Seletuskirja
Lisa 1

Märkuste tabel lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõule

Kooskõlastamiseks: Justiits- ja Digiministeerium, Rahandusministeerium.
Arvamuse avaldamiseks: Eesti Lennundusklaster, Erapilootide Liit.

Laekunud tagasiside

Rahandusministeerium kooskõlastas eelnõu 29.04.2026 kirjaga nr 1.1-11/1747-3. Justiits- ja Digiministeerium eelnõu 05.05.2026 kirja nr 8-2/3065 kohaselt ei kooskõlastanud ning palus eelnõu esitada täiendavaks kooskõlastamiseks. Eelnõule esitatud tagasiside kajastub käesolevas märkuste tabelis.

Märkuse tegija		Märkuse sisu	Arvestamine/arvestamata jätmine
1. Rahandusministeerium	1.1.	Eelnõu § 1 punktiga 37 täiendatakse lennundusseaduse § 59 lõikega 16, milles nähakse ette, et Transpordiameti kui riikliku järelevalveasutuse tekkivad kulud järelevalvest aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutu ja tõhusa tegutsemise üle käesoleva seaduse § 7 lõike 7 tähenduses ning arvestades komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 22 lõike 1 punkti a kaetakse osaliselt õhuruumi kasutajate makstavatest tasudest. /…/ Leiame, et nimetatud tasu ei saa kvalifitseeruda asutuse omatuluks ning palume eelnõu muuta selliselt, et oleks selge Transpordiameti rahastamine läbi riigieelarve (st tasu laekub riigieelarvesse).	**Arvestatud ja selgitatud.** Kõnesolev muudatuse sisu ei ole reguleerida Transpordiameti omatulu teenimise võimalusi, mistõttu seletuskirja täiendatud, et Transpordiametit rahastatakse ka edaspidi riigieelarve kaudu.
	1.2.	Eelnõuga kavandatakse riigilõivuseaduse muutmine, millega kehtestatakse ja muudetakse mitmeid riigilõivusid. Mõistame, et eesmärk on muu hulgas	**Arvestatud ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		uuendada lõivumäärasid vastavalt praegusele hinnatasemele ja toimingutega kaasnevatele kuludele. Seletuskirjas on mainitud, et kulupõhiste riigilõivumäärade arvutused on välja toodud lisas 1. /…/ Kuna lõivumäärade kulupõhistest arvutustest ei saa selles failis struktureeritud ja täielikku ülevaadet siis ei saa me lõivumäärade muutmist läbipaistvaks pidada. Lõivumäärade muutmisel on väga oluline tuua välja uue riigilõivumäärani jõudmise arvutuskäik koos vastavate andmetega. Vajalikke andmeid on küll kogutud, kuid nendega tehtavad arvutuskäigud tuleks ka siduda konkreetsete sätete ja määradega. Tabeli vormis välja toodud arvutused seletuskirja lisana on hea lahendus, kuid need peavad olema konkreetsed ja täpsete viidetega muudetavatele sätetele. /…/ Riigilõivu määra suuruse arvutamisel on oluline jälgida, et riigilõivumäär kataks vähemalt toiminguga kaasnevad kulud, kuid samas ei oleks väljasuretava olemusega. Samuti on määra leidmisel tähtis analüüsida avalikku huvi lõivustatud avaliku teenuse pakkumisel. See tähendab, et väga kaalukat avalikku huvi kandvat avalikku teenust võib olla põhjendatud mõnevõrra rohkem täita avalikest vahenditest. /…/	
	1.3.	Teeme ettepaneku muuta sõnastust sätetes, mis puudutavad erinevatele eksamitele registreerimist ja nende sooritamist. Sihtrühmal võib sätteid lugedes tekkida vale arusaam, et riigilõivu küsitakse registreerimise eest, kuid tegelikkuses võib lõivustatav toiming olla hoopis eksami vastuvõtmine või sooritamine. Näiteks võiks eelnõu § 2 punkti 18 sõnastada järgnevalt: „Lennundusloa teooriaeksamile registreerimise ja eksami vastuvõtmise eest tasutakse riigilõivu 50 eurot“.	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (RLS 142^{10} lg 6) ja ettepanek algses sõnastuses välja jäetud. Eelnõus täpsustatud riigilõivu suurust.

	1.4.	RLS §-s 2 on sätestatud, et lõivude tasumist kohustavad sätted peavad tulenema valdkonda reguleerivast seadusest. Praegu ei leia me kehtivast LennS-ist või eelnõust sätet, mis kohustaks eelnõu § 2 punktis 17 väljatoodud lennundusloa hoidmise eest riigilõivu tasuma. Sellest tulenevalt on tähtis veenduda, et kõigil muudetavatel ja lisatavatel RLS-i sätetel oleks asjakohane viide valdkonda reguleerivas seaduses.	**Arvestatud.** Eelnõu (LennS § 23 lg 3) muudetud ja ettepanek algses sõnastuses välja jäetud.
	1.5.	Seletuskirjas on märgitud, et eelnõuga kaasneb lennundusjulgestusvaldkonnas täiendava ametikoha loomisega seotud kulu. Samas ei ole märgitud, et täiendava ametikoha kulu oleks kaetud Transpordiameti olemasoleva eelarve raames. Seletuskiri viitab vajadusele käsitleda ametikoha rahastamist eelarvestrateegia protsessis ning tinglikult on see seotud võimaliku riigilõivutulu kasvuga, mis ikkagi eeldab eraldi RES i otsust. Palume täiendada eelnõu kulude osa järgmise lausega: „Täiendava ametikohaga seotud lisavajadust menetletakse riigi eelarvestrateegia 2027–2030 protsessis. Juhul kui täiendavaid vahendeid ei leita, katab Transpordiamet lisandunud ametikohaga seotud kulud olemasolevast eelarvest“.	**Arvestatud.** Seletuskirja punkti 7 täiendatud.
2. Justiits- ja Digiministeerium 05.05.2026	2.1.	Eelnõu § 1 p 3 kohaselt esitab mitte-EASA õhusõiduki omanik või käitaja taotluse. Palume selgitada, kas taotlus sisaldab ka isikuandmeid. Kui sisaldab, palume eelnõu täiendada esitatavate isikuandmete kategooriatega. Sama märkus ka kehtiva LennS § 8 ja 23, 46^{12} kohta. Samuti tuleks LennS § 46^{6} lg 3 täiendada, et isik esitab ka enda üldandmed. Palume kehtiv seadus läbivalt üle vaadata, et taotluste juures oleks toodud ka esitatavad isikuandmed. Palume selgitada, kus andmekogus taotluseid töödeldakse või on selleks	**Arvestatud ja selgitatud.** Seletuskirja punkti 3.4. täiendatud. Eelnõu täiendatud.

		asutuse dokumendihaldussüsteem. Samuti palume selgitada, kui kaua isikuandmeid säilitatakse, ning hinnata, kas seadusesse on vaja lisada ka andmete säilitustähtajad või on need juba sätestatud.	
	2.2.	Eelnõu § 1 p 12 kohaselt täiendatakse taustakontrolli kohustusega isikute ringi, täpsustades, kellel on administraatori õigused või järelevalveta ja piiranguteta juurdepääs ettevõtte kriitilistele info- ning sidetehnoloogiasüsteemidele ja andmetele ning riikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi kohaselt tsiviillennunduse julgestusega seotud eesmärgil kasutatavatele andmetele või kes on muul viisil kindlaks määratud ettevõtte riskihindamises. Arusaadavalt ei ole võimalik seaduse tasandil täpset isikute ringi kindlaks määrata, kuid seletuskirjast peab selguma, kuidas toimub taustakontrollile allutatud isikute kindlaksmääramine. Palume seletuskirja selles osas täiendada. Kuna taustakontrolli laiendatakse uutele isikute kategooriatele, peaks seletuskiri sisaldama ka põhiseaduspärasuse analüüsi, sh andmekaitsealast mõjuhinnangut. Palume seletuskirja selles osas täiendada.	**Arvestatud ja selgitatud.** Seletuskirja eelnõu § 1 punkti 11 kohta selgitused lisatud, samuti seletuskirja punkti 3.4. täiendatud. Täiendavalt selgitame, et vastavalt komisjoni 5.11.2015 rakendusmääruses (EL) 2015/1998 artiklile 1.7.2. tuleb viidatud süsteemid kindlaks määrata kõikidel komisjoni 11.08.2028 määruse (EÜ) 300/2008 artiklis 14 nimetatud üksustel oma julgestusprogrammis või selles osutatud vastavas dokumendis.
	2.3.	Lisaks juhime tähelepanu, et kehtiv taustakontrolli regulatsioon ei vasta osaliselt nõuetele, mis peab andmetöötluse osas olema reguleeritud seaduse tasandil. Palume kehtiva seaduse regulatsioon viia kooskõlla JDM juhisega (Juhis eelnõude koostamiseks.pdf)	**Arvestatud ja selgitatud.** Eelnõu on avaliku kaasamise tulemusel muudetud ja LennS § 46^9 lg 9 ulatuslik muutmise ettepanek esitatud kujul on välja jäetud. Täiendava analüüsimise tulemusel käsitletakse eelnõus taustakontrolli puudutavas osas komisjoni rakendusmäärusest (EL) 2015/1998 tulenevaid lisanduvaid isikuid. Ülejäänud kavandatud muudatused vajavad põhjalikumat arutelu ning seda on põhjendatud teha lennundusseaduse revisjoni protsessi raames. Transpordiamet on lennundusseaduse revisjoni töö käigus koostanud vastava analüüsi, kuid menetluslikud eripärad ja tingimused on vajalik partneritega (Siseministeerium, Kaitsepolitseiamet jt) läbi arutada. Ühtlasi tuleb lahendada ka andmevahetust võimaldava elektroonilise infosüsteemiga seonduvad tingimused, mis puudutavad mh ka Siseministeeriumi

			valitsemisala ja valdkondlikke regulatsioone (taustakontrolliga seotud ankeedid, protsessi haldamine jne). Lennundusseaduse revisjoni protsess on jõudnud analüüsi etappi, mis lõppeb 3. kvartalis. Lennundusseaduse revisjoni raames plaanitakse koostada seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus (VTK) hiljemalt 4. kvartalis ning pärast selle menetluse läbimist koostatakse uus seaduseelnõu. Nii lennundusklaster kui Justiits- ja Digiministeerium on lennundusseaduse revisjoni töörühmadesse olnud kaasatud ning ühtlasi kaasatakse ka edaspidi VTK avaliku kooskõlastamise protsessi.
	2.4.	JDM toob täiendavalt välja märkused eelnõuga mitte kaetud puuduliku regulatsiooni osas. LennS § 46[9] lõikega 1 seonduvalt on taustakontrolli eesmärgis vajalik välja tuua, millisel eesmärgil isiku sobivust hinnatakse, kas nt lennuvälja ja konteriväljaku julgeoleku vms sellise tagamiseks. Sobivuse hindamine iseenesest ei saa olla taustakontrolli eesmärk. LennS § 46[9] lg 9 kohaselt esitatakse isikuankeedis isikuandmed, andmed perekondlike sidemete, hariduskäigu ja tööalase tegevuse kohta ning muud andmed, mis võimaldavad kontrollida paragrahvi lõigetes 4 ja 5 nimetatud asjaolude esinemist ning võimaluse korral esitab kontrollitav koos isikuandmete ankeediga selles toodud elu- ja töökohaandmeid ning hariduskäiku kinnitavad dokumendid ning karistusandmed või ametliku kinnituse nende puudumise kohta kõigist taotluses märgitud elukohariikidest, välja arvatud Eestist. Selgitame, et taustakontrolli käigus töödeldavate andmekategooriate loetelu peab olema ammendav, mitte lahtine loetelu. Ei ole arusaadav, mida peetakse silmas isikuandmete all loetelu esimeses punktis. Samuti ei ole võimalik aru saada, millised andmed peab esitama perekondlike sidemete kohta. Loetelu ei saa sisaldada mõistet „muud andmed“.	**Arvestatud ja selgitatud.** Eelnõu ja seletuskirja täiendatud. Vt ka märkuste tabeli punkti 2.3. lisatud selgitusi.

