

Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega võetakse üle järgmised Euroopa Liidu direktiivid:

- 1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.05.2023, lk 134–202; edaspidi *direktiiv 2023/959*), ning
- 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega (ELT L 130, 16.05.2023, lk 115–133; edaspidi *direktiiv 2023/958*).

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

Lisaks luuakse direktiiviga 2023/959 tehtavate muudatustega direktiivis 2003/87/EÜ lisavõimalused enampakkumissüsteemi tulude kasutamiseks investeringute toetamisel. Lubatud heitkoguse ühikute tulust rahastatavate moderniseerimisfondi ja innovatsioonifondi mahte suurendatakse. Moderniseerimisfondis on Eestil oma osakaal, mis võimaldab Eestil toetada investeringuid energiasüsteemide moderniseerimiseks ning vähese CO₂-heittega majandusele üleminekuks teistes valdkondades: riigi eelarvestrateegiaga kooskõlas toetatakse avaliku sektori hoonete ning ühistranspordi energiatõhususe parandamist (panustades sellega ka edasiste püsikulude vähendamisse). Innovatsioonifond on Euroopa Liidu ülene fond, kust ettevõtetel on võimalik ELi taotlusvoorudes taotleda toetust investeringuteks uute tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

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

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

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

Eelnõukohase seadusega määratakse Keskkonnaamet pädevaks asutuseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/956, millega kehtestatakse süsiniku piirimeede (ELT L 130, 16.5.2023, lk 52–104), nõuete täitmiseks. Määruse 2023/956 nõuete täitmiseks antakse maksukorralduse seaduses Keskkonnaametile õigus saada andmeid Maksu- ja Tolliametilt.

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

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

Eelnõu ettevalmistaja

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

Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga.

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

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

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõukohase seadusega muudetakse atmosfääriõhu kaitse seaduse 21.06.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 11.06.2024, 2), riigilõivuseaduse 01.07.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 30.04.2024, 9), meresõiduohutuse seaduse 01.07.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 30.12.2023, 3) ning maksukorralduse seaduse 01.07.2024 jõustunud redaktsiooni (RT I, 02.05.2024, 11).

2. Seaduse eesmärk

Seaduse eesmärk on võtta üle direktiiv 2023/959, millega muudetakse ELi HKSi reegleid käimasoleval kauplemisperioodil. Direktiivis on sätestatud täpsemad tingimused ELi HKSi osalejatele ning lubatud heitkoguse ühikute (edaspidi ka *LHÜd*) eraldamisele ning enampakkumistulu kasutamisele. Eelnõukohase seadusega võetakse Eesti õigussüsteemi üle direktiivist 2023/959 tulenevad muudatused direktiivis 2003/87/EÜ ning ajakohastatakse kehtivat AÕKSi, mis reguleerib ELi HKSi toimimist Eestis. Lisaks võetakse seadusega üle direktiiv (EL) 2023/958 ja viiakse Eesti õigus kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/957.

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

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Paragrahvi 1 muudetakse atmosfääriõhu kaitse seadust.

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

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

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

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

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

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

FuelEU määruse artiklis 27 nähakse liikmesriigile ette kohustus määrata pädev asutus, kes vastutab määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest. AÕKSi täiendatakse §-ga 122¹ ning määratakse pädevaks asutuseks Keskkonnaamet ja Transpordiamet vastavalt oma ülesannetele asutusena. Pädeval asutusel on sarnaselt tõendajaga ligipääs Maritime Fuel andmebaasile ning tema peamised ülesanded on FuelEU määruse artikli 17 kohaselt järgmised:

- vajaduse korral kontrollida kõiki Maritime Fuel EU andmebaasi esitatud dokumente (seirekava, reederi koostatud Fuel EU aruanne, tõendaja koostatud tõendamisaruanne, tõendaja koostatud arvutused), (määruse art 17 lg 1);
- teha täiendavaid järelevetoiminguid reederile üle (art 17 lg 2);
- esitada täiendava järelevetoimingute aruanne (art 17 lg 3);

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

- teatada rikkumise korral ettevõtjale Fuel EU sanktsiooni uus summa, kui ta on tuvastanud, et tõendaja on arvutanud summa valesti (art 17 lg 4);
- eemaldada Maritime Fuel EU andmebaasist Compliance Fuel EU vastavustunnistus, kui sanktsioonisummad ei ole õigeks ajaks tasutud. Väljastada uus vastavustunnistus, kui summad on tasutud (art 17 lg 5).

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

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

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

Lõikes 2 on viidatud tõendamisperioodile. Tõendamisperiood on FuelEU määruse artikli 2 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.

Punktiga 3 muudetakse AÕKSi § 131 sõnastust ning võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt b, millega täpsustatakse kasvuhoonegaaside heite definitsiooni 7. peatükis. Definitsiooni täiendatakse, et see tähendaks kogu kasvuhoonegaaside heidet, mis tekib ELi HKSis (esimene

kauplemissüsteem) laiendamise. Lisaks eelnõule täiendatakse ka AÕKSi § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määrust meretranspordi tegevusalade loeteluga.

Punktiga 4 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi § 132, mis defineerib seireaasta. Seireaasta mõiste ei ole enam seaduses kasutusel, kuna see oli seotud õhusõiduki käitajale tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisega.

Punktiga 5 muudetakse seaduse § 135 sõnastust ja määratletakse esimene kauplemissüsteem, kuhu direktiivi muudatuse järel kuuluvad lisaks paiksete heiteallikate käitajatele ja õhusõiduki käitajatele ka laevandusettevõtjad.

Punktidega 6 ja 7 täpsustatakse § 136 sisu. Pealkirjast ning lõigetest 1 ja 2 jäetakse välja sõna „arvelduskonto“ eest sõna „käitaja“. Lõike 1 sõnastust täiendatakse, et lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele kehtib see ka laevandusettevõtjatele. Muudatus on vajalik, kuna ELi HKS-i muudatusega laiendatakse süsteemi ka meretranspordile, kus selle süsteemiga seotud kohustusi täidavad laevandusettevõtjad. Kauplemissüsteemi kuuluvad käitajad on paiksete heiteallikate käitajad ning õhusõiduki käitajad.

Punktiga 8 laiendatakse § 137 sisu nii, et see kehtiks nii esimese kauplemissüsteemi puhul, kuhu kuuluvad paiksed käitajad, õhusõiduki käitajad, laevandusettevõtjad. Kehtivas seaduses kehtib lubatud heitkoguse ühiku mõiste esimese kauplemissüsteemi korral.

Punktidega 9–11 täiendatakse § 138 pealkirja terminiga „eraldamisperiood“, muudetakse lõiget 1, et oleks üheselt mõistetav, et kauplemisperiood kehtib esimesele kauplemissüsteemile, ning paragrahvi lisatakse lõige 3. Lõike 3 kohaselt jaguneb kauplemissüsteemi periood kaheks viieaastaseks eraldamisperioodiks. Kauplemissüsteemi kuuluvate käitiste käitajad taotleavad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid enne iga eraldamisperioodi kogu viieaastaseks perioodiks. Praegune eraldamisperiood on aastad 2021–2025. Järgmine eraldamisperiood on 2026–2030. Käitajad taotleavad lubatud heitkoguse ühikuid järgmiseks eraldamisperioodiks, esitades Keskkonnaametile asjakohase tõendatud taotluse koos varasemate tootmistaseme andmetega.

Punktiga 12 täiendatakse § 141 lõigetega 4 ja 5. Lõige 4 võtab üle direktiivi 2003/87 artikli 3c punkti 8 ja annab erandi heitkoguste korral, mis on tekkinud enne 31. detsembrist 2030 ja mis tulenevad lendudest liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis väljaspool seda piirkonda asuva lennuvälja vahel, kaasa arvatud mõni teine samas äärepoolseimas piirkonnas või sama liikmesriigi teises äärepoolseimas piirkonnas asuv lennuväli. Nende puhul loetakse AÕKSi § 166 (seire ja aruandlus, lubatud heitkoguste tagastamine) ja § 168 lõike 1 nõuded täidetuks ning õhusõiduki käitajate suhtes ei rakendata § 237 (HKS-i nõuete rikkumine) kohaseid karistusmeetmeid. Äärepoolseimad piirkonnad on Euroopa Liidu Toimimise Lepingu artikli 349 järgi Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Réunion, Martinique, Mayotte ja Saint-Martin (Prantsusmaa), Assoorid ja Madeira (Portugal) ning Kanaari saared (Hispaania). Praegu on Eestil administreerida ettevõtte, mis lendab Kanaari saartele, kuid välistada ei saa, et neid võib lisanduda teisi.

Samuti määratletakse direktiivi 2003/87 artikli 3 lõike v järgi lennunduse muu kui CO₂ heite mõju. Õhusõiduki käitajad esitavad alates 1. jaanuarist 2025 kord aastas aruande lennunduse muu kui CO₂ heite mõju kohta. Euroopa Komisjon võtab 31. augustiks 2024 vastu rakendusakti, et lisada seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikku lennunduse muu kui CO₂ heite mõju. Rakendusaktiga täpsustatakse ka iga kasvuhoonegaasi globaalse soojendamise potentsiaali ning võetakse arvesse teaduslikke andmeid lennunduse muu kui CO₂ heite mõju kohta.

Punktiga 13 täiendatakse seadust §-ga 141¹, et sätestada laevandusettevõtja mõiste ja tema kohustused. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt w ning artikkel 3gc.

Lõige 1 määratleb, kes on laevandusettevõtja ELi HKS-i rakendamise mõistes. Laevandusettevõtja on kas laeva omanik või isik, kes teeb direktiivi kohaldamisalasse jäävaid meresõite ning vastutab kõikide meresõitu puudutavate nõuete ja kohustuste täitmise eest, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 336/2006.

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

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

Lõikes 4 viidatakse, et Keskkonnaamet jääb Euroopa Komisjoni koostatud laevandusettevõtete loetelu ja selle rakendusotsuse (EL) 2024/411 järgi 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.

Punktiga 14 muudetakse seaduse § 142 sõnastust õigusselguse huvides nii, et oleks üheselt mõistetav, et kogu paragrahv kehtib vaid esimesse kauplemissüsteemi siseneva paikse heiteallika käitaja kohta.

Punktiga 15 muudetakse § 155 lõiget 1, milles sätestatakse volitusnorm kehtestada Vabariigi Valitsuse määrus. Viidet muudetakse nii, et oleks selge, et määrusega kehtestatakse esimese kauplemissüsteemi laiendamise järel esimese kauplemissüsteemi tegevusalade ning seiratavate kasvuhoonegaaside loetelu. Direktiivi muudatusega on kasvuhoonegaaside loetelus osa tegevusalasid ja sektoreid muutunud, mistõttu on edaspidi õigusselguse huvides oluline need määruses välja tuua. Punktiga 17 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt ae (direktiiv kasutab mõistet *reguleeritud üksus*), artikkel 30a ja lisa 3.

Punktiga 16 täiendatakse AÕKSi § 155 lõikega 1¹, millega täpsustatakse ministri määruse sisu. Sellesse kuulub: esimese kauplemissüsteemi tegevusalade loetelu, tegevusaladele kohalduvad künnised ja asjakohasel juhul künniste arvutamise alused ning seiratavate kasvuhoonegaaside loetelu. Kasvuhoonegaaside loetelu täpsustatakse, kuna direktiivi 2003/87 muudatusega lisandus osadele tegevusaladele lisaks CO₂-le ka teisi kasvuhoonegaase. Meretransport peab alates 1. jaanuarist 2026 seirama ka metaani ja dilämmastikoksiidi ning õhusõiduki käitajad peavad esitama alates 1. jaanuarist 2025 kord aastas aruande lennunduse muu kui CO₂ heite mõju kohta.

Punktiga 17 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi § 155 lõige 6. Lõige 6 vabastab ELi HKS-i kuuluvad käitajad riigilõivu maksimisest kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise registris kontode avamise, muutmise ja hooldamisega seotud tegevuste eest. Kuna ELi HKS

rakendub eelnõukohase seadusega ka laevandusettevõtjatele, antakse riigilõivust vabastus ka neile ning samuti teise kauplemissüsteemi ettevõtjatele. Õigusselguse huvides tehakse eelnõu §-ga 5 vajalikud täpsustused riigilõivuseadusesse ning samasisuline lõige atmosfääriõhu kaitse seaduses tunnistatakse kehtetuks.

Punktiga 18 täiendatakse § 156 lõigetega 8 ja 9, millega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 2 lõige 1. Sellega lubatakse esimesse kauplemissüsteemi kuuluval paikse heiteallika käitajal, kes muudab oma tootmisprotsessi kasvuhoonegaaside heitkoguse vähendamiseks nii, et põletusseadmete summaarne nimisoojusvõimsus jääb alla 20 MW künnise, jääda esimesse kauplemissüsteemi praeguse ja sellele järgneva viieaastase lubatud heitkoguse ühikute eraldamisperioodi lõpuni. Käitaja peab sellest teatama Keskkonnaametile. Selline võimalus on mõeldud stimuleerima tootmist käitistes, mis vähendavad osaliselt või kõrvaldavad täielikult kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning tagab käitiste võrdse kohtlemine samades sektorites.

