

Vedelkütuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega täiendatakse vedelkütuse seadust (edaspidi ka *VKS*), et soodustada kestlike lennukikütuste kasutamist ärilises lennutranspordis. Muudatusega viiakse VKS kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestlikule lennutranspordile¹ (edaspidi ka *ReFuelEU määrus*). ReFuelEU määrust kohaldatakse järk-järgult üleminekuajaga, selle määruse viimaseid üleminekuaja sätteid hakati kohaldama 1. jaanuarist 2025.

VKS-is tehakse järgmised muudatused:

- 1) sätestatakse terminid, mis tähistavad kestlikke lennukikütuseid ja lennukikütuse tarnijat;
- 2) nähakse ette erisused võrreldes muude kütuseliikidega, kui reeglid on juba tagatud otsekohalduva EL-i õigusaktiga (eelkõige ReFuelEU määrusega);
- 3) määratakse ReFuelEU määruse kohased liikmesriigi pädevad asutused (Eestis Keskkonnaamet ja Transpordiamet);
- 4) seadust täiendatakse kestlike lennukikütuste tarnimise, tankimise ja kättesaadavuse järelevalvet ning vastutust käsitlevate sätetega.

EL-is on transpordisektori suhtes kohaldatavad üldised taastuvenergiat käsitlevad normid kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001² (taastuvenergia direktiiv – RED). Taastuvenergia direktiivis on sätestatud üldised eesmärgid kõigi taastuvkütusele üleminekut vajavate transpordiliikide jaoks ning Eestis on selle direktiivi ülevõtmisega seotud normid ette nähtud VKS-is ja energiamajanduse korralduse seaduses. Seetõttu nähakse ka ReFuelEU määrusest tulenevate kestlike lennukikütuse kasutuselevõtuga seotud menetlusnormid ette VKS-is.

Kuna lennundussektori kütuseturg Euroopas on väike, taastuvkütuseid on teiste transpordiliikide kütustega võrreldes kallim toota ning arvestades, et lennundust iseloomustab väga tihe konkurents, on EL-i taastuvenergia direktiiviga seotud õigusraamistikku täiendatud otsekohaldavas ReFuelEU määruses sätestatud lennukikütustega seotud spetsiifiliste meetmetega, mille eesmärk on soodustada kestlike lennukikütuste tootmisvõimaluste avardamist ning aidata vältida liidu lennutranspordituru killustumist, võimalikke konkurentsimoonusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tankimisvõtteid.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi lennundusosakonna nõunik Silja Võormann (silja.voormann@kliimaministeerium.ee), energieetikaosakonna taastuvenergia ja energiatõhususe ekspert Ketli Lindus (ketli.lindus@kliimaministeerium.ee)

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks (ELT L 2405, 31.10.2023).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. a direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82–209). Direktiivi on muudetud (nn RED 3): Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023 direktiiviga (EL) 2023/2413, millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652 (ELT L, 2023/2413, 31.10.2023). Nn RED 3 direktiivi muudatuse ülevõtmise tähtaeg on 21. mai 2025.

ning nõunik Anastassia Batulin (anastassia.batulin@kliimaministeerium.ee). Eelnõu koostamise käigus konsulteeriti ka Maksu- ja Tolliameti, Transpordiameti, Keskkonnaameti ja lennukikütusega tegelevate ettevõtjatega. Eelnõu ja seletuskirja õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Helen Holtsman (helen.holtsman@kliimaministeerium.ee), keeleteimetaja oli Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega nähakse ette muudatused vedelkütuse seaduse redaktsioonis avaldamismärkega RT I, 08.10.2024, 23.

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõuga ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

Seaduse vastuvõtmiseks on vaja Riigikogus poolthäälte enamust.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõukohase seadusega täiendatakse VKS-i, et viia seadus kooskõlla ReFuelEU määrusega ning tagada otsekohalduva määruse nõuetekohane täitmine Eestis. ReFuelEU määruse eesmärgiks on soodustada kestlike lennukikütuste tootmisvõimaluste avardamist ning vältida EL-i lennutranspordituru killustumist, võimalikke konkurentsimoonusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tankimisvõtteid. ReFuelEU määrust kohaldatakse järk-järgult üleminekuajaga, suurt osa üleminekuaja sätteid hakati kohaldama 1. jaanuarist 2025. Selleks täpsustatakse seaduses kestlike lennukikütuste tarnimist ja aruandlust käsitlevaid nõudeid, määratakse pädevad asutused ning nähakse ette järelevalve ja vastutusega seotud normid.

Kestlikud lennukikütused on taastuenergia direktiivi kohased lennukikütused, mis on kas sünteetilised lennukikütused, lennukite biokütused või ringlusse võetud süsiniku põhised lennukikütused. Kestlike lennukikütuste hulka kuuluvad vedelad alternatiivkütused, mis on võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ning sobivad kasutamiseks tänapäeval kasutuses olevates õhusõidukimootorites.

EL-i lennutranspordisektori toimimine sõltub selle piiriülesest olemusest kogu EL-is ja sektori üleilmsest mõõtmest. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) reguleerib kestlike lennukikütuseid kogu maailmas. ICAO liikmesriigid on leppinud kokku rahvusvahelisest lennundusest tuleneva süsinikdioksiidi vähendamise ja kompenseerimise süsteemiga (CORSIA) hõlmatud lendudel kasutatavate kestlike lennukikütuste sertifitseeritud tootmisviiside kestlikkuses, jälgitavuses ja arvestuses. ICAO pikaajaline eesmärk on saavutada 2050. aastaks rahvusvahelise tsiviillennunduse süsinikuneutraalsus.³ Ehkki CORSIA raames kasutusele võetud stiimuleid ning kestlike lennukikütuseid peetakse ICAO pikaajalise ülemaailmse süsinikuneutraalsuse eesmärgi tugisambaks, puudub ICAO tasandil kohustuslik süsteem kestlike lennukikütuste kasutamiseks rahvusvahelistel lendudel. Seetõttu on EL pidanud oluliseks võtta maailmas kestlikele kütustele üleminekul juhtroll.

EL-is on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 alusel võetud eesmärgiks saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneeutraalsus ja vähendada 2030. aastaks

kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55% võrreldes 1990. aasta tasemega. Eesmärgi saavutamiseks avaldas Euroopa Komisjon seaduseelnõude paketi „Eesmärk 55“, mille üks osa käsitleb ka kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu. Eesmärgi saavutamiseks peavad kõik majandussektorid, sh transpordisektor, võtma süsinikuheite vähendamiseks meetmeid. Selleks tuleb oluliselt suurendada kestlike lennukikütuste tootmist, tarnimist ja kasutuselevõttu.

Alates 2020. aastast on lennutransport olnud üks COVID-19 kriisist kõige rängemalt mõjutatud sektoreid ning selle taastumine nõuab aega. Samal ajal on lennutranspordi heitkogused alates 1990. aastast suurenenud ning pärast pandeemiat on taas reaalne oht heitkoguste hulga suurenemiseks. Lühilendude sõltuvust fossiilkütustest peaks lähikümnenditel aitama vähendada uued tehnoloogialahendused, sh heiteta elektri- või vesinikkütusel töötavate õhusõidukite arendamine, millel nähakse keskpikas ja pikas perspektiivis võimalikku tähtsust ka ärilises lennutegevuses. Siiski peetakse kestlikke lennukikütuseid paljulubavaks lahenduseks kõikide lendude süsinikuheite märkimisväärseks vähendamiseks nii lühikeses, keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Tänapäeval on aga see potentsiaal suuresti kasutamata ning EL peab oluliseks toetada kestlike lennukikütuste tootmist ja kasutamist. Seepärast valmistub EL edasiseks, et tagada ka tulevikus hästitoimiv lennutranspordisektor, mis aitab saavutada EL-i kliimaeesmärke, mis on taskukohane ning millel on kõrge ühendatuse, ohutuse ja turvalisuse tase.

