõendatud heitkogus, mis tekkis lendudega, mis kuuluvad esimesse kauplemissüsteemi alates 2024. aasta 1 jaanuarist“
Justiits- ja Digiministeerium	§ 156 lõiked 9 ja 10, kui sisuliselt tegemist üleminekusätetega, siis		Lõige 9 on kustutatud, kuna direktiivis viidatud kuupäev on

	tuleb need esitada rakendussätete peatükis.		möödunud ning Eestis ei olnud tingimustele vastavaid käitisi. Edaspidi reguleerib valdkonda otsekohalduv määrus. Lõige 10 (uus lõige 9) ei ole olemuselt rakendussäte.
Justiits- ja Digiministeerium	§156 lõige 9, lg-s olevad kuupäevad on möödunud, SK ei ava normi vajalikkust. Palume SK-s selgitada, mis juba möödunud kpv-dega norme vaja on.		Lõige 9 on kustutatud, kuna direktiivis viidatud kuupäev on möödunud ning Eestis ei olnud tingimustele vastavaid käitisi. Edaspidi reguleerib valdkonda otsekohalduv määrus.
Justiits- ja Digiministeerium	§156 lõige 12, kas see tähendab, et lg-t 11 ei ole enam alates 01.01.2034 vaja? Kui ei ole, siis jätta lg 12 EN-st välja ja lg 11 tunnistada alates 01.01.34 kehtetuks		Arvestatud osaliselt. Lõige 11 tunnistatakse kehtetuks ja lõige 12 viidud rakendussätteks.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 156 ¹ lg 2, normis ei ole punkte, on lõiked, milledest lg-s 3 on punktid. Palume esitada täpne viide.		Arvestatud, kasutatud korrektset terminit.
Justiits- ja Digiministeerium	§156 ¹ lg 4, teeme ettepaneku volitusnorm AÕKS-si lisada siis, kui selle lisamise vajadus on selgunud, sest kui EK delegeeritud õigusakti valmimisel selgub, et vol.normi ei ole vaja, siis on see tarbetult EN-s esitatud.	SK-s on selgitus: "Lõikes 4 sätestatakse volitusnorm valdkonna eest vastutavale ministrile kehtestada vajaduse korral tasuta ühikute kestliku lennukikütuse kasutamise kompenseerimiseks 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. ".	Mittearvestatud, peame volitusnormi olemasolu oluliseks. Hetkel ei ole endiselt delegeeritud õigusakt jõustunud ei ole selgust, kuidas täpselt süsteemi tuleb rakendada. Soovime olla proaktiivsed, et saaksime sektorile pakkuda kiiret lahendust süsteemi käivitumisel.
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lg 4 punktid 1 ja 2, Esitada ühes muutmisvormelis: .. paragrahvi 161 lõike 4 sissejuhatav lauseosa ning		Arvestatud.

	punktid 1 ja 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:		
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lg 4 punktid 1 ja 2, juhime tähelepanu, et kui muutub reguleerimisese, siis ei ole enam tegemist muudetud, kuid samasisulise sõnastusega. Kui senised punktid 1 ja 2 ei ole enam vajalikud, siis tuleb need kehtetuks tunnistada ja uue sisu jaoks kavandada uue numbriga (ülaindeksiga) punktid sisuliselt sobivasse kohta. Palume EN muuta.		Mittearvestatud. Reguleerimisese ei muutu, seda täpsustatakse.
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lõige 4 punkt 4, sama märkus, mis muutmispunkti 28 kohta esitasime.		Mittearvestatud. Reguleerimisese ei muutu, seda täpsustatakse.
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lõige 4 punkt 9, palume teil ka siin üle vaadata, kas punkti reguleerimisese on muutunud. Kui on, siis tuleb p 9 kehtetuks tunnistada ja lisatav kavandada uue p-na.		Mittearvestatud. Reguleerimisese ei muutu, seda täpsustatakse.
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lõige 4 punkt 13, sama märkus, mis eelnevate § 161 lg 4 p-de kohta oleme teinud.		Mittearvestatud. Reguleerimisese ei muutu, seda täpsustatakse.
Justiits- ja Digiministeerium	§161 lõige 10 viide 1 ¹ , sellist lg-t ei ole.		Arvestatud, ekslik viide kustutatud.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 166 lõige 9, teeme ettepaneku "alates kpv" ära jätta ja norm jõustada vajalikul ajal. Ei ole selge,		Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „(9) Õhusõiduki käitaja esitab Keskkonnaametile Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87/EÜ artikli 14 lõikes

	miks on kpv siin normis vajalik.		1 nimetatud rakendusakti kohaselt kord aastas aruande lennunduse muu kui süsinikdioksiidi heite mõju kohta.“
Justiits- ja Digiministeerium	§ 168 lõiked 9-11, palume 1) selgitada terminite esitamise vajadust ja asukohta vajadust või 2) terminite asukohta muuta ja esitada need sobivas asukohas.	SK-s on märgitud, et selle punktida võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 lõiked x, z ja aa. Juhime tähelepanu, et §-s 168 ei ole kasutusel reis, merematkelaev ja külastatav sadam. Seega ei ole õige öelda "käesoleva paragrahvi tähenduses". Lisaks- märgite SK-s, et merematkelaeva mõiste on kasutusel ka MSOS-s. Kui termin on juba mujal kasutusel ja seda kasutatakse seni sätestatust erinevas tähenduses või kui terminil võib olla mitu tähendust, lisatakse termini määratlusse väljend "käesoleva .. tähenduses". Kui aga termin on mõnes seaduses EN konteksti sobivas tähenduses juba määratletud, siis korduse vältimiseks ja õigusselguse eesmärgil tuleb viidata sellele seadusele, mille tähenduses terminit kasutatakse.	Arvestatud, terminite asukoht muudetud, uus asukoht § 168 ² lõigetena 5-7.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 168 ¹ lõige 4 viited 5 ¹ ja 5 ² , selliseid norme ei ole EN-s ega kehtivas AÕKS-s.		Arvestatud, ekslikud viited kustutatud.
Justiits- ja Digiministeerium	§168 ¹ lõige 4, palume analüüsida, kas tegemist on rakendussättega. Kui on, siis tuleb selle lause asukohta muuta ja see esitada rak-sätetes.		Arvestatud, tähtjad esitatud rakendussättena.
Justiits- ja Digiministeerium	§168 ¹ lõige 5, palume analüüsida, kas tegemist on rakendussättega. Kui on, siis tuleb selle lg asukohta muuta ja see esitada rak-sätetes.		Arvestatud, tähtjad esitatud rakendussättena.
Justiits- ja Digiministeerium	§168 ² lõige 1, palume analüüsida, kas tegemist on rakendussättega. Kui on, siis tuleb selle lg asukohta		Arvestatud, lõige esitatud rakendussättena.

	muuta ja see esitada rak-sätetes.		
Justiits- ja Digiministeerium	§ 168 ² lõige 3, palume analüüsida, kas tegemist on rakendussättega. Kui on, siis tuleb selle lg asukohta muuta ja see esitada rak-sätetes.		Arvestatud, tähtjad esitatud rakendussättena.
Justiits- ja Digiministeerium	§168 ² lõige 4, palume analüüsida, kas tegemist on rakendussättega. Kui on, siis tuleb selle lg asukohta muuta ja see esitada rak-sätetes.		Arvestatud, tähtjad esitatud rakendussättena.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 169 lõige 1, palume seda lauset ka SK-s põhjendada: „Lubatud heitkoguse ühikute hüvitist suurendatakse Euroopa tarbijahinnaindeksi alusel.“.		Arvestatud, seletuskiri täiendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 169 lõige 1, palume "täitemeetmed" sisustada ja SK-s nende kohta näited tuua. Sellist terminid nagu "täitemeede" või "täitemeetmed" Riigi Teataja otsinguga välja ei tule.	Kasutada tuleb meie õiguskeeles kasutatavaid termineid ja uute terminite loomise vajadust tuleb põhjendada. Seetõttu palume kasutada Eesti õiguskeeles kasutusel olevat terminit.	Arvestatud, ekslik termin asendatud terminiga „meetmed“.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 169 lõige 6, kas sisuliselt vajalik lisada ka täiend nagu lg-s 7 - Euroopa liidu liikmesriigis antud väljasaatmiskorraldus.		Mittearvestatud, antud juhul ei ole vaja sätet muuta.
Justiits- ja Digiministeerium	8. jagu, palume analüüsida, mida tuleks veel seoses määrusega 2023/956 AÕKS-s reguleerida, et	On ebaselge, mis on selle pädevaks asutuseks olemise sisu. Tegemist on EL määruse regulatsiooniga, kuid sedasi üksikult siin esitatud norm tekitab segadust. Samuti nähtub	Selgitame, et AÕKSis ei ole vaja reguleerida teisi määrusest 2023/956 tulenevaid sätteid. Järelevalvefunktsioon on

	tekiks arusaadav ja terviklik regulatsioon.	muutmispunktist 63, et selle EL määruse kohasel pädeval asutusel on ka järelevalvefunktsioon.	kehtestatud AÕKS muudatusettepanekuga 63.
Justiits- ja Digiministeerium	§ 237 ¹ pealkiri, normis sätestatud väärtekirjeldus on raskesti loetav. Soovitame ümber sõnastada järgmiselt: "Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 2015/757 sätestatud esimesse kauplemissüsteemi mittekuuluvast meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguse seire- ja aruandlusnõuete rikkumise eest - karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut."		Arvestatud, sõnastatud vastavalt ettepanekule.
Justiits- ja Digiministeerium	Maksukorralduse seaduse § 29, p-d 65 ja 66 on olemas. Seega on võimalik täiendada p-ga 67. Palume EN muuta.		Arvestatud, eelnõu muudetud vastavalt.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri, palun lisage sisukokkuvõttesse lühidalt ka eelnõuga lahendatav küsimus, eesmärk ja muudatuse mõju.	Vt HÕNTE § 41 lg 2. Näiteks: Eelnõu viib Eesti õiguse kooskõlla Euroopa Liidu direktiividega, aidates täita ELi ja Eesti kliimaeesmärke ning soodustades säästlike kütuste/ tehnoloogiate? kasutuselevõttu. Peamised eesmärgid on ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ajakohastamine, meretranspordi lisamine heitkogustega kauplemise 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 rohetehnoloogiasse ning vähendada heitkoguseid.	Arvestatud, selgitus lisatud seletuskirja algusesse.