Punktiga 19 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi § 156 lõiked 2–5, võttes sellega üle direktiivi 2003/87 artikli 3d lõike 1. Alates 2026. aastast ei eraldata õhusõiduki käitajatele enam lubatud heitkoguse ühikuid tasuta, mistõttu ei ole õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist käsitlevad sätted seaduses enam 2026. aasta 1. jaanuarist asjakohased. Eesti hallata on praegu kaks õhusõiduki käitajat, kellest üks saab lubatud heitkoguse ühikuid tasuta. Säte on määratud jõustuma 1. jaanuaril 2026.

Punktiga 20 täiendatakse § 156 lõikega 5², milles sätestatakse õhusõiduki käitajatele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kord alates 2024. aastast. Lubatud heitkoguse ühikuid eraldatakse proportsionaalselt lennutegevuse tõendatud heitkogusest 2023. aastal. Seejuures võetakse arvesse ka selliseid lennutegevuse tõendatud heitkoguseid, millest on teatatud seoses lendudega, mille suhtes ELi HKS-i kohaldatakse alles alates 1. jaanuarist 2024. Muudatus tehakse eesmärgi järgi suurendada lennunduses enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute osa, s.o vähendada tasuta eraldatavaid lubatud heitkoguse ühikuid, võttes arvesse sektori võimet CO₂-ga seotud suuremad kulud üle kanda. Põhimõtet rakendatakse järkjärgult 2024. ja 2025. aastal ning täielikult alates 2026. aastast. Tasuta ühikud tuleb Keskkonnaametil eraldada asjaomase aasta 30. juuniks. Punktiga 22 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3d lõige 1a. Alates 2026. aastast õhusõiduki käitajatele enam sellise meetodikaga tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata, küll jätkub 2024. aastal alanud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine kestlike kütuste kasutuselevõtu kompenseerimiseks. See kohustus võetakse üle eelnõu punktiga 25.

Punktis 21 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.

Punktiga 22 täiendatakse § 156 lõigetega 7–13. Lisatakse punktid lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise koguse 20% vähendamise kohta energiaauditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi ning kliimanetraalsuskavade kohustuslastele, kui auditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi soovitusi ei rakendata või kava ei koostata ja ei esitata. Eelnevat ei viida täitmisele, kui käitaja on rakendanud muid meetmeid, mis aitavad vähendada käitise kasvuhoonegaaside heitkoguseid auditeerimisaruandes või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemis soovitatuga samaväärselt. Komisjon sätestab delegeeritud õigusaktides lihtsad ühtlustatud reeglid, millega nähakse ette tähtajad, kriteeriumid rakendatud energiatõhususe meetmete tunnustamiseks ning kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise alternatiivsed meetmed.

Samuti kehtestatakse, et lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata tasuta üle 80%, kui kliimaneutraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist ei ole tõendatud 2025. aasta lõpuks või ajavahemiku 2026–2030 kohta. Punktiga 24 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10a lõige 1.

Paragrahvi 156 lõigetega 11 ja 12 lisatakse perioodil 2026–2033 paiksete heiteallikate käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute koguse vähenemise osakaal nendele toodetele, mis kuuluvad süsiniku piirimeetmesse. Süsiniku piirimeede on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/956. Süsiniku piirimeede rakendus üleminekuperioodiga 1. oktoobril 2023 ning kohaldub kolmandatest riikidest imporditud kaupadele ja toodetele, mis kuuluvad määruse (EL) 2023/956 lisa I loetellu. Selliste toodete importimisel tuleb esitada kord kvartalis aruanne imporditud kogustele vastava heite kohta. Määrus kohaldub järgmistele tootegruppidele: raud ja teras, alumiinium, tsement, väetised ja elekter. Täielik toodete ja kaupade koondnomenklatuuri koodide (CN) nimekiri on süsiniku piirimeetme (edaspidi *SPIM*) määruse I lisas. Alates aastast 2034 käitajatele nende toodete tootmisel enam tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata. Lõigetega 11 ja 12 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10a lõiked 1 ja 1a.

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

Punktiga 23 täiendatakse seadust §-ga 156¹, mis reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 mõistes kestliku lennukikütuse kasutamisel osaliselt või täielikult hinnavahe kompenseerimise tingimusi võrreldes fossiilsete lennukikütuste kasutamisega § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruses nimetatud õhusõiduki käitaja tegevusaladel. Vastavalt määruse definitsioonile on kestlikud lennukikütused lennukikütused: a) sünteetilised lennukikütused; b) lennukite biokütused või c) ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused. Eelnõus nimetatud kestlikud lennukikütused on direktiivi tõlkes säästvad lennukikütused. Punktiga 2 sätestatakse tingimused, kuidas toimida juhul, kui kestliku lennukikütuse kasutamist ei ole võimalik seostada konkreetse lennuga. Üleminek fossiilsete lennukikütuste kasutamiselt aitaks CO₂ heidet oluliselt vähendada. Võttes aga arvesse õhusõiduki käitajate vahelist suurt konkurentsi, kestlike lennukikütuste turu arengut ning fossiilse petrooleumi ja kestlike lennukikütuste olulist hinnaerinevust, püütakse üleminekut toetada, pakkudes varajastele üleminejatele stiimuleid. Seepärast reserveeritakse ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 20 miljonit lubatud heitkoguse ühikut, et katta osa ülejäänud hinnaerinevusest õhusõiduki käitajate fossiilse petrooleumi ja kestlike lennukikütuste vahel.

Praegu on kestliku lennukikütuse hind tavapärasest lennukikütusest 3–5 korda kõrgem ning selle saadavus on väga piiratud. Näiteks 2023. aastal seda Eestis ei kasutatud. Siiski on ootus, et kestliku lennukikütuse tootmine kasvab ning selleks, et kompenseerida kütuste hinnavahet, võimaldatakse nende kasutajatele eraldada tasuta lubatud heitkoguse ühikuid. Täpsemalt hakkab süsteemi reguleerima komisjoni delegeeritud õigusakt, mis kehtestab üksikasjalikud reeglid iga-aastaseks kulude erinevuse arvutamiseks ja lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks. Samuti kehtestab see üksikasjalikud reeglid kasvuhooonegaaside heitkoguste arvutamiseks ning korra, kuidas võtta arvesse CO₂ hindadel põhinevate stiimulite ja tavapäraste lennukikütuste ühtlustatud madalaimal maksustamise tasemel põhinevad stiimulid. Üldiste põhimõtetenähtena on kirjeldatud erinevad stsenaariumid eri liiki lennukikütuste kasutamise kompenseerimise arvutamisel. Näiteks punktis 1) arvestatakse tavapärase lennukikütuse ja

kestliku lennukikütuse hinna vahet järgmiselt: kestliku lennukikütuse hind miinus tavapärase lennukikütuse hind ning sellest hinnavahest arvestatakse 70%. Sama arvutusmetoodikat kasutatakse ka järgmistes punktides, kus viidatakse hinnavahele.

Lõikes 4 sätestatakse volitusnorm valdkonna eest vastutavale ministrile kehtestada vajaduse korral 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.

Punktiga 24 tunnistatakse kehtetuks AÕKSi §-d 158 ja 159 ning sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3f, kuna õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine lõpetatakse alates 1. jaanuarist 2026. Säte jõustub 01.01.2026.

Punktiga 24 muudetakse § 160 pealkirja. Kuna direktiivi 2003/87 muudatusega lisatakse enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kogusele ka see kogus, mis lisandub ELi HKS-i laiendamise ja meretranspordile, ning ka HKS2 heitkoguse ühikud, siis ei ole paragrahvi kehtiv pealkiri enam täpne. Meretranspordi lisandumisega suurendatakse enampakkumisele suunatavate ühikute kogust 78,4 miljoni lubatud heitkoguse ühiku võrra. Selleks, et vältida liiga pikka pealkirja, on eelnõus tehtud ettepanek sõnastust lihtsustada, jättes välja viited konkreetsetele direktiiviga reguleeritud tegevustele.

Punktiga 25 muudetakse § 160 lõiget 1, mille esimesest lausest jäetakse välja lauseosa „paiksete heiteallikate käitajate“ ning asendatakse viitega esimesele kauplemissüsteemile. Muudatuse vajadus tuleneb sellest, et enampakkumisele pannakse kõik ELi HKS-i ühikud, mitte ainult paiksete heiteallikate käitajate ja õhusõiduki käitajate ühikud, kuna ELi HKS-i laiendatakse ka meretranspordile.

Punktiga 26 muudetakse § 161 lõike 4 sissejuhatavat lauset ja viiakse see kooskõlla direktiivi 2003/87 artikli 10 lõikega 3, mille kohaselt tuleb kogu enampakkumisel saadud tulu kasutada kliima- ja energeetikaeesmärkide täitmisega seotud tegevusteks. Seni kehtinud korra järgi kehtis nõue, et tulust kasutatakse vähemalt 50% sellisteks eesmärkideks ning ülejäänud tulu saab riik kasutada muudeks eelarves ette nähtud kuludeks. Direktiivi muudatusega kasutatakse ka õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu § 161 lõike 4 punktides nimetatud eesmärkideks. Eelnõu punktiga 39 tunnistatakse seni õhusõidukite käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud tulu kasutamise punktid kehtetuks, mille järgi oli tulu kasutamise eesmärk piiratum võrreldes paiksete käitiste lubatud heitkoguse ühikute tulu kasutamisest.

Punktidega 27–33 täiendatakse § 161 lõiget 4, ajakohastades lõikes 4 loetletud punkte ning täiendades loetelu punktidega 14–16. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõike 3 punktid a–l. Tegemist on loeteluga eesmärkidest, valdkondadest ja tegevustest, mida loetakse ELi HKS-i enampakkumistulu eesmärgipäraseks kasutamiseks. Kogu enampakkumistulu tuleb kasutada tegevusteks, mis on kooskõlas loetletud valdkondadega. Loetelu on võrreldes varem kehtinud toetatavate valdkondade loeteluga täpsustatud, toodud sisse selgemaid viiteid ja näited valdkondadele, mille toetamist Euroopa Komisjon prioriteetseks peab. Toetatavate valdkondade loetelud on AÕKSi tekstis üle võetud samas täpsuses, nagu on direktiivis. Erandiks on lõike 4 punkt 1, millele on näited esitatud seletuskirjas nende rohkuse ning seaduse teksti selguse huvides, arvestades, et esitatud näited ei ole ammendav loetelu tegevustest, mida transpordi valdkonnas on võimalik rahastada, arvestades direktiivi ülejäänud lõike sõnastust.

Konkreetsete meetmete valiku otsustavad ELi liikmesriigid loodud raamistiku järgi ning meetmete kooskõla direktiivis 2003/87 nimetatud abikõlblikkusega hindab Euroopa Komisjon igal aastal 31. juuliks esitatud aruande põhjal. Aruanded tuleb Eestil ning teistel liikmesriikidel esitada komisjoni kehtestatud vormis.

Lõige 4 punkti 1 meetmete näited on direktiivi teksti kohaselt järgmised: rahastatavate meetmete hulka kuuluvad muuhulgas merendussektoris laevade, sadamate, uuenduslike tehnoloogiate ja taristu energiatõhususe parandamine; säästvate alternatiivkütuste, nagu taastuvallikatest toodetud vesinik ja ammoniaak; meetmed, millega toetatakse lennujaamade süsinikuheite vähendamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästvale lennutranspordile.

Kliimadividendikava all on mõeldud riikliku energia- ja kliimakava kohaseid kliimadividendikavasid.

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

Punktiga 34 täiendatakse § 161 lõikega 4¹ ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõike 3 vastav osa. Muudatuse kohaselt tuleb enampakkumisel saadud tulu kasutamise otsustamisel arvestada vajadusega suurendada kliimamuutustega seotud rahvusvahelise koostöö rahastamist haavatavates kolmandates riikides. Enampakkumistulu kasutamine otsustatakse Eestis riigi eelarvestrateegia koostamise käigus ning kasutamisest antakse aru Euroopa Komisjonile. Eestis on kehtivas riigi eelarvestrateegias meede rahvusvahelise kliimapoliitika alaseks koostöök, mis on suunatud arengumaade toetamiseks ning mille toetusmahtu alates 2024. aastast järkjärgult suurendatakse. Haavatavate kolmandate riikidena on seni käsitatud riike, mis on OECD nende riikide nimekirjas, kellele antav abi loetakse arenguabiks. Need on madala ja keskmise sissetulekuga riigid ning ÜRO definitsiooni kohaselt vähim arenenud riigid (*Least Developed Countries*). Eesti on seni rahvusvahelise kliimapoliitika koostöö käigus toetanud tegevusi idapartnerlusriikides, nagu Ukraina, Moldova, Georgia, ning Aafrika riikides, nagu Keenia, Namiibia, Uganda.

Punktiga 35 tunnistatakse kehtetuks § 161 lõige 6, kuna direktiivi muudatuse järgi kasutatakse edaspidi õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu samadel eesmärkidel, nagu on nimetatud § 161 lõikes 4.