Lisaks kliimaeesmärkide saavutamisele, peab EL oluliseks tagada EL-i transporditurul lennukikütuse, mis moodustab suure osa lennuettevõtjate kuludest, hankimisel tagada võrdsed võimalused. Kui lennukikütuse hinnad on liidu lennujaamade vahel, sõltuvalt kestlike lennukikütuste kasutuselevõttust, erinevad, võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada. Lennukikütuste hindade kõikumine võib mõjutada lennuettevõtjate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile. Kõrgemad lennukikütuse hinnad, mis väljenduvad lõpptarbijale kõrgemates hindades, vähendaksid piirkondade ühendatust ning reisijate liikumisvõimalust, ka liikuvust üldiselt, ning lennutranspordisektori konkurentsivõimet. See võib kokkuvõttes vähendada lennutranspordi konkurentsivõimet, tekitada turumoonutusi ning kahjustada lennuühendusi. Turumoonutuste korral on oht, et EL-i lennuettevõtjad või lennujaamad satuvad sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See omakorda võib kaasa tuua EL-i lennutranspordisektori konkurentsivõime vähenemise, mis ohustab lennuettevõtjaid ja töökohti, ning lennuühenduste ja transpordivõimaluste kadumise reisijate ja ettevõtjate jaoks. ReFuelEU määruse edukas rakendamine eeldab kõigi lennukikütuse tarneahela osaliste, eelkõige lennukikütuse tarnijate, lennujaamade ja lennuettevõtjate koostööd ning hõlmab enam kui 95% EL-i lennujaamadest väljuvatest lendudest.

ReFuelEU määruse kohaselt on lennukikütuse tarnijale kohustus järgida kestlike lennukikütuste kohustusliku miinimumosakaalu nõuet ning alates 1. jaanuarist 2025 peab igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal olema 2 % kogu tarnija poolt tarnitud lennukikütustest. See osakaal suureneb teatud perioodi jooksul ning 1. jaanuarist 2050 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 70 %. ReFuelEU määruse nõuetekohaseks toimumiseks on kestlike lennukikütuste omaduste kohta vaja täpset ja õiget teavet. Selleks on EL näinud ette andmete esitamise kohustuse taastuenergia direktiivi kohaselt loodud liidu andmebaasis.⁴ Ka lennuettevõtjatel, kes on ReFuelEU mõistes õhusõiduki käitajad⁵, on kohustus anda aru kütuse

⁴ Euroopa Liidu biokütuste andmebaas, täpsem teave:

<https://wikis.ec.europa.eu/display/UDDBIS/Union+Database+for+Biofuels+%28UDB%29+-+About> (03.01.3025).

⁵ ReFuelEU määruse mõistes on õhusõiduki käitaja isik, kes on eelmisel aruandeperioodil teinud vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 liidu

tankimise kohta. Võimalike pettuste vastu võitlemiseks tuleb liikmesriikidel ette näha kontrollimehhanism. Samuti tuleb tagada, et lennujaama käitajad hõlbustavad lennuettevõtjate juurdepääsu kestlike lennukikütuseid sisaldavatele lennukikütustele. Liikmesriikidel tuleb määrata pädevad asutused, mis vastutavad selle eest, et ReFuelEU määrust kohaldatakse nõuetekohaselt õhusõiduki käitajate, lennujaamade käitajate ja lennukikütuse tarnijate suhtes. Samuti tuleb ette näha lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused.

ReFuelEU määrust kohaldatakse tsiviillennunduse ärilise lennutegevuse eesmärgil käitatavate õhusõidukite tankimisele.⁶ See tähendab, et kestliku lennukikütuse tankimise nõue ei kehti mitteärilisel otstarbel käitatavate õhusõidukite (sh riigikaitse, siseturvalisuse tagamise eesmärgiga lennutegevuse ega nt hobilennunduse) tankimise suhtes.

Eestis on ReFuelEU määrusest mõjutatud enim Aktsiaselts Tallinna Lennujaam, mis peab tagama kestlike lennukikütuste kättesaadavuse Tallinna lennujaamas tankivatele lennuettevõtjatele. Samuti mõjutab määrus Tallinna lennujaama lennukikütuse tarnijaid (praegu on Eestis kaks ettevõtjat: Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ) ning Eestis tankivaid nii välisriigi kui ka Eesti lennuettevõtjaid. Praegu on neli Eesti lennuettevõtjat, kellel on ReFuelEU määruse mõistes kestlike lennukikütuse osakaaluga lennukikütuse tankimise kohustus (Aktsiaselts Airst, Nyxair OÜ, Smartlynx Airlines Estonia OÜ ja Marabu Airlines OÜ).

Eelnõu väljatöötamise vajaduse kooskõlastamiseks ei koostatud väljatöötamiskavatsust. Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lõike 2 punkti 2 kohaselt ei ole eelnõu väljatöötamise kavatsus nõutav, kui eelnõu käsitleb Euroopa Liidu õiguse rakendamist.⁷ Eelnõu menetlus on kiireloomuline, et tagada ReFuelEU määruse nõuetekohane kohaldamine Eestis 1. jaanuarist 2025.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb 18. punktist, millega muudetakse ja täiendatakse VKS-i kehtivaid sätteid.

lennujaamadest väljuvat ärilise lennutranspordi kaubalendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, siis asjaomase õhusõiduki omanik. Liidu lennujaam on lennujaam, mille reisijateveo maht eelmisel aruandeperioodil oli suurem kui 800 000 reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni (Eestis vaid Tallinna lennujaam).

⁶ Äriline lennutransport ja ärilise lennutranspordi lend tähendab õhusõiduki käitamist reisijate, kauba või posti veoks rahalise või muu tasu eest. Ärilise lennutranspordi ja ärilise lennutranspordi lennu mõiste on lennunduses defineeritud nii ICAO kui ka Euroopa Liidu õigusaktides. ReFuelEU määruse artikli 3 punkti 4 kohaselt on ärilise lennutranspordilend lend, mida tehakse reisijate, kauba või posti vedamiseks tasu või rendi eest, kaasa arvatud ärilistel eesmärkidel tehtav ärilise lennutranspordi lend. Nimetatu aluseks on rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisa 6 „Õhusõiduki käitamine“ I osas sätestatud ärilise lennutranspordi lennu mõiste ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018 määruse (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, artikli 3 punktis 24 sätestatud ärilise lennutranspordi mõiste (ELT L 212, 22.08.2018, lk 1–63).

⁷ Algatuse kohta avaldas Euroopa Komisjon mõjuanalüüsi, mis on kättesaadav aadressilt <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52021SC0633> (03.01.2025). Vabariigi Valitsus kiitis heaks Eesti seisukohad 11.11.2021, Eesti seisukohad olid vastavuses mõjuanalüüsiga.

Eelnõu on kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseaduse, rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete ja normide, Eesti Vabariigi suhtes jõustunud välislepingute ning Euroopa Liidu õigusega.

Punktiga 1 täiendatakse VKS-i § 1 esimest lõiget, lisades seaduse reguleerimisalasse ka kestlikud lennukikütused. Taastuvenergia direktiivi (EL) 2018/2001 ülevõtmisel nähti biokütuste sätteid ette VKS-is. Kestlike lennukikütuste mõiste on biokütuste mõistest laiem, sest biokütused on üks kestlike lennukikütuste liikidest, mistõttu on vaja täpsustada seaduse reguleerimisala. Sätte muutmine tagab õigusselguse.

Punktiga 2 täiendatakse VKS-i §-ga 1¹, milles määratakse kestlike lennukikütuste tootmise, tarnimise, tankimise ja aruandlusega seotud kohustuste täitmist koordineerivad pädevad asutused. Pädevad asutused on Transpordiamet ja Keskkonnaamet. Pädeva asutuse määramise nõue tuleb ReFuelEU määruse artiklist 11, mille kohaselt liikmesriigid määravad pädevad asutused, mis vastutavad määruse kohaldamise tagamise eest, samuti määravad õhusõiduki käitajatele, lennujaamade käitajatele ja lennukikütuse tarnijatele trahve kohustuste täitmata jätmise korral. Liikmesriigid peavad pädevatest asutustest teavitama Euroopa Komisjoni ja EASA-t. Liikmesriikide ülesanne on tagada, et nende pädevad asutused täidavad oma ülesandeid erapooletult ja läbipaistvalt ning sõltumatult õhusõiduki käitajatest, lennukikütuse tarnijatest ja lennujaama käitajatest. Euroopa Komisjon, EASA ja pädevad asutused teevad koostööd ja vahetavad teavet, et tagada ReFuelEU määruse tulemuslik rakendamine ja järgimine.

Pädeva asutuse määramine ei ole lennunduses ega keskkonnavaldkonnas uus. Näiteks lennunduseaduse § 7 kohaselt on Transpordiamet määratud mitme EL-i määruse kohaseks Eesti pädevaks asutuseks. Kliimaministeeriumis ettevalmistamisel oleva atmosfääriõhu kaitse seaduse muudatuse kohaselt määratakse Keskkonnaamet pädevaks asutuseks ka meretranspordi taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamise puhul.

Punktiga 3 täiendatakse VKS-i § 2 lõike 1 mõistete loetelu, lisades VKS-is kasutatavate mõistete hulka kestlike lennukikütuste ning lennukikütuse tarnija mõiste. Mõisted lisatakse õigusselguse eesmärgil, arvestades ReFuelEU määruse sisu ja eesmärgi.

