

**Eelnõu kooskõlastamise käigus esitatud märkuste ja ettepanekutega arvestamise tabel**

<b>Märkused, ettepanekud, arvamused</b>	<b>Kliimaministeeriumi arvamus</b>
<p><b>Justiitsministeerium</b></p> <p><b>Sisulised märkused.</b></p> <p>1. Seletuskirjas (lk 10) märgitakse, et trahviotsuses tuleb tugineda ka EASA (Euroopa Lennundusohutusameti) tehnilises aruandes esitatud kriteeriumitele. Väärteomenetluseks vajaliku ajakohase teabe (sh kütuse hinna kohta käiva teabe) saab menetleja eelkõige 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.</p> <p>Tõusetub küsimus, kas seda teavet peab hakkama küsima ka kohus, sest edasikaebamise korral arutab kohus väärteoasja täies ulatuses.</p> <p>Palume seda seletuskirjas selgitada.</p>	<p><b>Arvestatud. Antud selgitus.</b></p> <p>Seletuskirja on täiendatud. Tegemist ReFuelEU määruse artikli 13 lõike 1 kohaselt iga-aastaselt avaldatava aruandega, mis edastatakse ka Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Tegemist on avaliku dokumendiga ning selle eraldi küsimiseks puudub vajadus.</p>
<p>2. Seletuskirjas (lk 9) märgitakse, et trahvi määramisel kohaldatakse ReFuelEU määruse artikli 12 kohaseid trahvi arvutamise valemeid rikkumise raskuse järgi. Palume seletuskirjas esitada konkreetseid näited, kuidas hakatakse nende valemite järgi arvutama VKS §-de 33<sup>3</sup>, 33<sup>4</sup> ning 33<sup>5</sup> kavandatavaid karistusi, millises suuruses võib see karistus olla (kas nt 100 000 eurot, üks miljon, 10 miljonit, 100 miljonit). Näitlikustamine on seadusest arusaamiseks oluline nii isikutele, keda võib edaspidi selline karistus ähvardada, samuti kohtuvälisele menetlejale, näitamaks, et seadust osatakse praktikas ka rakendada.</p> <p>Seletuskirja kohaselt on nii Euroopa Komisjon kui ka Kliimaministeerium koos Transpordiametiga aktiivselt suhelnud määruse adressaatidega, on sellega seotud Eesti osapooled jõudnud määrusega tutvuda ja teinud ettevalmistusi, et oma tegevuses arvestada uute nõuetega. Seega on</p>	<p><b>Arvestatud. Antud selgitus.</b></p> <p>Seletuskirja on täiendatud.</p> <p>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.</p> <p>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. Seletuskirjas on antud karistustest ülevaade ning näitlik arvutuskäik, kuid reaalse juhtumi puhul tuleb võtta arvesse konkreetse menetlusega seotud asjaolusid,</p>