		Keskkonnaametile lisanduvad uued ülesanded heitkoguste seirel ja kontrollimisel.	
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri, palun lisage viide Eesti seisukohtadele ning huvirühmadega konsulteerimise tulemustele.		Arvestatud, viide seisukohtadele ja kaasnenud arvamustele on lisatud seletuskirja.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri, palume üle vaadata ja ajakohastada RT avaldamismärked.		Arvestatud, avaldamismärked uuendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri, palun kaaluge ülevõetavate direktiivide eesmärkide lisamist seletuskirja.		Arvestatud, seletuskirja täiendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 4, palume SK täiendada ja avada, mis sellest heitkoguse ühikute eraldamisest sai, et enam ei ole seireaasta kasutusel.		Arvestatud, selgitus lisatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 47, palume SK-sse lisada ka selgitus, miks on valitud just see selgitus.		Arvestatud, seletuskirja on täiendatud viitega, mis selgitab tähtaja erinevust.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 57, võimaluse korral lisage täpsustus, miks Eesti ei esitanud taotlust nn saarte erandi jaoks.		Arvestatud, seletuskirja on lisatud selgitus miks Eesti ei ole saarte erandit taotlenud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 59 lõiked 4 ja 5, tekib küsimus, kas heitkoguse ühikute tagastamise kohustus on seotud turvalisusega? Palume see seos ära näidata, sest muidu ei saa sellise regulatsiooniga nõustuda.		Selgitame, et punktis 59 põhjendatakse miks väljasaatmiskorralduse andmise kohustus on antud just Transpordiametile ning viide meresõiduohutuse seadusele on lisatud selleks, et näitlikustada, et asutus juba praegu on samasuguse ülesande elluvijaks. Turvalisusaspekt on juhtumisi

			viidatud väljasaatmiskorraldusega seotud kuid ei ole toodud eelnõusse kui seos.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 59 lõige 7, palume SK täiendada ka selle keelu põhjendusega.		Arvestatud, seletuskirja selgitus lisatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 62, palume SK-s selgitada, miks on loodud selle normi tarbeks eraldi jagu.		Arvestatud, seletuskiri täiendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 62, palume sõnastust vaadata ja parandada: mistõttu neid seadusesse üle on õigus küsida...		Arvestatud, sõnastus täpsustatud ja lause lõpetatud ning järgmine alustatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri paragrahv 4, Palume ka seda muudatust SK-s selgitada: „Riigilõivu tasumisest vabastatakse tõendajad tõendajakonto avamisel ja iga-aastaselt hooldamisel.“		Arvestatud, selgitus lisatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri eelnõu terminoloogia, palume iga termini juures märkida ka norm, milles termin esitatakse.		Arvestatud osaliselt, seletuskirjas viidatud, et eelnõus ei kasutatud uusi termineid.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri eelnõu terminoloogia, palun täpsustage uusi termineid. Vt HÖNTE § 44		Arvestatud osaliselt, seletuskirjas viidatud, et eelnõus ei kasutatud uusi termineid.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri mõjuanalüüs, palun lisage viide analüüsile: „EL kasvahoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega		Arvestatud, seletuskirja on lisatud viide, et analüüs on kättesaadav Kliimaministeeriumist.

	kauplemise mõjuanalüüs merendussektoris“.		
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri mõjuanalüüs, täpsustage, kas uus töökoht loodi 2024. aastal või on selle loomine planeeritud 2025. aastaks:“ Lisanduva, ühe töökohta maksumus on 2024. aastal arvestatud 53 000 eurot ja lisatööjõudu vajatakse alates 2024. aasta esimesest kvartalist“.		Arvestatud, seletuskirja lisatud selgitus, et töökoht on loodud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri mõjuanalüüs meretranspordile, soovitame eelnõusse lisada sätte, mis kohustab läbi viima järelhindamise ettevõtete halduskoormuse kasvuga kaasnenud otseste ja kaudsete mõjude täpsemaks hindamiseks.		Selgitame, et kuna sektorile lisandub EL HKSi kuulumisega lubatud heitkoguseühikute tagastamise kohustus, siis sellega seonduva kulu hindamisega kaasneb ettevõttele proportsionaalselt ebamõislik halduskoormus. Seirekohustus, kust pärinevad andmed süsinikdioksiidi heite kohta, mis on omakorda aluseks lubatud heitkoguseühikute tagastamiseks, on sektoril juba aastast 2017.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 7, selgitage mõju Transpordiameti töökoormusele.		Arvestatud, seletuskiri vastavalt täiendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 7, palun lisage täpsem kuluproгноos seaduse rakendamiseks vajalike tegevuste lõikes.		Arvestatud, seletuskiri vastavalt täiendatud.
Justiits- ja Digiministeerium	Seletuskiri punkt 9, vastavalt HÕNTE §-le 49 tuleb jõustumisaja valikut		Arvestatud, seletuskiri vastavalt täiendatud.

	põhjendada. Palume SK põhjendusega täiendada.		
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet teeb ettepaneku sätte selguse huvides täpsustada eelnõu §-s 1221, milliste kohustuste osas on Keskkonnaamet pädev asutus ning milliste osas on pädevaks asutuseks Transpordiamet.	Eelnõu punktiga 2 täiendatakse seadust §-ga 1221. Nimetatud sätte lõike 1 kohaselt on Keskkonnaamet ja Transpordiamet pädevad asutused 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), artikli 27 mõistes.	Arvestatud, seletuskiri täiendatud.
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet teeb ettepaneku, kas täiendada eelnõu § 141 ¹ lõiget 2 lisades eelduse „või mõlema eest“ või täpsustada seletuskirjas, miks see eeldus on sättest ära jäetud.	Eelnõu punktiga 13 täiendatakse seadust §-ga 141 ¹ . Nimetud sätte lõike 2 järgi, kui laeva käitab käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetamata isik, kellel on kokkuleppel laevandusettevõtjaga lõplik vastutus laeva kütuse ostmise või laeva käitamise eest, on see isik kohustatud hüvitama laevandusettevõtjale kõik lubatud heitkoguse ühikute tagastamisest tulenevad kulud. Vastavalt seletuskirjale selle sättega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt w ning artikkel 3gc. Viimase järgi liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et kui lõplik vastutus kütuse ostmise, laeva käitamise või mõlema eest lasub lepingulise kokkuleppe alusel muul üksusel kui laevandusettevõtjal, on laevandusettevõtjal õigus saada sellelt üksuselt hüvitist lubatud heitkoguse ühikute tagastamisest tulenevate kulude eest.	Arvestatud, tekst muudetud järgnevalt: „Kui laeva käitab käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetamata isik, kellel on kokkuleppel laevandusettevõtjaga lõplik vastutus laeva kütuse ostmise või laeva käitamise eest või mõlema eest, on see isik kohustatud hüvitama laevandusettevõtjale kõik lubatud heitkoguse ühikute tagastamisest tulenevad kulud.“
Keskkonnaamet	Eelnõu punktiga 18 täiendatakse paragrahvi 155 lõigetega 8 ja 9. Keskkonnaamet teeb ettepaneku sõnastuse selguse huvides muuta sätete sõnastust nii, et tuleks välja, et käitaja käitatav käitis tegutseb küll samal tegevusalal edasi, aga ei ületa enam HKSi künnist.		Arvestatud, sätte sõnastatud järgnevalt: „Kui esimesse kauplemissüsteemi kuuluva paikse käitise võimsust vähendatakse nii, et käitis ei kuulu enam käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel kehtestatud määruse kohaldamisalasse, arvatakse käitis kauplemissüsteemist välja.“

	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku muuta lõike 8 sõnastust selguse huvides järgmiselt: „8) Käesoleva paragrahvi lõikes 7 sätestatud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust ei vähendata, kui käitaja tõendab kas auditaruandes, et ta on rakendanud meetmeid, mis aitavad vähendada käitise kasvuhoonegaaside heitkoguseid või sertifitseeritud energia- või keskkonnajuhtimissüsteemis soovitatuga samaväärselt või kui neile kohalduvad erandid komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/331 kohaselt.“</p> <p>Keskkonnaamet teeb ka ettepaneku lõikes 9 kasutatud „kliimaneutraalsuse kava“ asemel kasutada mõistet „kliimaneutraalsuskava“, sest nii on tõlgitud ka EK määruses ja tuleks otsinguga paremini välja (kliimaneutraalsuse kava vs kliimaneutraalsus vs kliimaneutraalsuskava).</p>	<p>Eelnõu punktiga 22 täiendatakse paragrahvi 156 lõigetega 7–13. Lõiked 8-9 on esitatud järgmises sõnastuses: „8) Käesoleva paragrahvi lõikes 7 sätestatud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust ei vähendata, kui käitaja tõendab, et ta on rakendanud meetmeid, mis aitavad vähendada käitise kasvuhoonegaaside heitkoguseid seda käitist puudutavas auditaruandes või sertifitseeritud energia- või keskkonnajuhtimissüsteemis soovitatuga samaväärselt või kui neile kohalduvad erandid komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/331 kohaselt. 9) Kui paikse heiteallika käitajad, kelle kasvuhoonegaaside heite tase ületab 80 protsentiili asjakohaste tootepõhiste võrdlusaluste heitetasemetest, ei ole 1. maiks 2024 koostanud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/2441 kohast kliimaneutraalsuse kava iga käitise kohta ja esitanud seda Keskkonnaametile 30. maiks 2024, vähendatakse tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust 20 protsenti.“</p>	<p>Arvestatud osaliselt, lg 8 sõnastatud järgnevalt: „Käesoleva paragrahvi lõikes 7 sätestatud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust ei vähendata, kui käitaja tõendab, et ta on rakendanud meetmeid, mis aitavad vähendada käitise kasvuhoonegaaside heitkoguseid seda käitist puudutavas auditaruandes või sertifitseeritud energia- või keskkonnajuhtimissüsteemis soovitatuga samaväärselt või kui käitajale kohaldub erand komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/331 artikli 22a kohaselt.“</p> <p>Lg 9 on kustutatud, kuna direktiivis viidatud kuupäev on möödunud ning Eestis ei olnud tingimustele vastavaid käitisi. Edaspidi reguleerib valdkonda otsekohalduv määrus.</p>
Keskkonnaamet	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku muuta § 166 lg-s 6² sätestava seirekava heakskiitmise tähtaega.</p>	<p>Eelnõu punktiga 45 täiendatakse paragrahvi 166 lõigetega 6¹– 6². „(6²) Keskkonnaamet kiidab laevandusettevõtja esitatud seirekava heaks 30 päeva jooksul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 nõuetele</p>	<p>Arvestatud, sätted sõnastatud järgnevalt: „(6¹) Laevandusettevõtja seirekava koostamine ja seire toimub vastavalt Euroopa</p>