	2.5.	Lisaks määruse alusel ankeedis küsitavad andmed väljuvad seaduses toodud isikuandmete raamidest, nt suhtlusvõrgustike kontode andmed. Ankeedis on märgitud, et tuleb välja tuua perekondlikud sidemed ehk andmed abikaasa või abieluga sarnanevas suhtes oleva isiku andmed, sünniaeg, isikukood, kodakondsus ja terviseandmed.	**Arvestatud ja selgitatud.** Eelnõu ja seletuskirja täiendatud. Vt ka märkuste tabeli punkti 2.3. lisatud selgitusi.
	2.6.	Samuti palume seadust täiendada, tuues välja, millistele allikatele tuginedes isiku taustakontrolli teostatakse ning isiku seaduses toodud tingimustele vastamist hinnatakse.	**Arvestatud, eelnõu täiendatud.**
	2.7.	Palume selgitada, mida tähendab § 46^{9} lg 12^{1}, mille kohaselt võib Kaitsepolitseiamet kontrolli tegemisel kohaldada julgeolekuasutuste seaduses isikuandmete töötlemise kohta sätestatut.	Kaitsepolitseiametil õigus saada isikuandmeid ja muud teavet julgeolekuasutuste seaduse § 31 lõikes 1 nimetatud isikutelt, asutustelt ning avalikest allikatest, samuti tehes päringu andmekogusse.
	2.8.	Täiendavalt palume LennS § 16 õhusõidukite registri, § 22^{1} kaitselennunduse õhusõidukite registri ja § 50^{1} andmekogu sätteid täiendada vastavalt eelnevalt viidatud JDM juhisele.	**Arvestatud, eelnõu ning seletuskirja täiendatud.** Vt p 2.12.
	2.9.	Eelnõu §-s 2 kehtestatakse mitmeid uusi riigilõive ja tõstetakse juba kehtestatud riigilõivude summasid. Seletuskirjas puudub selgitus, milles seisnevad suurenenud kulud ja kui palju reaalselt kulub Transpordiametil ressursse toimingute peale, mille puhul kehtestatakse uued riigilõivud või mille puhul tõstetakse määrasid. Hetkel jääb selgusetuks, kust need summad ja vajadused tulevad. Palume seletuskirja täiendada.	**Arvestatud ja selgitatud.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	2.10.	Palume selgitada, kas lennundusjulgestuse nõuete ja menetluste täiendamise tulemusel on vaja e-riigi mõttes täiendada olemasolevaid infosüsteeme või e-teenuseid. Kui jah, palume hinnata mõjusid ning välja tuua vajalikud ressursivajadused.	**Selgitatud.** Transpordiameti või tema partnerite infosüsteeme ega e-teenuseid ei ole vaja lennundusjulgestuse nõuete ega uute menetluste täiendamisega arendada ning sellega ei kaasne täiendavaid rahalisi kohustusi Transpordiametile ega lennundussektorile.
	2.11.	Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud	**Arvestatud.** Eelnõu ja seletuskirja läbivalt täiendatud.

		normitehniliste märkustega ning märkustega eelnõu mõjuanalüüsi kohta.	
Justiits- ja Digiministeerium 21.09.2026	2.12.	Justiits- ja Digiministeerium on 05.05.2026. a kooskõlastuskirja punktides 1–3 teinud eelnõu osas põhimõttelised märkused, mis ei ole saanud uues eelnõu versioonis lahendust. Varasema kooskõlastuskirja punktis 1 toodud märkuse kohta seoses lennundusseaduses reguleeritud taotluste puhul isikuandmete töötlemisega olete märkinud, et seletuskirja p 3.4 on täiendatud. Eelnõus ei ole aga jätkuvalt välja toodud, mis isikuandmeid isik taotlusega esitab ja kaua neid säilitatakse. Jääme enda märkuse juurde, et kehtiv seadus tuleb üle vaadata, et taotlustega seonduvalt oleks seaduses ka esitatavad isikuandmed ja säilitamistähtajad vastavalt eelmise kooskõlastuskirja punktis 1 toodule. Sama kooskõlastuskirja punktis 2 toodud märkuse kohta seoses kehtiva taustakontrolli nõuetega olete selgitanud, et muudatused vajavad põhjalikumat arutelu ning seda on põhjendatud teha lennundusseaduse revisjoni protsessi raames. Justiits- ja Digiministeeriumi hinnangul on revisjon küll vajalik, kuid ei saa nõustuda, et taustakontrolli sättes ei tooda ära töödeldavate isikuandmete kategooriaid, kuna tegemist on olulise põhiõiguste riivega. Sama kooskõlastuskirja punktis 3 toodud märkus seoses registrite ja andmekogu sätetega selgitame, et ei ole määrav, kas eelnõuga muudetakse registri sätteid või mitte. Jääme märkuse juurde, et töödeldavate isikuandmete kategooriad ja säilitustähtajad tuleb eelnõusse lisada. Ülejäänud regulatsiooni korrastamine võib toimuda revisjoniga.	**Arvestatud.** Eelnõu ja seletuskirja läbivalt isikuandmete kategooriate ja säilitustähtaegadega täiendatud (§ 19 lisatud lõiked 1^2 ja 1^3; § 23 lisatud lõige 3^3; § 46^9 lõike 9 muudatus; § 50^1 lõigete 1^1–1^2 muudatus). Kokkuleppel JDM esindajatega toimub kaitselennunduse õhusõidukite registri regulatsiooni muutmine lennundusseaduse revisjoni raames. Kaitseministeerium on kaasatud lennundusseaduse revisjoni ning esimene pikem arutelu tulevase lennundusseaduse tervikteksti ja kaitselennundust puudutava regulatsiooni sisu teemadel toimus 19. oktoobril. Koostöö Kaitseministeeriumiga jätkub ja ühtlasi Kliimaministeerium tegi ettepaneku Kaitseministeeriumile lahendada kaitselennunduse ja kaitselennunduse õhusõidukite registriga seotud küsimused samuti sama protsessi raames eesmärgiga pakkuda lahendused välja uue lennundusseaduse tervikteksti koostamisel. Lennundusseaduse revisjoni protsess jätkub VTK protsessina juba 2026. aasta lõpus ning eelnõuna 2027 I pa jooksul.
	2.13.	Eelnõu § 1 p-s 36 sätestatakse alus katta teatud järelevalvetegevusega seotud kulud õhuruumi kasutajate maksustatavatest tasudest. Kuigi õhuruumi	**Arvestatud.** Seletuskirja täiendatud.

		kasutajate makstavate tasude suurus ei sõltu vahetult järelevalvetoimingu kulust, on läbipaistvuse ja selguse huvides siiski vaja tagada ühene arusaam, milliste järelevalvetoimingute kulude katmist silmas peetakse. Seletuskirjas tuuakse, et õigusnormis nimetatud järelevalve hõlmab vaid Transpordiameti lennundusteenistuse lennujaamade ja lennuliikluse osakonna põhimääruste kohaseid ülesandeid. Transpordiameti veebilehel avaldatud struktuurist mainitud osakonda leida ei õnnestu. Seega ei saa ka lugeja seletuskirjast üheselt teada, milliste Transpordiameti järelevalvetoimingute kulude katmine õhuruumi kasutajate tasudest võimalik on. Palume vähemalt seletuskirjas selgesti välja tuua, millise tegeliku struktuuriüksuse konkreetseid ülesandeid (viited põhimääruse normidele) on sättes silmas peetud. Ka õigusnormi tekstis tuleks ülesandeid täpsemalt piiritleda, sest olemasolevast sõnastusest ei selgu üheselt, millised ülesanded mahuvad „aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutu ning tõhusa tegutsemise üle“ läbiviidava järelevalve alla. Mõistmisel ei ole abiks ka viited LennS § 7 lg-le 7 ja 10, sest need normid sätestavad vaid Transpordiameti rolli vastavalt riikliku järelevalveorganina või pädeva asutusena. Samuti palume seletuskirjas täpsustada, kas õhuruumi kasutajate tasudest saab katta vaid riikliku järelevalve või ka Transpordiameti läbiviidava haldusjärelevalve kulud.	
	2.14.	Eelnõu § 1 p-s 38 sätestatakse vastutus vastutuskindlustlepinguta õhusõiduki käitamise eest. Karistusena on lisanduvas sättes füüsilisele isikule ettenähtud rahatrahv kuni 300 trahviühikut (lõige 1) ning juriidilisele isikule kuni 13 000 euro suurune rahatrahv (lõige 2). Seega füüsilisele isikule on ette	**Arvestatud.** Eelnõu ja seletuskirja täiendatud ning juriidilise isiku karistuse ülemmäär muudetud, selgitused praktika kohta lisatud.

		nähtud karistusseadustiku üldosa (§ 47) kohane sanktsiooni maksimummäär ning juriidilisele isikule mitte (juriidilise isiku karistuse ülemmäär on alates 01.01.2025 400 000 eurot). Justiits- ja Digiministeeriumi vaatest peavad sama teo eest ettenähtud füüsilise ja juriidilise isiku karistused olema üldjuhul samas proportsioonis karistusseadustiku üldosas ettenähtud sanktsiooniraamiga. See tähendab, et kui füüsilist isikut saab karistada kuni sanktsiooni maksimumiga (300 trahviühikuga), peaks sama teo eest olema võimalik karistada ka juriidilist isikut sanktsiooni maksimumiga (400 000 eurot). Saame aru, et põhjendatud juhtudel võib sellest üldreeglist kõrvale kalduda, kuid vastavaid valikuid peab sellisel juhul seletuskirjas põhjendama. Euroopa Liidu lennundusõiguse kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad sanktsioonid lennundusnõuete rikkumise eest. Oleme seisukohal, et juriidilise isiku karistusmäär (kuni 13 000 eurot) ei ole tõhus, proportsionaalne ega hoiatav ning ei vasta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 artikli 131 nõuetele. Ka seletuskirjas viidatud määruse (EÜ) 785/2004 artikli 8 punkti 4 kohaselt peavad määruse rikkumise korral kohaldatavad sanktsioonid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Selgitatakse, et praktikas võib nõutava kindlustuskatte puudumine kaasa tuua olulise riski reisijatele, kolmandatele isikutele ning varale, kuna lennuõnnetuse või intsidendi korral ei pruugi kahju hüvitamiseks olla piisavat rahalist katet. Kui kahju võib lennuõnnetuse või intsidendi puhul olla märkimisväärne, siis lennundussettevõttele on selle põhjustamise eest ettenähtud karistus 13 000 eurot küsitav ja näitab riigi	

		suutmatust valdkonna üle järelevalvet teostada. Viitame, et lennundusseaduses on ka korrektses proportsioonis olevaid koosseise, nt § 60’53 ning 60’54, mille puhul füüsilise isiku karistusmäär on kuni 300 trahviühikut ning juriidilise isiku karistus kuni 400 000 eurot. Seega on samas seaduses juriidilisele isikule ka varasemas praktikas nii kõrgeid sanktsioone sätestatud nagu oleme viidanud. Eeltoodust tulenevalt palume eelnõu täiendada. Samuti märgime, et seletuskirjas (lk 17) rõhutatakse, et kehtivas seaduses puudub otsene väärteokoosseis või sanktsioon olukorras, kui õhusõidukit käitatakse ilma nõutava kindlustuskatteta. Palume esitada ülevaade, kui palju on senini käitatud õhusõidukeid nõutava kindlustuskatteta. Täiendavalt palume selgitada, et kui märgite, et puudub otsene väärteokoosseis, siis millise koosseisu alusel on kaudselt isikud vastutusele võetud.	
	2.15.	Palume esitada täpne ajakava, millal kavandatakse üle vaadata lennundusseaduses ülejäänud juriidilisele isikule ette nähtud need karistusmäärad, mis ei ole proportsioonis füüsilise isiku karistusmääradega. Seaduses on koosseise (näiteks LennS § 60’5), kus juriidilise isiku karistusmäär on vaid kuni 3200 eurot ja sama teo eest on füüsilisele isikule ettenähtud karistus maksimaalselt 2400 eurot (300 trahviühikut) – need proportsioonid on ilmselgelt paigast ära.	**Selgitatud.** Kliimaministeerium on ette valmistavas lennundusseaduse revisjoni, milles raames on plaanitud läbi viia täiendav analüüs karistusmäärade osas. Analüüsi tulemusel plaanitakse koostada väljatöötamiskavatsus ning see esitada partneritele hiljemalt 2027. aasta 1. kvartalis, et seejärel 3. kvartalis edasi liikuda ka uue lennundusseaduse muutmise eelnõu menetlusega
	2.16.	LennS § 54’2 lg 4 ja § 60’2 lg 4’1 sätestavad, mille puhul on tegemist asutusesiseks kasutamiseks mõeldud teabega. Kuigi käesolevas eelnõus ei muudeta nimetatud sätteid, siis selgitame, et tegemist on ebavajalike ja eksitavate sätetega. Teavet saab tunnistada asutusesiseseks kasutamiseks, kui esineb mõni avaliku teabe seaduse (AvTS) § 35 lõikes 1 nimetatud asjaolu ning muul juhul on tegemist	**Arvestatud.** Eelnõu ja seletuskirja täiendatud, sh LennSi paragrahv 54^2 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks ning § 60^2 lõige 4^1 muudetakse jättes välja viite juurdepääsupiiranguga teabele lähtudes AvTSile.

		avaliku teabega. Kõnealuste sätete puhul ei ole tegemist eriseadusest tuleneva juurdepääsupiirangu alusega ning sätted tuleb kehtetuks tunnistada, kuna kohaldub üldine AvTS-i regulatsioon.	
	2.17.	Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud normitehniliste ja keelemärkustega ning märkustega eelnõu mõjuanalüüsi kohta.	**Arvestatud.** Eelnõu ja seletuskirja läbivalt vastavalt esitatud märkustele täiendatud.
3. Eesti Lennundusklaster	3.1.	Täname võimaluse eest esitada Eesti Lennundusklastri liikmete tagasiside lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise eelnõule. Toetame eelnõu üldist eesmärki ajakohastada regulatsiooni ning viia see kooskõlla Euroopa Liidu nõuetega. Samuti mõistame vajadust tagada Transpordiameti järelevalvetegevuste jätkusuutlik rahastamine. Samas soovime välja tuua kaks peamist tähelepanekut. Esiteks, eelnõu ulatus ja mõju on märkimisväärne, kuid 7-päevane tagasiside tähtaeg ei võimalda piisavat sektoriülest analüüsi ega kaasamist. Soovitame edasises menetluses arvestada pikema kaasamisperioodiga.	**Teadmiseks võetud.**
	3.2.	Teiseks, riigilõivude kavandatud kasv on mitmes valdkonnas väga järsk ning ei ole kooskõlas ei üldise kulukasvu ega turu toimimise loogikaga. Näeme vajadust täiendada kulupõhist lähenemist turupõhise loogikaga – ehk teatud teenuste puhul on põhjendatud ja efektiivne kasutada ka sisseostetavaid lahendusi. See võimaldab vähendada püsikulusid ning kujundada paindlikuma muutuvkulupõhise mudeli, mis on kooskõlas turumajanduslike põhimõtetega. Lisatud koondtagasiside põhineb nii klastri liikmete kui ka laiemalt sektori ettevõtete ja ekspertide sisendil (sh Tauri Sepp, Anti Puutsa, EEL, mehitatud	**Teadmiseks võetud ja selgitatud.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud. Lennundusseaduse revisjoni raames analüüsitakse muude teemade hulgas ka teenuste laiendamise võimalusi (nt kvalifitseeritud üksuste kasutamine), võttes arvesse nii ELi regulatsiooni kui liikmesriikide praktikat. Oluline on tagada kvaliteetne ja pädeva asutuse järelevalvekompetentsidele üles ehitatud tasakaalustatud süsteemi jätkusuutlikkuse, mis aga hõlmab olukordi kui vastav järelevalvevõimekuse aluseks olev pädev ekspertiis puudub või seda napib. See protsess on lennundusseaduse revisjoni raames jõudnud analüüsi etappi. Vt ka märkuste tabeli punkti 2.3. lisatud selgitusi.