Kestlikud lennukikütused on defineeritud ReFuelEU määruse artiklis 3. Kestlikud lennukikütused võivad olla sünteetilised lennukikütused, lennukite biokütused või ringlusse võetud süsiniku põhised lennukikütused. Nimetatud kütuseliigid on määratletud, lähtudes EL-i taastuvenergia direktiivist. Sünteetilistele lennukikütustele, samuti ringlusse võetud süsiniku põhiste lennukikütustele kohaldatavad nõuded on sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määrustes (EL) 2023/1184 ja (EL) 2023/1185.⁸

Lennukikütuse tarnija mõiste on ReFuelEU määruse kohaselt taastuvenergia direktiivi artikli 2 teise lõigu punktis 38 määratletud kütusetarnija, kes tarnib lennukikütust või lennunduses kasutatavat vesinikku liidu lennujaamas. Direktiivi kohaselt on kütusetarnija kütust turule tarniv üksus, mis vastutab selle eest, et kütus läbib aktsiisimaksu punkti, või elektrienergia puhul või kui aktsiisi ei kohaldata või kui see on põhjendatud, liikmesriigi poolt määratud muu

⁸ Komisjoni 10. veebruari 2023 delegeeritud määrus (EL) 2023/1184, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001, kehtestades üksikasjalikke eeskirju sisaldava liidu meetodika muude kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste tootmiseks (ELT L 157, 20.06.2023), ja komisjoni 10. veebruari 2023 delegeeritud määrus (EL) 2023/1185, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001, kehtestades ringlusse võetud süsiniku põhistest kütustest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendi ja määrates kindlaks meetodika muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vedelatest ja gaasilistest transpordikütustest ja ringlusse võetud süsinikupõhistest kütustest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise hindamiseks (ELT L 157, 20.06.2023).

asjakohane üksus. VKS-i § 2¹ lõikes 1 on määratletud, keda peetakse silmas taastuenergia direktiivi kohase kütusetarnija all, kuid direktiivi kohane kütusetarnija mõiste vajab lennukikütuse tarnija määramiseks Eestis täpsustamist. Euroopa Komisjoni selgituste⁹ kohaselt on lennukikütuse tarnija puhul oluline mh kütuse nõuetekohase koostise tagamise võimekus, kusjuures tavapäraselt on tarnijaks lennukikütuse viimane omanik enne selle müümist lennujaamas õhusõiduki käitajale. Eesti lennukikütuse tarnimise ja käitlemise praktikast lähtuvalt kavandati algselt defineerida lennukikütuse tarnijana ettevõtja, kes on vastutav ReFuelEU määruse artikli 10 kohase aruande esitamise eest. Eelnõu kooskõlastamise käigus saadud tagasiside kohaselt jätab selline mõiste sõnastus liiga palju tõlgendusruumi ning mõistest ei selgu täpne kohustatud isik. Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõus lennukikütuse tarnija mõistet muudetud.

Käesoleval ajal ei toodeta Eestis fossiilset ega kestlikku lennukikütust. Eestis kasutatavat lennukikütust toodab käesoleval ajal Orlen Lietuva ja seda toob Eestisse ettevõtja Orlen Eesti OÜ, kes ei ole Eestis aktsiisilao pidaja ega osuta kütusekäitluse teenust Tallinna lennuväljal. Tallinna lennuväljal tegutsevad Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ, kes on aktsiisilao pidajad ning ostavad ja müüvad lõpptarbijale (õhusõiduki käitajale) juba varem valmis segatud lennukikütust. Eesti lennukikütuse tarnimise ja käitlemise praktika on tingitud eelkõige Eesti turu väiksusest ja lennuvälja füüsilistest piirangutest. ReFuelEU määruse kohaldamisalasse kuuluv ärilises lennutranspordis kasutatav lennukikütus läbib küll aktsiisilao, kuid selle suhtes kehtib aktsiisivabastus.

Eelnõus on lähtutud ReFuelEU määruse kohasest lennukikütuse tarnija mõistest, mida on täpsustatud. Eelnõu kohaselt määratletakse lennukikütuse tarnijana isik, kes tarnib Eestis asuvas liidu lennujaamas õhusõiduki käitajale ärilise lennutranspordi lendude tarbeks lennukikütust. See vastab ka naaberriikides kavandatavale praktikale – näiteks Lätis on lennukikütuse tarnija määratud lennujaama teenuselepingus ning Soomes on lennukikütuse tarnijaks ettevõtja, kellele kuulub lennukikütus või lennunduses kasutatav vesinik enne selle tarnimist õhusõidukile.

Nagu eespool selgitatud, on ReFuelEU määruse mõistes õhusõiduki käitaja isik, kes on eelmisel aruandeperioodil teinud vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise lennutranspordi kaubalendu. Liidu lennujaam on lennujaam, mille reisijateveo maht eelmisel aruandeperioodil oli suurem kui 800 000 reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni (Eestis vaid Tallinna lennujaam). Arvestades ReFuelEU määruse kohase lennukikütuse käitlemise, tankimise ja aruandluse ülimalt piiratud osapoolte ringi ning osapoolte huvi tõendada kestliku lennukikütuse osakaalu lennukikütuse koostises, tehakse lennukikütuse tarnija kindlaks lennukikütuse liidu lennujaamas ärilise lennutranspordi eesmärgil õhusõiduki käitajale kütuse tarnimise kaudu.

Sellise määratluse järgi on Eestis lennukikütuse tarnijaks Tallinna lennujaamas tegutsevad kütusekäitlejad Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ, kes müüvad õhusõiduki käitajatele juba varem valmissegatud lennukikütust. Tallinna lennujaamas tangivad lennukikütust nii välisriigi kui ka Eesti lennuettevõtjad. ReFuelEU määruse mõistes kestliku lennukikütuse osakaaluga lennukikütuse tankimise kohustusega on 2025. aastal neli Eesti lennuettevõtjat (Aktsiaselts Airst, Nyxair OÜ, Smartlynx Airlines Estonia OÜ ja Marabu Airlines OÜ), kellest mitme lennutegevus toimub valdavalt väljaspool Eestit ning kes seetõttu tangivad peamiselt välisriikide lennujaamades.

Punktidega 4 ja 5 täiendatakse VKS-i 1¹. peatüki pealkirja ja § 2¹ pealkirja. Muudatuse kohaselt laienevad peatükis sätestatud kütuste tarbimise lubamise reeglid ka kestlikele lennukikütustele.

⁹ Euroopa Komisjoni 26. aprilli 2024, 18. juuni 2024 ning 9. detsembri 2024 e-kirjad on kättesaadavad Kliimaministeeriumis.

Punktiga 6 täiendatakse VKS-i § 2¹ lõigetega 1² ja 1³.

Lõikes 1² täpsustatakse, et kestlike lennukikütuste tarnimisel ja tankimisel lähtutakse ReFuelEU määruses sätestatud kestliku lennukikütuse osakaalust. Kehtivas VKS-is on lähtutud taastuvenergia direktiivi (EL) 2018/2001 ülevõtmise vajadusest, mis tähendas seaduses ka taastuvenergia (sh biokütuse) osakaalu sätestamist. Kestliku lennukikütuse osakaal on sätestatud otsekohalduva ReFuelEU määruse I lisas ja seaduses osakaalu sätestamiseks puudub vajadus, mistõttu õigusselguse huvides antakse seaduses viide ReFuelEU määrusele. Kestliku lennukikütuse osakaalu nõuet ei rakendata kütuse varustamisraskuste korral sarnaselt biokütuste osakaalu erandile, mis on ette nähtud VKS-i § 2¹ lõike 8 punktis 3. See on harv juhus, mil tavapärase kütuste, sh biokütuste ja kestlike lennukikütuste puhul esineb varustamisraskuseid.

Lõikes 1³ sätestatakse, et kui tarnijal on tekkinud kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu kohustuse täitmise puudujääk, tarnib ta järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule kestliku lennukikütusekogusele ka eelmise perioodi puudujäägiga võrdse kütusekoguse. ReFuelEU määruse artikli 12 lõige 8 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et lennukikütuse tarnijad, kellel on kestlike lennukikütuste suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad järgmisel aruandeperioodil kestlike lennukikütuse puudujäägi turule. Eelnõukohaselt nähakse selline kohustus ette.

Punktiga 7 täpsustatakse VKS §-i 2¹ lõike 8 punkti 3 viidet vedelkütusevaru seadusele. Praeguseks on muutunud vedelkütusevaru kasutusele võtmiseks otsustamise kord. Kui varem võeti varu kasutusele üksnes VV otsusel, siis nüüd hädaolukorra seaduses kehtestatud korra kohaselt võib seda teha sõltuvalt asjaoludest ka varu haldamise eest vastutav minister. Biokütuse kohustusliku osakaalu nõuet ei rakendata seega vedelkütusevaru seaduse § 7 lõikes 2 nimetatud juhul ja hädaolukorra seaduse § 18³ lõikes 1 või 2 sätestatud otsustuse alusel.