		<p>vastava seirekava esitamisest arvates.“ Keskkonnaametile teadaolevalt 1 eelnõu paragrahvi 166 lg-s 6² sätestatud seirekava heakskiitmise tähtaeg 30 päeva jooksul nõutele vastava seirekava esitamisest arvates ei ole korrektne. Seirekava esimese esitatud versiooni kinnitamise tähtaeg on hiljemalt 06.06.2025 ehk seirekava heakskiitmiseks on sätestatud konkreetne tähtpäev, mitte 30-päevane tähtaeg.</p>	<p>Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguse seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76). (6²) Käesoleva paragrahvi lõike 6¹ kohane seirekava esitatakse Keskkonnaametile.“</p>
Keskkonnaamet	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku täpsustada, et aruanne peab olema koostatud ja esitatud ettevõtja tasandil, s.t ettevõtja vastutusel olevate laevade heited kokku (summaarsed heitkoguse andmed). Aluseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikkel 3gd ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 artikkel 11a.</p>	<p>Eelnõu punktiga 47 täiendatakse paragrahvi 166 lõikega 7¹ järgmises sõnastuses: „(7¹) Laevandusettevõtja esitab Keskkonnaametile iga aasta 31. märtsiks eelmise kalendriaasta kasvuhoonegaaside heitkoguse tõendatud aruande (edaspidi heitkoguse aruanne) ja korraldab eelmise kalendriaasta heitkoguse tõendamise kauplemise 1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 artikkel 6 lõige 8. 3 (7) registris.“</p>	<p>Arvestatud osaliselt, säte sõnastatud järgmiselt: „(7¹) Laevandusettevõtja esitab Keskkonnaametile iga aasta 31. märtsiks eelmise kalendriaasta kasvuhoonegaaside heitkoguse tõendatud aruande (edaspidi <i>heitkoguse aruanne</i>) ja korraldab eelmise kalendriaasta heitkoguse tõendamise kauplemise registris. Laevandusettevõtja heitkoguse aruandlus toimub vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757.“</p>
Keskkonnaamet	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku täiendada eelnõu § 166 lg 8 selliselt, et sättes oleks eristatud paiksele heiteallika käitajale ja õhusõiduki käitajale tähtaeg 25. märts ja laevandusettevõtjatele tähtaeg 31. märts.</p>	<p>Eelnõu punktiga 48 asendatakse paragrahvi 166 lõikes 8 tekstiosa „käesoleva seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruuses nimetatud tegevusalal tegutsev“ sõnadega „paikse heiteallika, õhusõiduki või laevandusettevõtja“;“. Kehtiva AÕKS § 166 lg 8 sätestab, kui käesoleva seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruuses nimetatud tegevusalal tegutsev käitaja ei ole 25. märtsiks</p>	<p>Arvestatud, säte sõnastatud järgnevalt: „Kui paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja või laevandusettevõtja ei ole käesoleva paragrahvi lõigete 7 ja 7¹ kohaselt korraldanud kauplemise registrisse eelmise kalendriaasta heitkoguse tõendatud andmete sisestamist, koostab Keskkonnaamet paikse</p>

		<p>korraldanud kauplemise registrisse eelmise kalendriaasta heitkoguse tõendatud andmete sisestamist, koostab Keskkonnaamet paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja eelmise kalendriaasta tegevuse kohta kasvuhoonegaaside heitkoguse konservatiivse hinnangu ja sisestab selle põhjal arvutatud kasvuhoonegaaside heitkoguse kauplemise registrisse.</p> <p>Eespool märgitud eelnõu punktis 47 on aga välja toodud, et laevandusettevõtjatele hakkab kehtima tähtaeg iga aasta 31. märts.</p>	<p>heiteallika või õhusõiduki käitaja või laevandusettevõtja eelmise kalendriaasta tegevuse kohta kasvuhoonegaaside heitkoguse konservatiivse hinnangu ja sisestab selle põhjal arvutatud kasvuhoonegaaside heitkoguse kauplemise registrisse. “</p>
Keskkonnaamet	<p>Eelnõu punktiga 56 seadust täiendatakse §-ga 168¹järgmise pealkirjaga: „§ 168¹. Esimesse kauplemissüsteemi kuuluva õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“</p> <p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku muuta pealkirja selliselt, et oleks selgelt aru saada, et tegemist on CORSIA-st (Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) töötanud välja rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi kompenseerimise ja vähendamise süsteem) tulenevate nõuete ja reeglitega. Keskkonnaameti hinnangul pakutaval pealkirjal HKSiga ei ole seost ja seetõttu</p>		<p>Arvestatud, pealkiri sõnastatud järgnevalt: „ §168¹. Rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi kompenseerimisnõuete kohaldamine ja esimesse kauplemissüsteemi kuuluva õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“</p>

	pealkiri ei vasta selle sätte sisule.		
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet teeb ettepaneku selguse huvides ühtlustada mõiste kasutamist seletuskirjas. Samuti palume läbivalt allindeksit kasutada (nt CO ₂).	Keskkonnaamet märgib, et eelnõus on läbivalt kasutusel üks ja sama mõiste viiel eri viisil: Süsinikuheide; CO ₂ -heide; CO ₂ heide; Süsinikdioksiidiheide; Süsinikdioksiidi heide.	Arvestatud, terminid ühtlustatud ja kasutatakse süsinikdioksiidi heide.
	Keskkonnaamet märgib, et eelnõus ja seletuskirjas on läbivalt „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ“ asemel on kasutusel „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87“. Palume korrigeerida direktiivi nimetust.		Arvestatud, viited direktiivile korrigeeritud.
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirjas on lennukikütuse juures on läbivalt kasutusel mõisted nii „säästlik“ kui ka „kestlik“. Keskkonnaamet märgib, et näiteks transpordisektoris on kasutusel mõiste „säästlik“ ja palub selguse huvides võimalusel seletuskirjas kasutada läbivalt sama mõistet kas 4 (7) „säästlik“ või „kestlik“, kui erinevaid mõisteid ei kasutata põhjusel, et nendel on sisuline		Arvestatud, kasutatud läbivalt terminit „kestlik“.

	erinevus.		
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirjas (lk 2) kasutatud „ELi heitkogustega kauplemise süsteem“ asemel palume kasutada korrektset kas täisnimetust „Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem“ või lühendit „ELi HKS“, mida läbivalt käänata „ELi HKS-i“.		Arvestatud, seletuskiri parandatud.
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet teeb ettepaneku seletuskirjas (lk 2) sõna „heitkoguste“ kasutada ainsuses „heitkoguse“.		Arvestatud.
	Keskkonnaamet märgib seletuskirjas (lk 4) kasutatud „Maritime Fuel“ andmebaasi kohta, et Keskkonnaametile teadaolevalt andmebaasi korrektne nimetus on „FuelEU“. Samuti teeme ettepaneku kasutada andmebaasi nimetuse seletuskirja tekstis läbivalt ühtset stiili ehk kirjutada kokku.		Arvestatud.
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet teeb ettepaneku seletuskirjas läbivalt kasutatud „lubatud heitkoguste piirmäärad“		Arvestatud.

	asemel kasutada “kasvuhoonegaaside heitamahukuse piirmäärad”.		
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirja punkti 2 §-i 122 ¹ selgituste tekstis (lk 5, punkti viimane lõik) tõendamisperioodi osas on viidatud FuelEU määruse artikli 2 punktile 41. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et viide artiklile 2 ei ole õige.		Arvestatud. Sõnastatud järgnevalt:“ Tõendamisperiood on FuelEU määruse artikli 3 punkti 41 kohaselt ajavahemik 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini aastal, mille jooksul jälgitakse ja salvestatakse määruses osutatud teavet, kusjuures kahel eri kalendriaastal algava ja lõppeva reisi korral arvestatakse asjakohased andmed asjaomase kalendriaasta alla vastavalt tekkimisele.”
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirjas (lk 6) punktiga 4 tunnistatakse kehtetuks AÕKS §-1 132, mis defineerib seireaasta. Seireaasta mõiste ei ole enam seaduses kasutusel, kuna see oli seotud õhusõiduki käitajale tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisega. Keskkonnaamet teeb ettepaneku sõna „eraldamisega“ asemel kasutada „taotlemisega“.		Arvestatud.
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirja punktis 12 (lk 6) on kirjas: „Euroopa Komisjon võtab 31. augustiks 2024 vastu		Arvestatud, seletuskirja lisatud järgnev viide: „Euroopa Komisjon muutis rakendusakti Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/2066,

	<p>rakendusakti, et lisada seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikku lennunduse muu kui CO₂ heite mõju.“ Kuna märgitud kuupäev on möödunud, siis palume võimaluse korral seletuskirja ajakohastada selles osas, kas Euroopa Komisjoni rakendusakt on vastu võetud või on vastuvõtmine viibinud. Samuti teeme ettepaneku „kontrolliraamistik“ asemel kasutada mõistet „tõendamisraamistik“, sest HKSi kontrollimine on tõendamine.</p>		<p>19. detsember 2018, 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 sellesse seire-, aruandlus- ja tõendamisraamistikku lennunduse muu kui CO₂ heite mõju.“</p>
Keskkonnaamet	<p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku täpsustada selgitusi selliselt, et Keskkonnaamet jääb Euroopa Komisjoni koostatud laevandusettevõtete loetelu ja selle rakendusotsuse (EL) 2024/411 järgi laevandusettevõtja haldavaks asutuseks, olenemata laevandusettevõtja tegevusala või registreerimise hilisematest muutustest, nende muutuste kajastamiseni ajakohastatud loetelus.</p>	<p>Seletuskirja punkti 13 §-i 141 1 lõike 4 (lk 7) selgituste teksti järgi Keskkonnaamet jääb Euroopa Komisjoni koostatud laevandusettevõtete loetelu ja selle rakendusotsuse (EL) 2024/411 järgi laevandusettevõtja eest vastutavaks, olenemata laevandusettevõtja tegevusala või registreerimise hilisematest muutustest, nende muutuste kajastamiseni ajakohastatud loetelus. Eeldatavasti muudetakse nimekirja iga kahe aasta tagant. Punktiga 14 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3gf lõige 3.</p>	<p>Arvestatud, seletuskiri muudetud järgnevalt: „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 14 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3gf lõige 3.“</p>