		ja mehitamata lennunduse esindajad ning Airest kes edastas oma täindava dokumendi otse täna veel meile). Mitmed organisatsioonid, sh ELEA, ELA ja EEL, esitavad oma täiendavad seisukohad ministeeriumile ka eraldiseisvalt.	
	3.3.	Täiendavalt edastame MÕS töörühma eraldiseisva tagasiside, mis keskendub mehitamata lennunduse spetsiifilistele mõjudele. Leiame, et eelnõu vajab täiendavat analüüsi ja tasakaalustamist, et vältida negatiivset mõju sektori arengule ja Eesti konkurentsivõimele. Teeme ettepaneku: – viia läbi täiendav arutelu sektoriga, – kaaluda muudatuste järkjärgulist rakendamist, – ning jätkata dialoogi enne lõplike otsuste tegemist.	**Teadmiseks võetud ja selgitatud.** Kliimaministeeriumi ja Eesti Lennundusklastri esindajate vahel toimus kokku lepitud kohtumine 26. mail, kus erinevaid mehitamata lennundusega seotud teemasid ümarlaua vormis arutati ning jätkutegevustes töökorras kokku lepiti.
	3.4.	Eesti Lennundusklaster leiab, et mehitamata lennunduse sektoris ei ole põhjendatud riigilõivude ulatuslik tõstmine ega uute lõivude kehtestamine olukorras, kus sektor on juba täna tugeva regulatiivse koormuse all. MÕS valdkond on arengufaasis ning selle kasv sõltub otseselt paindlikust ja toetavast regulatiivsest keskkonnast. Täiendav haldus- ja kulukoormus võib pidurdada nii uute teenuste turuletulekut kui ka olemasolevate ettevõtete arengut. Lisaks ei nähtu eelnõust selgelt, milline on kavandatavate riigilõivude eesmärk ja kasutus: kas tegemist on otseselt valdkonnaspetsiifiliste kulude katmisega, või laekuvad tasud riigieelarvesse üldiselt ilma otsese seoseta sektori arendamisega. Eesti Lennundusklaster peab vajalikuks, et riigilõivude kehtestamisel ja tõstmisel esitataks selge mõjuanalüüs, mis käsitleks nii sektori arengut kui ka ettevõtjate konkurentsivõimet.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

	3.5.	Eesti Lennundusklaster toetab eelnõu üldist eesmärki ajakohastada lennundusjulgestuse regulatsiooni ning viia riigilõivud kooskõlla kulupõhimõttega. Samas tuleb rõhutada, et kavandatavad muudatused ei kujuta endast üksnes ajakohastamist, vaid väga ulatuslikku ja järsku hinnatõusu, mille mõju sektorile on märkimisväärne. Samuti tekitab küsimusi, miks sellise ulatusega muudatusi käsitletakse kiireloomulisena ning kooskõlastamiseks on ette nähtud väga piiratud aeg. Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et eelnõu menetlusprotsess, sealhulgas kaasatud osapoolte ring ja tagasisideks antud tähtaeg, ei võimalda sisulist ja piisavat analüüsi. Lisaks on eelnõus kavandatud riigilõivude kasv mitmes valdkonnas ebaproportsionaalselt suur, ületades oluliselt seletuskirjas viidatud üldise hinnataseme kasvu. Kui tarbijahinnaindeksi kasv viimase kümne aasta jooksul on olnud ligikaudu 65%, siis üksikute riigilõivude tõus ulatub üle 3000%, mis vajab täiendavat põhjendamist.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.6.	Eelnõus puudub terviklik hinnang Eesti lennundussektori konkurentsivõimele. Arvestades Euroopa Liidu ühtse turu toimimist, on ettevõtjatel võimalik valida tegevuskoht erinevate liikmesriikide vahel. Riigilõivude märkimisväärne tõus ilma selge lisandväärtuseta võib viia tegevuste ümberpaigutamiseni teistesse riikidesse. Selline mõju võib pikemas perspektiivis vähendada Eesti atraktiivsust lennundusriigina ning mõjutada nii töökohti kui ka maksutulu. Peame problemaatiliseks eelnõu menetlemise kiireloomulisust olukorras, kus puudub piisav kaasamine ja detailne majanduslik mõjuanalüüs. Kuigi seletuskirjas viidatakse Euroopa Liidu nõuete	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		rakendamise vajadusele, ei ole esitatud terviklikku hinnangut eelnõu mõjust AOC, CAMO ja Part-145 organisatsioonidele, mis ei võimalda hinnata kavandatud riigilõivude proportsionaalsust ega mõju sektori toimimisele.	
	3.7.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et käesolev tagasiside on täiendatud ka lennundussektori ettevõtjate sisendiga, kes tegutsevad AOC lennuoperaatorite, CAMO organisatsioonide ja Part-145 hooldusorganisatsioonidena. Toetame eelnõu üldist eesmärki viia Eesti õigus kooskõlla Euroopa Liidu nõuetega ning tugevdada lennundusjulgestuse süsteemi. Samas leiame, et eelnõu menetlemine ilma tervikliku ja sektoriülese mõjuhinnanguta ei taga tasakaalu regulatiivsete eesmärkide ja sektori jätkusuutliku toimimise vahel.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.8.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu võimalikule vastuolule kehtivas regulatsioonis, mida käesolev eelnõu ei käsitle. Paragrahvi § 46⁹ lõike 3 punkt 4 kohaselt ei väljastata läbipääsuluba piiratud teovõimega isikule. Samas on võimalik erapiloodi loa (PPL) omanikuks saada alates 17. eluaastast, mil isik on õiguslikult piiratud teovõimega. Sellest tulenevalt tekib vastuolu, kus isikul on õigus tegutseda õhusõiduki piloodina, kuid puudub võimalus saada lennujaama territooriumil liikumiseks vajalikku läbipääsuluba. Palume hinnata regulatsiooni kooskõla ning vajadusel see ühtlustada.	**Teadmiseks võetud ja selgitatud.** Alaealisele isikule on tagatud liikumine lennujaama territooriumil saatjaga, kuid lennundusjulgestuse eesmärke silmas pidades on oluline tagada, et isik oleks täielikult teovõimeline, s.o täisealine ja vastutaks täielikult ainuisikuliselt oma tegude eest. Piloodiloa olemasolul ja muudele õigusaktiga (Lennundusspetsialistide vanusele ja kvalifikatsioonile, nende koolitusele ja eksamineerimisele esitatavad nõuded ning lennundusspetsialistidele lennunduslubade väljaandmise ja välisriikides väljaantud lennunduslubade tunnustamise eeskiri–Riigi Teataja) kehtestatud tingimustele vastates ei ole alaealisel piloodil lennutegevus faktiliselt piiratud.
	3.9.	Eesti Lennundusklaster märgib, et taustakontrollile allutatud isikute loetelu ei ole täielik ning võib vajada täiendamist, arvestades valdkonna arengut ja uusi rolle.	**Teadmiseks võetud.**

	3.10.	Eelnõuga pikendatakse mitmete menetluste puhul taotluste esitamise tähtaegu (nt 60 päevalt 90 päevale). Arvestades, et samaaegselt kehtestatakse tasu sertifikaadi hoidmise eest, tekib küsimus, kas sellisel juhul ei peaks järelevalve ja menetluste planeerimine olema suuremal määral riigi vastutusel. Praegune lähenemine suurendab täiendavalt halduskoormust sertifikaadi hoidjatele.	**Selgitatud punktis 9.4.**
	3.11.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu võimalikule vastuolule eelnõus kirjeldatud piiriülese mehitamata õhusõiduki käitamise regulatsiooni loogikas. Eelnõu kohaselt kehtivad Eestis väljastatud käitamisload teistes EASA liikmesriikides, eeldusel et on täidetud vastava riigi nõuded. Samas nähakse ette, et välisriigi käitajad peavad Eestis tegutsemiseks esitama täiendavad andmed ning läbima sisulise hindamise Transpordiameti poolt, millele lisandub ka riigilõiv. Selline lähenemine tekitab küsimuse, kas praktikas võib kujuneda olukord, kus sama tegevuse jaoks tuleb mitmes liikmesriigis esitada sarnaseid tõendeid ja tasuda riigilõive, mis võib viia sisuliselt topeltmenetluse ja -tasustamiseni. Arvestades EASA regulatiivset raamistikku, mille eesmärk on tagada ühtne ja vastastikku tunnustatud süsteem Euroopa Liidu sees, on oluline hinnata, kas kavandatav lahendus toetab tegelikult piiriülest teenuste pakkumist või loob täiendavaid haldusbarjääre. Soovitame täpsustada: - millises ulatuses on täiendav hindamine põhjendatud võrreldes vastastikuse tunnustamise põhimõttega, - kuidas välditakse dubleerivaid nõudeid ja kulusid käitajatele,	**Selgitatud.** LennSi § 46^{24} lõikes 10 reguleeritakse mehitamata õhusõiduki süsteemi piiriülese käitamise taotluse menetluses võetavaid riigilõive. Seni need tegevused riigilõivu kohustusega ei olnud, kuid nüüd lisatakse riigilõivu tasumise kohustus, kuna piiriülestele tegevustele ei ole riigilõivu sätestatud. Mehitamata lennunduse arenguid silmas pidades on piiriülene mehitamata õhusõiduki käitamine tavapärane võrreldes ka mehitatud lennundusega, kus õhusõidukid ületavaid riikide piire igapäevaselt. Seetõttu on oluline ette näha ka riigilõivud valdkonnas tegutsevatele käitajatele. Eestis väljastatud käitamisload kehtivad ka teistes EASA liikmesriikides, kui on täidetud vastava riigi nõuded. Kui välisriigi käitajad soovivad Eestis oma käitamisloa alusel tegutseda, siis peavad nad esitama vajalikud andmed ning ajakohastatud riskimaandamismeetmed, mis on iseloomulikud kohalikule õhuruumile, maastikule ja rahvastikuga seotud omadustele ning kliimatingimustele. Seejärel hindab Transpordiamet esitatud dokumente sisuliselt ja heakskiitmisel annab õiguse käitamisega alustamiseks. Sisuline hindamine toob kaasa ka töökoormuse kasvu eeskätt Transpordiametile, mistõttu on riigilõivu arvutamisel lähtutud käesoleva märkuste tabeli punktis 5.2. ja seletuskirja selgitustes toodust. Kokkuvõtvalt ei ole tegemist väidetud topeltmenetlusega: 1) Käitamisloa menetlus on oma sisult erinev piiriülese loa menetlusest. 2) Piiriülese loa lõivustamine ei avalda mõju Eesti käitajatele, vaid teiste ELi liikmesriikide käitajatele, kes soovivad Eestis käitada. 3) Ka Eesti käitajad, kes soovivad teistes EL riikides käitada peavad neilt piiriülese loa taotlema ning ka teiste riikide lõivu tasuma. 4) Riigil kaasneb komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/947 artikkel 13 toodud koormus, mille alusel on kohustus kontrollida käitaja ja

		- milline on kavandatava riigilõivu tegelik sisu ja lisandväärtus võrreldes olemasoleva loa alusel tegutsemisega.	tingimuste vastavust ehk sisuliselt Transpordiamet hindab, kas taotlejale väljastatud loa kohased tingimused on samad kui esitatud taotlusel).
	3.12.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et eelnõus käsitletud U-space regulatsiooni kirjeldus võib jätta mulje, et tegemist on eelkõige linnalise õhuruumiga seotud lahendusega. Praktikas ei ole U-space piiratud üksnes linnakeskkonnaga, vaid võib rakenduda ka muudes piirkondades sõltuvalt õhuruumi kasutuse iseloomust ja riskitasemest. Lisaks vajab selgitamist, kas ja millistel tingimustel tekib riigilõivu kohustus: - teistes EASA liikmesriikides sertifitseeritud U-space teenusepakkujatele (USSP), - ning kuidas on tagatud teenuste piiriülene osutamine ilma täiendava halduskoormuse ja ebaproportsionaalsete kuludeta. Selguse puudumine nendes küsimustes võib takistada U-space teenuste turu arengut ning rahvusvaheliste teenusepakkujate kaasamist Eesti turule.	**Arvestatud.** Seletuskirja täiendatud. Teatavates piirkondades, eelkõige seal, kus eeldatavalt käitatakse samaaegselt paljusid mehitamata õhusõidukeid, või piirkondades, kus mehitamata õhusõidukeid käitatakse koos mehitatud õhusõidukitega, nõuab mehitamata õhusõidukite ohutu, turvaline ja tõhus õhuruumi lõimimine täiendavate eeskirjade ja -menetluste kehtestamist nende käitamise ja sellega seotud organisatsioonide suhtes, samuti on vaja kõrgetasemelist automatiseerimist ja digiteerimist. Sellised geograafilised piirkonnad pigem võiksid olla linnalise kuuluvusega, ent mitte ainult, mistõttu on seletuskirjast välja jäetud sõna „linnalises“.
	3.13.	Eelnõu muudatused ei kujuta endast üksnes üksikute riigilõivude ajakohastamist, vaid loovad sisuliselt uue kulumudeli kogu lennundussektorile. Lisaks senistele sertifikaatide taotluse, muutmise ja hoidmise tasudele lisandub ulatuslik hulk uusi tasustatavaid toiminguid (nt eriloa taotlused, julgestuskavade menetlused, korduvad muudatused), mille tulemusena kujuneb ettevõtjatele pidev ja kumuleeruv kulukoormus.	**Selgitatud.** Transpordiameti mitme järelevalvetegevuse ja -toimingu eest ei ole seni riigilõivu kehtestatud, seetõttu täiendatakse LennSi ja RLSi sätteid ka vajalike volitusnormidega tegevuste ning toimingute eest sellise riigilõivu määramiseks, mis vastab riigilõivuseadusest tulenevale kulupõhimõttele ja järelevalvetegevustega kaasnevatele tegelikele riigi kuludele. Seega tegemist ei ole uue kulumudeliga, vaid jätkub sarnane osaliselt ka riigilõivudel põhineva järelevalve rahastamine, kus riigilõivude tulu laekub riigieelarvesse, mille arvelt rahastatakse ka Transpordiameti tegevusi. Muutus seisneb riigilõivude kujunemises. Riigi kulud tööjõule, IT-süsteemidele jmt on kasvanud olulisel määral, mistõttu on vaja uuendada