Punktiga 8 laiendatakse VKS-i §-s 2³ sätestatud kütuse säästlikkuse kriteeriumitele vastavuse tõendamise korda ka kestlikele lennukikütustele. Kehtivas VKS-is on lähtutud taastuvenergia direktiivi (EL) 2018/2001 ülevõtmise vajadusest, millega seonduvalt on VKS-is sätestatud biokütuse säästlikkuse kriteeriumitele vastavuse tõendamise normid. Biokütuste käsitlust paragrahvis ei muudeta.

Lennukikütusega seotud aruannete tõendamise kohustus tuleb ReFuelEU määruse artiklist 10, mille kohaselt kehtestavad liikmesriigid riigi tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada, et lennukikütuse tarnijad sisestavad liidu andmebaasi täpse teabe kestlikest lennukikütustest tarnitud lennukikütuse kohta ning see teave peab olema tõendatud ja auditeeritud taastuvenergia direktiivi (EL) 2023/2413 artikli 31a kohaselt.¹⁰ Kestlike lennukikütuste säästlikkuse kriteeriumitele vastavuse tõendamisel on otstarbekas lähtuda juba VKS-is kehtestatud, sest ka kestlike lennukikütuse säästlikkuse kriteeriumid on kirjas taastuvenergia direktiivis. Teave kestlike lennukikütuste kohta sisaldab kasutatud toote ja tooraine liiki jm muid säästlikkusnäitajaid. Kestlike lennukikütuste tõendusdokumendid on vajalikud eelkõige nende kütuste tarnimise ja tankimise tõendamiseks ning sellekohaseks aruandluseks, samuti kestlike lennukikütuste taastuvenergia direktiivi kohastele kestlikkuse kriteeriumitele vastavuse tõendamiseks.

ReFuelEU määruse artikli 4 lõike 6 kohaselt võivad lennukikütuse tarnijad tõendada kestliku lennukikütuse tarnimisega seotud kohustuse täitmist, kasutades taastuvenergia direktiivi artiklis 30 osutatud massibilansisüsteemi, mis on Eestis ette nähtud VKS-i § 2³ lõigetes 4 ja 5. Ühtlasi asendatakse VKS-i § 2³ lõike 3 punktis 1 viide praeguseks kehtetule direktiivile viitega kehtivale taastuvenergia direktiivile.

¹⁰ Taastuvenergia direktiivi muudatus, nn RED 3.

Punktiga 9 täiendatakse VKS-i § 2⁵ lõikega 5, mille kohaselt kohaldatakse seaduses sätestatud auditeerimise nõudeid ka kestlike lennukikutuste aruandluskohustusele. Märgitud auditeerimise põhimõtte kehtib juba biokütuse tarnimise aruannetele, arvestades taastuenergia direktiivis sätestatud. Lennukikutusega tehtavate toimingute aruande auditeerimise kohustus on ReFuelEU määruse artiklis 10 viitega taastuenergia direktiivile.

Punktiga 10 tunnistatakse kehtetuks VKS-i § 20 lõike 1 punkt 1. VKS-i § 20 lõike 1 kohaselt teevad VKS-is sätestatud nõuete täitmise üle riiklikku järelevalvet oma pädevuse piires Konkurentsiamet, Maksu-ja Tolliamet (edaspidi EMTA) ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA). Sama paragrahvi lõigete 2–4 järgi kuulub nimetatud ametite pädevusse VKS § 28 nimetatud juhtudel nõuetele mittevastava kütusega tehtavate toimingute heakskiitmine ning lisaks on ametite pädevused dubleeritud osas, mis puudutab kütuse ja kütuse käitlemise nõuetele vastavuse kontrollimist. Sama paragrahvi lõike 2 punktis 1 on sätestatud, et Konkurentsiameti pädevusse kuulub registriandmete kontroll. Seetõttu tunnistatakse kehtetuks ka § 20 lõige 2 (eelno **punkt 12**).

Olukorras, kus kütuse impordi, ekspordi, müügi ning hoiuteenuse osutamiseks nõutavate tegevuslubade menetlustoimingutes lähtutakse 1. juulil 2014 jõustunud majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse (edaspidi MsÜS) sätetest (mh vajadusest kontrollida ettevõtja registriandmeid, lähtudes MsÜS-i §-st 15) ning VKS-i § 19 lõike 1 kohaselt lahendab tegevusloa taotluse EMTA, on VKS-i § 20 lõike 2 punktis 1 sätestatud Konkurentsiameti pädevus kontrollida registriandmeid kaotanud aktuaalsuse.

Punktiga 11 täiendatakse VKS-i § 20 lõike 1 loetelu punktiga 5, mille kohaselt teeb Transpordiamet VKS-is sätestatud nõuete täitmise üle riiklikku järelevalvet oma pädevuse kohaselt. Transpordiameti pädevus nähakse ette eelnõukohases lõikes 6 (eelno **punkt 14**).

Punktiga 12 tunnistatakse kehtetuks VKS-i § 20 lõige 2, sama paragrahvi lõike 3 punkt 5 ning § 35 lõike 1 punkt 1. Nagu eelnõu punkti 10 selgituses toodud, puudub vajadus dubleerida TTJA ning EMTA pädevusesse kuuluvaid ülesandeid, mis puudutavad toiminguid nõuetele mittevastava kütuse kasutamise tuvastamise korral, registriandmete kontrollimist ning kütuse ja kütuse käitlemise nõuetele vastavuse kontrollimist. Lisaks on sellised eriteadmised, sh tehnilised eriteadmised (nt ekspertiis, laboritoimingud) justnimelt EMTA-l ja TTJA-l. VKS-i § 20 lõike 3 punkti 5 kohaselt kuulub EMTA pädevusse kütuse VKS-i §-s 2¹ nimetatud nõudele vastavuse hindamine, ent selles sättes ei kehtestata kütustele otseselt nõudeid, vaid tarnijale nähakse ette perioodiline kohustus teatud energiaallikate tarnimiseks. Seega ei ole võimalik hinnata kütuse vastavust või mittevastavust nõuetele, mis puuduvad.

Ebaselgust ei kõrvalda ka seaduse varasema redaktsiooni seletuskiri, mille kohaselt on sätte eesmärk võimaldada EMTA-l kontrollida tarbimisse lubatud kütuse füüsilist vastavust §-s 2¹ sätestatud. Kuna VKS-i §-s 2¹ on sätestatud kohustus ning selle täitmiseks ei kehtestata kütusele selliseid füüsilisi nõudeid, millele vastavust proovivõtuga kontrollida saaks (nt Eestis puudub kohustus fossiilkütustesse biokütuse lisamiseks), jääb ka seletuskirjas normi eesmärk arusaamatuks. Kütuse kvaliteedinõuetele vastavuse ja seda tõendavate dokumentide kontrollimise õigus on EMTA-l juba VKS-i § 20 lõike 3 punkti 2 alusel olemas. Seletuskirjas märkitud eesmärk ei ole ka praktikas täidetav. Isegi kui kütust analüüsida, ei ole võimalik anda hinnangut, kas selles sisalduv biokütus vastab säästlikkuse kriteeriumitele. Tarnijatele on §-s 2¹ sätestatud kohustuse täitmiseks antud pikem ajavahemik, mistõttu ei ole nuginii võimalik kütuse ühekordse füüsilise kontrolliga hinnata, kas sellega täidetakse VKS-i §-s 2¹ nimetatud kohustust või mitte. Kuna järelevalvet nimetatud kohustuse täitmise üle (sh biokütuse säästlikkuse kriteeriumitele vastavuse üle) Keskkonnaamet juba teeb, ei ole järelevalve dubleerimine vajalik.

Punktidega 13 ja 14 täiendatakse VKS-i § 20. Lõike 5 kohaselt on Keskkonnaamet pädev kontrollima ka lennukikütuse tarnija aruandekohustuse täitmist, mida amet tegelikult teeb juba praegu, ning lõikes 6 sätestatakse Transpordiameti järelevalve lennuettevõtjate kestlike lennukikütuse kasutamise ja aruandluse ning lennuvälja käitaja kestlike lennukikütuse kättesaadavuse tagamise kohustuse täitmise üle. Transpordiameti ülesannete hulka kuulub juba käesoleval ajal järelevalve lennuettevõtjate ja lennuväljade tegevuse üle ning järelevalve korraldamisel tuleb suhelda Euroopa Lennundusohutusametiga (EASA). Keskkonnaameti pädevusse kuulub eelnõu kohaselt järelevalve lennukikütuse tarnija aruandluse üle ning see põhimõte ei ole uus. Juba täna teeb Keskkonnaamet järelevalvet biokütustega seotud aruandekohustuse täitmise üle.