Keskkonnaamet	<p>Keskkonnaamet palub võimalusel täpsustada seletuskirjas, kas ja millal muudetakse Vabariigi Valitsuse 01.12.2016 määrust nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvate käitajate tegevusalade loetelu“.</p> <p>Keskkonnaamet juhib tähelepanu sellele, et kehtiva AÕKS § 155 lg 1 alusel kehtestatud määruses nr 134 on toodud tegevusalad, mis ei ole enam üks-üheselt kooskõlas muudetud direktiiviga. Eriti tekitab segadust määruse nr 134 § 2 lg 1 sõnastus "Energeetikaga seotud tegevusalad, kus kauplemissüsteemi luba on kohustuslik:". Direktiivist on sellisel kujul sõnastus eemaldatud juba 25.06.2009 avaldatud versioonis.</p>	<p>Seletuskiri punktiga 15 (lk 7) muudetakse § 155 lõiget 1, milles sätestatakse volitusnorm kehtestada Vabariigi Valitsuse määrus. Viidet muudetakse nii, et oleks 5 (7) 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. Punktiga 17 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt ae (direktiiv kasutab mõistet reguleeritud üksus), artikkel 30a ja lisa 3.</p>	<p>Mittearvestatud. Määrused valmistatakse ette ja jõustatakse esimesel võimalusel, soovitavalt ajastatakse nende jõustumine samaks ajaks kui seadusemuudatuse jõustumine.</p>
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja punkti 15 selgituste viimase lause kohta Keskkonnaamet märgib, et see lause ei ole asjakohane, sest puudutab HKS2, mis on eraldiseisev käesolevast eelnõust ja seletuskirjast.</p>		<p>Arvestatud, viide kustutatud.</p>

Keskkonnaamet	Seletuskirja punkti 21 (lk 8) teksti järgi sätestatakse, et eelmise punktiga tehtud muudatus ehk lisatud lõige 52 tunnistatakse kehtetuks. Säte jõustub 01.01.2026. Nagu punktis 22 kirjeldatud, kehtib õhusõiduki käitajatele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise uus meetodika vaid perioodil 2024–2026. Keskkonnaamet märgib, et viidatud punktis 22 ei ole lennundusega seotud infot. Palume viidet täpsustada.		Arvestatud, viide oli ekslik ning on asendatud viitega punktile 19.
Keskkonnaamet	Seletuskirja punktiga 49 (lk 14) täiendatakse § 166 lõigetega 9 ja 10. 2025. aasta 1. jaanuarist peavad õhusõidukite käitajad hakkama seirama lennunduse muu kui CO ₂ heidet ning esitama Keskkonnaametile sellekohast teavet. Keskkonnaamet teeb ettepaneku kasutada „õhusõidukite käitaja“ asemel „õhusõiduki käitaja“ või „õhusõiduki käitajad“.		Arvestatud, termin muudetud ainsusesse.
Keskkonnaamet	Seletuskirja punktiga 53 (lk 15) lisatakse § 168 lõige 2 ¹ , millega kehtestatakse erand tootes püsivalt ja keemiliselt		Arvestatud, seletuskiri muudetud järgnevalt: „lisatakse § 168 lõige 2 ¹ , millega kehtestatakse erand tootes püsivalt ja keemiliselt seotud süsiniku heitkogustele...“

	seotud kasvuhoonegaaside heitkogustele. Keskkonnaamet teeb ettepaneku kasutada „seotud kasvuhoonegaaside heitkogustele“ asemel „seotud süsinikule“.		
Keskkonnaamet	Seletuskirja punktiga 57 (lk 16) täiendatakse seadust §-ga 168 ² „Esimesse kauplemissüsteemi kuuluva laevandusettevõtja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“. Lõikes 1 sätestatakse ELi HKSi rakendamise üleminekuperiood. Direktiivi 2003/87 artikli 3gb kohaselt tuleb laevandusettevõtetel tagastada 2024. aastal 40% lubatud heitkoguse ühikuid võrreldes heitkoguse aruandes esitatud kogusega. 2025. aastal tuleb tagastada lubatud heitkoguse ühikuid 70% ulatuses ning 2026. aastal 100% ulatuses. Keskkonnaamet selgitab, et lubatud heitkoguse ühikud tagastatakse 2025. aastal 2024. aasta heite kohta jne.		Arvestatud, seletuskiri muudetud järgnevalt: „Lõikes 1 sätestatakse ELi HKSi rakendamise üleminekuperiood. Direktiivi 2003/87 artikli 3gb kohaselt tuleb laevandusettevõtetel 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 heitkoguselt 100% ulatuses.“
Keskkonnaamet	Seletuskirja punktis 62 (lk 19-20) on poolik lause „Pädeva asutuse ülesanded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu		Arvestatud, laused täiendatud järgnevalt: „...mistõttu neid seadusesse üle ei võeta. KeAl on õigus küsida EMTAlt vaid selliseid andmeid,...“.

	<p>määruses (EL) 2023/956 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2023/1773, mistõttu neid seadusesse üle on õigus küsida MTAlt vaid selliseid andmeid, mida on vaja määruse rakendamiseks, sh vaba ringluse ja seestöötlemise tollideklaratsioonide andmeid ning MTA 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.“</p> <p>Palume lauset täiendada.</p>		
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja punktiga 64 (lk 20) täiendatakse § 237 pealkirja ning punkti 1, et need sätted kehtiks esimese nõuete rikkumise korral. Keskkonnaamet märgib, et eeldatavasti „esimese nõuete“ all on mõeldud esimest kauplemisüsteemi</p>		Arvestatud, lause täiendatud vastavalt ettepanekule.

	ehk sõna „kauplemissüsteemi“ on vahelt puudu.		
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja 4. osas eelnõu terminoloogia kohta (lk 21) on kirjas: „Direktiivi järgi võetakse eelnõus kasutusele uued terminid: laevandusettevõtja, reis, merematkelaev, hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite kauplemissüsteem, teise kauplemissüsteemi ettevõtja.“</p> <p>Keskkonnaameti hinnangul kasutatud mõisted „hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite kauplemissüsteem, teise kauplemissüsteemi ettevõtja“ kui HKS2 mõisted ei ole siin asjakohased.</p>		Arvestatud.
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja mõju kirjelduse punkti (lk 22) tekstis on märgitud: „lubatud heitkoguste eraldusperioodiks“.</p> <p>Keskkonnaamet teeb ettepaneku kasutada „eraldusperiood“ asemel „eraldamisperiood“.</p>		Arvestatud.
Keskkonnaamet	Seletuskirja sama punkti järgnevas tekstis on kirjas: „Samuti toetavad heitevabamasse ja energiatõhusamasse tootmisesse investeerimist		Arvestatud osaliselt. Viide nimetatud erandeid reguleerivale määrusele on toodud eelnõu sätte juurde.

	<p>direktiivis uuendusena toodud võimalus vähendada tasuta LHÜde kogust, kui asjakohased ettevõtted ei täida auditaruande või sertifitseeritud energijuhtimissüsteemi soovitusi või kui ei ole tõendatud kliimaneutraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist.“</p> <p>Keskkonnaamet märgib, et Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/331 näeb ette teatud erandid, mille kohaldumisel ei pea soovitusi rakendama.</p>		
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja sama punkti järgmises lõigus on kirjas: „Samuti hakatakse järkjärguliselt vähendada süsiniku piirimeetme kohaldusalasse kuuluvate kaupade tootmise eest tasuta eraldatavate LHÜde arvu kuni aastani 2034, kui nende toodete tootmise eest enam tasuta LHÜsid paiksele käitisele ei eraldata.“ Keskkonnaamet teeb ettepaneku sõna „kohaldusalasse“ asemel kasutada „kohaldamisalasse“.</p>		Arvestatud.
Keskkonnaamet	<p>“Keskkonnaamet teeb ettepaneku esimese lause</p>	<p>Seletuskirja sama punkti järgnevas tekstis (lk 23) on kaks lauset: „Nende hulka kuuluvad kaugkütte ettevõtjad, aga</p>	<p>Mittearvestatud. Kuna mõlemal puhul on tegemist näidetega, mille</p>

	<p>sisu selguse huvides täpsustada, et nende hulka kuuluvad kaugkütte ettevõtjad, aga ka paberi ja papi tootja võimsusega üle 20 tonni ööpäevas. Teise lause kohta palume täpsustada, mis on mõeldud uute käitiste moodustamise all, kas uute käitiste lisandumine või midagi muu.</p>	<p>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.</p>	<p>puhul on võimalik tuvastada konkreetne ettevõte, siis ei ole KLIM hinnangul täpsustamine proportsionaalne ega ka hädavajalik.</p>
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja punkti 55 (lk 15) tekstis on märgitud: „Merematkelaev on eestikeelne vaste direktiivis kasutusel olevale kruisilaevale. Mõiste on kasutusel ka meresõiduohutuse seaduses.“ Keskkonnaamet märgib, et seletuskirja järgnevas tekstis (lk 28) on kasutatud „kruisilaev“ mõiste.</p>		<p>Arvestatud, terminid ühtlustatud.</p>
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja Lisa 3 Keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määruse nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“ muutmine kavandi punktis 3 määruse nr 64 paragrahv 9 sõnastatakse järgmiselt: „(1) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ning laevandusettevõtja esitavad</p>		<p>Arvestatakse määruse koostamise käigus.</p>

	<p>eelneva kalendriaasta heitkoguse aruande koos tõendaja koostatud tõendamise aruandega Keskkonnaametile iga aasta 25. märtsiks.“</p> <p>Keskkonnaamet palub tõendamise aruande esitamise kuupäevaks määrata iga aasta 31. märts.</p>		
Keskkonnaamet	<p>Seletuskirja Lisa 4 Vabariigi Valitsuse 01.12.2016 määruse nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tegevusalade loetelu“ muutmise kavandi punktiga 4 määruse nr 134 paragrahv 2 lg 1 p 1 sõnastatakse järgmiselt: „1) üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete, välja arvatud ohtlike või olmejäätmete põletustehaste käitamine (süsinikdioksiid);“</p> <p>Keskkonnaameti hinnangul pakutav sõnastus ei ole kehtiva direktiiviga 2003/87/EÜ kooskõlas, mille lisas 1 on kirjas: kütuste põletamine käitistes, mille summaarne nimisoojusvõimsus on üle 20 MW (v.a ohtlike või</p>		Arvestatakse määruse kootamise käigus.