			kehtivaid riigilõivumäärasid ja viia need osaliselt vastavusse toimingute tegeliku kuluga, et tagada jätkusuutlik ja tõhus teenuste osutamine.
	3.14.	Eesti Lennundusklaster teeb ettepaneku vaadata üle kopterite kaaluklasside jaotus käesolevas punktis ning ühtlustada see lennukite klassifikatsiooni loogikaga. Kehtestatud piir 1000 kg kopterite puhul ei ole proportsioonis lennukite massijaotusega. Näiteks kuni 2800 kg MTOW-ga lennukite kategooria hõlmab üldjuhul kuni 6-kohalisi õhusõidukeid, samas kui kuni 1000 kg MTOW-ga kopterite kategooria hõlmab peamiselt kuni 2-kohalisi koptereid. Sellise suurusklassi kopteritega ei teostata tavapäraselt tegevust lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel, mistõttu seatud piir võib tekitada alustavatele väiksematele ettevõtetele ebaproportsionaalse kulukoormuse. Teeme ettepaneku tõsta madalama kategooria ülempiir vähemalt 1550 kg-ni, mis: looks parema proportsiooni lennukite ja kopterite klasside vahel, arvestaks turul levinud kopteritüüpidega (nt Robinson R44, MTOW ca 1134 kg), ning toetaks väiksemate ettevõtjate turule sisenemist.	**Arvestatud osaliselt.** Eelnõu muudetud (RLS § 142[3]) ja seletuskirja täiendatud.
	3.15.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et kavandatav riigilõivu tõus ameti- ja liinipilootide, teise piloodi, lennujuhtide ja lennuinformaatorite taotluste puhul on märkimisväärne ning võib ulatuda ligikaudu 150%-ni. Sellise ulatusega hinnatõusu mõju tuleks hinnata laiemas kontekstis, arvestades Euroopa Liidu ühtset lennundusruumi. EASA regulatsiooni alusel on lennundusspetsialistidel suhteliselt lihtne oma litsents teise liikmesriiki üle kanda. Sellest tulenevalt võib liialt kõrge riigilõivude tase	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (RLS § 142[10]) ja seletuskirja täiendatud.

		vähendada motivatsiooni hoida litsentse Eestis ning viia olukorrani, kus spetsialistid viivad oma litsentsid teistesse liikmesriikidesse. See omakorda võib avaldada negatiivset mõju Eesti lennundussektori konkurentsivõimele ja spetsialistide sidususele kohaliku süsteemiga. Soovitame kaaluda riigilõivude taseme kujundamisel tasakaalu leidmist, mis tagaks nii kulude katmise kui ka Eesti atraktiivsuse lennundusspetsialistide jaoks.	
	3.16.	Eesti Lennundusklaster teeb ettepaneku mitte kehtestada lennundusloa hoidmise eest iga-aastast riigilõivu. Tegemist on personaalse loa omamisega, mille puhul ei ole tavapäraselt rakendatud iga-aastast hoidmise tasu ei Eestis teiste sarnaste lubade puhul ega ka võrreldavates lähiriikides lennundusvaldkonnas. Sellise aastatasu kehtestamine looks pretsedendi, mis ei ole kooskõlas senise praktikaga ning võib kaasa tuua ebavajaliku haldus- ja kulukoormuse loaomanikele, ilma selge lisandväärtuseta.	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (RLS § 142^{10}) ja seletuskirja täiendatud, sh lennundusloa hoidmise eest riigilõivu ei kehtestata.
	3.17.	Eesti Lennundusklaster palub täpsustada, mida on silmas peetud „lennundusloa hoidmise“ all. Kui tegemist on lennundusloa füüsilise või administratiivse hoiustamisega Transpordiameti poolt, vajab see selgemat sõnastamist, et vältida tõlgenduslikku ebaselgust. Kui aga „lennundusloa hoidmise“ all peetakse silmas loa omamist või kehtivana hoidmist loa omaniku poolt, siis juhime tähelepanu võimalikule vastuolule riigilõivuseaduse §-ga 3, mille kohaselt riigilõivu saab võtta toimingu eest. Loa omamine iseenesest ei pruugi olla käsitletav toiminguna. Soovitame sõnastust täpsustada ning vajadusel hinnata selle vastavust riigilõivuseaduse üldpõhimõtetele.	**Selgitatud punktis 3.16.**

	3.18.	Eesti Lennundusklaster teeb ettepaneku viia teooriaeksamite riigilõivude süsteem vastavusse taotletava lennundusloa eksamite mahu ja keerukusega. Kehtiv tunnipõhine arvestus arvestab eksamite tegelikku mahtu, mille kohaselt on näiteks erapiloodi loa (PPL) teooriaeksamite kogumaht oluliselt väiksem kui liinipiloodi loa (ATPL) eksamite maht. Kavandatav ühtne riigilõiv (50 eurot) muudab senist loogikat viisil, kus: - liinipiloodi eksamite kogukulu väheneb, - samas erapiloodi eksamite kulu tõuseb märkimisväärselt. Näiteks on kehtiva korra alusel erapiloodi eksamite tasu ligikaudu 21 eurot, samas kui liinipiloodi eksamite kogukulu on ligikaudu 83 eurot. Selline muudatus ei ole proportsionaalne ega põhjendatud, kuna ei arvesta eksamite erinevat mahtu ja keerukust. Teeme ettepaneku säilitada või kujundada riigilõivude süsteem selliselt, et see peegeldaks eksamite tegelikku mahtu ning tagaks õiglasema ja proportsionaalsema kulude jaotuse erinevate loa liikide vahel.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 1.3.**
	3.19.	Eelnõu mõju erinevatele sektori osalistele ei ole piisavalt analüüsitud. AOC operaatorite puhul võib kumulatiivne kulukoormus märkimisväärselt suureneda sagedaste muudatuste ja eriloa menetluste tõttu. CAMO organisatsioonide mõju avaldub kaudselt läbi lennuoperaatorite kulude kasvu ja menetluste sagenemise. Part-145 organisatsioonide puhul on mõju otsene, kuna pädevuste laiendamise tasud suurenevad	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		mitmekordselt, mis võib takistada organisatsioonide arengut ja konkurentsivõimet.	
	3.20.	Seletuskirjas on toodud, et riigilõivude laekumine katab ligikaudu 14% tegelikest kuludest ning kulud on keskmiselt kuus korda suuremad kui laekuv riigilõiv. Kuigi see selgitab vajadust riigilõivude ajakohastamiseks, ei põhjenda see automaatselt mitmekordseid hinnatõuse konkreetsete toimingute lõikes. Eelnõu kohaselt tõusevad mitmed lennundusjulgestusega seotud riigilõivud kordades: julgestusinstruktori sertifikaadi taotluse tasu ca 21 eurolt 790 euroni (~3660%), julgestusmeetmeid kohaldava isiku tunnustamine ca 4 eurolt 70 euroni (~1650%), tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja ja tarnijate tunnustamine ca 245 eurolt 6190 euroni (~2400%). Selliseid muudatusi ei ole võimalik käsitleda tavapärase kulupõhise korrigeerimisena, vaid tegemist on sisuliselt süsteemi ümberkujundamisega, mille mõju ulatub oluliselt laiemale kui üksikute toimingute hinnastamine.	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.21.	Eelnõu loob olukorra, kus koolitustegevusega kaasnevad püsikulud (nt instruktori sertifikaadi ja koolituskava hoidmine), sõltumata tegevuse mahust. Selline lähenemine: -vähendab väiksemate koolitajate ja sõltumatute ekspertide võimalusi turul tegutseda, -vähendab konkurentsi, -tõstab koolituste hindu, -suunab ettevõtteid koolitusi sisemiselt korraldama. Tegemist ei ole teoreetilise riskiga, vaid prognoositava tureaktsiooniga.	**Arvestatud ja selgitatud.** Eelnõust paragrahv 46^5 lõige 7 (lennundusjulgestusalase koolituse kava heakskiitmise taotlus ja kava muutmise taotlus ning nende läbivaatamise eest riigilõivu tasumise kohustus) välja jäetud. Eelnõusse lisatud RLS § 142^{22} täiendus, mille kohaselt nähakse ette riigilõiv 53 eurot julgestusinstruktori sertifikaadi taotluse läbivaatamise ja samuti 53 eurot julgestusinstruktori sertifikaadi muutmise taotluse läbivaatamise eest iga komisjoni määruse (EL) nr 2015/1998 lisa peatükis 11.2 nimetatud lennundusjulgestusalase koolituse läbiviimise pädevuse kohta. Riigilõivu kujunemist on selgitatud seletuskirjas.
	3.22.	Oluliselt tõusevad ka lennundusjulgestuse tarneahelaga seotud riigilõivud, sealhulgas:	**Selgitatud punktis 5.2.**

		- tuntud saatja, - kokkuleppeline esindaja, - tarnijate tunnustamine. Tasude tõus suurusjärgus kuni 2400% ning lisanduvad aastased hoidmise tasud (nt ~2500 eurot) loovad märkimisväärse täiendava kulukoormuse. Arvestades Eesti turu piiratud mahtu, kanduvad need kulud paratamatult edasi teenuste hindadesse, mis: - vähendab ettevõtete konkurentsivõimet, - võib suunata teenuseid kasutama väljaspool Eestit.	Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.23.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et kavandatud riigilõivude tasemed ei ole omavahelises võrdluses tasakaalus. Näiteks võib kaubaveo ahelas tegutsev ettevõtja maksta staatuse saamiseks ca 6190 eurot, lisaks aastase hoidmise tasu ca 1780 eurot ning pikendamise tasu ca 2600 eurot. See tähendab viieaastases perspektiivis suuremat kogukulu kui mõnel oluliselt suurema ulatuse ja mõjuga lennundusüksusel. Selline ebaproportsionaalsus tekitab küsimuse, kas riigilõivud on kujundatud ühtse ja läbimõeldud metoodika alusel.	**Selgitatud punktis 5.2.** Täiendavalt tuleb selgitada, et Transpordiameti muid lennundusvaldkonna riigilõive hetkel praktilistel kaalutlustel ei muudeta. Ajakohastatakse vaid eelnõus nimetatud riigilõive, s.o välistatud on kõikide lennundusvaldkonna riigilõivude muutmine käesoleva eelnõu raames. Tuleb rõhutada, et eelnõus nimetatud riigilõivud asendatakse analüüsil põhinevate määradega võttes arvesse riigilõivu kehtestamise põhimõtteid. Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.24.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et mitte-EASA õhusõiduki hooldusprogrammi kooskõlastamise eest ei ole seni riigilõivu kehtestatud ning kavandatav tasu kujutab endast olulist ja järsku lisakoormust. Arvestades, et hooldusprogramme tuleb tootjate (nt mootor, propeller, avioonika) pidevate täienduste tõttu ajakohastada regulaarselt, sageli iga 1–2 aasta järel, võib sellise riigilõivu kehtestamine kaasa tuua korduva ja kumulatiivse kulukoormuse õhusõiduki omanikele. Eriti puudutab see ülikergõhusõidukite segmenti, kus	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (RLS § 142^{45}) ja seletuskirja täiendatud.

		kulutundlikkus on suurem. Sellest tulenevalt on reaalne risk, et õhusõidukite omanikud: - viivad oma õhusõidukid teise registreerimisriiki, - või vähendavad ametlikku suhtlust järelevalveasutusega. Sellisel arengul võib olla negatiivne mõju lennuohutusele, kuna väheneb riigi ülevaade Eestis opereerivatest õhusõidukitest ning võib suureneda ka registreerimata või ebapiisavalt dokumenteeritud õhusõidukite osakaal. Palume hinnata kavandatud riigilõivu mõju nii sektori toimimisele kui ka lennuohutusele ning kaaluda proportsionaalsemaid lahendusi.	
	3.25.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et antud säte (s.o § 142^{46}. Mitte-EASA õhusõiduki muudatustööde kooskõlastamine) puudutab peamiselt ülikergõhusõidukite segmenti, kus muudatustööde mõiste on praktikas lai ning hõlmab väga erineva ulatuse ja mõjuga tegevusi. Muudatustöödeks loetakse muu hulgas ka väiksema mõjuga muudatused, nagu näiteks navigatsiooniseadmete paigaldus (nt telefonihoidja), komponentide vahetus (nt propeller) või muud tehnilised täiendused. Kehtiva korra kohaselt ei ole nende tegevuste kooskõlastamise eest riigilõivu rakendatud. Kavandatav 550-eurone riigilõiv kujutab endast märkimisväärset ja ühtlasi diferentseerimata kulukoormust sõltumata muudatuse sisulisest keerukusest või mõjust lennuohutusele. Selline lähenemine võib kaasa tuua soovimatu käitumusliku efekti, kus õhusõiduki omanikud jätavad väiksemad muudatused kooskõlastamata, et vältida ebaproportsionaalset kulukohustust. Sellel võib omakorda olla negatiivne mõju	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud.** Eelnõu muudetud (RLS § 142^{46}) ja seletuskirja täiendatud. Muudatustööd ei ole seotud ainult ülikergõhusõidukitega, vaid selle alla kuuluvad ka teised õhusõidukid, nt L-39, millele tehakse ka keerulisemaid modifikatsioone. Ka ülikergõhusõidukitel on tehtud keerulisi modifikatsioone, mis on seotud avioonikaga. Oluline on eristada väikest muudatustööd ja ulatuslikku tehnilist muudatustööd, mis on ka töömahu mõttes eristatud.