Punktiga 36 täiendatakse § 161 lõikega 10, mis kohustab enampakkumisel saadud tulu kasutamisel ja lennunduse kütuse kompenseerimisel tagama võimaluse korral rahastamisallika nähtavus nii, et oleks üheselt mõistetav, millisest rahastusallikast tegevust on toetatud. Selleks võib investeringute puhul kasutada infotahvleid, elektroonilisi lahendusi, nt koguleheküljel või sotsiaalmeedias informeerimine, kirjalikel materjalidel viitamine või mõnda muud asjakohast võimalust. Üle-euroopalist visuaalset identiteeti välja töötatud ei ole, samuti ei ole liikmesriikidel visuaalse identiteedi loomise kohustust.

Punktidega 37–40 muudetakse kõigepealt § 165¹ lõike 3 sissejuhatavat lauset. Edaspidi kasutatakse vähemalt 90% moderniseerimisfondi vahenditest sama lõike punktides loetletud tegevusteks, mis on direktiivi kohaselt määratud prioriteetseteks tegevusteks. Sellega võetakse

üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 2. Direktiivi muudatusega lepiti kokku, et moderniseerimisfondi suurendatakse 2,5% ühikute üldkogusest lisaks senisele 2%-le üldkogusest. Direktiivis on seatud nõue, et muudatuse eel liikmesriikidele määratud moderniseerimisfondi vahenditest tuleks kasutada prioriteetseteks tegevusteks vähemalt 80% ning muudatusega suurendatud moderniseerimisfondi täiendavat osa vähemalt 90% ulatuses prioriteetseteks eesmärkideks. Muudatus näeb ette, et Eesti kasutab kogu moderniseerimisfondi vahendeid vähemalt 90% ulatuses prioriteetsetes valdkondades.

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

Paragrahvi 165¹ lõike 3 punkte 1–4 muudetakse, punkt 5 tunnistatakse kehtetuks ning lõiget täiendatakse punktidega 6 ja 7, millega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõike 2 punktid a–f. Tegemist on tegevusalade loeteluga, mida peetakse direktiivi mõistes prioriteetseteks tegevusteks, milleks tuleb kasutada vähemalt 90% vahenditest. Muudatused ja täiendused pigem täpsustavad juba kehtivat tegevuste loetelu. Olulisemate täiendustena on märgitud, et kooskõlas õiglase ülemineku territoriaalse kavaga on võimalik toetada ka idufirmade ja kodanikuühenduste ühistegevust ning on täpsustatud, et prioriteetse tegevusena nähakse ka energiaostuvõime suurendamist..

Punktiga 41 jäetakse § 165¹ lõikest 4 välja viide tahketele fossiilsetele kütustele. Eelnõukohase seaduse järgi ei saa moderniseerimisfondi vahendeid enam kasutada üheski olekus fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise jaoks. Seni kehtinud seaduse järgi oli keelatud moderniseerimisfondi vahendeid kasutada üksnes tahkeid fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise toetamiseks. Muudatusega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 1. Näiteks oli varem kehtinud direktiivi kohaselt lubatud kasutada moderniseerimisfondi vahendeid, et suurendada maagaasi kasutatavate energiatootmise kütiste efektiivsust, ehitades need ümber koostootmisjaamadeks, kuid mitte põlevkivi kasutatavate elektrijaamade moderniseerimiseks. Eelnõukohase seaduse järgi ei saa enam toetada kumbagi tegevust. Küll aga on võimalik toetada selliseid tegevusi, mis asendaks kütises seni kasutatud fossiilkütused taastuvenergiaga. Eesti ei ole seni kasutanud moderniseerimisfondi vahendeid energiatootmise toetamiseks (taastuvenergia tootmise arendamist toetatakse elektrituruseadusega kooskõlas taastuvenergia tootmise vähempakkumiste kaudu), seetõttu juba võetud kohustusi muudatus ei mõjuta.

Punktiga 42 täiendatakse § 165¹ lõikega 11 ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 10f, millega seatakse nõue, et moderniseerimisfondi vahendite kasutamine peab olema kooskõlas

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2088, mis käsitleb jätkusuutlikkust käsitleva teabe avalikustamist finantsteenuste sektoris (ELT L 317, 09.12.2019, lk 1–16), artikli 2 punktis 17 osutatud „ei kahjusta oluliselt“ (inglise keeles *do no significant harm*) põhimõttega ning vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852 artiklis 17 sätestatud kriteeriumitele. Seda juhul, kui toetatavale tegevusele on seatud sõelumiskriteeriumid sama määruse artikli 10 lõike 3 punkti b kohaselt. Loetletud majandustegevused, millele on sellised sõelumiskriteeriumid seatud, on sätestatud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2021/2139² lisas 1. Täpsema informatsiooni „ei kahjusta oluliselt“ põhimõtte kohta leiab komisjoni teatisest „Tehnilised suunised põhimõtte „ei kahjusta oluliselt“ kohaldamise kohta taaste- ja vastupidavusraha puhul“ (2021/C 58/01).

Punktiga 43 muudetakse termini „esimene kauplemissüsteem“ kasutuselevõtu tõttu paragrahvi pealkirja.

Punktiga 44 jäetakse § 166 lõikest 2 välja teine lause direktiivi 2003/87 artikli 3g alusel. Õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite andmete seiret, mis oli seotud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisega, enam ei toimu. Heitkoguste seire muus osas jääb õhusõiduki käitajatele kehtima.

Punktiga 45 täiendatakse § 166 lõigetega 6¹–6². Kui paiksete heiteallikate käitajate ning õhusõiduki käitajate seire ja aruandluse reeglid on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/2066, siis laevandusettevõtja aruandlusnõuded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2015/757. Lõikes 6² sätestatakse, et seirekava tuleb esitada Keskkonnaametile, kes on ELi HKS-i rakendamise pädev asutus Eestis. Seirekava esitatakse infosüsteemi Thetis-MRV. Seirekavad on aluseks heitkoguse aruannete tõendamisele. Tõendaja hindab, kas heitkoguse aruandes on arvestatud kõiki kinnitatud seirekavas ettenähtud nõudeid.

Punktiga 46 muudetakse § 166 lõiget 7, et viia see kooskõlla direktiiviga. Õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite andmete aruandlust direktiivi lisa IV enam ei reguleeri, kuna see oli seotud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikutega.

Punktiga 47 täiendatakse § 166 lõikega 7¹, mis sätestab heitkoguse tõendatud aruande esitamise tähtajaks laevandusettevõtjale 31. märtsi.

Punktiga 48 muudetakse § 166 lõiget 8, täpsustades, et sätestatud nõuded kehtivad paikse heiteallika käitajale, õhusõiduki käitajale ja laevandusettevõtjale. See puudutab Keskkonnaameti pädevust teha paikse heiteallika käitaja, õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja heitkoguste kohta konservatiivne hinnang, kui 25. märtsiks ei ole esitatud tõendatud heitkoguse aruannet. Konservatiivne kasvuhoonegaaside heite hinnang on aluseks lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustuse täitmisel. Senini ei ole HKS-i rakendamisel konservatiivset hinnangut kasvuhoonegaaside heite kohta Keskkonnaamet andma pidanud. Paikse heiteallika käitaja ja õhusõiduki käitaja konservatiivse hinnangu andmise aluseks on komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012, artikkel 70. Laevandusettevõtja kohta on vastav õigus sätestatud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses ettevõtja tasandi summaarse

² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R2139#ntc548-L_2021442ET.01014601-E0548.

heitkoguse andmete aruandlust ja esitamist käsitlevate normidega, artiklis 2.

Punktiga 49 täiendatakse § 166 lõigetega 9 ja 10. 2025. aasta 1. jaanuarist peavad õhusõidukite käitajad hakkama seirama lennunduse muu kui CO₂ heidet ning esitama Keskkonnaametile sellekohast teavet. Varasemates uuringutes ja analüüsid on leitud, et lisaks CO₂ heitele mõjutab lennundus kliimat ka muu kui CO₂ heitega, näiteks lämmastikoksiidid (NO_x), tahmaosakesed, oksüdeerunud väevliühendid ja veeaur, samuti sellistest heidetest põhjustatud atmosfääriprotsessidega nagu osooni tekkimine ja kiudpilved. Sellise muu kui CO₂ heite kliimamõju sõltub kasutatavast kütusest ja mootoritest, heite asukohast, eelkõige õhusõiduki lennukõrgusest, asukohast laius- ja pikkuskraadide järgi ning heite ajast ja ilmastikutingimustest sel ajal. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) analüüsis lennunduse muust kui CO₂ heitest tingitud mõjusid kliimamuutustele ja avaldas oma uuringu 23. novembril 2020. Selle uuringu tulemused kinnitasid varasemaid hinnanguid, et lennutegevusest tulenev muust kui CO₂ heitest tingitud kliimamõju on kokkuvõttes vähemalt sama oluline kui üksnes CO₂ heitest tingitud kliimamõju ning seda ei saa enam eirata. Heite vähendamiseks loodi HKS-i lennunduse muu kui CO₂ heite jaoks seire-, aruandlus- ja kontrollraamistik. Selle tulemustele tuginedes peab Euroopa Komisjon esitama 1. jaanuariks 2028 aruande ning asjakohasel juhul kaalutakse ELi HKS-i kohaldamisala laiendamist niisugusele mõjule.

Samuti sätestatakse õhusõiduki käitajatele, kes tegutsevad väga piiratud alal, võimalus taotleda ärihuvide kaitseks oma andmete avaldamata jätmist. Punktiga 51 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 14 lõiked 5 ja 6

Punktiga 50 muudetakse § 167 lõiget 1, milles määratletakse, mida tähendab tõendamine esimese kauplemissüsteemi paika heiteallika käitaja ja õhusõiduki käitaja.

Punktiga 51 täiendatakse § 167 lõikega 3, mis sätestab laevandusettevõtja tõendamise korra. Laevandusettevõtjate tõendamine toimub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 peatükis III sätestatud tõendamise- ja akrediteerimisnõuete järgi. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3gc. Eelnõukohases seaduses käsitatakse nimetatud määruuses defineeritud aruannete kontrollimist kui tõendamist, et tagada ELi HKS-i rakendamisel mõistete ühtsus.

Punktiga 52 muudetakse § 168 pealkirja ja lõiget 1, täpsustades, et lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustus kehtib lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele paikse heiteallika käitajatele ja õhusõiduki käitajatele ka laevandusettevõtjatele. Kõik kauplemissüsteemi kuuluvad ettevõtted peavad lubatud heitkoguse ühikud tagastama hiljemalt 30. septembriks. Lubatud heitkoguse ühikute kogus peab vastama heitkoguse aruandes esitatud eelmise kalendriaasta tõendatud heitkogusele. Vajaminevad lubatud heitkoguse ühikud saavad kauplemissüsteemi kuuluvad paikse heiteallika käitajad osaliselt tasuta ning ülejäänud tuleb osta turult. Laevandusettevõtjad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei saa ning nemad peavad ostma kõik vajaminevad ühikud turult. Eesti hallatavatest õhusõiduki käitajatest kaks saavad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid.

Punktiga 53 lisatakse § 168 lõige 2¹, millega kehtestatakse erand tootes püsivalt ja keemiliselt seotud kasvuhoonegaaside heitkogustele. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3b. Kasvuhoonegaase, mida ei paisata otse atmosfääri, tuleks ELi HKS-i kohaselt käsitada heitkogustena ning nende heitkoguste eest tuleks tagastada lubatud heitkoguse ühikuid, välja arvatud juhul, kui koguseid säilitatakse säilitamiskohas või kui need on tootes püsivalt

keemiliselt seotud, nii et tavapärasel kasutamisel ja pärast toote olelusringi lõppu toimuva tavapärase tegevuse käigus need atmosfääri ei satu. Selliste heitkoguste puhul ei ole lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustust. Euroopa Komisjon võtab vastu ka delegeeritud õigusakti, täpsustades nõudeid, mille kohaselt saab lugeda kasvuhoonegaasid tootes püsivalt keemiliselt seotuks. Tavapärasest tegevust pärast toote olelusringi lõppu mõistetakse laialt, st kõiki pärast toote olelusringi lõppu toimuvaid toiminguid, sealhulgas korduskasutamine, taastootmine, ringlussevõtt ja kõrvaldamine, nagu põletamine ja prügilasse ladestamine.

Punktiga 54 muudetakse § 168 lõiget 4, laiendades kehtinud seaduse sätet ka laevandusettevõtjatele. Uue sõnastuse järgi võivad lisaks paikse heiteallika käitajale ja õhusõiduki käitajale ka laevandusettevõtjad lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustuse täitmisel kasutada teise Euroopa Liidu liikmesriigi eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid, välja arvatud juhul, kui lubatud heitkoguse ühikud on väljastanud liikmesriik, kelle suhtes muutuvad paikse heiteallika käitaja, õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja kohustused kehtetuks. Punktiga 57 võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 2.