	olmejäätmete põletamisega tegelevad käitised).		
Keskkonnaamet	Keskkonnaamet märgib, et seletuskirjas ja selle lisades on kasutatud „Paikse heiteallika“. Keskkonnaamet teeb ettepaneku kasutada „paikse heiteallika“ asemel „paikse heiteallika käitaja“.		Arvestatud.
Transpordiamet	Lennundusteenistusega ei ole seaduse muutmise eelnõu koostamise ajal teadaolevalt eelnevalt konsulteeritud, eriti mõjude tuvastamiseks, seetõttu ja eelnõu sisu põhjal ei ole seaduse muudatuse mõju TRAM-i lennundusvaldkonna tööle selge. Täna on teada, et uue kohustuse täitmiseks pädevusi ning vahendeid ei ole. Samamoodi on teada, et muudatuse mõju TRAM-i lennundusteenistusele on oluline, nii eelnimetatud põhjustel kui laiemalt lennundusteenistuse ülesannete ja nende pideva kasvu kontekstis. Seega on väga keeruline, võimalik et vähetõenäoline, tagada seadusega pandud ülesannete täitmist.		Selgitame, et eelnõud väljatöötamise ajal konsulteeriti lennundusteenistusega e-kirjadega, samuti saadeti neile ka eelnõu kommenteerimiseks. Sellel ajal hindas lennundusteenistus olukorra keeruliseks kuid hallatavaks. Välja on pakutud võimalus jätkuaruteludeks.
Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	Näeme vajadust täiendada eelnõud selliselt, et kõik	Eelnõu mitmete punktidega (§ 1 p-d 22, 49, 52, 57) on ettevõtjatele ette nähtud kohustuste täitmine	Arvestatud võimalusel, kuna tegemist on direktiiviga, mille

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

		<p>Märgime, et riigi majanduspoliitika plaanis on ette nähtud Laevanduspaketi välja töötamine vastavate seaduse muudatustega, et tuua Eesti lipu alla rohkem laevu, mida tuleks eelnõus järgida. Hetkel eelnõu meie hinnangul neid eesmärke ei toeta. Kaubanduskojale jääb ka arusaamatuks, miks ei ole Eesti taotlenud ühtegi erandit, et leevendada laevandussektori probleeme, mis eelnõuga kaasnevad nagu seda on teinud Soome ja Rootsi.</p>	<p>detsembrini 2030 ei ole laevaettevõtjad kohustatud tagastama lubatud heitkoguseühikuid teatavate reiside ajal liikmesriigi saarte ja mandril asuvate sadamate vahel samas liikmesriigis. Seda erandit kohaldatakse ainult konkreetsete sadamate ja saarte suhtes, mis vastavad heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivis sätestatud tingimustele. Hetkel ei sõida Eestis EL HKSi kohaldamisalasse kuuluvad laevad selliseid marssruute, samuti ei ole marssruut aktiivselt kasutusel teiste merematkelaevade puhul, mistõttu ei ole Eesti erandit ka taotlenud. Juhul kui mõni ettevõtte avaldab soovi sellised marsruudid avada, saab KLIM ka erandile vastavust hinnata ning vastava taotluse Euroopa Komisjonile esitada.</p>
Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	<p>Mistõttu teeme ettepaneku üle kontrollida, parandada ning täiendada eelnõu ja selle seletuskiri, et oleks tagatud õigusselgus.</p>	<p>Eelnõu ja seletuskirja selgus Kaubanduskoda näeb mitmeid puudusi eelnõu ja selle seletuskirja selguses. Näiteks ei ole eelnõust võimalik selgelt aru saada, kes on laevandusettevõtja, sest eelnõus on mõiste defineeritud laiemalt kui see on sätestatud direktiivis 2023/959 ning mõiste sisustamisel tuleb arvestada Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestatavate tegevuste loeteluga, mis muudab mõistest aru saamise keeruliseks. Kaubanduskoja hinnangul võiks mõistete puhul jääda direktiivis toodud definitsioonide juurde, et vältida arusaamatusi. Samuti kasutatakse seletuskirjas mõistete puhul mitmeid erinevaid kirjaviise, näiteks süsinikuheide ja CO2 heide, mis teevad seletuskirjas aru saamise keerulisemaks. Lisaks on eelnõus</p>	<p>Arvestatud, eelnõud ja seletuskirja täiendatud järgnevalt: Laevandusettevõtja mõiste muudetud ja sõnastatud järgnevalt: „(1) Laevandusettevõtja käesoleva peatüki tähenduses on laeva omanik või muu isik, kes on võtnud laevaomanikult vastutuse laeva käitamise eest ja kes sellise vastutuse võtmisel on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud</p>

		<p>probleeme kasutatud mõistete defineerimisega. Näiteks ei ole eelnõus ega seletuskirjas lahti seletatud eelnõu punktis 29 kasutatud „moonutavate maksude“ mõistet. Mistõttu palume seletuskirjas välja tuua mõiste definitsioon. Juhime veel ka tähelepanu, et eelnõu seletuskirjas on poolikuid lauseid, näiteks seletuskirja punktis 62 ning leheküljel 36 määruse kavandi § 2.</p>	<p>laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis, mis on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95 (ELT L 64, 04.03.2006, lk 1–36), I lisas.“</p> <p>Moonutavate maksude viitest on loobutud. Sätte puhul on tegemist avatud loeteluga ja õigusselguse huvides on lõige sõnastatud ringi: „väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia tasude sihipärase vähendamise kaudu.“</p> <p>Terminid ühtlustatud ja poolikud laused korrigeeritud.</p>
Eesti Laevaomanike Liit	ELL ettepanek on jätkuvalt sätestada AÕKS-is laevandusettevõtja mõiste sarnaselt Direktiivi EL 2023/959 punktiga 3d), millega muudetakse	<p>AÕKS § 1411 lg 1 (Eelnõu § 1 p.13) on lisatud täiendav sõnastus arvatavasti lähtuvalt ELL ettepanekust. Kahjuks on siiski jäänud § 1411 lõikesse 1 viide AÕKS § 155 lõikele 1 ja selle alusel kehtestatavale määrusele. See jätab endiselt AÕKS § 1411 segaseks ja raskesti arusaadavaks laevandusettevõtja mõiste osas. Laevandusettevõtja mõiste AÕKS-s ei tohi olla määratud</p>	<p>Arvestatud, eelnõud ja seletuskirja täiendatud järgnevalt:</p> <p>Laevandusettevõtja mõiste muudetud ja sõnastatud järgnevalt:</p> <p>„(1) Laevandusettevõtja käesoleva peatüki tähenduses on laeva omanik või muu isik, kes on</p>

	<p>direktiivi 2003/87/EÜ artiklit 3w), mis sätestab laevandusettevõtja mõiste järgmiselt:</p> <p>„w) „laevandusettevõtja“ – laeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult vastutuse laeva käitamise eest ja kes sellise vastutuse võtmisel on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis, mis on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 336/2006 I lisas;</p>	<p>tema laeva mingite tegevustega, mille loetelu kehtestab Vabariigi Valitsus oma määrusega AÕKS § 155 lõike 1 alusel. Selline lähenemine laevandusettevõtja mõiste määratlemisel on vastuolus õigusselguse põhimõttega. See laevandusettevõtja mõiste on piisavalt selge ja üheselt arusaadav ning peaks selliselt kehtima kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Märgime ära, et ebaselgus laevandusettevõtja mõistes loob soodsa pinnase õigusvaidluste tekkeks, mis ei ole Euroopa Liidu liikmesriikide ega laevandusettevõtjate huvides. Eelnõu praeguses sõnastuses sätestatud AÕKS § 1411 lg 1 lõpposas viidatud Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi HKS) normide kohaldamise alla määratud laevu puudutav lõpposa tuleks sätestada eraldi sättena seaduses selliselt, et oleks selge, millised laevandusettevõtja laevad kuuluvad selle HKS regulatsiooni alla.</p>	<p>võtnud laevaomanikult vastutuse laeva käitamise eest ja kes sellise vastutuse võtmisel on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis, mis on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95 (ELT L 64, 04.03.2006, lk 1–36), I lisas.“</p>
Eesti Laevaomanike Liit	<p>Lähtudes eeltoodust palume muuta AÕKS § 141¹ lg 1 (Eelnõu § 1 p.13) vastavalt ELL ettepanekule selle kirja punktis 1 ja kõik Eelnõus välja toodud seaduse muudatustega laevandusettevõtjatele HKS kohaldamist peale panevad sätted jõustada mitte enne 01.01.2026 eeldusel, et Riigikogus võetakse need seaduse muudatused vastu enne 01.07.2025.</p>	<p>AÕKS § 168² lg 1 (Eelnõu § 1 p.57) sätestatud kohustus 2024. aastal tekkinud kasvuhoonegaaside heite kohta 40 protsendi ulatuses ei ole asjakohane kuna AÕKS uued kohustused HKS osas ei ole laevandusettevõtjate suhtes veel kehtima hakanud. Probleemne on ka samas õigusnormis sätestatud 2025. aasta kohustus laevandusettevõtjale, sest AÕKS vastavad muudatused ja need normid ei ole veel Riigikogus vastu võetud ega jõustunud kuigi aasta 2025 juba käib. Põhiseaduse (edaspidi PS) § 10 sätestab mitu õigusriigi põhiprintsiipi, mille seas on muu hulgas ka õiguskindluse põhimõte. Õiguskindluse põhimõte sisaldab endas tagasiulatuvat mõju keeldu ja</p>	<p>Mittearvestatud, kuna tegemist on direktiiviga, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik muutmata kujul, siis ei ole osadel juhtudel võimalik tähtaegu muuta ka siis, kui ülevõtmine on hilineunud.</p>