<p>tõenäoliselt vastavad näited juba Transpordiametis olemas. Palume seletuskirja täiendada.</p>	<p>võimalikke erandeid ning paindlikkus-mehhanismi.</p>
<p><b>3. Eelnõu punktiga 12</b> tõstetakse VKS-i §-s 25 sunnirahamäär seniselt 640 eurolt 32 000 eurole. Seletuskirjas märgitakse, et kehtivas VKS-s sätestatud sunniraha maksimummäär ei täida oma eesmärki ja seetõttu tõstetakse maksimaalset määra. Võimaliku rahatrahvi suuruse esitamine meie poolt soovitud näidetes aitab paremini aru saada, kas kuni 32 000 euro suurune sunniraha on ettevõtjatele mõjus või peaks see tegelikult olema suurem.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Lennukikütuse tarnijale ja õhusõiduki käitajale määratava trahvi suurus ei ole otseses seoses lennujaama käitaja kohustusega tagada kestlike lennukikütuste tankimiseks vajalik taristu.</p> <p>Kui õhusõiduki käitaja on teatanud pädevale asutusele, et liidu lennujaam ei ole taganud õhusõiduki käitaja juurdepääsu kestlike lennukikütuste miinimumosakaaluga kütustele, algatatakse järelevamenetlus, mille jooksul tehakse kindlaks asjaolud ja võetakse meetmed selle lahendamiseks põhjendamatu viivitusega kolme aasta jooksul arvates õhusõiduki käitaja teatest. Selle aluseks on ReFuelEU määruse artikli 6 lõige 3. Järelevamenetlus võib hõlmata ettekirjutuse tegemist ja ettekirjutuse täitmise tagamiseks sunniraha määramist. Sunniraha võib määrata korduvalt.</p>
<p><b>4.</b> Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.</p>	<p><b>Arvestatud.</b> Eelnõu ja seletuskirja on korrigeeritud.</p>
<b>Rahandusministeerium</b>	
<p><b>1.</b> Eelnõust ja seletuskirjast ei selgu, kas üldse (ning kui jah, siis kuidas) kavandatakse vedelkütuse seaduses (edaspidi <i>VKS</i>) tehtavate muudatuste administreerimiseks kasutada tulevikus Maksu- ja Tolliameti (edaspidi <i>MTA</i>) infosüsteeme. Juhul, kui selle jaoks nähakse ette <i>MTA</i> infosüsteemide kasutamist, tuleb täpsustada infosüsteemides võimalike muudatuste tegemise vajadus ja nende realiseerimise rahalised allikad ning üle kontrollida, kas maksukorralduse seaduse maksusaladuse kaitse/avaldamise regulatsioon võimaldab <i>MTA</i> infosüsteemides praegu või tulevikus olemas olevat teavet edastada Transpordiametile vm haldavale asutusele.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Eelnõu kohase seadusega ei kavandata kasutada Maksu- ja Tolliameti infosüsteeme. Kui tulevikus otsustatakse teisiti, tehakse vajalikud täiendavad otsused.</p>
<p><b>2.</b> Eelnõus defineeritakse kestlikud lennukikütused viitega määrusele (EL) 2023/2405 (mis omakorda viitab direktiivile 2018/2001). Mõlema õigusakti üldise iseloomuga sõnastuste koostöös võib nii ettevõtjatel kui ametnikel jääda raskesti arusaadavaks, milliseid</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Kestlikud lennukikütused on defineeritud EL-i otsekohalduvates õigusaktides ning riigisisestel neid täiendavalt ei defineerita. Kestlike lennukikütuste koostist on selgitatud seletuskirjas. Kestlikud lennukikütused on osa</p>

<p>konkreetseid kütuseid nendeks loetakse. Samuti ei lisa selgust seletuskiri. Sellest võivad muudatuste praktikas rakendamisel tekkida erinevad probleemid, mõiste ebaselgus soodustab ka tahtlikke ja tahtmatuid rikkumisi ning raskendab rikkumiste eest vastutusele võtmist (ebaselge normi tõttu on raskem tõendada ettevõtja tahtlust seda rikkuda). Lisaks tuleb eelnõu koostajatel üle kontrollida, kas VKS-i reguleerimisalasse kuuluvate vedelkütuste loetelu kehtestav majandus- ja kommunikatsiooniministri 30. juuni 2014. a määrus nr 46 „Kütuste täpsustatud loetelu“ sisaldab kestlikke lennukikütuseid, nende puudumisel tuleb muudatuste rakendamiseks määrust täiendada vastavate KN-koodidega.</p>	<p>lennukikütustest ning eraldi KN-koode neile käesoleval ajal ette ei nähta.</p> <p>Kliimaminister arvestab viidatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 30. juuni 2014. a määruse nr 46 võimaliku muutmise vajadusega tulevikus.</p>
<p><b>3. Eelnõuga antav lennukikütuse tarnija definitsioon</b> on osaliselt vastuolus Euroopa õigusega, kuna määruse (EL) 2023/2405 (art 3 p 19) kohaselt loetakse tarnijateks neid isikuid, kes tarnivad lennukikütust liidu lennujaamades. Et eelnõuga antavas lennukikütuse tarnija definitsioonis puudub tingimus lennukikütuse tarnimise koha kohta (tarnijateks loetakse kõiki Eesti turule lennukikütust tarnivaid ettevõtjaid tarnekohast olenemata), näeme siin eelnõuga vastuolu määrusega.</p> <p>Eelnõuga antavas lennukikütuse tarnija definitsioonis kasutatakse määratlemata mõisteid, mille tagajärjel jääb selle mõiste sisu osaliselt arusaamatuks: mida täpsemalt loetakse „<i>äriks lennutranspordiks</i>“ (kuna äriks loetav tegevus võib eri valdkondades olla erineva sisuga, tuleks kaaluda täpsustamist vähemalt seletuskirjas; samuti antakse määruse (EL) 2023/2405 art 3 p 4 ärilise lennutranspordi definitsioon, millega välistatakse osade õhusõidukite ärilisel eesmärgil kasutamise otstarbed), mida loetakse „<i>lennukikütusteks</i>“ (mõiste VKS-s puudub, sõnastuse järgi ei ole tegemist ka kestlike lennukikütustega?) ning mida peetakse silmas „<i>Eesti turule tarnimise</i>“ all (kas kitsamalt vahetu õhusõidukite tankimine lennujaamades või laiemalt lennukikütuse Eestisse toimetamine ja/või selle</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõus lennukikütuse tarnija mõistet muudetud. Märkuses toodud teisi mõisteid on selgitatud seletuskirjas.</p> <p>Seetõttu on eelnõus on lähtutud ReFuelEU määruse kohasest lennukikütuse tarnija mõistest, mida on täpsustatud vastavalt Eesti oludele. Vastava võimaluse annab taastuvenergia direktiivi kohane kütusetarnija mõiste, millele viitab ka ReFuelEU määruse artikli 3 punkti 19 mõiste.</p> <p>Eelnõu kohaselt määratletakse lennukikütuse tarnijana isik, kes tarnib Eestis asuvas liidu lennujaamas õhusõiduki käitajale ärilise lennutranspordi lendude tarbeks lennukikütust. Euroopa Komisjoni selgituste 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. 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.</p>