		lennuohutusele ning järelevalve kvaliteedile, kuna väheneb ametkonna ülevaade tegelikult teostatud muudatustest. Teeme ettepaneku: - kaaluda muudatustööde diferentseerimist nende ulatuse ja riskitaseme alusel, - või hinnata alternatiivseid, proportsionaalsemaid lahendusi riigilõivu rakendamisel.	
	3.26.	Eelnõuga kehtestatakse riigilõivud lennundusjulgestuse koolituskavade heakskiitmise, muutmise ja hoidmise eest ning instruktori sertifikaadi hoidmise eest. Tuleb rõhutada, et koolituskavad ei ole turuosalistele vabatahtlikud, vaid tulenevad otseselt kehtivast regulatsioonist ja järelevalvepraktikast. Seega ei ole tegemist valikulise teenusega, vaid kohustusliku nõude täitmisega, millele lisandub märkimisväärne rahaline koormus. Lisaks näeb Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/1998 ette võimaluse, et pädev asutus määratleb ise koolituste sisu või standardiseerib koolituskavad. Sellise lähenemise korral väheneks nii halduskoormus kui ka vajadus individuaalsete koolituskavade kooskõlastamiseks. Soovitame hinnata alternatiivset lahendust, kus riik standardiseerib koolituskavad, vähendades seeläbi nii ettevõtjate koormust kui ka riigilõivude vajadust.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 3.21 ning 5.3.**
	3.27.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et eelnõus ei ole piisavalt selgelt määratletud koolituskava „hoidmise“ kui haldustoimingu sisu. Samuti vajab selgitamist: - mida käsitletakse koolituskava muudatusena, - kas koolituskava võib olla osa laiemast käsiraamatust (nt OM-D), - miks on koolituskava muutmise tasu	**Selgitatud punktis 5.3.**

		märkimisväärselt kõrgem kui esmase taotluse läbivaatamise tasu. Lisaks ei ole selge, kas uued tasud rakenduvad ka juba kehtivatele sertifikaatidele ja heakskiitudele.	
	3.28.	Eelnõu kohaselt kehtestatakse sertifikaadi hoidmise tasu ka juhtudel, kus sertifikaat on tähtajaline. See laieneb kõigile sertifikaadi hoidmisega seotud punktidele: Eesti Lennundusklaster palub täpsustada: - kas hoidmise tasu tuleb tasuda ka juhul, kui sertifikaadi kehtivus lõpeb enne arvestusperioodi lõppu, - kas sellisel juhul on ette nähtud tasu osaline tagastamine, - milline on hoidmise tasu sisu tähtajaliste sertifikaatide puhul, arvestades, et need nõuavad niigi regulaarset uuendamist.	**Selgitatud punktis 5.3.**
	3.29.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu, et § 142^{51} sõnastus tekitab mitmeid tõlgenduslikke küsimusi U-space teenuse osutajate (USSP) osas. Eelkõige vajab selgitamist: - kas ja millistel tingimustel tekib riigilõivu kohustus teises EASA liikmesriigis sertifitseeritud teenuseosutajale, - kas Eestis teenuse osutamiseks tuleb taotleda uus sertifikaat või rakendub vastastikuse tunnustamise põhimõte, - kas sertifikaadi „hoidmise“ tasu rakendub automaatselt ka välisriigi sertifikaadi alusel tegutsevatele teenusepakkujatele. Praegune sõnastus võimaldab tõlgendust, et ka teistes liikmesriikides sertifitseeritud teenusepakkujad peavad Eestis täiendavalt tasuma nii sertifitseerimise kui ka iga-aastase hoidmise tasu, mis võib kujutada endast olulist takistust turule sisenemisel.	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (avalikule kooskõlastamisele esitatud eelnõus RLS § 142^{51}) ja ettepanek tervikuna välja jäetud.

		Selline lähenemine võib piirata konkurentsi ning aeglustada U-space teenuste turu arengut Eestis.	
	3.30.	Seletuskirjas on märgitud, et riigilõivude suurus vastab kulupõhimõttele ja järelevalvetegevustega kaasnevatele tegelikele riigi kuludele. Eesti Lennundusklaster palub täpsustada, millisele metoodikale ja andmetele see hinnang tugineb. Arvestades mõningate tasude suurust, tekib küsimus, kas eeldatav menetluse maht ja ressurss vastavad tegelikkuses sellisele kulutasemele. Näiteks viitavad esitatud summad mitmete kuude töömahule ühe taotluse menetlemisel, mis vajaks täiendavat põhjendamist. Soovitame esitada selgem kulumudel või metoodiline selgitus, mille alusel riigilõivude tasemed on kujundatud.	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	3.31.	Eesti Lennundusklaster palub täpsustada, kellele laieneb § 142[52] alusel kehtestatav riigilõiv mehitamata õhusõidukite geograafiliste piirkondade käitamistingimuste määramisel. Ebaselgeks jääb: - kas riigilõivu kohustus lasub kohalikul omavalitsusel (nt Tartu linn), - riigiasutusel, - või mõnel muul taotlejal. Selguse puudumine võib tekitada ebakindlust U-space ja teiste MÕS lahenduste arendamisel, kus geograafiliste piirkondade määratlemine on keskse tähtsusega.	**Arvestatud ja selgitatud.** Eelnõu muudetud (avalikule kooskõlastamisele esitatud eelnõus RLS § 142[52]) ja ettepanek tervikuna välja jäetud ning geograafiliste aladega seonduvaid kitsaskohti tuleb enne uue regulatsiooni kehtestamist täiendavalt analüüsida. Muudatusi kavandatakse teha LennSi revisjoni raames, millesse on Lennundusklaster kaasatud.
	3.32.	Eesti Lennundusklaster juhib tähelepanu normitehnilistele puudustele eelnõus, sealhulgas: sisuliselt defineerimata toimingutele (nt „koolituskava läbivaatamine“, „muud julgestusmeetmed“), ebajärjekindlusele terminite kasutamisel (nt	**Selgitatud punktis 9.5.**

		„tunnustamine“ vs „heakskiitmine“). Lisaks dubleerib eelnõu mitmes osas Euroopa Liidu otsekohalduvatest õigusaktidest tulenevaid nõudeid, mis ei ole vajalik ning võib tekitada täiendavat õiguslikku ebaselgust.	
	3.33.	Eesti Lennundusklaster teeb järgmised ettepanekud: - viia enne eelnõu vastuvõtmist läbi terviklik sektoriülene mõjuhinnang, - tagada riigilõivude süsteemi läbipaistvus, sh selge metoodika kulude arvutamiseks, - rakendada riskipõhist ja diferentseeritud tasumudelit, mis arvestab toimingute keerukust ja mõju, - kaaluda üleminekuperioodi rakendamist, - vältida dubleerivaid tasusid järelevalve rahastamisel ning tagada kooskõla EL praktikaga.	**Selgitatud punktides 5.2. ja 7.3.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
4. Eesti Erapilootide Liit	4.1.	Eesti Erapilootide Liit soovib teid tänada meie kaasamise eest käesolevasse seadusloomesse. EEL juhatus on teinud küsitluse enda liikmete seas ning koostanud kommenteeritud versiooni Lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõust, mis on teile saadetud koos antud kirjaga. EEL mõistab riigilõivude ajakohastamise vajadust, kuid ei saa nõustuda riigilõivude suuremahulise muutmisega kiirkorras ning piisava mõjuanalüüsita. EEL-ile antud seitsmepäevane tähtaeg on liialt lühike, et hinnata muudatuste mõju põhjalikult ning arutada asjaosalistega (sh. näiteks Transpordiametiga) võimalikke alternatiive tasude tõstmisele sellisel määral	**Teadmiseks võetud.**
	4.2.	Soovime esitada ka täiendava muudatusettepaneku Lennundusseaduse muutmise seadusesse: Lennundusseaduse § 59 täiendatakse lõikega 9^1 järgmises sõnastuses:	**Selgitatud.** Kliimaministeerium selgitas ettepaneku esitaja(te)le eelnõule eelnenud kirjavahetuses, et erinevad tasude vabastamisega seotud tingimused on juba analüüsimisel lennundusseaduse revisjoni protsessis. Eraldi

		„(9¹) Terminali navigatsioonitasude suhtes kohaldatakse käesoleva paragrahvi lõike 9 punktides 1 ja 2 sätestatut.” Muudatuse eesmärk oleks viia terminali navigatsioonitasu vabastused kooskõlla kehtiva marsruudi navigatsioonitasu vabastuste loogikaga. Kehtiv § 59 lõige 9 vabastab marsruudi navigatsioonitasust alla kahe tonni õhusõidukiga tehtavad lennud ning visuaallennureeglite kohased lennud, kuid terminali navigatsioonitasu suhtes samaväärne erand puudub. Muudatus vähendaks väikese üldlennunduse ja visuaallennureeglite alusel toimuvate lendude kulukoormust, jättes samal ajal puutumata lennuvälja või kopteriväljaku muud teenustasud ja sel moel ühtlustab Eesti seaduandluse loogika samaväärselt Läti ja Soome loogikaga, kus selline vabastus juba kehtib. Muudatus vähendaks segadust naaberriikidest saabunud erapilootide Eestisse saabumisel ning vähendaks ka lennuliiklusteeninduse administratiivseid kulusid VFR lendude eest arvete esitamisel Eesti ja lähiriikide lennukiomanikele ja ka nende leidmisele.	väikesemahuliste vabastuste rakendamine ei ole põhjendatud, kuna see seaks erinevad õhuruumi kasutajad ebavõrdsesse positsiooni. Kliimaministeeriumi seisukoht tasude vabastamise regulatsiooni täiendamiseks on olnud jaatav eesmärgiga soodustada üldlennunduse arengut ja erapilootide tegevust. Arvestades, et tasudest vabastamise regulatsiooni tuleb vaadata tervikuna, samuti analüüsida teiste huvigruppide tasudega seotud nüansse, tegelikku teenuse ja tasu vahelisi seoseid, on oluline seda teha analüütiliselt kogu valdkonna regulatsiooni suhtes korraga. See protsess on lennundusseaduse revisjoni raames jõudnud analüüsi etappi, mis lõppeb 3. kvartalis. Lennundusseaduse revisjoni raames plaanitakse koostada seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus (VTK) hiljemalt 4. kvartalis ning pärast selle menetluse läbimist koostatakse uus seaduseelnõu, kus kindlasti käsitletakse ka kõnesolevat ettepanekut. Eesti Erapilootide Liit kaasatakse ka VTK avaliku kooskõlastamise protsessi.
5. Tauri Sepp, Airest AS, Diamond Sky, Panaviatic lennundusjulgestuse eest vastutav isik; sertifitseeritud lennundusjulgestuse instruktor; lennundusjulgestuse konsultant	5.1.	Toetan eelnõu üldist eesmärki ajakohastada lennundusjulgestuse regulatsiooni ning viia riigilõivud kooskõlla kulupõhimõttega. Samas pean vajalikuks rõhutada, et kavandatud muudatused ei ole lihtsalt ajakohastamine, vaid väga järsk ja ulatuslik hinnahüpe, mille mõju sektorile on märkimisväärne. Samuti jääb mulle arusaamatuks, miks sellise ulatusega ja põhimõttelise muudatuse sisseviimine on käsitletud kiireloomulisena.	**Arvestatud.** Muudatused on kiireloomulised, et tagada ajakohaste EL nõuete ja tingimuste täitmine lennundusjulgestusvaldkonnas hiljemalt 31.12.2026, mistõttu on eesmärk eelnõu menetlusega jätkata viivituseta, et jõustumise aeg 1.07.2026 on edasi lükatud 01.01.2027.
	5.2.	Ebaproportsionaalselt suur riigilõivude kasv.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud.**