Punktiga 55 täiendatakse § 168 lõigetega 8–11, et defineerida terminid „reis“, „merematkelaev“ ning „külalastatav sadam“. Selle punktiga võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 lõiked x, z ja aa. Merematkelaev on eestikeelne vaste direktiivis kasutusel olevale kruisilaevale. Mõiste on kasutusel ka meresõiduohutuse seaduses.

Punktiga 56 täiendatakse seadust §-ga 168¹ „Esimesse kauplemissüsteemi kuuluva õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“.

Lõiked 1–3 sätestavad tingimused, mille puhul Transpordiamet arvutab igal aastal välja eelmise kalendriaasta kompenseerimisnõuded teatud lendude puhul ning teavitab iga aasta 30. novembriks vastavaid õhusõiduki käitajaid. Samuti arvutab Transpordiamet CORSIA nõuete täitmise perioodi lõplike kompenseerimisnõuete kogusumma ja teavitab sellest asjakohaseid õhusõiduki käitajaid CORSIA nõuete täitmise perioodi viimasele aastale järgneva aasta 30. novembriks. Direktiivi 2003/87 artikli 25a lõike 3 alusel võtab komisjon igal aastal vastu loetelu riikide kohta, mida loetakse heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks. 2023. aasta kohta on kehtestatud loetelu komisjoni rakendusmääruses (EL) 2024/622 nende riikide kohta, mida loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses 2023. aasta heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks (ELT L, 2024/622, 23.2.2024). Sättega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 6.

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

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

Punktiga 57 täiendatakse seadust §-ga 168² „Esimesse kauplemissüsteemi kuuluva laevandusettevõtja lubatud heitkoguse ühikute tagastamise erisused“.

Lõikes 1 sätestatakse ELi HKS-i rakendamise ülemineku periood. Direktiivi 2003/87 artikli 3gb kohaselt tuleb laevandusettevõtjatel 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. Ülemineku periood võimaldab laevandusettevõtjatel ELi HKS-i rakendamist alustada järk-järgult ja madalamate kuludega. Samas ei mõjuta see laevandusettevõtjate esitatavaid heitkoguse aruandeid. Aruandes tuleb aru anda kogu kalendriaasta jooksul tekkinud kasvuhoonegaaside heitkoguse kohta. Tegemist ei ole laevandusettevõtjate jaoks uue teabega. Juba 2013. aastal võttis komisjon vastu strateegia, millega liidetakse meretranspordist pärit heite küsimuste lahendamise põhimõtted järk-järgult liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitikasse. Selle lähenemisviisi esimese sammuna kehtestas liit Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/757 meretranspordist pärit heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli süsteemi, millele pidi järgnema meretranspordist pärit heite vähendamise eesmärkide kehtestamine ja turupõhise meetme kohaldamine. Alates määruse jõustumisest on laevandussektoris kasvuhoonegaaside seire ja aruandlus toimunud määruse sätete kohaselt. Määruse põhjenduspunktides 3, 4 ja 10 on öeldud järgmist, et *rahvusvaheline merelaevandus on ainus transpordiliik, mida ei ole lisatud liidu kohustusse vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Käesoleva määruse ettepanekuga kaasneva mõjuhinnangu kohaselt kasvas liiduga seotud rahvusvahelise laevanduse CO₂ heitkogus ajavahemikus 1990. aastast kuni 2007. aastani 48%. Arvestades asjaolu, et teaduslik arusaam meretranspordi muust kui CO₂ heitkogustest tuleneva mõju kohta ülemaailmsele kliimale on kiiresti muutumas, tuleks hinnangut selle mõju kohta käesoleva määruse raames korrapäraselt ajakohastada. Oma hinnangute alusel peaks komisjon analüüsima kõnealuste heitkoguste vähendamise eesmärgil poliitikale ja meetmetele avalduvat mõju. Parim võimalus vähendada laevanduse CO₂ heitkoguseid liidu tasandil on jätkuvalt laevade kütusekulul põhineva CO₂ heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomine, mis oleks esimene samm meretranspordist pärit heitkoguste lisamisel liidu kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusse koos teiste sektorite heitkogustega, mis juba aitavad seda kohustust täita.*

12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2776, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste ja muu olulise teabe seire normidega. Määruse põhjenduspunktis 11 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKS-i alates 01.01.2024: „*Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkogused lisatakse ELi HKS-i alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist ning metaani ja dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.*“ Määrust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024, mistõttu on laevandusettevõtted pidanud arvestama eelnõuga täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.

12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu ka delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses ettevõtja tasandi summaarse heitkoguse andmete aruandlust ja esitamist käsitlevate normidega. Ka selle määruse põhjenduspunktis 5 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKS-i alates 01.01.2024: „*Selleks et tagada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi tõhus toimimine, mis hõlmab meretranspordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist, tuleks käesolevat määrust kohaldada alates sellest kuupäevast.*“

20. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2917, milles käsitletakse tõendamistoiminguid, tõendajate akrediteerimist ja seirekavade heakskiitmist haldavate asutuste poolt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2016/2072. Ka selle määruse põhjenduspunktides 25 ja 28 on selged viited meretranspordi lisamise kohta EL HKSi alates 01.01.2024: „Tõhus koostöö riiklike akrediteerimisasutuste ja vastutavate haldavate asutuste vahel on oluline selleks, et ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast aruandeperioodist, toimiks nõuetekohaselt, ning tõendamise kvaliteedi järelevalveks...” ja „Käesoleva määruse sätted käsitlevad alates 1. jaanuarist 2024 tekitatavate kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud tõendamise-, heakskiitmise- ja akrediteerimistoiminguid. Nendega tagatakse, et ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis hakkab hõlmama meretranspordi heitkoguseid alates 1. jaanuarist 2024 algavast 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“.

30. jaanuaril 2024 võttis komisjon vastu rakendusotsuse (EL) 2024/411, laevandusettevõtjate loetelu kohta, milles täpsustatakse laevandusettevõtjale määratud haldav asutus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, mille kõik põhjenduspunktid käsitlevad meretranspordi lisamist EL HKSi.

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

Lõikes 2 sätestatakse ELi sadamate vaheliste reiside ja ELi sadamasse saabuvate ning siit lahkuvate laevareiside ELi HKSi rakendamise ulatus. Ühes liikmesriigis algavate ja teises liikmesriigis või kolmandas riigis lõppevate reiside jaoks on Euroopa Liidus müüdava kütuse heitkogused alates 1990. aastast kasvanud ligikaudu 36%. Need heitkogused moodustavad ligi 90% Euroopa Liidu laevaliikluse koguheitest, sest samas liikmesriigis algavate ja lõppevate reiside jaoks müüdava kütuse heitkogused on alates 1990. aastast 26% vähenenud. Kui praegused suundumused jätkuvad, suurenevad rahvusvahelisest meretranspordist pärit heitkogused tõenäoliselt ajavahemikus 2015–2030 ligikaudu 14% ja ajavahemikus 2015–2050 ligikaudu 34%. Direktiivi 2003/87 artikli 3ga lõike 1 kohaselt rakendatakse ELi HKSi laevasõitudele, mis saavad ELi sadamasse või siit lahkuvad, üksnes 50% ulatuses. See tähendab, et selliste reiside puhul tuleb punktis 43 kirjeldatud tagastamiskohustuse täitmiseks tagastada üksnes 50% ühikuid aruandes esitatud heitkogusest. ELi sadamate vaheliste reiside puhul rakendatakse ELi HKSi 100% ulatuses. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3ga lõige 1.

Lõikes 3 sätestatakse erand jääklassi laevadele. Selle lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e. Sätte kohaselt on võimalik 1A või 1A Super jääklassiga laevadel kuni 2030. aasta lõpuni tekkiva kasvuhoonegaaside heite puhul oma kohustusi täites tagastada 5% vähem

lubatud heitkoguse ühikuid. Jääklassid vastavad HELCOM soovitusel 25/7³ kirjeldatud Soome-Rootsi jääklassi reeglitele. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõige 3-e.

Lõike 4 punktid 1–3 sätestavad erandid laevandusettevõtjatele lubatud heitkoguse ühikute tagastamisel. Lõikega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 12 lõiked 3-d, 3-c ja 3-b.

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

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

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

Punktiga 58 muudetakse § 169 pealkirja, ja lõiget 1. Pealkirja muudatuse tingib asjaolu, et direktiiviga on ette nähtud lisasanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamisnõuete rikkumise korral lisaks seni kehtinud 100 euro suurusele hüvitisele iga tonni CO₂ kohta, millele vastavat lubatud heitkoguse ühikut ei tagastatud. Direktiivi kohaselt võib juhul, kui laevandusettevõtja jätab kohustused täitmata, kehtestada ettevõtte laevadele sadama külastuse keelu või keelata laeval sadamast lahkuda (lisatav lõige 3, vt järgmine punkt). Seega võtab pealkiri kokku kõik võimalikud sanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõuete mittetäitmise korral, sealhulgas hüvitamise. Lõiget 1 täiendatakse nii, et säte kehtiks laevandusettevõtjatele.

Punktiga 59 täiendatakse § 169 lõigetega 3–8. Lõikes 3 sätestatakse, et Keskkonnaamet kui pädev asutus ELi HKS-i rakendamisel teavitab Transpordiametit kui laevatranspordi valdkonna

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

eest vastutavat asutust, kui laevandusettevõtja ei ole kahe järjestikuse aasta jooksul oma kohustusi täitnud. Seejärel rakendab Transpordiamet selliste laevandusettevõtjate suhtes lõigetes 4–7 kirjeldatud sanktsioone.

Lõigetes 4 ja 5 sätestatakse, et Transpordiamet annab laevandusettevõtjale võimaluse olukorda selgitada ning kui muud meetmed ei võimalda ühikuid tagastada, annab Transpordiamet väljasaatmiskorralduse laevandusettevõtja vastutusel olevate kõikide laevade kohta. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 16 lõige 11a. Lõikega keelatakse selliste laevade sisenemine Eesti territooriumil olevatesse sadamatesse, kuni ettevõtja on oma kohustused täitnud. Kohustuste täitmise korral teavitab Keskkonnaamet sellest Transpordiametit, kes saab sellise väljasaatmiskorralduse tühistada. Väljasaatmiskorraldust saab välja anda Transpordiamet, kellel on juba sarnaste korralduste andmise õigus ja kogemus teiste meretranspordi puudutavate õigusaktidega. Näiteks meresõiduohutuse seaduse § 11⁴ alusel võib Transpordiamet erandkorras turvalisuse kaalutlusel rakendada erakorralisi meetmeid, nagu piirangute seadmine laeva sadamas viibimise ajale, laeva sadamasse sisenemise keelamine, laeva ümberpaigutamine või laeva sadamast väljasaatmine. Ühtlasi sätestatakse, et sellisest korraldusest teavitatakse ka Euroopa Komisjoni, Euroopa Meresõiduohutuse Ametit, teisi Euroopa Liidu liikmesriike ning laeva lipuriiki.

Lõikes 6 sätestatakse, et väljasaatmiskorralduse saanud laevandusettevõtja valduses olevatel laevadel on keelatud siseneda Eesti territooriumil asuvasse sadamatesse seni, kuni ei ole lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kohustused täidetud ning väljasaatmiskorraldus tühistatud. Seda ka juhul, kui väljasaatmiskorralduse on andnud mõni teine ELi liikmesriik. Lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kohustused on § 168 lõikes 1 nimetatud tagastamiskohustus ja § 169 lõikes 1 nimetatud ühikute hüvitise tasumine.

Lõikes 7 sätestatakse, et juhul, kui väljasaatmiskorraldus puudutab Eesti lipu all seilavat laeva ning laev asub Eesti territooriumil olevas sadamas, peab sadam keelama laeval sadamast väljumise, kuni laevandusettevõtja on oma kohustused ELi HKSis täitnud ja väljasaatmiskorraldus on tühistatud.

Lõikes 8 täpsustatakse, et merehädas olevatele laevadele ei piirata rahvusvahelise mereõiguse kohaldamist nende sätete täitmisel.

Punktiga 60 muudetakse seaduse § 170 lõiget 1, et see kohalduks ka meretranspordile ning teise kauplemissüsteemi kuuluvatele ettevõtetele.

Punktiga 61 täiendatakse § 170 lõiget 2, lisades käitajatele laevandusettevõtjad.

Punktiga 62 täiendatakse seaduse 7. peatükki 8. jaoga, nimetades süsiniku piirimeetme pädevaks asutuseks Keskkonnaameti. Kaupade, millele kohaldatakse süsiniku piirimeedet (SPIM), importijad peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/956 alates 2024. aastast andma aru imporditud toodete, nende koguste ja toodete kasvuhoonegaaside heitemahukuse kohta. Alates 1. jaanuarist 2026. aastast võivad kaupu liidu tolliterritooriumile importida üksnes tegevusloaga SPIMi deklarandid, st importija peab taotlema süsiniku piirimeetme kontekstis tegevusloa ja lisaks eelnimetatud aruandlusele ostma heite kompenseerimiseks sertifikaate. Süsiniku piirimeede kohaldub terase, alumiiniumi, väetiste, tsemenditoodete ja elektri importimisel kolmandatest riikidest. Pädeva asutuse ülesanded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/956 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2023/1773, mistõttu neid seadusesse üle 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.