Punktiga 15 tõstetakse VKS-i §-s 25 sunnirahamäär seniselt 640 eurolt 32 000 eurole. Kehtivas VKS-is sätestatud sunniraha maksimummäär ei täida oma eesmärki. Seetõttu tõstetakse maksimaalset määra, arvestades transpordivaldkonnas üldiselt kohaldatavat sunniraha määra (nt lennundusseaduses, raudteeseaduses sätestatud sunniraha maksimummäärad). Sunniraha määratakse asendustäitmise ja sunniraha seaduse kohase sunnivahendina, et tagada haldusakti (ettekirjutuse) täitmine. Sunniraha ei ole karistus, vaid selle eesmärk on ennetavalt sundida adressaati ettekirjutust täitma, et puuduks vajadus adressaadi suhtes uuesti sama või muud sunnivahendit kasutada. Vajadusel võib sunniraha määrata korduvalt. VKS reguleerib eelkõige transpordivahendite mootorikütustega seotut. Mootorikütuste kvaliteedinõuete järgimine on transpordivaldkonnas oluline nii ohutuse tagamise kui ka keskkonnakaitse kaalutlustel, mistõttu on oluline motiveerida normi adressaate õiguskuulekalt käituma.

Punktiga 16 täiendatakse väärteto koosseise, nähes §-des 33³, 33⁴ ja 33⁵ ette karistused lennuettevõtjale ja lennukikütuse tarnijale kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu nõuete rikkumise ning kestlike lennukikütuste omaduste või päritolu kohta teabe esitamise nõuete rikkumise korral. ReFuelEU määruse I lisas sätestatud kestliku lennukikütuse osakaalu nõuet ning osakaalu kohustust peavad järgima nii lennukikütuse tarnijad kui ka tankivad lennuettevõtjad. Selle nõude rikkumise korral peavad artikli 12 kohaselt kehtestatud trahvid olema proportsionaalsed ja hoiatavad, samuti on määruuses nähtud ette trahvi arvutamise kriteeriumid, arvestades kütusehinda ja toimepandud rikkumise raskusastet. Euroopa Liidus on õhusõidukite käitajate ja lennukikütuse tarnijate karistuste määrad struktureeritud ühtemoodi: need koosnevad korrutustegurist (vähemalt kaks korda suurem), mahust tonnides (lennukikütuse tarnija kestliku lennukikütuse miinimumosakaalu rikkumine ja õhusõiduki käitajate puhul aasta jooksul tankimata kestliku lennukikütuse kogus) ning hinnaerinevusest. Üle-euroopaliselt kasutatakse karistuste arvutamisel ainult ReFuelEU määruse artikli 13 kohases EASA tehnilises aruandes avaldatud kütuse hinnateavet. Tehniline aruanne on iga-aastaselt EASA avaldatav avalik dokument ning see esitatakse ka Euroopa Parlamendile ja nõukogule¹¹. Selle eesmärgiks on tagada ReFuelEU määruse ühetaoline kohaldamine kõigis liikmesriikides. Ühtlustatud lähenemine tagab võrdsed võimalused ettevõtjatele ja õiguskindluse, lisaks aitab see ennetada ebasoovitavat praktikat, mille kohaselt ettevõtjad kasutaksid karistuste määrade erinevusi eri liikmesriikides oma tegevuse kavandamisel.

ReFuelEU määruse artiklis 12 sätestatud rikkumiste karistuste arvutamise kriteeriumitest on lähtutud ka eelnõu kohaste väärtegade trahvimäärade sätestamisel. Eelnõu kohaselt on need rikkumised väärted:

- VKS-i § 33³ näeb ette väärtekoosseisu kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu nõuete rikkumise eest. See vastab ReFuelEU määruse artikli 12 lõigetele 4 ja 5.

¹¹ EASA 2023. a tehniline aruanne on kättesaadav <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-report-european-union-sustainable-aviation-fuels> (03.01.2025)

- VKS-i § 33⁴ näeb ette väärtekoosseisu kestlike lennukikütuste omaduste või päritolu kohta esitatud teabe nõuete rikkumise eest. See vastab ReFuelEU määruse artikli 12 lõikele 6.
- VKS-i § 33⁵ näeb ette väärtekoosseisu kestlike lennukikütuste tankimiskohustuse nõuete rikkumise eest. See vastab ReFuelEU määruse artikli 12 lõikele 2. Tankimiskohustuse rikkumise korral tuleb silmas pidada ka määruuses sätestatud trahvist vabastamise võimalust, kui õhusõiduki käitaja tõendab, et tankimiskohustuse rikkumine oli põhjustatud temast sõltumatutest erandlikest ja ettenägematutest asjaoludest.

ReFuelEU määrusega on seotud küll kestlike lennukikütuste tarnimise ja tankimisega seotud rikkumiste rahaliste karistustele alammäär (vähemalt kaks korda suurem kui ...), aga ei ole ette nähtud piiranguid maksimaalsele määratavale summale. Samas näevad mitmed liikmesriigid siseriiklikult ette maksimaalse rahatrahvi suuruse. Selleks, et tagada võimalikult ühetaoline lähenemine, nähakse eelnõuga ette ka Eestis kestlike lennukikütuste tarnimise või tankimisega seotud süütegude puhul määratava rahatrahvi maksimaalne määr (mitte rohkem kui neli korda suurem kui ...). Eelnõu kohase ülempiiri seadmisel on arvestatud Soome kavandatavate trahvimääradega.

Näiteks juhul, kui kütusetarnija aruandest ilmneb, et aruandlusperioodil (kalendriaasta jooksul) tarnitud lennukikütuse koguses ei ole üldse täidetud kestliku lennukikütuse miinimumosakaalu nõuet, karistatakse teda rahatrahviga, mis on vähemalt kaks korda ja mitte rohkem kui neli korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna miinimumosakaalu nõuetele mittevastava lennukikütuse kogusega tonnides. Sellisel juhul on võimaliku trahvi suuruse arvutamise lihtsustatud näide alljärgnev:

- Kui ühe lennukikütuse tarnija tarnitud aastane lennukikütuse kogus on 20 000 tonni¹², siis sellest moodustab 2%-lise miinimumosakaaluga kestliku lennukikütuse kogus 400 tonni. EASA 2023. aasta kestlike lennukikütuste tehnilise aruande¹³ kohaselt oli 2023. aasta lennukikütuse keskmine hind 816 eurot tonni kohta ning kestliku lennukikütuse keskmine hind 2768 eurot tonni kohta.
- Trahvimäära kindlakstegemiseks arvutatakse tavapärase lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse tonni keskmine aastahinna vahe ($2768 - 816 = 1952$), mis korrutatakse vähemalt kahega ($1952 \times 2 = 3904$) ja mitte rohkem kui neljaga ($1952 \times 4 = 7808$). Saadud arv korrutatakse miinimumosakaalu nõuetele mittevastava lennukikütuse kogusega ($3904 \times 400 = 1\,561\,600$ eurot või $7808 \times 400 = 3\,123\,200$ eurot), mis on määratava rahatrahvi suurus.

Väärteomenetluse käigus kaalutakse konkreetse teoga seotud asjaolusid, mistõttu eeltoodud arvutuskäik on vaid selgitava iseloomuga.

Turuolukorda arvestades võib rikkumise eest seaduse alusel määratud trahvisumma olla tühine võrreldes rikkumisest saadava majandusliku tuluga. Seetõttu on tarvis näha ette karistus kohustuse täitmata jätmise eest, tagades, et ReFuelEU määruse eesmärk täidetakse. Mõjus sanktsioon on selline, mis näitab, et rikkumine ei tasu end ära ning kohustuse täitmine on igal juhul odavam. Et rikkumise eest rakendatav trahv oleks märgatavalt suurem kui võimalikust rikkumisest saadav majanduslik kasu, võetakse kestlike lennukikütuste puhul arvesse valdkonna eripära, ning seetõttu kaldutakse juriidilise isiku trahvimäära kehtestamisel kõrvale karistusseadustiku § 47 lõikes 2 sätestatud rahatrahvi ülemmäärast ning vastavalt

¹² Statistikaameti andmetel oli Eestis tarbitud lennukikütuse kogus 2023. aastal kokku 69 000 tonni. Kättesaadav: https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_energeetika_energia-tarbimine-ja-tootmine_aastastatistika/KE062 (03.01.2025)

¹³ Kättesaadav: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-report-european-union-sustainable-aviation-fuels> (03.01.2025)

karistusseadustiku § 47 lõikele 4 arvestatakse trahvimäärade kehtestamisel ReFuelEU määruse artikli 12 kohaseid trahvi arvutamise kriteeriume. Põhimõte ei ole uus. Näiteks on VKS-i 1. jaanuaril 2025 jõustunud redaktsiooni §-s 33¹ sätestatud väärtekoosseisus tarbimisse lubatud biokütuse osakaalu kohustuse täitmata jätmise kohta, mille toime pannud juriidilist isikut karistatakse rahatrahviga 125 eurot iga kohustuse täitmisest puudujääva gigadžauli eest.