		Seletuskirjas on välja toodud, et praegune riigilõivude laekumine katab ligikaudu 14 protsenti tegelikest kuludest ning kulud on keskmiselt kuus korda suuremad kui laekuv riigilõiv. Samuti on viidatud kulude kasvule, mis tuleneb nii regulatiivsete nõuete suurenemisest, valdkonna keerukusest kui ka üldisest hinnataseme tõusust. Need asjaolud selgitavad vajadust riigilõivude ajakohastamiseks, kuid ei põhjenda automaatselt mitmekümnekordseid hinnatõuse konkreetsete toimingute lõikes. Kulupõhimõtte rakendamine peab olema proportsionaalne, järkjärguline ning arvestama ka turu toimimise ja regulatsiooni eesmärkidega. Eelnõu kohaselt tõusevad mitmed lennundusjulgestusega seotud riigilõivud mitte protsentide, vaid kordade võrra. Julgestusinstruktori sertifikaadi taotluse läbivaatamise tasu tõuseb 21 eurolt 790 euroni, mis tähendab ligikaudu **3660 protsendilist** hinnatõusu. Julgestusmeetmeid kohaldava isiku tunnustamise tasu tõuseb 4 eurolt 70 euroni, mis tähendab ligikaudu **1650 protsendilist** hinnatõusu. Tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja ja tarnijate tunnustamise tasud tõusevad umbes 245 eurolt 6190 euroni, mis tähendab üle **2400 protsendilist** hinnatõusu. Selliseid muudatusi ei ole võimalik käsitleda tavapärase kulupõhise korrigeerimisena. Tegemist on sisuliselt kogu süsteemi ümberkujundamisega, mille mõju ulatub oluliselt kaugemale pelgalt riigilõivude ajakohastamisest. Detailsem analüüs näitab, et julgestuse ja kaubaveo valdkonnas on mitmeid riigilõive, mis tõusevad **500 protsendist** kuni enam kui **3600 protsendini** ning lisandub suur hulk uusi lõive suurusjärgus 270 eurost kuni 6190 euroni. See tähendab, et lisaks	Eelnõu kooskõlastamise raames saadud tagasiside alusel eelnõu oluliselt muudetud. Muudatuste väljatöötamisel ja kaasnevate mõjude hindamisel on lähtutud riigilõivude ajakohastamisest arvestades riigilõivuseaduses toodud põhimõtteid, mida on pikemalt selgitatud seletuskirja punktis 3.2. Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		olemasolevate lõivude järsule tõusule tekib ka täiesti uus kulubaas, mida varem ei eksisteerinud.	
	5.3.	Eelnõuga kehtestatakse riigilõiv lennundusjulgestuse koolituskava heakskiitmise, muutmise ja hoidmise eest ning julgestusinstruktori sertifikaadi hoidmise eest. Siinkohal pean oluliseks rõhutada, et lennundusjulgestuse koolituskavad ei ole turuosalistele vabatahtlikud, vaid tulenevad otseselt kehtivast regulatsioonist ning Transpordiameti järelevalvepraktikast. Praktikas nõutakse koolituskavade olemasolu kõikidelt lennuettevõtjatelt ning teistelt lennundusjulgestuse meetmeid kohaldavatelt organisatsioonidelt. Seega ei ole tegemist vabatahtliku teenuse või lisavõimalusega, vaid kohustusliku regulatiivse nõude täitmisega, mille eest hakatakse täiendavalt riigilõivu võtma. Lisaks tuleb arvestada, et valdkonda reguleeriv Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/1998 punkt 11.2.1.3 näeb ette, et pädev asutus peab kindlaks määrama koolituste sisu või koolituskava heaks kiitma enne koolituse läbiviimist või arvutipõhise koolituse kasutamist. See tähendab, et õiguslikult on võimalik lahendus, kus riik ise määratleb koolituste sisu või standardiseeritud koolituskavad. Sellisel juhul puuduks turuosalistel vajadus esitada ja kooskõlastada individuaalseid koolituskavasid ning väheneks nii halduskoormus kui ka riigilõivude vajadus selles osas. Praegune eelnõu valib aga lahenduse, kus vastutus koolituskavade koostamise eest jääb ettevõtjatele, kuid sellega kaasneb täiendav rahaline koormus. See tõstatab küsimuse, kas on kaalutud ka alternatiivset, riigi poolt standardiseeritud koolituskavade lähenemist, mis võiks olla efektiivsem nii riigile kui ka sektorile.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 3.21.**

		Selline lähenemine tähendab, et ettevõtetele pannakse kohustus ning samal ajal kehtestatakse selle kohustuse täitmisele märkimisväärne rahaline koormus. See ei ole enam üksnes haldustoimingu kulude katmine, vaid sisuliselt kohustusliku regulatiivse nõude hinnastamine. Minu hinnangul tekib õigustatud küsimus, kas selline lähenemine on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ning hea halduse tavadega. Riigilõivumäärad ei tohi olla samas väljasuretava iseloomuga, sest ka riigil on huvi, et lennundusvaldkonnas tegutsevad isikud täidaksid seaduse nõudeid ning kasutaksid riigi pakutavaid avalikke teenuseid ja hüvesid. Liigselt kõrged lõivud võivad viia vastupidise tulemuseni, kus osa turuosalisi vähendab tegevust, lükkab vajalikud toimingud edasi või otsib alternatiivseid lahendusi väljaspool Eesti õiguskeskkonda. Eelnõu loob olukorra, kus koolitustegevusega kaasnevad püsikulud, eelkõige instruktori sertifikaadi hoidmine ja koolituskava hoidmine, mis tuleb katta sõltumata koolituste mahust. See muudab koolitustegevuse olemust. Kui seni oli tegemist paindliku teenusega, siis edaspidi muutub see fikseeritud kuludega reguleeritud tegevuseks. Praktiline tulemus on prognoositav, kuna juba ainuüksi püsikulud instruktori sertifikaadi hoidmisele umbes 620 eurot aastas ning koolituskava hoidmisele umbes 270 eurot aastas loovad ligikaudu 900 euro suuruse aastase kulubaasi ühe koolitussuuna kohta, mille tõttu väiksemad koolitajad ja sõltumatud eksperdid lahkuvad turult, konkurents väheneb, koolituste hinnad tõusevad ning ettevõtted viivad koolitused rohkem sisse oma organisatsiooni. See ei ole teoreetiline risk, vaid loogiline ja vältimatu tagajärg.	

	5.4.	Oluliselt tõusevad ka lennundusjulgestuse tarneahelaga seotud riigilõivud. Näiteks tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja ja tarnijate tunnustamise tasud tõusevad ligikaudu 245 eurolt 6190 euroni, mis tähendab üle 2400 protsendilist hinnatõusu, ning lisandub ka aastane hoidmise tasu suurusjärgus 2500 eurot. Arvestades, et Eesti turul tegutseb piiratud arv ettevõtteid, kanduvad need kulud paratamatult edasi teenuste hindadesse. See vähendab Eesti ettevõtete konkurentsivõimet ning võib viia olukorrani, kus teenuseid hakatakse otsima väljaspool Eestit.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 3.21.**
	5.5.	Eelnõu eesmärk on mõistetav, kuid kavandatud lahendus on mitmes osas liiga järsk ja ebaproportsionaalne. Eelnõuga kaasneb mitmes valdkonnas püsikulude teke ning uued lõivud suurusjärgus sadadest kuni tuhandete eurodeni, samal ajal kui olemasolevad lõivud tõusevad 500 protsendist kuni enam kui 3600 protsendini. Sellises mahus ja tempos muudatus mõjutab üheaegselt nii lennundusjulgestuse koolitust kui ka kaubaveo tarneahelat ning seab küsimärgi alla muudatuse proportsionaalsuse ja rakendamise tempo. Sellises mahus ja tempos hinnatõusud võivad kaasa tuua rohkem negatiivseid kõrvalmõjusid kui oodatud kasu. Palun eelnõu täiendavalt analüüsida ning kaaluda tasakaalustatumaid lahendusi, mis tagaksid nii riigi kulude katmise kui ka sektori jätkusuutliku arengu. Lõpetuseks soovin rõhutada, et regulatsiooni eesmärk peaks olema tagada nõuete täitmine ja sektori toimimine, mitte luua olukorda, kus nende täitmine muutub majanduslikult ebamõistlikuks.	**Selgitatud eelnevates punktides 5.1-5.4.**
	5.6.	26.06.2026 esitatud täiendav tagasiside: Muudetud eelnõu kohaselt arvestatakse nii julgestusinstruktorite kui ka	**Selgitatud.** Lennundusjulgestusalaseid koolitusi läbiviival julgestusinstruktoril peab olema kehtiv sertifikaat, mille annab välja Transpordiamet. Kehtivas seaduse

		lennundusjulgestustöötajate sertifitseerimise riigilõivu iga tõendatud pädevuse kohta eraldi. Esmapilgul võib jääda mulje, et tegemist on varasema eelnõuga võrreldes oluliselt soodsama lahendusega, kuid praktikas kujuneb tegelik riigilõiv sõltuvalt omatavate pädevuste arvust märkimisväärselt suuremaks. /…/. Minu hinnangul tähendab selline lahendus seda, et mida rohkem pädevusi instruktor või julgestustöötaja on omandanud, seda suuremaks kujuneb tema riigilõiv. Samas ei ole minu hinnangul ilmne, et näiteks 16 pädevusega instruktori sertifikaadi pikendamine või viie pädevusega julgestustöötaja sertifitseerimine tekitaks Transpordiametile vastavalt 16 või 5 korda suurema halduskoormuse kui ühe pädevuse puhul (26.06). /…/ Palun kaaluda, kas oleks võimalik siduda riigilõiv sertifikaadiga tervikuna või kehtestada vähemalt mõistlik ülempiir, millest alates täiendavate pädevuste eest enam eraldi riigilõivu ei rakendata. Selline lahendus võimaldaks arvestada täiendava halduskoormusega, kuid väldiks olukorda, kus riigilõiv kasvab lineaarselt koos iga täiendava pädevusega ning muutub kõige suurema kogemuse ja laiema pädevusega spetsialistide jaoks ebaproportsionaalselt suureks.	§ 46^{6} lõike 3 punktis 1 on viidatud, et instruktoril tuleb taotluse esitamisel märkida, milliste rakendusmääruses (EL) 2015/1998 lisa punktis 11.2 nimetatud julgestuskoolituste läbiviimiseks on tal sertifikaati vaja. Viidatud lisa punktis 11.2 on kokku nimetatud 15 koolitust. Transpordiameti kulu esmase sertifikaadi väljastamisel 15 pädevuse kohta on 790 eurot. Kehtiv riigilõivumäär on taotluse põhine ega arvesta instruktori koolituste arvu soovi, kuid taotletavate pädevuste arvust samas sõltub Transpordiameti tegelik töömaht. Seetõttu kehtestatakse riigilõivu suurus vastavalt läbiviidavate koolituste arvule. Julgestusinstruktori esmase sertifikaadi taotluse läbivaatamise eest vastavalt RLS § 142^{22} lõikele 1 tasutakse riigilõivu 53 eurot iga komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2015/1998 lisa peatükis 11.2 nimetatud lennundusjulgestusalase koolituse läbiviimise pädevuse kohta. Julgestusinstruktori korduva sertifikaadi taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 27 eurot iga komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2015/1998 lisa peatükis 11.2 nimetatud lennundusjulgestusalase koolituse läbiviimise pädevuse kohta, mis on 50% väiksem kui esmase sertifikaadi taotluse läbivaatamise eest tasutav riigilõiv. Poole võrra vähendatud riigilõiv tuleneb asjaolust, et Transpordiameti halduskoormus korduva sertifikaadi taotluse korral on väiksem, kuna menetluste käigus tuleb Transpordiametil kontrollida vaid teadmiste ja oskuste säilimist kinnitavaid dokumente.
6. Valter Veedler, Ospentos International OÜ	6.1.	Loodetavasti Te ikka saate aru, et lennukauba transpordi ja selle julgestusega seotud ettevõtete iga-aastane riigilõivu kulu kasvab meil 7628%. Jah - üle seitsme tuhande protsendi… See on ainult otsese riigilõivu kulu kasv, kaudselt kasvavad ka kõik meile kohanduvad koolituskulud seoses instruktorite riigilõivude hüppelise kasvuga.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 3.21. ja 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		Taavi Aasa ajal 2022. aastal suurte vaidluste saatel muudetud Lennundusseadus "saavutas" olukorra, kus meie suurim eksportöör Ericsson Eesti loobus known consignor (KC) staatusest ja sellise staatusega ettevõtteid tänaseni rohkem ei ole. Oleks kena tulevikus samade rehade otsa mitte komistada, sest lõpptulemusena saavutatakse peamiselt ainult üht – meie valdkonna konkurentsivõime siinses regioonis saab kannatada ja sellest tulenevalt pikas perspektiivis ka sektori üldine maksutulu riigile. Järgmisel nädalal Riias aset leidval Nordic Cargo Symposiumil Eesti lennukauba turu konkurentsivõime teemal pole kahjuks väga palju argumente jagada… Lisan lihtsalt silmaringi avardamiseks eilse Air Cargo Weekly numbri artiklid, mis räägivad Läti lennukauba transpordi valdkonna arengutest.	
7. Martin Kiuru, AVSEC Solutions OÜ	7.1.	Eelnõu on määratletud kui kiireloomuline ning seetõttu pole eelnõu osas koostatud väljatöötamiskavatust ja seeläbi hinnatud võimalike mõjusid ega kaasatud mõjutatud osapooli. Ilmestavaks näiteks võib tuua asjaolu, et ükski sektoris toimetav üksus ei teadnud sellise eelnõu valmimisest või selle planeerimisest. Eelnõu kiireloomulisust on seletuskirjas põhjendatud Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri" (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punktiga 1, mille kohaselt ei ole eelnõu väljatöötamiskavatsus nõutav, kui eelnõu menetlus on põhjendatult kiireloomuline. Eelnõu kiireloomulisus on seletuskirjas toodu kohaselt tingitud ELi õiguse riigisisesest reguleerimise vajadusest lennundusjulgestuse valdkonnas, millele on antud üleminekuaeg kuni 31.12.2026. Nimetatud tähtajaks	**Selgitatud.** 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 1 kohaselt ei ole eelnõu väljatöötamiskavatsus nõutav, kui eelnõu menetlus on põhjendatult kiireloomuline. Eelnõu kiireloomulisus on tingitud ELi õiguse riigisisesest reguleerimise vajadusest lennundusjulgestuse valdkonnas, millele on antud üleminekuaeg kuni 31.12.2026. Nimetatud tähtajaks peab olema jõustatud riigisisene menetluskord ning vastavad ettevalmistused ettevõtete majandustegevuse võimaldamiseks tehtud. HÕNTE § 1 lõike 2 punkti 2 kohaselt ei ole VTK nõutav, kui eelnõu käsitleb Euroopa Liidu õiguse rakendamist. Transpordiamet kaasas lennukauba transpordis tegutsevaid kokkuleppelisi esindajaid heakskiidetud veoettevõtjatele suunatud muudatuste arutelule eelnõu ettevalmistusprotsessi raames. Paraku ei arutatud kohtumise käigus riigilõivude kujunemise tingimusi, mida on täiendavalt selgitatud seletuskirja punktis 3.2.