Punktiga 63 täiendatakse seadust §-ga 220¹, andes Keskkonnaametile volituse teha SPIMI rakendamise üle riiklikku järelevalvet.

Punktiga 64 täiendatakse § 237 pealkirja ning punkti 1, et need sätted kehtiks esimese nõuete rikkumise korral.

Punktiga 65 täiendatakse § 237¹ pealkirja ja lõiget 1 nii, et need kehtiks sellele osale meretranspordist, mis ei kuulu esimesse kauplemissüsteemi (mida ei ole nimetatud seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruses).

Punktiga 66 täiendatakse seaduse normitehnilist märkust.

Paragrahviga 2 täiendatakse maksukorralduse seaduse § 29 punktiga 65, millega antakse Keskkonnaametile pädeva asutuse ülesannete täitmiseks ja riikliku järelevalve tegemiseks õigus saada juurdepääs maksusaladust sisaldavale teabele. Pädeva asutuse ülesannete täitmiseks on vaja juurdepääsu süsiniku piirimeetmesse kuuluvate kaupade tollideklaratsioonidele. Süsiniku piirimeetme määruuses (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/956, millega kehtestatakse süsiniku piirimeede (ELT L 130/52, 16.5.2023)) on sätestatud konfidentsiaalse informatsiooni jagamise kohustus, kuid see säte jõustub SPIMI täiemahulise rakendamise algusest aastal 2026. Samas peavad SPIM kohuslased end juba 1. oktoobrist 2023 SPIM üleminekuperioodi registris deklarantidena arvele võtma ja tegema aruandlust imporditud kaupade kohta 2024. aasta jaanuarist.

Paragrahviga 3 asendatakse meresõiduohutuse seaduse normitehnilises märkuses tekstiosa „ning määrusega (EL) nr 2015/757 (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76)“ tekstiosaga „, määrusega (EL) nr 2015/757 (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76) ning määrusega (EL) 2023/1805 (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100)“.

Paragrahviga 4 muudetakse riigilõivuseaduse § 29. Muudatus on vajalik, et säte kehtiks lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele ka kauplemissüsteemi kuuluvatele laevandusettevõtjatele ning teise kauplemissüsteemi ettevõtjatele. Arvelduskontode omamine on ELi HKSi kuuluvatele käitajatele, laevandusettevõtjatele ning teise kauplemissüsteemi kuuluvatele ettevõtjatele kohustuslik, seetõttu on põhjendatud vabastada nad arvelduskontodega seotud toimingute korral riigilõivu tasumisest. Kauplemiskontode avamine ning omamine on aga vabatahtlik. See võib olla nii eespool nimetatud isikutel kui ka teistel isikutel, kellel on huvi ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikutega kaubelda või tehinguid teha. Seetõttu ei ole põhjendatud selliste kauplemiskontode puhul rakendada riigilõivust vabastamist. Riigilõivu tasumisest vabastatakse tõendajad tõendajakonto avamisel ja iga-aastasel hooldamisel.

4. Eelnõu terminoloogia

Direktiivi järgi võetakse eelnõus kasutusele uued terminid: laevandusettevõtja, reis, merematkelaev, hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite kauplemissüsteem, teise kauplemissüsteemi ettevõtja.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on vastavuses ELi õigusega. Eelnõukohase seadusega võetakse üle:

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

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

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

6. Seaduse mõju

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

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

Mõju valdkond: Keskkonnaameti eelarve ning töökoormus.

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

FuelEU määrus on otsekohalduv, mistõttu selle rakendussätete ülevõtmine ei ole muus osas AÕKSis vajalik. Määruse eesmärk on toodud välja taustainformatsioonina: eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimanetraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ja vältides siseturu moonutusi. Määrusega kehtestatakse kasvuhoonegaaside sisalduse vähendamise protsentuaalsed piirnormid, mida vähendatakse iga 5 aasta järel. Samuti soovitakse vähendada kõigis sadamates kai ääres seisvate laevade tekitatavat õhusaastet.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Kuna EL HKS laieneb samuti meretranspordile, hakkavad osad kompetentsid KeAs edaspidi kattuma, mis vähendab ühelt poolt töökoormust ning

võimaldab teiselt poolt hoida valdkonna osas kõrget kompetentsi ja tervikpilti. Tulenevalt sellest võib mõju Keskkonnaametile hinnata väheoluliseks ning keskkonnamõju positiivseks.

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

Mõju valdkond: mõju ettevõtlusele ja keskkonnale.

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

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

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

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

Samuti toetavad heitevabamasse ja energiatõhusamasse tootmisesse investeerimist direktiivis uuendusena toodud võimalus vähendada tasuta LHÜ kogust, kui asjakohased ettevõtted ei täida auditaruande või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi soovitusi või kui ei ole tõendatud kliimanetraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist. Energiaauditite tähelepanekute rakendamine on ettevõtetele lisakulu juhul, kui nad seda täna juba ei tee. Teisalt peaks soovitude rakendamise tulemusel heide eelduslikult väheneda, mis tähendab väiksemat kulu LHÜ soetamisel ning hetkel puudutab see nõue vaid suurettevõtteid.

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

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

Vastavalt Euroopa Komisjoni mõjuhinnangule on suurel määral biomasskütust kasutanud ettevõtted võrreldes ainult biomasskütust kasutavate ettevõtetega EL HKSi kuulumisega saanud tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisest juhuslikku tulu. Sellise ebavõrdse olukorra lõpetamiseks on kehtestatud, et alates 2026. aastast ei kuulu enam EL HKSi need ettevõtted, kes kasutasid perioodil 2019-2023 üle 95% säästlikkuse kriteeriumitele vastavat biomasskütust. Selliseid käitisi on praeguse teadmise järgi 9, mis kuuluvad 8'le ettevõttele ja see moodustab 32% EL HKSi kuuluvatest ettevõtetest. Nende hulka kuuluvad kaugkütte ettevõtjad, aga ka tegevuse valdkonna järgi EL HKSi kuuluv ettevõtte. Oluline on märkida, et analüüsitud sihtrühm võib muutuda, kui moodustuvad uued käitised, mis jäävad mõjutatud rühmast välja. EL HKSist väljaarvamine ei too ettevõtetele lisakulu, kuid puudutab süsteemi kuulumisest tekkinud tulu, mis tasuta LHÜ eraldamisest on erinevates suurusjärgudes ulatudes mõnesaja tuhandest kuni mitme miljonini aastas. Mõjuanalüüsis võrreldi sihtrühma kuuluvate äriühingute aritmeetilisi keskmiseid majandusnäitajate summasid. Üldistatuna saab välja tuua, et sihtgruppi kuuluvate äriühingute varad ja müügitulu on viimastel aastate oluliselt kasvanud, kuid lisandväärtuse ja ärikasumi kasv on olnud tagasihoidlikum, mis tähendab seda, et oluliselt on kasvanud ka kulud. Analüüsi tulemusel selgus, et tasuta lubatud heitkoguse ühikute suhe ärikasumisse oli 2022. aastal vastavalt 14,1% ja 2023. aastal 13,5%. Tulemust hinnati skaalal; kuni 5% suhet võib pidada väga väikeseks mõjuks, 5-10% väikeseks mõjuks, 11%-20% mõõdukaks mõjuks, 21-30% suureks mõjuks ja üle 30% suhe on väga suure mõjuga. Analüüsid samade aastate majandusnäitajatele tuginedes olukorda, kui ettevõtetel oleksid tasuta lubatud heitkoguse ühikud puudunud, näitasid arvutused, et aritmeetilise keskmise ärikasumi ja lisandväärtuse muutus ei oleks väga suur. Siiski tuleb mõista, et äriühinguid individuaalselt vaadatuna võib tasuta CO2 ühikutest saadava tulu lõppemine tingida ka äriühingu kahjumisse langemise. Sõltuvalt majandusolukorrast ja lõppteenuse hinnatasemest võib eeldada osade ettevõtete puhul kulude kasvu ülekandmist teenuse lõpphinda.

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

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

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

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

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

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

Mõjuhinnang tugineb sektori mõju hindamisel 2022. aastal koostatud KPMG analüüsile „Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju ajakohastatud analüüs“ (https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-05/L%C3%B5pparuanne_Ajakohastatud%20Kliimaeesm%C3%A4rkide%20M%C3%B5ju%20Anal%C3%BC%C3%BCs_2022.pdf) ja Kliimaministeeriumi poolt 2024. aasta II poole koostatud analüüsile „EL kasvuhooonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise mõjuanalüüs merendussektoris“.

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 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 kasvuhooonegaaside 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 kasvuhooonegaaside heitkogused lisatakse ELi HKS-i alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist ning metaani ja dilämmastikoksiidi heitkogused lisatakse määruse (EL) 2015/757 kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024.“ Määrust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024, mistõttu on laevandusettevõtteid pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.

Kõnealust määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 (kogumahutavus *gross tonnage*⁴), mille CO₂ heitkogused tekivad nende reisidel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppenud või sealt alanud kõikide reiside kohta ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates külastatavates sadamates. Esimesse kauplemissüsteemi kuulumisega lisandub juba kehtinud seirekohustusele kuluna lubatud heitkoguse ühikute tagastamine iga tonni CO₂ heite kohta, mis on sujuvama ülemineku tagamiseks kohaldatud järkjärguliselt, et anda sektorile parem võimalus olukorraga kohaneda.

12. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu ka delegeeritud määruse (EL) 2023/2849, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses ettevõtja tasandi summaarse heitkoguse andmete aruandlust ja esitamist käsitlevate normidega. Ka selle määruse põhjenduspunktis 5 on selge viide meretranspordi lisamise kohta ELi HKS-i alates 01.01.2024: „Selleks et tagada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi tõhus toimimine, mis hõlmab meretranspordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid alates 1. jaanuaril 2024 algavast aruandlusperioodist, tuleks käesolevat määrust kohaldada alates sellest kuupäevast.“. 20. oktoobril 2023 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2023/2917, milles käsitletakse tõendamistoiminguid, tõendajate akrediteerimist ja seirekavade heakskiitmist haldavate asutuste poolt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2016/2072. Ka selle määruse põhjenduspunktides 25 ja 28 on selged viited meretranspordi lisamise kohta EL 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 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 HKS-i. Lähtuvalt esitatud viidetest on laevandusettevõtteid pidanud arvestama nüüd seadusega täpsustatava kohustusega alustada lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega 2025. aastal.

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

⁴ Kogumahutavus on kõigi laevaruumide ja kinniste tekiehitiste koguruumala, millest on maha arvatud laeva topeltpõhja ja mõningate teenindusruumide mahud.

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

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

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

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

Kliimaministeriumi tegi 2024. aasta teises pooles, kui oli selgunud Eesti haldamiseks omistatud laevaettevõtjate nimekiri täiendava mõjuanalüüsi. Ajajoonena arvestati aastatel 2022-2023 kasutatud kütuse kogus ja kaasnenud CO₂ heidet, KHG heite eeldatavat maksumust ja selle mõju 2023. aasta andmetel ettevõtete majandusnäitajale. 2023. aasta majandusnäitajad valiti, kuna Eestile omistatud laevandusettevõtete hulgas on selliseid, kes on tegutsenud vaid aasta. Analüüs viidi läbi kirjeldava statistika ja võrdlemise meetodil muutuseid hinnates. Kasutati sihtgruppi iseloomustavate näitajate vaatlust, enne-pärast hindamist ehk vaatlus alusnäitaja muutuses; ettevõtete kulude kasvu ja kasumlikkuse muutuse hindamist ja kütuse hinna muutuse hindamist. Laevade CO₂ heite andmelüngad täideti vastava laevatüübi grupi

aritmeetilise keskmise abil. Mõjuanalüüsis kasutati andmeid aastal 2023/2024 järgmises koosseisus: KHG koguheide laevade ja ettevõtja kohta; müügitulu; ärikasum; puhaskasum; ärikasumi marginaal (rentaablus); EBITDA marginaal; täiendava kulu osatähtsus EBITDAst; ärikasumi muutus täiendavast kulust. Analüüsi laeva omanike andmeid kui tegemist on Eesti ettevõtjaga ning kolmandat osapoolt, kelleks on laevaga seotud emaettevõtte ning moodustuv konsolideerimisgrupp. Seetõttu saab vaadelda mõju nii teadolevale laeva operaatorile kui ka kolmandale osapoolle. Andmeallikateks olid Keskkonnaameti andmed laevade kohta kogumahutavusega 5000 ja enam, Marinetraffic veebileht - <https://www.marinetraffic.com/> (laeva andmete täpsustamiseks), Äriregister, majandusnäitajad majandusaasta aruannete avaandmetel - <https://avaandmed.ariregister.rik.ee/et/avaandmete-allalaadimine>.