Eelnõuga ei nähta ette väärtekoosseisu kestlikele lennukikütustele juurdepääsu tagamise kohustuse rikkumise korral. ReFuelEU määruse artikli 6 kohaselt hindab pädev asutus esmalt, kas lennujaama käitaja on oma kohustusi täitnud või mitte. Kui pädev asutus (Transpordiamet) tuvastab rikkumise ja liidu lennujaama käitaja ei ole taganud õhusõiduki käitajatele lennujaamas juurdepääsu kestlike lennukikütuste miinimumosakaaluga lennukikütustele, siis tehakse lennujaama käitajale ettekirjutus, mille täitmiseks kohaldatakse vajaduse korral asendustäitmise ja sunniraha seaduse kohast sunnirahameedet. Väärteomenetlus ei ole sellises olukorras asjakohane, kuna eesmärk ei ole karistada, vaid mõjutada lennujaama käitajat tagama lennuettevõtjatele juurdepääsu kestlikele lennukikütustele.

Kooskõlas ReFuelEU määruse artikliga 18 kohaldatakse artikleid 4, 5, 6, 8 ja 10 alates 1. jaanuarist 2025, seega on esimene kohustuslik aruandlusperiood 2025, mille kohta esitatakse aruanne, ning rikkumiste korral määratakse esmakordselt karistused 2026. aastal. Aastatel 2025–2030 on kestliku lennukikütuse miinimumosakaal lennukikütuse koostises võrdlemisi väike (vähemalt 2%) ning kestlikud lennukikütused koosnevad valdavalt biokütusest, mis on Euroopa Liidu kütuseturul juba saadaval. Sel perioodil tuleb eelkõige jälgida kestlike lennukikütuste 2% miinimumosakaalu täitmist ning selle vastavust ReFuelEU määruse artikli 4 lõikele 4, et lennukikütuses sisalduv biokütus oleks taastuenergia direktiivi kohane kütus ja et muud päritolu biokütused ei ületaks tarnitava lennukikütuse koostisest 3%.

Hetkel keskenduvad komisjon ja liikmesriigid järgmise perioodi (alates 2030) rakendamise ettevalmistustele, mil kestlike lennukikütuste miinimumosakaal on juba vähemalt 6% ning see peab sisaldama ka kestlikku sünteetiliselt lennukikütust. Selleks, et tagada ReFuelEU määruse ühetaoline kohaldamine kõikides liikmesriikides, tegeleb komisjon koostöös liikmesriikidega järelevalve, erandite ja karistustega seotud täpsemate juhiste väljatöötamisega. Juhiste valmimisel jagavad liikmesriikide pädevad asutused teavet ka lennuettevõtjate, lennujaamade haldajate ja lennukikütuse tarnijatega, et tagada määruse ühetaoline kohaldamine ning karistuste määramise läbipaistvus.

ReFuelEU määruse artikli 12 lõike 7 kohaselt peab pädev asutus trahviotsuses selgitama lennukikütuse hinna kindlaksmääramise meetodikat, mis peab tuginema kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumitele, sh EASA tehnilises aruandes esitatud kriteeriumitele. Nagu eespool selgitatud, saab menetleja väärtemenetluseks vajaliku ajakohase teabe (sh kütuse hinna kohta käiva teabe) EASA-lt, kellega liikmesriikide pädevad asutused teevad aktiivset koostööd ja kellel on ReFuelEU määruse artikli 13 kohaselt liikmesriikidele vajalike andmete kogumise ning nende andmete põhjal iga-aastase tehnilise aruande avaldamise kohustus. Eeltoodu eesmärgiks on tagada ReFuelEU määruse ühetaoline rakendamine kõigis EL-i liikmesriikides.

VKS-i § 35 lõiget 1 täiendatakse punktiga 6 (eelnõu **punkt 17**), mille kohaselt on Transpordiamet VKS-is sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja. Keskkonnaametil on juba kehtiva VKS-i alusel väärtegade menetleja pädevus ning väärtekoosseisu laiendamise korral kestlike lennukikütuste osakaalule on Keskkonnaametil võimalik menetleda ka selle kohustuse täitmata jätmisega seotud väärteguseid. Väärtegade aegumistähtjaks nähakse ette neli aastat, nagu on muude VKS-is sätestatud suure mõjuga ja keeruliste keskkonnavaluste rikkumiste puhul

(eelnõu **punkt 18**). Need väärted on olemuselt majanduspeitsüüteod, neid on keeruline avastada ja ka menetlus on aeganõudev.

ReFuelEU määruse artikli 12 lõike 10 kohaselt peaksid liikmesriigid püüdma tagada, et trahvidest saadud tulu või selle tuluga samaväärset rahalist väärtust kasutatakse lennukikutustega seotud teadus- ja innovatsiooniprojektide toetamiseks, mis võimaldaks vähendada hinnaerinevusi kestliku lennukikutuse ja tavapäraste lennukikutuste vahel. Kui selline tulu eraldatakse liikmesriigi üldeelarvesse, loetakse eelviidatud põhimõtte täidetuks, kui liikmesriik rakendab rahalise toetuse poliitikat, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte või poliitikat, mis võimaldab ületada hinnaerinevusi kestliku lennukikutuse ja tavapäraste lennukikutuste vahel, kui sellise poliitika väärtus on võrdne trahvidest saadud tuluga või sellest suurem. Eelnõuga ei nähta ette VKS-is eraldi poliitikameetmeid ega seota trahve konkreetsete kuludega riigieelarves, kuna trahviraha laekumist ei ole võimalik prognoosida ning allikate sidumine konkreetsete kuludega riigieelarves ei ole hea praktika. Trahvisumma laekub riigieelarvesse ning seda kasutatakse vastavalt riigieelarvestrateegiale. Kliimaministeerium toetab riigieelarvestrateegias kliimapoliitikaga seotud meetmete, sh teadus- ja innovatsiooniprojektide toetamise käsitlemist. Väärteomenetluses määratav trahvisumma sõltub ka kütuse hinna ja kestliku lennukikutuse hinnavahest ja rikkumise kestusest. Arvestades ReFuelEU määruse kohaseid erandivõimalusi, eeldatavasti lähiaastatel märkimisväärseid trahvisummasid riigieelarvesse ka ei laeku.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus on võetud kasutusele mõisted „kestlikud lennukikutused“ ning „lennukikutuse tarnija“ (vt täpsemalt seletuskirjas eelnõu punkti 2 kohta esitatud selgitust).

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusega. Eelnõu regulatsiooniesemel on puutumus taastuvenergia direktiivi (RED) ning ReFuelEU määrusega.

5.1. Euroopa Komisjoni teavitamine

ReFuelEU määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt määravad liikmesriigid pädevad asutused, mis vastutavad määruse kohaldamise tagamise eest ning nõuete rikkumise korral õhusõidukite ja lennujaamade käitajatele ning lennukikutuse tarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid annavad komisjonile ja EASA-le teada määratud pädevast asutusest või pädevatest asutustest.

Sama määruse artikli 12 lõike 1 kohaselt kehtestavad liikmesriigid määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning võtma eeskätt arvesse rikkumise laadi, kestust, kordumist ja raskusastet. Liikmesriigid pidid teavitama komisjoni 31. detsembriks 2024 nimetatud normidest ja meetmetest ning teavitavad komisjoni viivitamata nende hilisematest muudatustest.

ReFuelEU määruse kohaselt edastab Transpordiamet seaduse jõustumise järel vajaliku teabe Euroopa Komisjonile ja EASA-le. Pädevad asutused suhtlevad Euroopa Komisjoniga oma pädevuse piires.