<p>vaheladustamine enne kütuse lähetamist lennujaamas tegutsevatele pardavarustajatele)?</p> <p>Kui „<i>tarnimine</i>“ Eesti turule kavatsetakse sisustada läbi VKS § 2<sup>1</sup> lg 1 antud tarnija mõiste, langevad ärilises lennutranspordis kasutatavat lennukikütust vahendavad ettevõtjad ja/või seda kütust tarbimisse lubavad aktsiisilaopidajad hoopis lennukikütuse tarnija mõiste alt välja. Aktsiisivaba kütuse (sh tarbitav ärilisel eesmärgil käitatavas õhusõidukis) puhul ei pea ei vahendajal ega aktsiisilaopidajal olema VKS § 2<sup>1</sup> lg 1 loetletud MTR-tegevusluba kütuse müügiks koos kütuse tarbimisse lubamise või maksuladustamise lõpetamise mäkega ega kütuse impordiks (VKS § 13 lg 2 p 4).</p> <p>Õigusselgusetus kohustatud isiku mõiste puhul võib viia erinevate probleemideni: lennukikütuse käitlejad ei tunne end regulatsioonis ära, keeruline on teadmatusest või tahtlikult seadust rikkuvat ettevõtjat seostada seaduses kirjeldatud kohustatud isikuga.</p>	
<p><b>4.</b> Eelnõuga kehtestatakse kestlike lennukikütuste tarbimisse lubamise kohustus, milles ei ole aga sõnaselgelt välja toodud selleks kohustatud isik. (Regulatsioonis kohustatud isiku selge välja toomine on muuhulgas ka kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu nõuete rikkumise eest sanktsiooni rakendamise eelduseks!) Samuti jääb osaliselt ebaselgeks kohustuse sisu, kuna määruse (EL) 2023/2405 viidatud sätetes ei täpsustata protsentides väljendatud miinimumosakaalu aluseks võetavat ühikut (protsendi arvutamine massist või mahust tähendab tegelikkuses erinevaid kütusekoguseid).</p>	<p><b>Arvestatud osaliselt. Antud selgitus.</b></p> <p>Ilmselt on märkusega mõeldud eelnõukohase VKS-i § 2<sup>1</sup> täiendust lõigetega 1<sup>2</sup> ja 1<sup>3</sup>, kus nähakse ette täpsustav norm ReFuelEU määruuses sätestatud kestliku lennukikütuse osakaalu kohta. Normi eesmärgiks ei ole määratleda kohustatud isikut, kuna see on juba sätestatud ReFuelEU määruuses, mis on otsekohalduv. Arvestades märkust, on eelnõu tekstist on välja jäetud viidatud „tarbimisse lubamine“ ning asendatud sõnadega „tarnimise ja tankimisega“, arvestades ReFuelEU määruuse eesmärki.</p> <p>Kestliku lennukikütuse miinimumosakaal on ette nähtud ReFuelEU määruuses, miinimumosakaalu nõude täitmise kohta antakse aru liidu andmebaasis (UDB) ning miinimumosakaalu nõuet kohaldatakse kõigis EL liikmesriikides ühetaoliselt.</p>
<p><b>5.</b> Eelnõuga nähakse juriidilisele isikule erinevate kestlike lennukikütuseid puudutavate rikkumiste eest karistuseks rahatrahv, mis on vähemalt kaks korda suurem tavapärase ja kestliku lennukikütuse keskmise aastahinna vahest. Sõna „vähemalt“ jätab mulje, et trahv saab</p>	<p><b>Antud selgitus.</b></p> <p>Euroopa Liidus on õhusõidukite käitajate ja lennukikütuse tarnijate karistuste määrad struktureeritud ühtemoodi. Arvestades ReFuelEU määruuse artikli 12 lõiget 7, kasutatakse üle-euroopaliselt karistuste arvutamisel ainult määruuse artikli 13 kohases EASA tehnilises</p>