Analüüsis vaadeldi sihtgruppi iseloomustavaid näitajaid, mis aitavad mõista ettevõtjate vahelisi erinevusi, aga ka kütuse kasutamist ja CO₂ heite mahtu. Eesti hallata omistatud laevaettevõtete laevad kuuluvad kuude erinevasse tüüpi, kus laevade arvult, aga ka heite koguse alusel eristub kaubalaevade (inglise k *General cargo*) ja ro-pax tüüpi (reisijate veoks sobilik) laevade grupp. Ülejäänud gruppides on kaubalaevad, millede arv väike (3-5 laeva grupis) ja ka CO₂ heite kogused on oluliselt väiksemad. Kõige enam CO₂ heidet kaasneb Ro-pax tüüpi laevade grupist, mis moodustab 61,6% koguheitest (520 009 tonni). Samuti vaadeldi ettevõtjate arvu laevatüüpide lõikes, mis annab ülevaate sellest, milliste laevadega ettevõtjatel tekib kõige enam CO₂ heidet. Kõige suurem keskmine heide (2021-2023 keskmine) laeva kohta on konteinerveo ja ro-pax tüüpi laevade puhul. Kõige suurem marginaalkulu kasv tulenevalt CO₂ heite ühiku hinnast puudutab kõige enam märgitud laevatüüpe ja nendega seotud ettevõtjaid.

Modelleeriti ka 2022. aasta heite taseme järgi võimalikku lisanduvat kulu 2025. aastal, 2027. aastal ja 2028. aastal. Analüüsis on kasutatud eelduslikku LHÜ hinda, millega on arvestatud Riigi eelarvestrateegia enampakkumistulu laekumiste prognoosimisel: 2024 - 61,8 eurot CO₂ tonn; 2025 - 54,77 eurot CO₂ tonn; 2026 - 58,77 eurot CO₂ tonn; 2027 - 73,02 eurot CO₂ tonn ja 2028 - 64,13 eurot CO₂ tonni kohta. Nimetatud prognoos valmib Rahandusministeeriumi ja Kliimaministeeriumi koostöös ning selle aluseks on rahvusvaheliselt prognoose pakkuva ettevõtte andmed. Enampakkumistulu prognoosimisel lähtutakse konservatiivsest prognoosist, mistõttu on võimalik, et ühiku hind võib olla ka kõrgem ning sellega tuleb analüüsi tulemuste puhul arvestada. Näiteks on november 2024 seisuga nelja erineva stsenaariumi puhul 2025 aasta ühiku kõrgeimaks võimalikus keskmiseks hinnaks prognoositud 104,6 eurot CO₂ tonni kohta. Ettevõtja majandustegevust eeldati samas mahus, mis 2023. aastal ning näitajad on nn püsivhindades (st, et ei prognoosi muutust jooksevhindades). Analüüsi tulemuste puhul tuleb arvestada, et EL HKS loogika ei võimalda täpset majandusliku mõjuanalüüsi koostamist, sest täiendavad muutujad avalduvad ka teiste liikmesriikide ja sektorite kaudu. Analüüsi ettevõtte puhaskasumi absoluutväärtuse muutust vastavate aastate LHÜ tagastamisega lisanduva kulu järgi. Selleks lahutati ärikasumist eeldatav heitele tehtav kulu ning arvatati seejärel puhaskasumi muutus.

Kokkuvõttes saab järeldada, et Eesti haldamiseks omistatud laevaettevõtete 2023 majandusaasta aruannete baasilt ning CO₂ heidet andmete järgi, mis on kantud THETIS andmebaasi, et üksnes laevandusettevõtjad ei ole võimelised kulu katma ning peavad lisanduva kulu üle kandma teenuste lõpphinda. Konsolideerimisgruppides on võimalik lisanduvat kulu jaotada, aga valdavalt ka võimekus kulu olemasoleva teenuse hinnastamise ning majandustegevuse kulude juures katta. Tulemused peegeldavad väga varieeruvat mõju, kus lisaks tuleb arvestada laevandusettevõtjate seotusega nii teiste tütar- kui ka emaettevõtjate suhtes.

Panustamaks kliimaeesmärki muuta laevandussektor 2050. aastaks kliimanetraalseks ning aidata sektoril muutustega kohaneda, sest nagu eelpool toodud väheneb süsteemi kuulumisega tõenäoliselt sektori enda investeerimisvõime, suunatakse Eestis perioodil 2025-2028 laevade ümberehitusse 25 miljonit eurot EL HKS enampakkumistulu vahendeid. Meetme eesmärk on toetada laevade ümberehitust keskkonnasõbralikemaks, vähendades laevadelt lähtuvat süsinikuheidet. Keskkonnasõbralikumate laevade (nt hübriidlaevad, elektrilaevad, vesinikul sõitvad laevad jms) heide on väiksem ning seetõttu on väiksem ka LHÜde kulu. Samuti panustatakse EL-i kliimaeesmärkide saavutamisse, sealhulgas eesmärki muuta laevandus 2050. aastaks kliimanetraalseks. Kuna EL HKS kehtib kõikidele kogumahutavusega üle 5000 laevadele, mis sisenevad EL-i sadamatesse, siis panustab meede nii kliimaeesmärkide saavutamisse kui ka aitab Eesti lipu all olevatel laevade omanikel ümber ehitada enda laevad keskkonnasõbralikemaks. Sõltuvalt sellest, kas ümber ehitatakse reisiparvlaeva, kruiisilaeva või kaubalaeva, on ümberehituse käigus tehtavate tööde, toodete ja teenuste maht erinev. Analüüsidesid lähtuvalt on meetmel positiivne mõju nii majandusele, maksulaekumistele kui ka töökohtadele. Samuti on valdkonnal võimalik projekte rahastada üle-Euroopalistest rahastusfondidest nagu näiteks Innovatsioonifond, CEF (Connecting Europe Facility) rahastusvahend ja EL LIFE programm. Kuna tegemist on üle-Euroopaliste fondidega, kus liikmesriikide projektid konkureerivad omavahel ning eelduslikku rahastusmahtu ei ole seetõttu võimalik välja tuua. Selliste fondide puhul töötame ka EL suunal selle nimel, et nende rahastustingimused muutuksid edaspidi nii, et ka väikestele liikmesriikide taotlused suudaks konkurentsipüsida. Senini on sellistes fondides konkureerimine osutunud Eestile keerukaks.

Laevandussektorit mõjutab kaasnevalt ka liikmesriikidele otsekohalduva FuelEU määruse (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1805) jõustumine. FuelEU määrus võeti vastu 13. septembril 2023. a ning see jõustub 1. jaanuaril 2025, välja arvatud artiklid 8 ja 9, mida rakendatakse alates 31. augustist 2024. Määruse kohaldamisalasse kuuluvad laevad kogumahutavusega üle 5000 (kogumahutavus gross tonnage⁵), mis tekitavad 90% merendussektori CO₂ heitest. Eesti saari teenindavad parvlaevad jäävad rakendusalaast oma suuruse tõttu 2024. aasta veebruari seisuga välja. Määruse eesmärk on suurendada taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamist meretranspordis. Ettevõtjatele tekib FuelEU määruse kohaselt kohustus koostada tõendatud seirekava iga oma laeva kohta, näidates ära meetodi, mis on valitud laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendi määramiseks ning mis on edaspidi aluseks aruandluse esitamisel. Iga määruse kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal kasutatava energia KHGde heitemahukusele määratakse piirmäärad. Juhul kui laev ületab aastas lubatud heitekoguste piirmäärasid, nähakse ette rahaline kohustus selle kompenseerimiseks. Pikas perspektiivis võib määruse rakendamisega väheneda kohaldusalasse jäävate ettevõtete ärikasum ning investeerimisvõime teistesse valdkondadesse juhul, kui laevaettevõtte on pidanud rahalise ressursi suunama taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamise suurendamisse.

Tuleviku vaates avaldab sektorile edaspidi mõju ka hetkel planeerimisfaasis olev Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO keskpikk meede KHG heite vähendamiseks (nn IMO carbon levy), mille kaudu hakatakse ülemaailmselt merendussektori laevade kogumahutavusega üle 5000 CO₂ heidet maksustama. Planeeritud süsteemi detailid ei ole hetkel veel selged mistõttu on teadmata, kas kaks heite maksustamist hakkavad EL's kehtima korraga. Kui peaks realiseeruma mingilgi kujul topeltnmaksustamine, siis mõjutab see

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

negatiivselt nii Eesti kui ka EL laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes ülejäänud riikidega.

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

Järeldus mõju olulisuse kohta: Kuigi EL HKSi laienemisel meretranspordile ei ole sihtrühm laevaomanike arvu näol arvuliselt suur, siis kasutatav laevakütuse kogus ja sellega kaasnev CO2 heide moodustab ligikaudu 90% Eestist rahvusvahelise kauba- ja reisijateveoga tegelevate ettevõtjate üldkogumi mahust. Selletõttu on mõju ulatus on suur kuni väga suur, kuna eeldatav kulude kasv mõjutab kauba- ja reisijateveo teenuse hinda kõikidele ekspordi ja impordiga tegelevatele ettevõtjatele. Hinnatõusu suurus sõltub sellest, kui suur ühikute tagastamisega kaasnev kulu kantakse edasi teenuse hinda. Mõjuhinnangu alusel võib järeldada, et suuremad ettevõtted võivad kaaluda osalist ühikute kulu katmist ärikasumi arvelt, kuid väiksematele see jõukohane ei ole ning peavad kogu kulu kandma edasi teenuse hinda. Kaasnevaks ebasoovitavaks mõjuks on teenuse hinna kasv, reiside vähenemine või teenuse katkemine tarbijate jaoks, mis on tingitud eelnevate riskide avaldumisest. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikuluseid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu HKS-olevate laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega. Läänemere reisilaevanduse eripäraks on kruisiparvlaevad, mille piletihindades on suur konkurents ning põhitulu tekib pardamüükidest, mis omakorda eeldab reisijate olemasolu. Kuna aastakümneid on laevu ehitatud reisijatega arvestava ärimudeliga, siis olemasolevad laevad ei võimalda puhtalt kaubaveoga kulusid tagasi teenida. Mõju on kindlasti ka transiitkaupade veole. Eesti sadamate kaudu muutub kaubavedu kallimaks võrreldes kolmandate riikidega, mistõttu on sellel ka eeldatavasti mõju Kesk-Aasia transiidile. Kuna Rail Baltic arendus soodustab ka põhja-lõunasuunalise kaubakoridori osatähtsust, siis on muudatusel mõju ka Eesti Soome vahelise kaubaliikluse kallinemisele. Arvestades, et arvestatav hulk tööstuse ekspordist liigub meritsi ekspordina välja, siis kulude kasv kantakse üle ka tööstusele, mistõttu on süsteemil laiem mõju ka Eesti konkurentsivõimele, mitte ainult laevandusettevõtetele endile. Arvestades lisanduvaid kulusid, võib mõju ettevõtlusele, elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale hinnata oluliseks ning negatiivseks. Kui riigiabiload on kehtivad, on võimalik toetada Eesti laevandusettevõtjaid nende konkurentsi positsiooni tagamiseks läbi erinevate meetmete, sest lähiriikides on see praktika levinud. Eestil on hetkel riigiabiluba kehtiv tööjõukulude toetusmeetmeks reisilaevadel, mida on varasemalt riigieelarvest rahastatud. Teadmata on hetkel sammud, mida teised riigid võivad teha oma EL HKSi kuuluvate laevandusettevõtete toetuseks. Juhul, kui teiste riikide poolt tulevad uued meetmed toetuseks, on vajalik Eestil kujunenud olukorda hinnata. Leevendusmeetmena on planeeritud, et süsteem rakendub järk-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. Leevendusmeetmete rahastamine on võimalik ka teistest EL fondidest. Arvestama peab, et uusehitiste investeringu kapitalimahukad, mistõttu on antud meetme realiseerimine väga keeruline. Mõju keskkonnale on oluline ning positiivne. Keskkonnaameti töökoormuse negatiivse mõju leevenduseks võimaldatakse süsteemi rakendamise kulu katta EL HKSi enampakkumistulust.

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

Mõju valdkond: mõju keskkonnale ja riigieelarvele

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

Järeldus mõju olulisuse kohta: ELi HKS on toiminud alates 2005. aastast. Seadusega ei muudeta oluliselt ELi HKS-i toimimise seniseid põhimõtteid, kuid tulu kasutamise põhimõtte muutmisel on oluline positiivne mõju kasvuhoonegaaside heite vähendamisele. Projektide ning meetmete elluviimisel on otsene positiivne mõju kliima- ja energeetika eesmärkide täitmisele ning looduskeskkonnale. Täpne keskkonnamõju selgub meetmete rakendamise lõpuks. Samuti on vahendid toonud leevendust elanikele ja leibkondadele, kuna tulu on suunatud suures mahus otseselt inimeste igapäevaelu parandamisele. Näiteks energiakriisi aastatel kompenseeriti vähemkindlustatud perekondadele elektrienergia kõrget hinda, soetatud on ronge, renoveeritud valitsuse ja kohaliku omavalitsuse üksuste hooneid ja korterelamuid, toetatud suure üleujutusriskiga piirkondade toimetulekut.

Kavandatud muudatusel puudub oluline mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse töökorraldusele.