6. Seaduse mõjud

Eelnõukohase seadusega ei kavandata kehtiva õigusega võrreldes põhimõttelisi muudatusi. Kestlike lennukikütuste riigisisese seaduses täpsema reguleerimisega ei kaasne olulist mõju ega õiguslikku muudatust, kuna valdkonda reguleeriv Euroopa Liidu õigusakt on juba kehtestatud ja rakendatav. Kestlikud lennukikütused on olulised transpordisektoris, eriti lennunduses, kus vähese süsinikujalajäljega kütuste kasutamine aitab vähendada süsinikuheidet ja kahjulikke keskkonnamõjusid. Lisaks aitab kestlike lennukikütuste kasutuselevõtt suurendada taastuvenergia osakaalu transpordis. Mõju on peamiselt majanduslik, vähesel määral on mõjutatud seaduses nimetatud riigiasutused.

Seadus parandab õigusselgust ja täpsustab norme ReFuelEU määruse kohaldamiseks Eestis. Seadusega ei kaasne olulist sotsiaalset, sealhulgas demograafilist mõju, samuti mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele. Seaduse rakendamise ega kaasne riske ega ulatuslikke mõjusid, kuna sellega ei kavandata põhimõttelisi muudatusi õiguskorras.

Kavandatav muudatus 1: kestlike lennukikütuste tarnimine, selle kättesaadavuse tagamine ja aruandlus

Sihtrühm 1: kestlike lennukikütuste tarnijad.
Sihtrühma suurus: kaks ettevõtjat.

Sihtrühm 2: kestlike lennukikütuste taristu haldaja.
Sihtrühma suurus: Aktsiaselts Tallinna Lennujaam.

Sihtrühm 3: Tallinna lennuväljal tankivad lennuettevõtjad.
Sihtrühma suurus: sihtrühma suurus ei ole võimalik täpselt määrata, kuna see sõltub Tallinnasse lendavate lennuettevõtjate lendude arvust ning tankimispoliitikast. Sihtrühma kuulub 2025. aastal neli Eesti lennuettevõtjat, kellele laieneb lendude mahtu arvestades ReFuelEU määruse mõistes kestlike lennukikütuse osakaaluga lennukikütuse tankimise kohustus. Mitme Eesti lennuettevõtja lennutegevus toimub peamiselt Eestist väljaspool, mistõttu välisriikides käitavateid õhusõidukeid ei pruugita tankida Eestis.

Mõju kirjeldus: sisulised nõuded kestlike lennukikütuste tarnimisele, nende kättesaadavuse tagamisele ja aruandlusele on sätestatud ReFuelEU määruses, liikmesriikidele on pandud kohustus reguleerida nendega seotud menetluslikke aspekte.

Majanduslikud mõjud

Mõju ettevõtjate majanduslikule olukorrale: selleks, et soodustada kestlike lennukikütuste kasutamist, on ReFuelEU määrusega ette nähtud kohustus tarnida ja tankida kestlikke lennukikütuseid sisaldavat lennukikütust (2025–2030 on kestliku lennukikütuse osakaaluks vähemalt 2% lennukikütuse koostisest). Tõenäoliselt tõuseb mõnevõrra kestlikke lennukikütuseid sisaldava lennukikütuse hind, kuna kestliku lennukikütuse tootmiskulud võivad hinnanguliselt olla kuni viis korda suuremad kui fossiilse kütuse omad. Seega tõuseb kestlikku lennukikütust sisaldava lennukikütuse turuhind võrreldes fossiilse lennukikütusega, mis ei sisalda kestlikku lennukikütust. Kestliku lennukikütuse hind kujuneb konkurentsitingimustes turupõhiselt tootmise, tarnimise ja käitlemise kuludest. Samas suureneb järk-järgult ka kestlike lennukikütuste kättesaadavus ning tootjate arv, mis omakorda mõjutab kütuse hinda. Ettevõtjatele lisandub mõnevõrra halduskoormust lennukikütuste tarnimise ja tankimise aruannete esitamisega EL-i andmebaasis.

Mõju olulisus sihtrühmadele:

Mõju ulatus: mõju ulatus sihtrühmade majanduslikule olukorrale on väike. Kestlike lennukikütuste tarnimise miinimumosakaalu nõude kehtestamine EL-is on positiivse mõjuga, kuna soodustab lennutegevusega seotud süsinikujalajälje vähenemist, aitab tagada osapooltele võrdsed võimalused ning vältida lennunduse siseturu killustumist. Esiolgu võib muudatus mõningal määral mõjutada sihtrühma negatiivselt seoses kestlike lennukikütuste kättesaadavusega, kuna Euroopa lennukikütuste turg on piiratud, kuid muudatustega ei peaks kaasnema kohanemiskulusi. Muudatuse tulemusel tekib sihtrühmal motivatsioon kestlike lennukikütuste kasutuselevõtuks. Muudatuse mõjude leevendamiseks on kasutusel taastuvenergia direktiivi artiklis 30 osutatud massibilansisüsteem, mis on Eestis ette nähtud VKS-i § 2³ lõigetes 4 ja 5. Selle kohaselt peavad lennukikütuse tarnijad kestliku lennukikütuse tarnimisega seotud kohustuse täitma kalendriaasta jooksul ning ei pea seda tegema kohe aasta algul. Sama kehtib lennuettevõtjate suhtes, ka neil on kohustus tankida piisava osakaaluga kestlikku lennukikütust kalendriaasta jooksul.

Lennukikütuse tarnijatele ja õhusõiduki käitajatele (lennuettevõtjatele) lisandub aruandluskohustus seoses lennukikütuse tarnimise ja tankimise aruannete esitamisega. Lennukikütuse tarnijad esitavad oma iga-aastased aruanded Euroopa Komisjoni taastuvenergia direktiivi kohaselt loodud liidu andmebaasis. Lennuettevõtjad, kes on ReFuelEU mõistes õhusõiduki käitajad, esitavad tankimisega seotud aruanded ning erandite taotlused EASA loodud ReFuelEU lennunduse kestlikkuse portaali vahendusel. Tegemist ei ole pideva kohustusega, sest aruanded koos kestlike lennukikütuste tõendusdokumentidega tuleb esitada iga-aastaselt. Lennukikütuse tarnijate juurdepääsu liidu andmebaasile korraldab Eestis Keskkonnaamet, lennuettevõtjate juurdepääsu EASA portaalile korraldab Transpordiamet. Ettevõtjatel puudub vajadus teha täiendavaid kulutusi aruandlusega seotud sisseseadele, kuid ettevõtjal on kohustus aruannete õigeaegseks esitamiseks ning teave peab olema tõendatud ja auditeeritud. See kohustus kehtib transpordisektoris juba biokütuse tarnimise aruannetele, arvestades taastuvenergia direktiivis sätestatud, aga ReFuelEU määrusega laieneb see ka kestlikele lennukikütustele. Lennuettevõtja aruande tõendab sõltumatu tõendaja, see toimub kooskõlas direktiiviga 2003/87/EÜ¹⁴ ja selle alusel võetud rakendusaktidega, mis käsitleb lennuettevõtja kasvuhoonegaaside aruandlust ning mis on Eestis üle võetud atmosfääriõhu kaitse seadusega ning EASA on välja andnud lennuettevõtjatele ka aruandluse tõendamise seotud käsiraamatu¹⁵. Kestlike lennukikütuste tõendusdokumendid on vajalikud eelkõige nende kütuste tarnimise ja tankimise tõendamiseks ning sellekohaseks aruandluseks, samuti kestlike lennukikütuste taastuvenergia direktiivi kohastele kestlikkuse kriteeriumitele vastavuse tõendamiseks. Tegemist on otsekohaldava EL-i määruse reeglitega, millest on sihtrühmad teadlikud ning seetõttu ei tohiks need tuua kaasa kohanemiskulusi.

Mõjutatud sihtrühma suurus: praegu tarnivad Tallinna lennujaamas ärilises lennutranspordis kasutamiseks mõeldud lennukikütust Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ, müües õhusõiduki käitajatele Orlen Eesti OÜ vahendatavat Orlen Lietuva kütust. Orlen Lietuva toodab lennukikütust ja on Kliimaministeeriumile kinnitanud valmisolekut hakata nõuetekohase kestliku lennukikütuse osakaaluga lennukikütust tootma 2025. a jooksul, arvestades eespool selgitatud massibilansisüsteemi. Teistele Eesti turul tegutsevatele kütusetarnijatele ReFuelEU määruses sätestatud kohustused ei kohaldu, kuni kütusetarnija ei otsusta oma tegevusala laiendada ka lennukikütustele. Eesti lennukikütuse tarnimis- ja käitlemisteenuse osutajate turule sisenemine on kulukas ning eeldab käesoleval ajal ettevõtjalt suuremahulisi investeeringuid, kuna Tallinna lennuväljal ei ole kesket

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ EMPs kohaldatav tekst (ELT L 275, 25.10.2004)

¹⁵ Kättesaadav: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool> (03.01.2025)

kütuserminali ja uus teenuseosutaja peaks selle ise rajama. Aktsiaselts Tallinna Lennujaam on koostöös Eesti Varude Keskusega rajamas uut kütuserminali keskse taristu osana aastaks 2030. See võimaldab tulevikus teenuse paindlikumat osutamist, vähendades märkimisväärselt esialgse investeeringu vajadust ning avardades ettevõtjate võimalusi.