<p>olla kahekordsest hinnavahest veel suurem, kuid puuduvad alused kaalutlusõiguseks, millest lähtudes otsustada kahekordsest suurema rahatrahvi määramine. Samuti tuleks kaaluda, kas vajab täpsustamist tavapärase ja kestliku lennukikütuse keskmise aastahinna määramise allikas.</p>	<p>aruandes avaldatud kütuse hinnateavet. Selle eesmärgiks on tagada ReFuelEU määruse ühetaoline kohaldamine kõigis liikmesriikides. Seda on selgitatud seletuskirjas. Väärteomenetluse käigus kaalutakse konkreetse teoga seotud asjaolusid, sh võimalikke erandeid ning paindlikkusmehhanismi. Arvestades mitmete EL liikmesriikide kavandatavat praktikat, on eelnõu kohastele trahvimääradele seatud ülempiir.</p>
<p><b>6.</b> Palume kaaluda VKS § 2<sup>3</sup> tehtud redaktsiooniliste muudatuste üle vaatamist (EN p 5). VKS § 2<sup>3</sup> uuesti sõnastamisel on tehtud mitmeid esmapilgul redaktsioonilisi muudatusi, mis aga omavad sisulist mõju. Näiteks asendatakse § 2<sup>3</sup> lõigetes 1 ja 4 sõna „tarnija“ sõnadega „biokütuse tarnija“, milline mõiste puudub VKS-s (luuakse võimalik ebaselgus kohustatud isiku osas) ning ühtlasi on see varasemaga võrreldes ka kitsama tähendusega (kas selline muudatus on vajalik?). Samuti lisatakse lõigetes 1 ja 4 lõikesse VKS-s defineerimata mõiste „kestliku lennukikütuse tarnija“ (eelnõuga kehtestatav mõiste on „lennukikütuse tarnija“).</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> VKS §-s 2<sup>3</sup> ei tehta sisulisi muudatusi. Tegemist on tarnijaga, kes tarnib biokütust või kestlikku lennukikütust. Kestlik lennukikütus on osa lennukikütusest, seda tarnib lennukikütuse tarnija.</p>

<p><b>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium</b></p>	
<p>Kommentaari puudutab <b>kehtiva seaduse § 1 lõiget 3<sup>3</sup></b>.</p> <p>Nimetatud lõikes on viide standardile EN ISO 4259, mis on <b>kehtetu</b> ning asendatud standardisarjaga, milles on kaks osa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EVS-EN ISO 4259-1:2017 Naftasaadused ja samaväärsed tooted. Mõõtemetodite ja tulemuste täpsus. Osa 1: Katsemetoditega seoses olevate täpsusandmete piiritlemine ja</li> <li>- EVS-EN ISO 4259-2:2017 Naftasaadused ja samaväärsed tooted. Mõõtemetodite ja tulemuste täpsus. Osa 2: Katsemetoditega seoses olevate täpsusandmete tõlgendamine ja kohaldamine</li> </ul> <p>Seetõttu teeme ettepaneku võimalusel viidet korrigeerida täpsustades, millisele</p>	<p><b>Teadmiseks võetud.</b> Kommentaari ei ole otseselt seotud kestlike lennukikütuste kasutuselevõetuga. Arvestades käesoleva eelnõu kiireloomulisust, analüüsib Kliimaministeerium kehtetu standardi viitega seotud teavet, võttes seda arvesse VKS-i muutmisel järgmisel korral.</p>