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

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

Meretranspordi ja teise kauplemissüsteemiga lisanduvad enampakkumistulud on riigi eelarvestrateegia tulubaasis arvestatud.

Kuna ELi HKS laieneb, suureneb Keskkonnaameti kui rakendusametuse töökoormus. Seetõttu on vaja luua uusi ametikohti ja katta nende kulud. Seaduse § 161 punkti 11 kohaselt kaetakse kauplemissüsteemi rakendamise kulud lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügist saadud tuludest. On oluline tagada, et Keskkonnaametile seadusega ELi HKS-i rakendamiseks seatud tegevuste kulude katteks tehakse raha eraldamise otsus ettevaatavalt pikaajalisena, arvestades majanduse ja tööturu näitajaid ning asjakohase töökoormuse prognoosi.

8. Rakendusaktid

Muuta tuleb järgmisi määruseid:

1) keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määrus nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“. Eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisas 3;

2) Vabariigi Valitsuse 1. detsembri 2016 määrus nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvate käitajate tegevusalade loetelu“. Eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisan 4.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras, välja arvatud seaduse § 1 punktid 4, 19, 21 ja 24 mis jõustuvad 2026. aasta 1. jaanuaril;

10. Seaduseelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Seaduseelnõu kooskõlastatakse asjassepuutuvate ministeeriumitega õigusaktide eelnõude infosüsteemis EIS. Seaduseelnõu saadetakse arvamuse avaldamiseks Keskkonnaametile, Transpordiametile, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Taastuvenergia Kojale, Eesti Keskkonnajuhtimise Assotsiatsioonile, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Keemiatööstuse Liidule, Eesti Elektritööstuse Liidule, Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioonile, Eesti laevaomanike liidule, Eesti merendusklasterile ning esimese kauplemissüsteemi osalistele e-kirjaga.

Euroopa Liidu direktiivi (EL) 2023/959 ja Eesti õigusakti vastavustabel

| ELi õigusakti norm | ELi õigusakti normi ülevõtmise kohustus | ELi õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad ja muudetavad riigisisised normid | Kommentaarisid |
|---------------------------|---|--|--------------------------------------|
| Artikli 2 lõige 1 | Jah | AÕKS § 155 lg 1 ² | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt b | Jah | AÕKS § 131 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt d | Jah | AÕKS, 2 ¹ . jaotis | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt u | Jah | Vastab direktiivile | |
| Artikli 3 punkt w | Jah | AÕKS § 141 ¹ lg 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt x | Jah | AÕKS § 168 lg 9 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt z | Jah | AÕKS § 168 lg 11 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt aa | Jah | AÕKS § 168 lg 10 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 3g | Jah | AÕKS § 166 lg 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3ga lõige 1 | Jah | AÕKS § 168 ² lg 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 3gb | Jah | AÕKS § 168 ² lg 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3gc | Jah | AÕKS § 141 ¹ lg 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 3gd | Jah | AÕKS § 166 lg-d 6 ¹ ja 6 ² | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 3ge | Jah | AÕKS § 167 lg 3 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3gf lõige 3 | Jah | AÕKS § 141 ¹ lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 6 lõige 2 punkt e | Jah | AÕKS § 145 ² lg 4 ja § 154 ³ | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 10a lõige 1 | Jah | AÕKS § 156 lg-d 7–10 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 10a lõige 1a | Jah | AÕKS § 156 lg-d 11 ja 12 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |

| | | | |
|------------------------------------|-----|---|--------------------------------------|
| Artikli 10a lõige 3 ja 10a lõige 4 | Jah | Vastab direktiivile | |
| Artikli 10a lõige 19 | Jah | AÕKS § 156 lg 13 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 11 lõige 2 | Jah | AÕKS § 156 lg 6 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 2 | Jah | AÕKS § 168 lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 2a | Jah | AÕKS §-d 158 ja 159 tunnistatakse kehtetuks | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3 | Jah | AÕKS § 168 lg 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-e | Jah | AÕKS § 168 ² lg 3 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-d | Jah | AÕKS § 168 ² lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-c | Jah | AÕKS § 168 ² lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-b | Jah | AÕKS § 168 ² lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3b | Jah | AÕKS § 168 lg 2 ¹ | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 2 | Jah | AÕKS § 170 lg 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 3 | Jah | AÕKS § 169 lg 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 3a | Jah | AÕKS § 169 lg 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 11a | Jah | AÕKS § 169 lg-d 3–8 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30m lõige 3 | Jah | AÕKS § 161 lg 10 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| I lisa tabel, punkt 1 | Jah | Määrus nr 134 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |
| I lisa tabel, punkt 3 | Jah | Määrus nr 134 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |
| I lisa tabel, definitsioonid | Jah | Määrus nr 134 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |

Euroopa Liidu direktiivi (EL) 2023/958 ja Eesti õigusakti vastavustabel

| ELi õigusakti norm | ELi õigusakti normi ülevõtmise kohustus | ELi õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad ja muudetavad riigisisised normid | Kommentaariid |
|---------------------|---|--|--------------------------------------|
| Artikli 3 punkt v | Jah | AÕKS § 141 lg 5 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3c punkt 6 | Jah | AÕKS § 156' lg-d 1–4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3c punkt 8 | Jah | AÕKS § 141 lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3d punkt 1a | Jah | AÕKS § 156 lg 5 ² | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artiklid 3e ja 3f | Jah | AÕKS muudatus nr 24 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 punkt 6 | Jah | AÕKS § 168 ¹ lg 1-3 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 punkt 9 | Jah | AÕKS § 168 ¹ lg 4 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 14 punkt 5 | Jah | AÕKS § 166 lg 9 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 14 punkt 6 | Jah | AÕKS § 166 lg 10 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 25a punkt 4 | Jah | AÕKS § 168 ¹ lg 5 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 25a punkt 5 | Jah | AÕKS § 168 ¹ lg 5 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 25a punkt 6 | Jah | AÕKS § 168 ¹ lg 6 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 28a | Jah | Määrus nr 134 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |
| I lisa tabel | Jah | Määrus nr 134 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |

KAVAND
16.05.2024

KLIIAMINISTER

MÄÄRUS

Tallinn

..... nr

Keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määruse nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“ muutmise

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 155 lõike 2 alusel.

§ 1. Määruse muutmise

Keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määruses nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse
ühikutega kauplemise kord“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahv 6 sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja koostab seirekava alusel tehtud seire põhjal heitkoguse aruande.

(2) Paikse heiteallika heitkoguse aruande vorm on avaldatud Keskkonnaameti veebilehel. Laevandusettevõtja heitkoguse aruande vorm on avaldatud Thetis MRV süsteemis. Õhusõiduki käitaja heitkoguse aruande vorm on avaldatud Euroopa Komisjoni veebilehel.

(3) Paikse heiteallika käitaja või õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja esitab heitkoguse aruande tõendajale mõistliku ajavaruga, et tagada tõendamistoimingu õigeaegsus.“;

2) paragrahvi 8 lõiked 2, 8 ja 9 sõnastatakse järgmiselt:

„(2) Esimese kauplemissüsteemi paiksete heiteallikate käitajate ja õhusõidukite käitajate heitkoguse tõendamine toimub Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2018/2067 kohaselt ja esimese kauplemissüsteemi laevandusettevõtjate heitkoguse tõendamine Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 2015/757 kohaselt.

(8) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja peavad tagama tõendaja juurdepääsu kõigile tõendamise subjektiga seotud tegevuskohtadele ja kogu teabele.

(9) Tõendaja koostab paikse heiteallika käitaja, õhusõiduki käitaja ning laevandusettevõtja kasvuhoonegaaside heitkoguse tõendamise aruande.“;

3) paragrahv 9 sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ning laevandusettevõtja esitavad eelneva kalendriaasta heitkoguse aruande koos tõendaja koostatud tõendamise aruandega Keskkonnaametile iga aasta 25. märtsiks.“;

4) paragrahvi 11 punkt 2 sõnastatakse järgmiselt:

„2) Lubatud heitkoguste ühikud tagastab kauplemise registris käitaja arvelduskonto, õhusõiduki käitaja arvelduskonto ja laevandusettevõtja arvelduskonto volitatud esindaja.“;

5) paragrahvi 12 pealkiri ja lõiked sõnastatakse järgmiselt:

„§ 12. Käitise, õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja kauplemissüsteemist väljaarvamine

(1) Käitaja või laevandusettevõtja võib taotleda käitise, õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtte väljaarvamist kauplemissüsteemist, kui käitise või õhusõiduki käitaja tegevus ei vasta enam kauplemissüsteemi kuulumise nõuetele, või kui käitis, õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtja lõpetab tegevuse.

(2) Paikse heiteallika, õhusõiduki käitaja ja laevandusettevõtja esitab kauplemissüsteemist väljaarvamise taotluse (edaspidi *väljaarvamise taotlus*) Keskkonnaametile vähemalt neli kuud enne tegevuse kavandatavat lõpetamist või kauplemissüsteemist väljaarvamist põhjustavat tegevuse muudatust. Kui ettenägematute asjaolude tõttu ei ole väljaarvamise taotluse esitamine nimetatud ajavaruga võimalik, esitab paikse heiteallika, õhusõiduki käitaja või laevandusettevõtja väljaarvamise taotluse niipea kui võimalik.

(3) Käitise väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

- 1) käitaja nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;
- 2) käitise nimetus ja asukoht;
- 3) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;
- 4) käitise tärgtunnus kauplemise registris;
- 5) väljaarvamise põhjus.

(4) Õhusõiduki käitaja väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

- 1) käitaja nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;
- 2) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;
- 3) käitise tärgtunnus kauplemise registris;
- 4) väljaarvamise põhjus.

(5) Laevandusettevõtja väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

- 1) laevandusettevõtte nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;
- 2) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;
- 3) tärgtunnus kauplemise registris;
- 4) väljaarvamise põhjus.

(7) Paikse heiteallika, õhusõiduki käitaja ning laevandusettevõtja esitab heitkoguse aruande koos tõendaja koostatud tõendamise aruandega 30 päeva jooksul pärast kauplemissüsteemist välja arvamist.

§ 2. Määruse jõustumine

(1) Määrus jõustub üldises korras, erandina punktid

Kristen Michal
Minister

Keit Kasemets
Kantsler

VABARIIGI VALITSUS MÄÄRUS

Vabariigi Valitsuse 01.12.2016 määruse nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tegevusalade loetelu“ muutmine

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 155 lõike 1 alusel.

Vabariigi Valitsuse 01.12.2016. a määruses nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvate käitajate tegevusalade loetelu“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 1 lõige 1 sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Määrusega loetletakse:

1) tegevusalad, millel tegutsevad paiksete heitallikate käitajad, õhusõiduki käitajad või laevandusettevõtjad on kohustatud osalema kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemis (edaspidi *esimene kauplemissüsteem*), sealhulgas tegevusalad, millel tegutsevatel paiksete heiteallikate käitajatel peab olema keskkonnaluba või keskkonnakompleksluba kauplemissüsteemis osalemiseks (edaspidi *esimese kauplemissüsteemi luba*)“;

2) paragrahvi 1 täiendatakse lõikega 1¹ järgmises sõnastuses:

(1¹) Alates 2024. aasta 1. jaanuarist kehtivad atmosfääriõhu kaitse seaduse § 166 lõiked 4, 6 ja 7 ja § 167 ka käitistele, mille tegevusala on kütuste põletamine olmejäätmete põletamise käitistes, mille summaarne nimisoojusvõimsus on üle 20 MW.“;

3) paragrahv 1 lõike 2 esimest lauset täiendatakse pärast sõna „biomassi“ tekstiosaga „mis vastab säästlikkuse kriteeriumitele energiamajanduse korralduse seaduse § 32³ järgi ja mis moodustab üle 95% kasvuhoonegaaside käitise keskmisest koguheitest Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87 artikli 11 lõike 1 teises lõigus toodud perioodil.“;

4) paragrahv 2 sõnastatakse järgmiselt:

„§ 2. Paiksete heiteallikate käitajate tegevusalade loetelu

(1) Paiksete heiteallikate käitajatel on kauplemissüsteemis osalemine kohustuslik, kui käitaja tegutseb ühel või mitmel järgmisel tegevusalal:

1) üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete, välja arvatud ohtlike või olmejäätmete põletustehaste käitamine (süsinikdioksiid);

2) summaarse nimisoojusvõimsusega üle 20 MW mineraalõlide rafineerimistehaste käitamine (süsinikdioksiid);

3) koksiahjude käitamine (süsinikdioksiid);