		peab olema jõustatud riigisisene menetluskord ning vastavad ettevalmistused ettevõtete majandustegevuse võimaldamiseks tehtud. HÕNTE § 1 lõike 2 punkti 2 kohaselt ei ole VTK nõutav, kui eelnõu käsitleb Euroopa Liidu õiguse rakendamist. Võib oletada, et eelnõuga püütakse näha nõuded veoettevõtjate heakskiitmise menetlusele. Nagu viidatud, siis on seletuskiri selles osas kidakeelne ja kirjeldab vajadusena üksnes ELi õiguse riigisisesest reguleerimise vajadust lennundusjulgestuse valdkonnas, millele on antud üleminekuaeg kuni 31.12.2026. Samas see põhjendus pehmelt öeldes kummastav kuna valdkondlikult on nt Ühenduse rakendusaktide tasandil (vt rakendusmäärus 2025/920 Art. 2) julgestusmeetmeid kohaldava isiku menetlusprotsessi muudatuse osas näinud ette selle muudatuste rakendamise alates 01.01.2026, kuid mille osas siseriiklik õigus on tänaseni vastavusse viimata ja mida ei käsitle käesolev eelnõu sisuliselt üldse. Olles eelnõus toodud muudatusega tutvunud, siis jääb arusaamatuks, millist kiireloomulist menetluskorda või selle puudumist eelnõuga lahendatakse. Ka tekib küsimus, mil viisil on nimetatud kiireloomulise menetluskorra loomine seotud riigilõivude läbiva, ulatusliku ja ebaproportsionaalse tõstmisega, arvestades, et viimane moodustab eelnõus toodud muudatustest enamiku. Riigilõivude muutmine mõjutab eranditult kõiki sektoris toimetavaid isikuid sh nii füüsilisi kui ka juriidilisi. Mõjud on aga käesolevaga täielikult hindamata, kuid sõltumata viimasest teavitati eelnõus toodud muudatustest üksikuid sektoris tegutsevaid osapooli 21.04.2026 paludes arvamust avaldada hiljemalt 27. aprilliks 2026.	

	7.2.	Nagu eelmises punktis mainitud, siis eelnõuga nähakse ette ulatuslik riigilõivude tõus. Riigilõivude tõus ei ole pelgalt mõne menetluse osas tehtud korrektsioon viimaks kulud vastavusse mõningate tehniliste kulutustega vaid kõiki menetlusliike läbiv, ebaproportsionaalne ning tagajärgedega, mida pole eelnõus sisuliselt hinnatud. Eelnõu kohaselt tõusevad mitmed valdkondlike menetlustega seotud riigilõivud mitte protsentide, vaid kordade võrra. Julgestusinstruktori sertifikaadi taotluse läbivaatamise tasu tõuseb 21 eurolt 790 euroni, mis tähendab ligikaudu 3660 protsendilist hinnatõusu. Julgestusmeetmeid kohaldava isiku tunnustamise tasu tõuseb 4 eurolt 70 euroni, mis tähendab ligikaudu 1650 protsendilist hinnatõusu. Tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja ja tarnijate tunnustamise tasud tõusevad umbes 245 eurolt 6190 euroni, mis tähendab üle 2400 protsendilist hinnatõusu. Selliseid muudatusi ei ole võimalik käsitleda tavapärase kulupõhise korrigeerimisena. Tegemist on sisuliselt kogu süsteemi ümberkujundamisega, mille mõju ulatub oluliselt kaugemale pelgalt riigilõivude ajakohastamisest avaldades mõju koolituste, julgestusteenuste jms hinnastamisele ja saadavusele; Eelnõu loob olukorra, kus koolitustegevusega kaasnevad püsikulud, eelkõige instruktori sertifikaadi hoidmine ja koolituskava hoidmine, mis tuleb katta sõltumata koolituste mahust. See muudab koolitustegevuse olemust. Kui seni oli tegemist paindliku teenusega, siis edaspidi muutub see fikseeritud kuludega reguleeritud tegevuseks. Praktiline tulemus on prognoositav, kuna juba ainuüksi püsikulud instruktori sertifikaadi hoidmisele umbes 620 eurot aastas ning koolituskava hoidmisele	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		umbes 270 eurot aastas loovad ligikaudu 900 euro suuruse aastase kulubaasi ühe koolitussuuna kohta, mille tõttu väiksemad koolitajad ja sõltumatud eksperdid lahkuvad turult, konkurents väheneb, koolituste hinnad tõusevad ning ettevõtted viivad koolitused rohkem sisse oma organisatsiooni. See ei ole teoreetiline risk, vaid loogiline ja vältimatu tagajärg. Ka tõusevad lennundusjulgestuse tarneahelaga seotud riigilõivud. Näiteks tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja ja tarnijate tunnustamise tasud tõusevad ligikaudu 245 eurolt 6190 euroni, mis tähendab üle 2400 protsendilist hinnatõusu, ning lisandub ka aastane hoidmise tasu suurusjärgus 2500 eurot. Arvestades, et Eesti turul tegutseb piiratud arv ettevõtteid, kanduvad need kulud paratamatult edasi teenuste hindadesse.	
	7.3.	Teadaolevalt on kliimaministeerium alustanud uue lennundusseaduse väljatöötamisega. Teen ettepaneku valdkondlikud muudatused sh riigilõivude tõus eelnõus toodud ulatuses eelnõust välja jätta ning hinnata neid põhjalikult LennS uue versiooni väljatöötamise käigus sh kaasates protsessi vastavad üksused ja mõjutatud osapooled.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 3.2.** Käesoleva seaduseelnõu muudatused tuleb realiseerida varem kui lennundusseaduse revisjoni ajakava ette näeb, mistõttu osaliselt tuleb ette näha ka uued riigilõivud tegevuste eest, mis seni ei ole riigilõivuga kaetud.
8. Tarvi Pihlakas, AS Tallinna Lennujaam	8.1.	Pöördun Teie poole seoses Lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise eelnõus kavandatud riigilõivu tasude muutmisega ning nendest tulenevate riskidega. Eesti lennundusjulgestuse valdkond on väga väike ning seal tegutsevad inimeste hulk piiratud. Sellest tulenevalt on ka kõik suuremad muudatused ka olulise mõjuga. Planeeritud koolituskavade ja julgestusinstruktori sertifikaatidega seonduvate kulude kasv omab kindlasti suurt mõju kogu sektorile. Teadaolevalt, on	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		mitmed julgestuskoolitustega seotud osapooled teie poole juba pöördunud, mis näitab et mõju on ka reaalne. Alltoodu on esitatud Tallinna lennujaama vaatepunktis lähtuvalt. AS Tallinna lennujaam ostab lennundusjulgestuse teenust sisse erafirmadelt. Kuni 2023 aasta hankeni olime olukorras, kus hankel domineeris üks ettevõte, mis ei soodustanud konkurentsi ja tõstis teenuse hinda. Konkurentsi üheks puudumise põhjuseks oli koolitusturu puudumine Eestis. AS Tallinna lennujaam otsustas 2022 aastal, et konkurents saaks Eestis toimida tuleb hakata ise koolitusi läbi viima, mida tänasel päeval ka teeme. Tänane praktika on näidanud, et lisaks oma koolitajatele vajame väliste koolitaja abi, et kaasata praktiliste kogemustega instruktoreid. Samas ei ole nende kaasamise vajadus sellises mahus, mis võimaldaks neil uute riigilõivude määras oma sertifikaate uuendada või säilitada. On väga suur tõenäosus, et antud riigilõivumäärade loogika ja tasu kehtestamine võib kaasa tuua julgestusintruktorite loobumise sertifikaadist, millest kaotab kogu sektor – eelkõige kaovad turult praktiliste kogemustega instruktorid, kes ei ole spetsialiseerunud ainult koolitustele. Koolitajate arvu vähenemine turul aga tõstab oluliselt Tallinna lennujaama riske, kuna juba ühe sisekoolitaja asendamine on ajamahuks tulenevalt instruktorile esitatavatest nõuetest -ligimale 6 kuud. Sellel perioodil on aga koolituste läbiviimine oluliselt piiratud, kuna puuduks ka väliskoolitajate tugi. AS Tallinna lennujaam haldab mitmeid koolituskavasid, millest osad on otseselt seotud lennuvälja käitajale pandud ülesannetega ja osalt koolituskavad, millised on vajalikud valdkonnas	

		tegutsevate ettevõtete jaoks, kes ei oma sellekohaseid pädevusi. Riigilõivu pakutud loogika ja määra kehtestamine aga tekitab olukorra, kus toimimiseks mittevajalike koolituskavade hoidmine ei ole enam otstarbekas ning neist tuleb loobuda. See mõjutab aga otseselt valdkonnas toimivaid ettevõtteid. Kokkuvõtvalt on mõistetav, et riigilõive on vajadus ajakohastada, kuid muudatustes toodud tasustamise loogika ja määrad, hakkavad oluliselt mõjutama valdkonda ning võib kaasa tuua teenuste tõrkeid.	
9. Anti Puutsa, Aviation Consulting OÜ	9.1.	Instruktori, valideerija ja julgestuse eest vastutava isikuna peab tõdema, et seaduse eelnõu sellisel kujul on sama šokeeriv nagu on seda ka eelnõu senine menetluskäik (sh kaasatavate isikute ring, ebamõistlikult lühikesed tähtajad tagasisideks). Nagu seletuskirjast lähtub, on tarbijahinna indeks kasvanud 10 aastaga 65,3% kuid riigilõive soovitakse tõsta kohati enam kui 3600%. Toetan Tauri Sepa poolt väljendatud muret nii uute kui ka hüppeliselt kasvavate ebamõistlikult kõrgete riigilõivude osas, mis kahjustavad meie ettevõtluskeskkonda ja ka konkurentsi. Eriti jõhkrad on välja käidud riigilõivud muude Transpordiameti lennundusüksuse toimingute lõivudega võrreldes – ka ühe plommitud rekkaga lennukaupa vedav veoettevõtja maksab plaanitava eelnõu kohaselt riigilõivu 6190 EUR staatuse välja andmise eest, 1780 EUR aastas selle hoidmise eest ja 2600 EUR selle pikendamise eest. Seda on 5-aastase tsükli peale rohkem kui Tallinna lennujaam, mille sertifikaadi väljaandmise lõiv on 6620 EUR ja hoidmise lõiv 1920 EUR! Väide, et tegemist on kulupõhise lõivuga, ei ole tõene.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

	9.2.	Üldiselt on sertifikaadi hoidmise tasud ette nähtud menetlustes, kus heakskiit antakse tähtajatult, katmaks järelevalve kulusid. Eelnõuga soovitakse aga hoidmistasu kehtestada ka tähtajalistele sertifikaatidele (sh julgestusinstruktori sertifikaadi hoidmisele, tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja, kokkuleppelise lennuvälja varude tarnija, kokkuleppelise pardavarude tarnija, heakskiidetud veoettevõtja heakskiidule jt). Kas hoidmise tasu tuleb maksta ka juhul, kui staatus kaotab mõni kuu hiljem kehtivuse ning kas siis osa hoidmise tasust tagastatakse?	**Selgitatud.** Riigilõiv sertifikaadi hoidmise eest tuleb tasuda iga-aastaselt kehtiva sertifikaadi eest. Sertifikaadi hoidmise riigilõiv ei ole taotlejale tagastatav ajaperioodi eest, mil sertifikaat kehtivuse on kaotanud.
	9.3.	Arusaamatuks jääb, milline on koolituskava hoidmise kui haldustoimingu sisu. Nagu Tauri juba märkis, tegemist on haldusõiguslikult koormavama variandiga olukorras, kus Euroopa Liit lubab riigil ka koolituskavade heakskiitmise asemel nende sisu määratleda. Millega on põhjendatav, et julgestuskoolituse kava muutmise tasu võrreldes esmase taotluse läbivaatamisega enam kui kaks korda kallim (380 vs 860 EUR)? Kas hoidmise tasu tuleb tasuda ka juba olemasolevate sertifikaatide ja heakskiitude eest või kehtivad need esialgse tähtaja lõpuni (või mõnel juhul tähtajatult)? Kas lennuettevõtja koolituskava võib olla integreeritud mõnesse käsiraamatusse, mille muudatuse eest lõivu ei plaanita (nt OM-D)? Mida üldse peetakse koolituskava muudatuseks?	**Arvestatud ja selgitatud punktis 3.21.**
	9.4.	Ebamõistlikult on pikendatud juba praegu ebamõistlikke menetlustähtaegu – mõningaste staatuste pikendamiseks tuleb taotlus senise 60 päeva asemel esitada vähemalt 90 päeva varem. Olukorras, kus riik kehtestab tasu staatuse hoidmise eest ning see tasu on makstud, peaks Transpordiamet vajalikud menetlustoimingud planeerima juba ise ilma, et	**Selgitatud**. LennS § 46^{12} uus lõige 6^{1} ja lõike 10 muudatus pikendab tuntud saatja, kokkuleppelise esindaja, pardavarude kokkuleppelise tarnija ja heakskiidetud veoettevõtja tunnustamise menetluse tähtaja 60 päevalt 90 päevani. Menetlustähtaja pikendamine 60 päeva asemel 90 päevani on põhjendatud, et tagada suurem paindlikkus ettevõtjatele viia oma tegevus nõuetega vastavusse ka juhul, kui tegevuskoha kohapealse kontrolli käigus