		<p>õiguspärase ootuse ning riigi vastu usalduse kaitse põhimõtteid. Riigikohus on mitmetes lahendites sisustanud õiguskindluse põhimõtet - kõige üldisemalt peab see printsiip looma kindluse kehtiva õigusliku olukorra suhtes. Õiguskindlus tähendab nii selgust kehtivate õigusnormide sisu osas (õigusselguse põhimõte) kui ka kindlust kehtestatud normide püsijäämise suhtes (õiguspärase ootuse põhimõte). Eelnõu järgi AÕKS hilinevad muudatuste alusel HKS kohustuste panemine laevandusettevõtjatele tagantjärele 2024 ja 2025 aasta osas on vastuolus õiguskindluse põhimõttega. Lisaks ei ole selliste kohustuste kehtestamisel järgitud ka vacatio legis'e põhimõtet. Vacatio legis'e põhimõttest tuleneb nõue, et enne muudatuste jõustumist peab puudutatud isikutel jääma piisavalt aega tutvuda uue regulatsiooniga ja sellega oma tegevuses arvestada. ELL rõhutab, et Eelnõuga kavandatud seaduste muudatused toovad laevandusettevõtjatele kaasa olulised kulud ja märkimisväärse bürokraatia kasvu, mis mõjutavad laevandusettevõtjate igapäevast äritegevust. Ka Eelnõu osas koostatud mõjuhindang ja Eelnõu seletuskiri toovad asjakohaselt välja, et laevandusettevõtjatele kaasneb kavandatud muudatustega oluline ja ulatuslik negatiivne mõju: a) Kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev CO2 heide moodustab ligikaudu 90% Eestist rahvusvahelise kauba- ja reisijateveoga tegelevate ettevõtjate üldkogumi mahust. Selle tõttu on mõju ulatus suur kuni väga suur, kuna eeldatav kulude kasv mõjutab kauba- ja reisijateveo teenuse hinda kõikidele ekspordi ja impordiga tegelevatele ettevõtjatele (Eelnõu seletuskirja lk 29). b) Kaasnevaks ebasoovitavaks mõjuks on teenuse hinna kasv, reiside vähenemine või teenuse katkemine tarbijate jaoks, mis on tingitud eelnevate riskide avaldumisest. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikuluseid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu HKS-s olevate laevaomanike konkurentsiolekorda</p>	
--	--	---	--

		<p>võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega (Eelnõu seletuskirja lk 29). c) Arvestades, et arvestatav hulk tööstuse ekspordist liigub meritsi ekspordina välja, siis kulude kasv kantakse üle ka tööstusele, mistõttu on süsteemil laiem mõju ka Eesti konkurentsivõimele, mitte ainult laevandusettevõtetele endile. Arvestades lisanduvaid kulusid, võib mõju ettevõtlusele, elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale hinnata oluliseks ning negatiivseks (Eelnõu seletuskirja lk 29). Seega kaasneb Eelnõuga praeguses sõnastuses kehtestatavate seaduste muudatustega laevandusettevõtjatele märkimisväärselt väga suur ebasoodne mõju. Sealjuures ei ole laevandusettevõtjatel praegu pealepandavatele kohustustele proportsionaalselt piisavalt võimalusi selle HKS kohaldamise negatiivse mõju tasakaalustamiseks ega vähendamiseks.</p>	
Logistika ja Sadamate Liit	<p>Samas eelnõu punkt 35 ei ole põhjendatud. Raha suunamine kolmandatesse riikidesse ei ole Eesti rahandusseisu arvestades meie arvates õigustatud.</p>	<p>Eelnõus on arvestatud Logistika ja Sadamate Liidu varasemad ettepanekud, milles pakuti rakendada teatud erisusi, et tagada Eesti merendussektorile soodne konkurentsivõime. Need erisused on sätestatud eelnõu punktides 27-30, 57 ja teisteski, mis puudutavad: Laevandusettevõtja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise soodustust perioodil 2024-2025 aastatel; Erisust laevandusettevõtjate nendele reisidele, seoses kolmandate riikide sadamate külastustega; Kuni aastani 2030 kõrgendatud jääklassiga laevade soodustust. Heitkoguste müügist saadava tulu suunamist Eesti majandusse, nagu on sätestatud eelnõu punktides 27-30 ja teisteski.</p>	<p>Selgitame, kuna tegemist on direktiiviga, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik muutmata kujul. Antud juhul on tegemist loeteluga eesmärkidest, mille elluviimiseks võib enampakkumistulu kasutada. Enampakkumistulu kasutamise otsustab iga liikmesriik ise ning Eestis otsustatakse see riigieelarve koostamise protsessis. AÕKSi sätteid ei reguleeri raha kasutamise otsustusprotsessi,</p>
Logistika ja Sadamate Liit	<p>Juhime tähelepanu eelnõus ulatuslikult rakendatud otseviidetele EL õigusaktide sätetele. Need tuleks kirjutada seadusesse mitte mitmetasandiliste viidetega</p>	<p>Meie arvates põhjustab see seaduse kvaliteedi olulist langust. Liiga paljud seaduse sätted on kirjutatud vaid viidetena EL õigusallikatele. Enamus nendest regulatsioonidest on olulise tähtsusega.</p>	<p>Otsekohalduvaid määrusi ei ole lubatud riigisiseses õiguses üle kirjutada, neile saab vaid viidata. Riigisiseses õiguses saab sätestada EL määruse rakendamiseks vajalikke norme.</p>

	vaid otseste selgete regulatsioonidena.		
Viru Keemia Grupp AS	<p>a) Teeme ettepaneku täiendada lõiget 9 sõnastusega, mis vastab Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2024/873 artikkel 22b lõikele 2: Artikkel 22b lõige 2 ütleb „Lõike 1 esimest lõiku ei kohaldata, kui asjaomase tootepõhise võrdlusaluse käitiseosa arvele ei lange ajavahemikul 2021–2025 rohkem kui 20 protsenti kõikide käitiseosade jaoks tasuta eraldatavate LHÜde esialgsete aastaste arvude summast, mis on arvutatud artikli 16 lõigete 2–5 kohaselt.“</p> <p>b) Täiendavalt juhime tähelepanu, et tagasiulatuvalt kliimaneutraalsuse kava kohustuse seadmine ei ole meie hinnangul õiguslikult lubatav ja seetõttu peab kliimaneutraalsuse kavade esitamise tähtaeg olema subjektidele mõistliku aja jooksul teostatav.</p>	<p>Eelnõu punktiga 22, millega täiendatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse paragrahvi 156 lõigetega 7-13, sätestatakse lõigetes 9 ja 10: (9) Kui paikse heiteallika käitajad, kelle kasvuhoonegaaside heite tase ületab 80 protsenti asjakohaste tootepõhiste võrdlusaluste heitetasemetest, ei ole 1. maiks 2024 koostanud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/2441 kohast kliimaneutraalsuse kava iga käitise kohta ja esitanud seda Keskkonnaametile 30. maiks 2024, vähendatakse tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute kogust 20 protsenti. (10) Lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata tasuta rohkem kui 80 protsenti, kui kliimaneutraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist ei ole tõendatud 31. detsembriks 2025 ja seejärel iga viienda aasta 31. detsembri seisuga käesoleva seaduse § 167 kohaselt.</p>	<p>Lg 9 on kustutatud, kuna direktiivis viidatud kuupäev on möödunud ning Eestis ei olnud tingimustele vastavaid käitisi. Edaspidi reguleerib valdkonda otsekohalduv määrus.</p>
Viru Keemia Grupp AS	Eelnõu punktiga 21 tunnistatakse kehtetuks paragrahv 156 lõige 5 ² – kehtivas atmosfääriõhu		<p>Selgitame, et vastav lõige võetakse üle eelnõu punktiga 19 ning see kehtib kuni aastani 2026, mil jõustub eelnõu punkt 20, millega</p>

	kaitse seaduses vastav lõige puudub		nimetatud säte tunnistatakse kehtetuks.
Viru Keemia Grupp AS	Eelnõu punktiga 29 muudetakse ja sõnastatakse paragrahvi 161 lõike 4 punkt 4 järgmiselt: „4) väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas moonutavate maksude vähendamise ning taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia maksude ja tasude sihipärase vähendamise kaudu; “Meile jääb selgusetuks moonutavate maksude mõiste, seda pole avatud ka seletuskirjas. Palume selgitada selle mõiste sisu.		Arvestatud. Tegemist on avatud loeteluga ja õigusselguse huvides on lõige sõnastatud ringi: „väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondade toetamine energiatarbimisest tekkivate sotsiaalprobleemide lahendamisel, sealhulgas taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia tasude sihipärase vähendamise kaudu.“
Eesti Jõujaamade ja kaugkütte ühing	Teen ettepaneku, et §161 lg 4 p 2 algaks sõnastusega “Taastuvenergeetika ja energiavõrkude arendamine ...”. Hetkel pakutud tundub fookus olevat kitsalt elektrivõrkudel, kuid on tõenäoline, et tekkida võib vajadus lisameetmeteks ka gaasi, vesiniku, kaugkütte jne võrkude puhul.		Mittearvestatud, kasutatud on direktiivi lähenemist. Kaugkütte valdkond on kajastatud § 161 lg 4 punktis 4 ¹ .
Eesti Jõujaamade ja kaugkütte ühing	Pakun välja, et võiks täpsustada §161 lg 4 punkti		Arvestatud osaliselt, lasutatud on liigendamist ning lõige on

	<p>4¹ ning sõnastada see järgmiselt “Energiaatõhususe suurendamine, hoonete parem soojustamine ja renoveerimine ehitusseadustikus sätestatud hoonete energiaatõhususe nõuete kohaselt, eelistades kõige madalama energiaatõhususega hooneid” ning lisada olemasoleva sätte teine osa eraldi alapunktina 42 ning sõnastada see “Taastuvatel allikatel põhinevate kaugkütte- ja jahutussüsteemide arendamine”. Täpselt sama sõnastus on ka moderniseerimisfondi täiendamiseks välja pakutud (§1651 lg 2 p 6). Nii on fookus selgem ja kaovad ära pikad ja mitmeti mõistetavad laused.</p>		<p>sõnastatud järgmiselt: „4¹) hoonete renoveerimine ehitusseadustikus sätestatud hoonete energiaatõhususe nõuete kohaselt, eelistades kõige madalama energiaatõhususega hooneid; energiaatõhususe suurendamine, parem soojustamine ja kaugküttesüsteemide arendamine; samuti taastuvatel allikatel põhinevate kütte- ja jahutussüsteemide arendamine;“</p>
AS Tallink Grupp	<p>Palume Eelnõu § 5 täiendamist viisil, et laevandusettevõtjate HKS-ga liitmist puudutavad sätted (sh Eelnõu § 1 punktid 5, 52 ja 57) jõustuksid mitte varem kui 2026. aasta 1. jaanuaril, sealhulgas tuleks Eelnõu muuta viisil, et heitkoguse ühikuid ei peaks tagastama</p>	<p>Tallink on seisukohal, et Eelnõu rikub nii Tallinki kui ka teiste laevandusettevõtja põhiõigusi, sh ettevõtlusvabadust (Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) § 31) ning et Eelnõu on vastuolus PS §-st 10 tuleneva õiguspärase ootuse, tagasiulatuva mõju keelu ning vacatio legis’e põhimõtetega. Tallinki ja teiste laevandusettevõtjate õigusi kahjustavad eelkõige järgmised Eelnõuga kavandatud muudatused: Laevandusettevõtjad liidetakse kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemiga (elnõu § 1 p-d 5 ja 13); Laevandusettevõtjad on kohustatud tagastama lubatud heitkoguste ühikud iga aasta 30. septembriks (elnõu § 1 p</p>	<p>CO₂ 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 CO₂ heitkoguseid üksikreiside ja aastate kaupa, kasutades seirekavas valitud meetodit ning arvutades heitkoguseid. Alates 2019. aastast esitasid ettevõtjad iga aasta 30. aprilliks komisjonile ja asjaomase</p>