- 4) metallimaagi, sealhulgas sulfiidimaagi särdamis- või paagutamistehaste käitamine (süsinikdioksiid);
- 5) võimsusega üle 2,5 tonni tunnis raua või terasetootmise esmase või teisese sulatamise seadmete, sealhulgas pidevvaluseadmete käitamine (süsinikdioksiid);
- 6) raudmetallide, sealhulgas ferrosulamite tootmiseks või töötlemiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine (süsinikdioksiid). Töötlemine hõlmab muu hulgas valtsimispinke, järelsoojendeid, lõõmutusahje, sepikodasid, valukodasid, pindamist ja dekapeerimist;
- 7) primaaralumiiniumi või alumiiniumoksiidi tootmine (süsinikdioksiid ja perfluorosüsvivesinikud);
- 8) alumiiniumi teiseseks tootmiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine (süsinikdioksiid);
- 9) värviliste metallide tootmiseks või töötlemiseks, sealhulgas sulamite tootmiseks, puhastamiseks ja valamiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine, võttes arvesse kõnealuse tootmisprotsessi kõiki võimsusi, kaasa arvatud kütused redutseerijatena (süsinikdioksiid).
- 10) tsemendiklinkri tootmine pöördahjudes tootmisvõimsusega üle 500 tonni ööpäevas või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega üle 50 tonni ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 11) lubja tootmine või dolomiidi ja magnesiidi kaltsineerimine pöördahjudes või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega üle 50 tonni ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 12) klaasi, sealhulgas klaaskiudu tootvate käitiste käitamine, kui sulatamisvõimsus on üle 20 tonni päevas (süsinikdioksiid);
- 13) põletamise teel keraamikatooteid, katusekive, telliseid, tulekindlaid telliseid, peenkeramikat või portselani valmistavate käitiste käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 75 tonni ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 14) mineraalvilla tootmine isoleermaterjalina, kasutades klaasi, kivi või räbu, sulatusvõimsusega üle 20 tonni päevas (süsinikdioksiid);
- 15) kipsi kuivatamine või kaltsineerimine või kipsplaatide ja muude kipstoodete tootmiseks põletusseadmete käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 20 tonni kaltsineeritud kipsi või kuivatatud teisest kipsi ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 16) paberimassi tootmine puidust või muust kiulisest materjalist (süsinikdioksiid);
- 17) paberi või papi tootmine võimsusega üle 20 tonni ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 18) tahma tootmiseks, mis hõlmab orgaaniliste ainete, näiteks õlide, tõrvade, krakkimis- ja destilleerimisjääkide koksistamist, põletusseadmete käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 50 tonni ööpäevas (süsinikdioksiid);
- 19) lämmastikhape tootmine (süsinikdioksiid ja dilämmastikoksiid);
- 20) adipiinhappe tootmine (süsinikdioksiid ja dilämmastikoksiid);
- 21) glüoksaali ja glüoksüülhappe tootmine (süsinikdioksiid ja dilämmastikoksiid);
- 22) ammoniaagi tootmine (süsinikdioksiid);
- 23) pakendamata orgaaniliste põhikemikaalide tootmine krakkimise, reformingu, täieliku või osalise oksüdeerimise või samalaadsete protsesside abil tootmisvõimsusega üle 100 tonni päevas (süsinikdioksiid);
- 24) vesiniku (H_2) ja sünteetsgaasi tootmine tootmisvõimsusega üle 5 tonni päevas (süsinikdioksiid)
- 25) naatriumkarbonaadi (Na_2CO_3) ja naatriumvesinikkarbonaadi ($NaHCO_3$) tootmine (süsinikdioksiid).

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 loetletud tegevusaladel tegutsevate käitajate käitistest lähtuva süsinikdioksiidi kogumiseks ja transportimiseks mööda transporditorustikku maapõues säilitamise eesmärgil on kauplemisüsteemi luba kohustuslik.

(3) Kasvuhoonegaaside transportimisel geoloogiliseks säilitamiseks direktiivi 2009/31/EÜ kohaselt lubatud säilitamiskohta, välja arvatud heitkogused, mis on hõlmatud käesoleva direktiivi kohase muu tegevusalaga, on kauplemisüsteemi luba kohustuslik.

(4) Kui üks käitaja tegutseb samal tootmisterritooriumil mitmel käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tegevusalal, liidetakse nende tegevusalade võimsused kokku.

(5) Paragrahvi 3 lõike 1 viimasest lausest jäetakse välja sõnad “ainult biomassi kasutavaid tehnilisi üksusi”.

5) paragrahv 4 sõnastatakse järgmiselt:

„§ 4. Õhusõidukite käitajate tegevusalade loetelu

(1) Kahes eri riigis Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artikli 25a lõike 3 alusel vastu võetud rakendusakti riikide loetelu kohaselt ning Šveitsi või Ühendkuningriigi ja artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vahelised lennud ning artikli 12 lõigete 6 ja 8 ja artikli 28c kohaldamisel kõik muud kahes erinevas kolmandas riigis asuvate lennuväljade vahel toimuvad lennud, mida sooritavad õhusõiduki käitajad, kes vastavad kõigile järgmistele tingimustele:

1) õhusõiduki käitajal on mõne liikmesriigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, ning

2) nende õhusõidukite lennud tekitavad alates 1. jaanuarist 2021 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, käitades lennukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, välja arvatud sellised lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis, kaasa arvatud sama liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad.

(2) Arvesse ei võeta järgmist liiki lendude heitkoguseid:

1) riiklikud lennud;

2) humanitaarilennud;

3) lennud arstiabi osutamiseks;

4) sõjalised lennud;

5) tuletõrjelennud;

6) lennud, mis eelnevad või järgnevad humanitaarabi-, meditsiinilisele või tuletõrjelennule, tingimusel, et sellised lennud toimusid sama õhusõidukiga ja sellega oli vaja teha asjaomane humanitaarabi-, meditsiiniline või tuletõrjetegevus, või tuli õhusõiduk pärast neid tegevusi ümber paigutada järgmise tegevuse jaoks.

(3) Kauplemisüsteemis osalemine ei ole kohustuslik järgmiste lendude korral:

1) lennud, mida sooritatakse eranditult muu riigi kui Euroopa Liidu liikmesriigi lähetuses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipea, valitsusjuhi ja valitsuse ministrite transpordiks, kui see on lennuplaanis tõendatud asjakohase staatusega;

2) sõjalennud, mida sooritavad sõjalised õhusõidukid, ning tolli- ja politseitegevusega seotud lennud;

3) otsingu- ja päästelennud, tuletõrje-, humanitaarabi- ja kiirabilennud asjaomase pädeva asutuse volitusel;

4) mistahes lennud, mida sooritatakse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni II lisas kindlaks määratud visuaallennureeglite järgi;

5) lennud, mille jooksul ei tehtud vahemaandumisi ja mis lõpevad samal lennuväljal, kust õhusõiduk õhku tõusis;

6) õppelennud, mida sooritatakse eranditult lennukijuhi litsentsi omandamise või lennumeeskonna liikmete hindamise eesmärgil, kui see on lennuplaanis tõendatud asjakohase staatusega, tingimusel, et lendu ei kasutata reisijate või kauba transpordiks või õhusõidukite positsioneerimiseks või vedamiseks;

7) lennud, mida sooritatakse eranditult teadusuuringute eesmärgil või õhusõidukite nii õhus kui ka maa peal kasutatavate seadmete kontrollimiseks, katsetamiseks või sertifitseerimiseks;

8) lennud, mida sooritavad õhusõidukid, mille maksimaalne sertifikaadijärgne stardimass on alla 5700 kg;

9) lennud, mida sooritatakse seoses nõukogu määrusega (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.08.1992, lk 8–14) ette nähtud avaliku teenuse osutamise kohustusega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 299 lõikes 2 nimetatud äärepoolseimate piirkondade lennuliinidel või sellistel lennuliinidel, mille maht ei ületa 50 000 istekohta aastas;

10) lennud, mida sooritab ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki käitaja, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel perioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta või kelle tekitatud iga-aastane kasvuhoonegaaside heitkogus kokku on alla 10 000 tonni aastas. Nimetatud erandit ei kohaldata lendudele, mida sooritatakse eranditult Euroopa Liidu liikmesriigi lähetuses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipea, valitsusjuhi ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil;

11) lennud, mida sooritab 1. jaanuarist 2013. a kuni 31. detsembrini 2030. a mitteärilises lennutegevuses kasutatava õhusõiduki käitaja, kelle lendude tekitatud süsinikdioksiidi heitkogus kokku on alla 1000 tonni aastas, sh heitkogused, mida tekitavad lennud Šveitsis asuvatelt lennuväljadelt EMPs asuvatele lennuväljadele ning Ühendkuningriigis asuvatelt lennuväljadelt EMPs asuvatele lennuväljadele.

(3) Ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki käitaja on õhusõiduki käitaja, kes tasu eest osutab avalikkusele regulaar- ja mitteregulaarlendude teenust reisijate, kauba või posti veoks.

(4) Enne rahvusvaheline tsiviillennunduse organisatsiooni ülemaailmse turupõhise meetme kohustuslikku rakendamist kohaldatavad erandid:

1) erandina Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artikli 12 lõikest 3, artikli 14 lõikest 3 ja artiklist 16 loetakse nendes sätetes osutatud nõuded täidetuks ega võeta meetmeid õhusõiduki käitajate vastu seoses järgmisega:

a) igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2026 väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele suunduvate või sealt väljuvate lendude, välja arvatud Ühendkuningriigi või Šveitsi lennuväljadele suunduvad lennud, kõik heitkogused, arvestades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artiklis 28b osutatud läbivaatamist;

b) ELi toimimise lepingu artikli 349 tähenduses äärepoolseima piirkonna lennuvälja ja EMP muu piirkonna lennuvälja vahel igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 toimunud lendude kõik heitkogused, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

(5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artiklite 11a, 12 ja 14 kohaldamisel käsitatakse muude kui käesoleva lõike esimeses punktis osutatud lendude tõendatud heitkoguseid õhusõiduki käitaja tõendatud heitkogustena.

(6) Erandina Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artikli 3d lõikest 3 vähendatakse ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2026 enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kogust nii, et see oleks kooskõlas liikmesriigile omistatud lennunduse heitkoguste nende lendude osakaaluga, mille suhtes ei kohaldata nimetatud artikli punktis 1 sätestatud erandeid.

(7) Erandina Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artiklist 3g ei nõuta õhusõiduki käitajatelt seirekavasid, milles nähakse ette meetmed heitkoguste seireks ja nendest aruandmiseks seoses lendudega, mille suhtes kohaldatakse artikli 3g punktis 1 sätestatud erandeid.

(8) Kui õhusõiduki käitaja iga-aastane koguheide on alla 25 000 tonni CO₂ või kui õhusõiduki käitaja iga-aastane koguheide on muude kui nimetatud artikli punktis 1 osutatud lendude puhul alla 3 000 tonni CO₂, käsitatakse erandina Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artiklites 3g, 12, 15 ja 18a seda heidet tõendatud heitkogusena, kui see on kindlaks määratud väikeheitetekitajatele ette nähtud vahendiga, mis on heaks kiidetud komisjoni määrusega (EL) nr 606/2010 (*) ja milles kasutatakse Eurocontrol'i esitatud HKS-i tugivahendi andmeid. Keskkonnaamet võib mitteariliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite käitajate suhtes rakendada lihtsustatud korda, kui see menetlus tagab samasuguse täpsuse, kui tagab väikeheitetekitajatele ette nähtud vahend.

(9) Käesoleva paragrahvi lõiget 1 kohaldatakse selliste riikide suhtes, kellega on sõlmitud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artikli 25 või 25a kohane kokkulepe, järgides sellises kokkuleppes sätestatud tingimusi.

(10) Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/959 artikli 14 lõige 1 kohane aruanne lennunduse muu kui CO₂ heite mõju kohta peab sisaldama nimetatud määruses nimetatud õhusõidukite tegevusest tulenevat lämmastikoksiidide (NO_x), tahmaosakeste ja oksüdeerunud väävliühendite eraldumisest kütuse põletamisel, samuti veeauru, sealhulgas kondensatsioonijälgede eraldumise mõju. Seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistik peab sisaldama vähemalt saadaolevaid kolmemõõtmelisi lennutrajektoori andmeid, samuti õhuniiskust ja -temperatuuri, et tekitada ühe lennu kohta CO₂ ekvivalent.

(11) Alates 2024. aasta 1. jaanuarist kehtivad atmosfääriõhu kaitse seaduse § 166 lõiked 4, 6 ja 7 ja § 167 ka õhusõiduki käitajale, kelle lennud tekitavad alates 1. jaanuarist 2021 üle 9 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas.“;

**6) määrust täiendatakse §-ga 4¹ järgmises sõnastuses:
„§ 4¹. Meretranspordi tegevusalade loetelu**

(1) Esimesse kauplemissüsteemi kuulumine on kohustuslik Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.05.2015, lk 55–76), hõlmatud meretranspordi tegevuse korra, välja arvatud kõnealuse määruse artikli 2 lõikes 1a nimetatud meretranspordi tegevus.

(2) Esimesse kauplemissüsteemi kuuluvad laevad kogumahutavusega üle 5 000.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud määruse artikli 2 lõikega 1b hõlmatud meretranspordi tegevus ei kuulu kauplemissüsteemi kuni 2026. aasta 31. detsembrini.“

(4) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud määrusega hõlmatud meretranspordi heites arvestatakse kohaldub süsinikdioksiidi ja alates 1. jaanuarist 2026 metaani ja diämmastikoksiidi.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse muutmise seaduse eelnõu kooskõlastustabel