standardi osale soovitakse viidata, kas EVS-EN ISO 4259-1 või EVS-EN ISO 4259-2 (ilma dateeringu ja pealkirjata sarnaselt kehtivas tektis toodud viitele).	
<b>Keskkonnaamet</b>	
1. Seletuskirja punktides 1.1 (lk 1) ja 3 (lk 7) kasutatakse terminit „lennukütus“. Teeme ettepaneku seletuskirjas „lennukütus“ asemel kasutada eelnõu terminit „lennukikütus“.	<b>Arvestatud.</b>
2. Seletuskirja punktis 2 (lk 5, punkti eelviimane lõik) on ReFuelEU määruse kohta kirjutatud, et määrus mõjutab lennukikütuse tarnijaid, keda Eestis on praegu üks ettevõtja, samuti tarnijalt lennukikütust ostvaid Tallinna lennujaamas tegutsevaid kütusekäitlejaid (kaks ettevõtjat) ning Eestis tankivaid nii välisriigi kui ka Eesti lennuettevõtjaid. Need ettevõtjad on välja toodud sama seletuskirja järgmises punktis (lk 6). Teeme ettepaneku täpsustada nimetatud ettevõtjate ärinimesid kas seletuskirja punktis 2 või viidata, et nende ärinimed on välja toodud allpool 3. punktis.	<b>Arvestatud.</b> Seletuskirja punktis 2 on toodud välja ettevõtjad, keda ReFuelEU määrus mõjutab.

<b>Orlen Eesti OÜ</b>	
Ingliseelse kirja lühikokkuvõte: Orlen Eesti OÜ peab lennukikütuse tarnija definitsiooni eksitavaks, kuna kõigil turuosalistel on võimalik mõjutada kütuse koostist oma aktsiisilaos ning kestlikku lennukikütust on võimalik osta erinevatest allikatest. Eestisse toimetatava kauba aktsiisiladu ja aktsiisipunkt ei ole samad. Orlen Eesti OÜ-l ei ole otselepinguid lennujaamade ega lennuettevõtjatega, kes vajavad oma tegevuseks kestlikku lennukikütust. Lisaks väljendab Orlen Eesti OÜ rahulolematust Tallinna lennujaama keskse taristuna kavandatava kütuseterminali üle.	<b>Arvestatud osaliselt. Antud selgitus.</b> Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõus lennukikütuse tarnija mõistet muudetud. Eelnõu kohaselt määratletakse lennukikütuse tarnijana isik, kes tarnib Eestis asuvas liidu lennujaamas õhusõiduki käitajale ärilise lennutranspordi lendude tarbeks lennukikütust. Sellele määratlusele vastavad Tallinna lennujaamas tegutsevad kütusekäitlejad Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaselts ja Baltic Ground Services EE OÜ, kes müüvad lõpptarbijale käesoleval ajal Orlen Lietuva toodetud lennukikütust.  Eelnõuga ei lahendata Tallinna lennujaama ehitustööde ja planeeringutega seotud küsimusi.
<b>Baltic Ground Services EE OÜ</b>	
1. Soovime tutvuda tarnija mõistega enne, kui seadus läheb Parlamenti.	<b>Võetud teadmiseks. Antud selgitus.</b> Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõus lennukikütuse tarnija mõistet muudetud täpsemaks. Eelnõus on lähtutud ReFuelEU määruse kohasest lennukikütuse