	heidete eest, mis on väljutatud enne tegelikku seaduse jõustumise aega.	<p>52), sh 2024. aasta eest 40 % ulatuses ja 2025. aasta eest 70 % ulatuses (eelnõu § 1 p 57); □ Heitkoguste ühikute tähtajaks tagastamata jätmise korral on laevandusettevõtja kohustatud maksma hüvitist 100 eurot iga ülemääraselt õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille korral on lubatud heitkoguse ühikud tagastamata (eelnõu § 1 p 58). Erinevalt nt lennundussektorist (eelnõu § 1 p 23), ei näe Eelnõu ette tasuta heitkoguste ühikute eraldamist laevandusettevõtjatele. See tähendab, et laevandusettevõtjad peavad täies ulatuses ise leidma rahalised vahendid eelnõuga ettenähtud kohustuste täitmiseks. Ettevõtjad, sh Tallink, on saanud seni tegutseda õiguslikus raamistikus, kus laevaettevõtjad ei osale heitkogustega kauplemise süsteemis ega ole kohustatud soetama endale heitkoguste ühikuid ega neid loovutama. Kavandata eelnõu muudab seda põhimõttelist korraldust. Tegemist on selgelt Tallinki ettevõtlusvabaduse (PS § 31) ja omandipõhiõiguse (PS § 32) ebaproportsionaalse riivega ja õiguskindluse põhimõtte rikkumisega. Riigikohtu järjepideva praktika kohaselt on Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) §-st 10 sätestatud õigusriigi põhimõtte üheks osaks õiguskindluse põhimõte. Õiguskindluse põhimõte on mitmetahuline, kuid kavandatava regulatsiooniga seoses on olulised eelkõige õiguspärase ootuse, tagasiulatuva mõju keelu ning vacatio legis'e põhimõtted, mille rikkumist järgnevalt selgitame. 1. EELNÕU ON VASTUOLUS TALLINKI ÕIGUSPÄRASE OOTUSEGA. Riigikohus on leidnud, et igaljuhul on õigus tegutseda mõistlikus ootuses, et rakendatav seadus jääb kehtima, ning seaduses tehtav muudatus ei tohi olla õiguse subjektide suhtes sõnamurdlik. 1 Õiguskindlus tähendab mh kindlust kehtestatud normide püsijäämise suhtes (õiguspärase ootuse põhimõte). 2 Õiguspärase ootuse</p>	<p>lipuriigi ametiasutusele tõendaja kontrollitud ja nõuetele vastavaks tunnistatud aruandlusperioodi heitkoguse aruande iga oma laeva CO₂ heitkoguste ja muu asjakohase teabe kohta. 12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2776, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste ja muu olulise teabe seire normidega. Määruse põhjenduspunktis 11 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKS-i alates 01.01.2024: „Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkogused lisatakse ELi HKS-i alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist ning metaani ja diämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.“ Määrus on otsekohalduv ning seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024, mistõttu on laevandusettevõtted pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.</p> <p>Kõnealust määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 (kogumahutavus gross tonnage),</p>
--	---	---	--

		<p>põhimõtte kohaselt peab igaühel olema võimalus kujundada oma elu</p> <p>1 Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 30. septembri 1994. aasta otsus asjas nr III-4/A-5/94. mõistlikus ootuses, et õiguskorraga talle antud õigused ja pandud kohustused püsivad stabiilsetena ega muutu rabavalt isikule ebasoodsas suunas. Õiguskindluse ja sellest tuleneva õiguspärase ootuse põhimõtet on tunnustatud ka Euroopa Kohtu praktikas. Nii on Euroopa Kohus selgitanud, et „Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt nõuab õiguskindluse põhimõte, millega kaasneb õiguspärase ootuse põhimõte, esiteks, et õiguslik regulatsioon oleks selge ja täpne ning teiseks, et selle kohaldamine oleks tema subjektidele ettenähtav. Seda õiguskindluse põhimõtte nõuet tuleb eriti rangelt järgida siis, kui tegemist on õigusnormidega, mis võivad tekitada rahalisi kohustusi, selleks et asjaomastel isikutel oleks võimalik täpselt teada oma kohustuste ulatust. Eelnõuga kavandatud muudatused toovad laevandusettevõtjatele (sh Tallinkile) kaasa olulised kulud, mis mõjutavad laevandusettevõtjate igapäevast äritegevust ja ka osutatavate teenuste maksumust. Eelnõule koostatud mõjuhindangu ja seletuskirja järgi kaasneb laevandusettevõtjatele kavandatud muudatustega oluline ja ulatuslik negatiivne mõju: <input type="checkbox"/> Kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev CO2 heide moodustab ligikaudu 90% Eestist rahvusvahelise kauba- ja reisijateveoga tegelevate ettevõtjate üldkogumi mahust. Selletõttu on mõju ulatus suur kuni väga suur, kuna eeldatav kulude kasv mõjutab kauba- ja reisijateveo teenuse hinda kõikidele ekspordi ja impordiga tegelevatele ettevõtjatele (Eelnõu seletuskirja lk 29). <input type="checkbox"/> 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</p>	<p>mille CO₂ heitkogused tekivad nende reisirajade liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppenud või sealt alanud kõikide reiside kohta ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates külastatavates sadamates. Esimesse kauplemissüsteemi kuulumisega lisandub juba kehtinud seirekohustusele kuluna lubatud heitkoguse ühikute tagastamine iga tonni CO₂ heite kohta, mis on sujuvama ülemineku tagamiseks kohaldatud järkjärguliselt, et anda sektorile parem võimalus olukorraga kohaneda.</p> <p>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 HKS-i alates 01.01.2024: „Selleks et tagada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi tõhus toimimine, mis hõlmab meretranspordi kasvuhõonegaaside heitkoguseid alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist, tuleks käesolevat määrust kohaldada alates sellest kuupäevast.“. 20. oktoobril 2023</p>
--	--	---	---

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

		<p>järgult ning eranditega, mis võimaldab turul stabiliseeruda ja pikemaajalised investeerimisotsused läbi mõelda. Samuti suunab riik lähiaastatel sektorisse 25 miljonit lisaressursi, et vähendada ettevõtete kulu laevade ümberehitusel.“</p> <p>Esiteks on konkreetse eelnõu kontekstis tegemist eksitavate väidetega, kuna laevandusettevõtjatele kaasnevad rahalised kohustused mitte järk-järgult tulevikus, vaid tagasiulatuvalt juba 2024. aasta heitkoguste suhtes. Teiseks on viidatud 25 miljonit eurot EL HKS enampakkumistulu (seletuskirja lk 28), mille puhul ei ole tegemist kindla tuluga ja konkreetne meede veel puudub. Kolmandaks ei ole nimetatud summa piisav Eelnõuga kavandatud muudatuste mõju leevendamiseks. Mõjuhinnangu kohaselt on Eestis 39 kauplemissüsteemi kuuluvat laeva. Eeldatavalt jaotub summa eri laevade vahel, mille tulemusena ei saa ükski laevandusettevõtja piisavat toetust laevade ümberehitamiseks, kuna keskmiselt eraldatakse sel juhul iga laeva kohta ca 0,64 miljonit eurot, mis on selgelt ebapiisav Eelnõu mõjude leevendamiseks. Võrdluseks on 2022. aastal tellitud ühe Tallinki laeva maksumuseks ligi 250 miljonit eurot. Eestis ei ole peetud avalikke arutelusid laevandussektori HKS-ga liitmise üle. Seetõttu olid eelnõuga kavandatud muudatused, eriti 2024. aasta heidetele laienevana, vastuolus nii Riigikohtu kui Euroopa Kohtu praktikaga õiguskindluse põhimõtte rakendamise kohta. Sealjuures ei ole asjakohased seletuskirjas viidatud 2023. aastal vastuvõetud Euroopa Liidu õigusaktid, mille alusel oleksid laevandusettevõtjad justkui pidanud ja saanud arvestada laevandussektori lisamisega kauplemissüsteemi. Seletuskirja lk-l 25 viidatud delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, delegeeritud määruse (EL) 2023/2917 ja</p>	<p>2024 algavast aruandeperioodist, toimiks tõhusalt, ning see, et metaani ja dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist. Seepärast on asjakohane kohaldada käesoleva määruse sätteid alates 1. jaanuarist 2024“. Lisaks võttis komisjon 30. jaanuaril 2024 vastu rakendusotsuse (EL) 2024/411, laevandusettevõtjate loetelu kohta, milles täpsustatakse laevandusettevõtjale määratud haldav asutus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, mille kõik põhjenduspunktid käsitlevad meretranspordi lisamist EL HKSi. Kõik nimetatud määrused on otsekohalduvad ning sektoris tegutsevatele ettevõtetele kohustuslikud. Lähtuvalt esitatud viidetest on laevandusettevõtted pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.</p>
--	--	---	---