Lennukikütust tangivad lennujaamas nii välisriigi kui ka Eesti lennuettevõtjad. Sihtrühma kuulub 2025. aastal neli Eesti lennuettevõtjat, kellele laieneb lendude mahtu arvestades ReFuelEU määruse mõistes kestlike lennukikütuse osakaaluga lennukikütuse tankimise kohustus. Lennuettevõtjad peavad esitama 2025. aastal aruanded tankimise kohta eelmisel perioodil (2024) ning aruande esitamise kohustuse arvestust peetakse lennuettevõtjate 2023. aasta lendude mahu alusel.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks on näiteks olukord, kus kestlikud lennukikütused ei ole tehnilistel või majanduslikel põhjustel kättesaadavad. Samas on see risk võrdlemisi väike, kuna Euroopa kütusetootjad on motiveeritud tootma kestlikke lennukikütuseid, kestlike lennukikütuste tootmiseks vajaliku tehnoloogia kättesaadavus paraneb ning seega suureneb ka juurdepääs kestlikele lennukikütustele. Tallinna lennujaamas tegutsevad ettevõtjad võivad turumajanduse tingimustes valida vabalt oma lepingupartnereid ja nad ei ole kohustatud ostma lennukikütust õhusõiduki käitajale müümiseks ainult ühe tootja kütust. Kütuste kättesaadavusega seotud probleemide korral võib pädev asutus erandina vabastada õhusõiduki käitajad tankimiskohustusest, kui konkreetse liidu lennujaama geograafiline eripära põhjustab struktuurset kütusetarnemiskohustust. Selline olukord võib eelkõige olla tingitud konkreetsetest kütuse transpordiga seotud piirangutest või kütuste piiratud kättesaadavusest või sarnast tüüpi lennukikütuste keskmiselt oluliselt kõrgematest hindadest, mis asetavad asjaomase õhusõiduki käitaja muudes sarnaste konkurentsinaõtjatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolekorda. Tegemist on siiski erandliku olukorraga, mille esinemise tõenäosus võib avalduda kestlike lennukikütuste tankimise kohustuse rakendumisel 2025. aastal, kui tarneahelad ei ole Euroopas täielikult välja kujunenud. Pädevad asutused on arvestanud vastava olukorra võimalikkuse ning lahendamise vajadusega ReFuelEU määruses sätestatud erandimenetluste kaudu.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuna mõju ulatus ja sihtrühm on väike, on mõju hindamismetoodika alusel pigem väheoluline. Seaduses sätestatud reeglid on sisu poolest seotud otsekohaldava EL-i määrusega, millest on sihtrühmad teadlikud ning seetõttu ei tohiks need tuua kaasa kohanemiskohustusi. Seetõttu puudub vajadus mõjude järeelhindamiseks.

Kavandatav muudatus 2: kestlike lennukikütuste tarnimise, tankimise ja kättesaadavuse tagamise järelevalve ja selle koordineerimine.

Sihtrühm: Transpordiamet ja Keskkonnaamet.

Mõju riigiasutuste korraldusele: muudatuste tulemusel lisandub Transpordiametile ja Keskkonnaametile vähesel määral töökoormust kestlike lennukikütuste tarnimise ja tankimise aruandluse järelevalvest ning koordineerimisest. Transpordiametis täidab eelnõu kohaseid ülesandeid kaks töötajat ning Keskkonnaametis üks töötaja, kes lisaks ReFuelEU määrusest tulenevatele kohustustele täidavad ka muid tööülesandeid. Transpordiamet suhtleb oma igapäevaste ülesannete raames EASAgaga ning seetõttu on tervikuna täiendavate tööülesannete lisandumine väikese mõjuga. Keskkonnaamet on varasemalt juba kokku puutunud taastuvenergiadirektiivist tulenevate transpordikütuste aruandlusega seotud ülesannetega, kuid ameti otsene kokkupuude lennundusvaldkonna ja lennukikütustega on seni olnud vähene.

Mõju ulatus: eelkõige suureneb koormus 2025. a I poolaastal, kui lisanduvate ülesannetega tuleb tegeleda esmakordselt. Keskkonnaametil on transpordi biokütuste järelevalve kogemus juba olemas ning märkimisväärset koormust kestlike lennukikütustega seotud järelevalvekohustusega ei kaasne, mistõttu oluline mõju puudub. Transpordiamet peab muudatustega kohanemiseks tegema mõningaid töökorralduslikke muudatusi, et tagada lennuettevõtjate tankimiskohustuse järelevalve. Transpordiamet teeb tihedat koostööd EASA ja lennuettevõtjatega. EASA on loonud aruandluskohustuse täitmise ja järelevalve hõlbustamiseks liikmesriikidele ja lennuettevõtjatele ReFuelEU lennunduse kestlikkuse portaali.¹⁶

Mõju avaldub harva, sest tegemist ei ole pideva kohustusega, samuti on järelevalvesubjektide arv piiratud. Järelevalve seisneb valdavalt lennuettevõtjate tankimiserandite menetlemises ja aruandluskohustuse täitmise kontrollimises.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk puudub.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuna muudatus puudutab ainult Transpordiameti ja Keskkonnaameti töökorraldust ning lisanduv koormus ei ole märkimisväärne ega pidev, saab mõju lugeda väheoluliseks.

7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Kohalikele omavalitsustele ei teki seadusemuudatuste tõttu kulu ega ole neil saada ka tulu. Samuti ei seata neile seadusega uusi ülesandeid ega muudeta seniseid.

Seadusemuudatused ei nõua riigilt lisakulusid ega eeldata neist tulusid. Vastutussätete lisamise tõttu ei ole tulusid ja kulusid võimalik tõsikindlalt prognoosida. Vastutussätted ei too vältimatult kaasa rohkem väärteokaristusi ega sunniraha määramisi, selged reeglid võivad pigem motiveerida õiguskuulekalt tegutsema.

Kõik kulud jäävad riigieelarve ja asutuste eelarve piiridesse. Seadusega ei kehtestata riigilõivu tasumise kohustust.

Seaduse rakendamisel tekib pädevatel asutustel vajadus töökorralduse väheseks ümberkujundamiseks. Vajalikud kulud kaetakse asutuste vahenditest.

8. Rakendusaktid

Seadus ei sisalda volitusnorme rakendusaktide andmiseks. Eelnõu ei tingi vajadust olemasolevaid rakendusakte muuta.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

ReFuelEU määrus on jõustunud ja seda kohaldatakse juba alates 2024. aasta 1. jaanuarist, kuid määruse artikleid 4 (lennujaamades kättesaadava kestliku kütuse osakaal), 5 (õhusõiduki käitajate tankimiskohustus), 6 (lennuvälja käitaja kohustus hõlbustada juurdepääsu kestlikele lennukikütustele), 8 (õhusõiduki käitajate aruandekohustus) ja 10 (lennukikütuse tarnijate

¹⁶ Täpsem info: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool> (03.01.2025).

aruandekohustus) kohaldatakse 2025. aasta 1. jaanuarist. Sellest lähtuvalt on eelnõu menetlus kiireloomuline.

Kuna ReFuelEU määrus jõustus 2023. aasta sügisel ja nii Euroopa Komisjon kui ka Kliimaministeerium koos Transpordiametiga on aktiivselt suhelnud määruse adressaatidega, on sellega seotud Eesti osapooled jõudnud määrusega tutvuda ja teinud ettevalmistusi, et oma tegevuses arvestada uute nõuetega.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu Justiitsministeeriumile ja Rahandusministeeriumile. Justiitsministeerium ja Rahandusministeerium kooskõlastasid eelnõu märkustega.

Eelnõu saadeti arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Keskkonnaametile, Maksu- ja Tolliametile, Konkurentsiametile, Aktsiaseltsile Tallinna Lennujaam, Tallinna lennujaama kütusekäitlejatele Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ, lennukikütuse tarnijale Orlen Eesti OÜ, Eesti Transpordikütuste Ühingule, lennuettevõtjatele Aktsiaselts Airst, Aktsiaselts Nordic Aviation Group; Nyxair OÜ, Smartlynx Airlines Estonia OÜ, Marabu Airlines OÜ, Diamond Sky OÜ ning Eesti Lennundusklastrile. Laekunud ettepanekute tabel on lisatud seletuskirjale.