	<p>tarnija mõistest, mida on täpsustatud. Eelnõu kohaselt määratletakse lennukikütuse tarnijana isik, kes tarnib Eestis asuvas liidu lennujaamas õhusõiduki käitajale ärilise lennutranspordi lendude tarbeks lennukikütust.</p> <p>Tarnija määratlust on selgitatud Baltic Ground Services EE OÜ ja Eesti Aviokütuse Teenuste Aktsiaseltsi esindajatele, sh 9. detsembril 2024 Kliimaministeriumis toimunud kohtumisel. Osapooli hoitakse eelnõu menetluse ning EL-i tasandi diskussioonidega kursis, et tagada võimalikult sujuv ettevalmistus ReFuelEU määruse kohaldamiseks.</p>
<p>2. Eelnõu punktis 4, millega täiendatakse VKS paragrahvi 2<sup>1</sup> lõikega 1<sup>3</sup>, peaks sõnade „sünteetiliste kütuse“ asemel olema „kestlike lennukikütuste“.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> ReFuelEU määruse artikli 12 lõikes 8 sätestatud erandis aastatel 2030 kuni 2034 käsitletakse sünteetilisi kütuseid, mis on osa kestlikest lennukikütustest.</p>
<p>3. Küsimus eelnõu kohase § 2<sup>3</sup> massibilansisüsteemi toimimise kohta. Näiteks, kuidas massibilansi süsteemis kajastada järgmist juhtumit: - klient tangib kütust ainult jaanuaris 2025 - meie lisame jaanuaris 2025 tangitud arvele SAF lisatasu – tegelikult klient SAF kütust ei saa - Meie täidame oma SAF 2% nõude 2025 teisel poolaastal, kui 4% SAF on lisatud fossiilsesse lennukikütusesse.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Kliimaministerium selgitas Baltic Ground Services EE OÜ-le massibilansisüsteemi toimimist 13. novembri 2024 kohtumisel. Nii lennukikütuse tarnijal kui ka õhusõiduki käitajal tuleb kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu eesmärk täita kalendriaasta jooksul. See võib tähendada, et jaanuaris õhusõiduki käitajale müüdav kütus ei sisalda kestlikku lennukikütust.</p>
<p><b>Eesti Transpordikütuste Ühing</b></p>	
<p>1. Leiame, et lennukikütuse tarnija määratlus on suurepärase ning peame mõistlikuks lähenemist seletuskirja punktis 7. Negatiivne näide Taanist, kus tuleb kohustatud osapooltel valitsusele maksta üsna kõrget administratiivtasu, kuna halduskoormus on suurenenud.</p>	<p><b>Võetud teadmiseks. Antud selgitus.</b> Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõus lennukikütuse tarnija mõistet muudetud. Eelnõu kooskõlastamise käigus saadud tagasiside kohaselt jätab selline mõiste sõnastus liiga palju tõlgendusruumi ning mõistest ei selgu täpne kohustatud isik. Seetõttu on eelnõus on lähtunud ReFuelEU määruse kohasest lennukikütuse tarnija mõistest, mida on täpsustatud vastavalt Eesti oludele. 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.</p>
<p>2. Küll aga juhime tähelepanu, et seletuskirja leheküljel 10 olev viide EASA'le on ebaselge.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Eelnõuga kehtestatavad väärtekaristuste koosseisud ja trahvimäärad on määratletud vastavalt ReFuelEU määrusele. Euroopa Liidus</p>

<p>Küsimust tekib, kas on aru saadud, et EASA ei kehtesta sanktsioonide määrasid vaid metodoloogia ning liikmesriigile jääb kohustus sanktsioonide sisustamiseks ja hinnasisendi kohaldamiseks. Samuti on tekkinud küsimus, kas on aru saadud, et lennuettevõtjatel ei ole SAF-i tõstmise kohustust, vaid "ainult" tankimiskohustus 90% ulatuses liidu lennujaamades vajaminevast lennukikütusest (seletuskirjas lisatud punkt 14, lk 9)?</p>	<p>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. Arvestades kooskõlastamisel saadud tagasisidet, on eelnõusse lisatud karistuse ülempiir. Seletuskirjas on selgitatud põhjalikumalt EASA rolli. Üle-euroopaliselt kasutatakse karistuste arvutamisel ainult ReFuelEU määruse artikli 13 kohases EASA tehnilises aruandes avaldatud kütuse hinnateavet. 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.</p>
<p>3. Ebaselge on lõik seletuskirja lehekülje 10 alguses ja 125 eurose näide. Vastavalt direktiivi artiklile 12 peaks see olema vähemalt kahekordne tavapärase lennukikütuse aasta keskmine hind, korrutatuna tõstmata SAF-i kogusega, millele see seletuskirja lõik (lk 10 alguses) viitab?</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> Viidatud näide on seletuskirjas toodud, et näitlikustada tavapärasest erinevate rahatrahvide arvutamise meetodeid, mida nähakse ette VKSis. Näitena on toodud VKS-i 1. jaanuaril 2025 jõustunud redaktsiooni §-s 33<sup>1</sup> sätestatud väärtekoosseisu kohta, mis puudutab tarbimisse lubatud biokütuse osakaalu kohustuse täitmata jätmist.</p>
<p>4. Oluline on silmas tuleb pidada, et õhusõiduki käitajatele on üsna palju erandeid, kuid mitte tegelikult lennukikütuse tarnijatele.</p>	<p><b>Antud selgitus.</b> ReFuelEU määruse eesmärgiks on edendada kestlike lennukikütuste tootmist, tarnimist ja tankimist. Määrusega on sätestatud kohustused nii tarnijatele kui ka õhusõiduki käitajale. Õhusõiduki käitaja erandid on seotud kütuse kättesaadavusega lennujaamades. Lennukikütuse tarnijal on võimalik tõendada oma kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu kohustuse täitmist massibilansisüsteemi toel. 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.</p>