		<p>rakendusotsus (EL) 2024/411 on võetud vastu alles pärast HKS direktiivi</p> <p>muudatust ega leevenda seega õiguskindluse põhimõtte rikkumist. Lisaks ei ole direktiivist tulenevad nõuded otsekohalduvad, vaid eeldavad ülevõtmist siseriiklike õigusaktidega, mis peavad olema kooskõlas õiguse üldpõhimõtetega hoolimata sellest, et tegu on EL õiguse ülevõtmisega. Sealjuures ei õigusta õiguskindluse põhimõtte rikkumist eesmärk vähendada Eesti kasvuhoonegaaside</p> <p>heitmete koguseid. Nii tunnistas Riigikohus hiljutises lahendis põhiseadusvastaseks ja kehtetuks elektrituruseaduse § 1113</p> <p>lg 14, mis kehtestas äärmiselt lühikese tähtaja ettevõtjatele tagatise andmiseks põhivõrguga liitumisel. Sealjuures mõõnis Riigikohus, et vaidlusalune norm teenis Eesti riigi kasvuhoonegaaside (KHG) koguse vähendamise eesmärki,⁸</p> <p>kuid ei pidanud seda ettevõtlusvabaduse rikkumist õigustavaks asjaoluks. Seega ei õigusta ka käesoleval juhul KHG vähendamine eesmärk sellist ettevõtlusvabaduse tõsist riivet, nagu näeb ette Eelnõu. 2.</p> <p>EELNÕU ON VASTUOLUS TAGASIULATUVA EBASOODSA MÕJU KEELUGA</p> <p>Õiguskindluse printsiibist tulenevalt on üldjuhul keelatud õiguse tagasiulatuva jõu rakendamine. Ebasoodsa tagasiulatuva keelu põhimõtte keelab kohaldada norme faktiliste asjaolude suhtes, mis on juba aset leidnud. Riigikohus on rõhutanud, et üldjuhul on lubamatu suurendada kohustusi ehtsa</p> <p>tagasiulatuva jõuga õigusaktiga, mis tähendab, et õiguslikke tagajärgi ei tohi kehtestada juba minevikus tehtud tegudele.</p> <p>Kavandatud eelnõuga rakendatakse laevandusettevõtete suhtes vähemalt 2024. a (ja ka osaliselt 2025. a osas) osas heitkoguste ühikute saamise ja loovutamise kohustust tagantjärele. Eelmise aasta tõendatud kogused tuleb eelnõu</p>	
--	--	--	--

		<p>§ 1 p 52 järgi tagastada hiljemalt iga aasta 30. septembriks ehk 2024. aasta 40 % tõendatud kogustest tuleb tagastada hiljemalt 30. septembriks 2025. Kuna 2024. aasta heitmed on Eesti laevandusettevõtete laevad praeguseks juba väljutanud, rakendub praegusest eelnõust nähtuva sõnastuse kohaselt vastav kohustus ka selliste heitmete osas. Seega olemuselt rakendub regulatsioon juba toimunud sündmustele ehk seaduse jõustumise hetkega võrreldes minevikus toimunud laevaheidetele. Seadust või selle sätet võib rakendada tagasiulatuvalt üksnes põhjendatud vajaduse korral, kui see toob kehtiva õiguse normidega võrreldes kaasa isiku õiguste laienemise, vabaduste suurenemise, kohustuste või vastutuse vähenemise või muu sellesarnase tagajärje või kui sellega ei rikuta õiguskindluse põhimõtet. Õiguskindluse põhimõtte rikkumise vältimiseks kavandatakse varasemate suhete kohta asjakohased rakendus- ja üleminekusätted (hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (HÖNTE) § 14 lg 4). Praegusel juhul ei ole eelnõu regulatsiooni tagasiulatuvaks kohaldamiseks põhjendatud vajadust. Direktiivi ülevõtmise tähtaeg oli 31.12.2023. Direktiiv võeti sealjuures vastu juba 10.05.2023, mis jättis seadusandjale piisava aja direktiivi ülevõtmiseks, eriti arvestades, et teistes lähipiirkonna riikides on direktiiv üle võetud. Tagasiulatuva ebasoodsa mõju keeld on eriliselt oluline isiku karistamise puhul. Nii tunnistas Riigikohus 2023. aasta otsuses põhiseadusvastaseks regulatsiooni, mis nägi ette hankemenetluse reeglite rikkumise eest tagantjärele finantskorrektsioonimäära suurendamise 10 %-le võrreldes algse diskretsioonilise 5 % või 10 % finantskorrektsioonimääraga. Ka eelnõu sisaldab olemuselt karistuslikke meetmeid heitkoguse ühikute tagastamise kohustuse rikkumise eest. Nii laiendab eelnõu laevandusettevõtjatele AÕKS § 169 lõike 1, mis näeb ette, et tagastamata jäänud heitkoguse eest kohustub isik tasuma lubatud heitkoguse ühikute hüvitist 100 eurot</p>	
--	--	--	--

		<p>iga ülemääraselt õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille osas lubatud heitkoguse ühikud on tagastamata. Veelgi enam, eelnõu järgi täiendatakse AÕKS § 169 lõigetega 3, 4 ja 6, mille kohaselt kui laevandusettevõtja ei ole täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustusi vähemalt kahe järjestikuse aruandeperioodi jooksul, annab Transpordiamet laevandusettevõtjale väljasaatmiskorralduse, mis tähendab, et laevandusettevõtjal on keelatud siseneda Eesti territooriumil asuvasse sadamasse seni, kuni laevandusettevõtja on täitnud lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustuse. Olemuselt on tegemist karistuslike meetmetega, mille kehtestamine tagantjärele tehtud tegude eest (st 2024. aasta heitmete koguste suhtes) läheb vastuollu tagasiulatuva ebasoodsa mõju keeluga (vt ka KarS § 5 lg 3). Sel põhjusel oleks eelnõu tagantjärele kehtestamine 2024. aasta heitmete koguste suhtes põhiseadusvastane ja karistuslike normide osas eraldi ka vastuolus karistusseadustikust nähtuvate karistuslike meetmete põhimõtetega. 3.</p> <p>EELNÕU EI NÄE ETTE PIISAVAT VACATIO LEGIS'T</p> <p>Vacatio legis põhimõte tähendab, et õigusnormi kehtestamisel peab selle adressaadile jätma piisavalt aega õigusnormiga tutvuda ja sellest aru saada, samuti valmistuda muutunud õiguskorraga kohanemiseks. Kui muutunud õigusnorm näeb ette isikule suuremad kohustused või halvendab tema senist õiguslikku positsiooni, peab tal olema piisavalt aega otsida ja kasutada ressursse, et uusi õigusnorme järgida. Õiguskirjanduses on rõhutatud, et eriti oluline on seda põhimõtet järgida ettevõtluskeskkonna muutmisel, kui muudatus eeldab teistsuguste äririskide võtmist, ettevõtja poolt kulutuste tegemist ja muudab konkurentsiolukorda turul. Riigikohus on välja toonud, et õigustloova akti avaldamise ja kehtima hakkamise vahel peavad adressaadid jõudma „normidega tutvuda ja oma tegevuse vastavalt ümber korraldada. Riik ei tohi uusi</p>	
--	--	---	--

		<p>norme kehtestada n-ö üleöö. Teisisõnu tuleb jõustumistähtaja määramisel hinnata, kas normiadressaatidele jääb oma tegevuse ümberkorraldamiseks piisavalt aega“., Olulisi muudatusi kaasa toov õigusakt tuleks vastu võtta võimalikult aegsasti enne jõustumist selleks, et anda adressaatidele piisavalt aega sellega tutvumiseks ja oma tegevuses ümberkorralduste tegemiseks.“15 Sealjuures piisav ei ole, kui avaldatud on õigustloova akti eelnõu, sest normiadressaat ei pea oma tegevuse kavandamisel sellega arvestama. Praeguses eelnõus ei ole ette nähtud piisavat vacatio legist, et kohaneda ulatuslike ja laevandusettevõtete jaoks kulukate muudatustega, mis eelnõu kehtestamisega kaasnevad. Jõustumisnormi kavandamisel võetakse mh arvesse aeg, mis on vajalik uute normidega tutvumiseks, eriti isikute õiguste ja kohustuste muutmise korral (HÕNTE § 14 lg 1). Näiteks näeb maksukorralduse seaduse § 41 ette, et maksuseaduse, samuti selle muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele peab üldjuhul jääma vähemalt kuus kuud. Arvestades laevandussektori HKS-iga liitumise märkimisväärsset mõju, tuleb eelnõud pidada analoogia korras vähemalt sama oluliseks kui maksuseaduse muudatust ning kohaldada vähemalt 6-kuulist perioodi muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele. Seejuures tuleb välistada ka seadusele tagasiulatuva jõu andmine, mida on käsitletud eespool. Samas tuleb arvestada, et isegi piisav vacatio legis ei välista alati õiguspärase ootuse rikkumist.¹⁷</p> <p>Seega tuleb eelnõu edasisel menetlemisel ette näha ka muud meetmed, kuidas leevendada direktiivi 2023/959 ülevõtmisega laevandusettevõtjate kaasnevaid mõjusid. Praeguses sõnastuses ei ole aga eelnõu põhiseadusega kooskõlas ning vajab muutmist. Ühtlasi tuleb märkida, et</p>	
--	--	--	--

		<p>seaduse rakendamine sisuliselt tagasiulatuvalt ei taga kuidagi ettevõtjatele vajalikku aega oma tegevuse ümberkorraldamiseks. HKS süsteemi eesmärk on suunata ettevõtjaid, sh laevandusettevõtjaid kasvuhoonegaaside heiteid vähendama. Selleks, et heiteid vähendada, on ka sisuliselt vaja mõistlikku üleminekuaega. On mõistlik eeldada, et arvestades kütuse hindade kallinemist ja üldist ühiskonna ootust keskkonnasäästu osas on laevandusettevõtjad juba rakendanud kõiki võimalikke meetmeid, mida on lihtsasti võimalik kütuse säästmiseks ja seeläbi ja heidete vähendamiseks ette võtta. Edasised meetmed heidete veelgi ulatuslikumaks vähendamiseks on tunduvalt suuremaid ümberkorraldusi ja investeeringuid nõudvad. Ei ole mõeldav laevu kiirkorras asuda ümber ehitama, kusjuures käesoleval ajal puudub isegi tehnoloogia, mis heidete tuntavat vähendamist võimaldaks.</p> <p>Praegusel juhul ei ole laevandusettevõtjal võimalik sõltumata võetavatest meetmetest vähendada Eelnõuga ettenähtud rahalisi kohustusi 2024. aasta heitmete koguste eest. Seega ei teeni regulatsioon praegusel kujul oma eesmärki. Ka jooksva 2025. aasta jooksul pole võimalik võtta meetmeid heitkoguste hulga märkimisväärses vähendamiseks. Olukorras, kus ettevõtja on teinud jooksvaks aastaks plaanid ja eelarved, toob mitmete kümnete miljonite eurode ulatuses peale pandav ootamatu ja tagasiulatuva jõuga rahaline kohustus kaasa ebaproportsionaalse ettevõtja põhiõiguste riive ning on selliselt põhiseadusega vastuolus.</p>	
--	--	---	--