



Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee

Teie 09.04.2025 nr 1-4/25/1708;
KLIM/25-0361/-1K
Meie 04.05.2025 nr 1.1-11/1770-2

**Keskkonnaministri 20.12.2016. a
määruse nr 73 „Vedelkütuste kohta
esitatavad keskkonnanõuded,
biokütuste, vedelate biokütuste ja
biomasskütuste säästlikkuse
kriteeriumid, vedelkütuste
keskkonnanõuetele vastavuse seire
ja aruandmise kord ning
biokütuste, vedelate biokütuste ja
biomasskütuste kasutamisest
tuleneva kasvuhoonegaaside
heitkoguste vähenemise määramise
metoodika“ muutmine**

Austatud härra Sutt

Kooskõlastame määruse eelnõu. Eelnõuga tunnistatakse kehtetuks § 5 lg 3, mille järel jääb gaasiõli lubatud väävlisisalduseks 10 mg/kg (0,001% massist). Kaasnevalt tuleb üle vaadata ka määruse lisad, sest näiteks lisaga 6 antavates nõuetes kergele kütteõlile (mis on määruks gaasiõli üks alamliikidest) kehtestatakse suurimaks lubatud väävlisisalduseks $\leq 0,1$ massi%, mis on 100 korda rohkem.

Leiame, et lisaks käesoleva eelnõuga kavandatud muudatustele tuleks kaaluda järgmisi ettepanekuid:

1. Reguleerida mootoribensiinis veesisaldus. Kehtiv regulatsioon ei piira mootoribensiinis vee sisaldumist, mille tõttu ei ole järelevalveasutusel võimalik peatada veega saastunud kütuse müüki üksnes kütusesse vee sattumise fakti tõttu (formaalselt ei pruugi veel tegemist olla kvaliteedinõuetele mittevastava kütusega). Kirjeldatud lünga tagajärjel võib veega saastunud mootoribensiini müügi peatamine jääda sõltuma vaid kütusemüüja tahtest. Veesisalduse nõuet konkreetse numbrilise väärtusena me ei poolda, sest erinevatel põhjustel on see keeruline. Lahendusena pakume KEM määruse lisasse üle võtta pliivaba mootoribensiini standardi EVS-EN 228:2012+A1+NA:2017 punkti 5.4 Üldnõuded ja katsemeetodid järgmine tingimus: „Pliivaba mootoribensiin ei tohi sisaldada võltsinguga saasteaineid, mis muudavad kütuse kasutuskõlbmatuks pliivaba mootoribensiini jaoks mõeldud bensiinimootoriga sõidukites.“ Eelnevast tulenevalt teeme ettepaneku KEM määruse nr 73 lisadesse üle võtta need standardites EN 228 ja EN 590 toodud kvaliteeti

puudutavad nõuded, mis määruse lisades seni puuduvad. Kuna VKS § 8 ja selle alusel kehtestatud MKM määruse nr 16 § 2 lg 1 kohaselt peab mootoribensiin ja diislikütus vastama üksnes KEM määruses nr 73 esitatud nõuetele (mitte standarditele), on kehtivas õiguses standard üle võetud vaid osaliselt. Teisisõnu: puuduvad osad olulised kvaliteeti mõjutavad nõuded.

2. Märgime KEM määruse nr 73 ebakõla VKS regulatsiooniga, kuna „diislikütuse“ mõiste on õigusaktides erinev ja sellest tekivad määruste vahel konfliktid.

VKS kehtestab kvaliteedinõuded diislikütusele ja keelab nõuetele mittevastava kütuse käitlemise. „Diislikütuseks“ VKS kontekstis loetakse kolme kütust (KN-koodidega 2710 19 29, 2710 19 43 või 2710 20 11). Nõuded nendele kütustele on kehtestatud MKM 17.03.2010 määrusega nr 16, mille kohaselt peavad diislikütused vastama KEM määruses nr 73 toodud nõuetele. Ebakõla tekibki KEM määrusest nr 73, milles loetakse diislikütuseks üksnes KN-koodidega 2710 19 43 või 2710 20 11 kütust. Sellest ja määruste sõnastusest tekib küsimus, millistele nõuetele peab vastama KN-koodiga 2710 19 29 kütus?

Ühelt poolt loetakse seda VKS-s diislikütuseks ja seega peaks see kütus vastama diislikütuse nõuetele (s.o määruse lisa 2, mis põhineb standardil EN 590). Samas jätab MKM määrus nr 16 koosmõjus KEM määrusega nr 73 võimalusi erinevateks tõlgendusteks. KEM määrus nr 73 käsitleb seda KN-koodi „gaasiõlina“, millele kehtivad diislikütusega võrreldes pea olematud nõuded – vaid väävlisisalduse normeerimine. See on ka arusaadav, sest KEM määruse (praegu kehtivas sõnastuses) kohaselt ongi gaasiõli kasutus väga piiratud. Kaasnevalt on loodud olukord, kus VKS vaates saaks ühte liiki diislikütust tarbimisse lubada sisuliselt ilma kvaliteedikontrollita.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi
rahandusminister

Lauri Lelumees 5885 1404
Lauri.Lelumees@fin.ee