		sertifikaadi hoidja peaks selleks eraldi taotlust esitama või kalendrist näpuga järge ajama (vastav mehhanism on tarneahela puhul muide sisse kirjutatud juba EL õigusesse).	tuvastatakse nõuetele mittevastavusi osades, mis välistavad Transpordiametil tunnustamise otsuse tegemise (tunnustuse andmise). Kehtiva, s.o lühema menetlustähtaja puhul tuleb ettevõttel esitada taotlus uuesti, kui mittevastavuse iseloomu tõttu (nt koolituse läbimine, seadmete hankimine või kokkulepete sõlmimine kolmanda poole teenusepakkujaga) kõrvaldamiseks kulub rohkem aega, kui on jäänud kehtiva tunnustuse tähtaja lõpuni. Menetlustähtaja pikendamine annab ettevõttele võimaluse mittevastavused kõrvaldada ning Transpordiametil kontrollida tegevuskohta pärast parendavate tegevuste juurutamist menetlusaja sees. Teisisõnu võimaldab pikendatud menetlustähtaeg Transpordiametil läbida kõik vajalikud eeltoimingud ja tegevused otsuse tegemiseks. Transpordiameti eesmärk ei ole kasutada maksimaalset menetlustähtaega menetlusosaliste kahjuks, lastes menetlustel venida täiendava 30 päeva võrra, vaid vastupidi – leida lahendused olukordades, mida lühema tähtajaga täita ei ole võimalik.
	9.5.	Ka normitehniliselt on tegemist ebaõnnestunud eelnõuga, alustades sisustamata toimingutest (nt 'koolituskava läbivaatamine', 'muud julgestusmeetmed' jt) ja ebajärjepidevusest terminite kasutamisel ('tunnustamine' vs 'heaks kiitmine' – toimingu aluseks olev määrus kasutab viimast).	**Arvesatud osaliselt ja selgitatud, sh punktis 3.21.** Eelnõu muudetud (avalikule kooskõlastamisele esitatud eelnõus LennS § 46^5) ja ettepanek esitatud kujul välja jäetud. Lisatud, et LennS 46^9 lõike 2 kohased muudatused on vajalikud, et tagada pädevale asutusele kehtestatud ELi õigusest tulenevate kohustuste, sh rakenduslike otsuste ja järelevalvepädevuse täitmine valdkonnas.
	9.6.	Oluliselt on eelnõuga dubleeritud Euroopa Liidu otsekohalduvatest õigusaktidest tulenevaid nõudeid, mis on ebavajalik ning mille osas peaks olema tänaseks piisavalt praktikat, kus siseriikliku õigust ei suudeta kohaldada vajaliku tempoga vastavalt EL tasemel muudatustega.	**Teadmiseks võetud.**
	9.7.	Taustakontrollile allutatud isikute nimekiri on endiselt mittetäielik, puudu on vähemalt kaks või kolm funktsiooni ning neid võib lisanduda ka tulevikus.	**Teadmiseks võetud.**
10. Evelina Roosipõld, Aurora Consult	10.1.	Aitäh võimaluse eest kaasa rääkida eelnõu menetlemisel. Erasektori kaasamine mängib kriitilist rolli riigi õigusloomes. Kõigepealt soovin märkida, et toetan igati nii Anti Puutsa kui ka Tauri Sepa juba väljendatud seisukohti.	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		Kuigi seletuskiri viitab põhjendatult kulude kasvule ja vajadusele riigilõive ajakohastada, ei õigusta see mitmekümne- ega isegi mitmesajakordseid hinnatõuse ning lisandub ka täiesti uusi tasusid, mis ulatuvad sadadest kuni tuhandete eurodeni. Sellist muutust ei saa käsitleda tavapärase kulupõhise korrigeerimisena, vaid tegemist on sisuliselt kogu süsteemi põhjaliku ümberkujundamisega. Eriti problemaatiline on asjaolu, et uusi tasusid kehtestatakse ka kohustuslikele tegevustele, mis tulenevad otseselt regulatsioonist, näiteks koolituskavade koostamine ja sertifikaatide/tunnustuste omamine. See tähendab, et ettevõtjatele pannakse seadusest tulenev kohustus ning samaaegselt hakatakse selle täitmise eest küsima märkimisväärset tasu. Selline lähenemine tekitab küsimusi proportsionaalsuse ja hea halduse põhimõtete järgimise osas. Lisaks loob eelnõu märkimisväärse püsikulude koormuse, eriti koolitusturul, kus sertifikaatide ja koolituskavade hoidmise tasud kehtivad sõltumata tegevuse mahust. See muudab senise paindliku turu jäigemaks, tõrjub väiksemad tegijad välja, vähendab konkurentsi ja toob kaasa teenuste hinnatõusu. Sarnane mõju kandub edasi ka lennukauba tarneahelasse, kus kulude kasv halvendab Eesti ettevõtete konkurentsivõimet ning suunab teenuseid otsima välismaalt.	
	10.2.	Samuti tõstatavad tekstid mitmeid praktilisi ja õiguslikke küsimusi: hoidmise tasude rakendamine ka tähtajalistele lubadele/sertifikaatidele, ebaselged haldustoimingud, ebajärjekindel terminoloogia ning Euroopa Liidu õiguse dubleerimine. Need viitavad, et eelnõu ei ole piisavalt läbimõeldud ei sisuliselt ega normitehniliselt.	**Teadmiseks võetud.**

	10.3.	LS eelnõu punktis 28 kavandatakse § 46^{12} lõike 17 täiendamist nõudega, mille kohaselt tuleb tasuda riigilõivu nii EL lennundusjulgestuse valideerija tunnustamise taotluse läbivaatamise kui ka tunnustamise otsuse hoidmise eest. Eelnõu ei sisalda aga analüüsi selle kohta, milline halduskoormus kaasneb TRAMile tunnustamise otsuse hoidmisega. Tegelikkuses on tegemist ühekordse andmete sisestamisega andmebaasi, kusjuures vastav andmebaas on Euroopa Komisjoni hallata. Olen omanud EL lennundusjulgestuse valideerija staatust alates 2014. aastast ning 12 aasta jooksul ei ole TRAM pidanud vajalikuks teha ühtegi järelevalvetoimingut. Seetõttu jääb arusaamatuks, millise sisulise tegevuse eest kavandatakse tunnustamise otsuse hoidmise eest riigilõivu küsida. Lisaks tekitab segadust asjaolu, et LS eelnõu viitab riigilõivuseaduse eelnõule, milles on omakorda sätestatud riigilõiv tunnustamise otsuse muutmise (mitte hoidmise) taotluse läbivaatamise eest. Seega on kahe eelnõu sõnastused omavahel vastuolus ning ei ole üheselt selge, millise toimingu eest riigilõivu tegelikult kehtestada soovitakse. Samuti ei ole määratletud, milliseid olukordi käsitletakse tunnustamise otsuse muutmisena. Näiteks jääb ebaselgeks, kas lihtne kontaktandmete, näiteks e-posti aadressi muutmine Euroopa Liidu tarneahela julgestuse andmebaasis toob kaasa samaväärse riigilõivu kohustuse nagu tunnustamise otsuse sisuline läbivaatamine. Kokkuvõttes on tegemist ebapiisavalt läbi analüüsitud ja ebaproportsionaalse nõudega, mille sisu ja rakendamine vajavad täiendavat selgitamist.	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (LennS § 46^{12} lõige 17) ja sõnastusest välja jäetud riigilõivu tasumise kohustus tunnustamise taotluse muutmise ning tunnustamise otsuse hoidmise eest.
	10.4.	Kokkuvõttes on eelnõu eesmärk - katta riigi kulusid ja ajakohastada lõive - mõistetav, kuid kavandatud	**Teadmiseks võetud.**

		lahendus on liiga järsk, ebaselge, kohati vastuoluline ja tasakaalust väljas. Sellises mahus ja tempos muudatused võivad tekitada rohkem kahju kui kasu, mõjutades negatiivselt nii sektori toimimist, konkurentsi kui ka nõuete täitmist. Seetõttu on põhjendatud ettepanek võtta eelnõu täiendavaks analüüsiks, milles tuleb ümber hinnata nii riigilõivustatud toimingud kui ka kaaluda proportsionaalsemaid ja järk-järgulisemaid lahendusi, mis arvestaksid nii riigi kui ka ettevõtjate huve.	
11. Eesti Lennuakadeemia	11.1.	Eesti Lennuakadeemia (ELA) on tutvunud Kliimaministeeriumi poolt 19.04.2026 Rahandusministeeriumile ja Justiits- ja Digiministeeriumile arvamuse avaldamiseks välja saadetud lennundusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise eelnõuga. ELA juhib tähelepanu, et vastav eelnõu puudutab ELA tegevust mitmest aspektist ning selle mõjud on ELA jaoks tuntavad. Seetõttu peame muu hulgas vajalikuks mainida, et on kahetsusväärne, et ELA-t ei kaasatud asutuste ringi, kellele eelnõu arvamuse avaldamiseks edastati, ning eelnõu jõudis ELA-ni tänu lennundussektori kontaktidele. Lisaks märgime, et info eelnõu kohta jõudis ELAni 21.04.2026 hilisõhtul, mistõttu on tagasiside andmiseks ette nähtud aeg väga lühike.	**Selgitatud.** Eesti Lennuakadeemia on Eesti Lennundusklastri liige, mistõttu kaasati eelnõu avaliku kooskõlastamise menetlusse eeskätt kõiki klastri liikmeid ühendav esindusorganisatsioon.
	11.2.	Eelkõige soovime juhtida tähelepanu kavandatavate riigilõivude tasemele ja nende kasvule, mis näivad olevat ebaproportsionaalselt suured. Arvestades kõrghariduse rahastuse üldist vähenemist, mõjutavad need täiendavad kulud otseselt ja negatiivselt meie eelarvet ning võimekust pakkuda kvaliteetset ja kättesaadavat lennundusharidust. ELA ülesanne on tagada sertifitseeritud koolitus, hallata ja arendada	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		koolitusorganisatsioone, käitamist ning täita kõiki vastavaid regulatiivseid nõudeid. Samal ajal on avalikus sektoris korduvalt osutatud, et akadeemia koolitused ja teenused on kulukad. Kavandatavad lõivude tõusud süvendavad seda vastuolu, kus süsteem ise suurendab kulusid, mille kohta seejärel kriitikat tehakse.	
	11.3.	Soovime juhtida tähelepanu sellele, et eelnõu mõju laiemat analüüsi pole läbi viidud. Eriti oluline oleks hinnata kavandatavate muudatuste mõju kiiresti arenevale mehitamata lennunduse valdkonnale. Toome spetsiifiliselt välja, et seoses U-space'iga on hakatud reguleerima riigilõivu küsimusi, samas kui U-space'i loomise alustalad on lennundusseadusest puudu ega ole plaanis lisada ka käesolevaga eelnõuga, nt õiguslikud alused U-space'i õhuruumi loomiseks ja ühtse ühise teabeteenuse osutaja määramiseks (või kas üldse Eesti läheb ühtse ühise teabeteenuse osutaja mudeli peale).	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 3.29.**
	11.4.	Eraldi failis esitatud tehniliste täpsustustega arvestati ja muudatused kajastuvad eelnõus.	**Arvestatud osaliselt ja võetud teadmiseks.**
	11.5.	14.07. esitatud täiendav tagasiside: Palume siinkohal Kliimaministeeriumi ja Transpordiametil veelkord hinnata riigilõivumäärasid, sh selles osas, mis puudutab mehitamata lennundust. RLS § 4 lg-te 1 ja 2 järgi riigilõivumäär kehtestatakse lähtuvalt toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte) ning toimingu eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt võib riigilõivumäära kehtestada kulupõhimõttest erinevalt. Riigikohus on kohtuasjas 5-25-73 välja toonud, et kui riigilõivud on kehtestatud üksnes vastusooritusega riigile tekkivate kulude katmiseks,	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		siis peab riigilõiv olema tekkiva kuluga ligilähedaselt sama suur (p 67) ning seejuures ei saa töökorralduse ebaefektiivsus õigustada liiga suurt riigilõivu (p 72). Kuigi seletuskirja 19.06.2026 seletuskirja on lisatud töömahud tundides, jääb jätkuvalt ebaselgeks, millega neid töötunde sisustatakse. Seletuskiri rõhutab, et: "Riigilõivumäärad ei tohi olla samas väljasuretava iseloomuga, sest ka riigil on huvi, et lennundusvaldkonnas tegutsevad isikud täidaksid seaduse nõudeid ja kasutaksid riigi pakutavaid avalikke teenuseid ning hüvesid" (Riigikohtu seisukohale 01.11.2011 otsuses kohtuasjas 3-4-1-19-11 (p 37)), kuid vaadates uut eelnõu versiooni, siis pole kumbagi eelmainitud Riigikohtu seisukohta enamjaolt arvesse võetud. Hetkel LennS ja RLS muutmise seadusega planeeritavad riigilõivumäärad on väljasuretava iseloomuga, eriti mehitamata lennunduse kontekstis, mis tähendab, et Eestis ei pruugi oodatud drooniteenuste turgu välja areneda, seejuures kaovad väiksemad tegijad suure tõenäosusega pildilt.	
	11.6.	Kordame 24.05.2026 edastatud tagasisidet: "LennS § 7 lg 11 muutmisvajadus jääb ebaselgeks, kuna vastav muudatus jätab lahtiseks, kes erandi tegemise üle otsustab. Määrusenr 2017/1139 artikli 71(1) kohaselt liikmesriigid võivad teha erandeid, ning seejuures pole artiklis täpsustatud, et vastava erandi teeb "pädev asutus", mistõttu ei saa tekitada seost ka LennS § 7 lg-ga 10, mille kohaselt Trasnspordiamet on pädev asutus määruse 2018/1139 tähenduses. Selgust ei too ka LennS § 7 täiendamine lg-ga 13 (LennS ja RLS muutmise seaduse § 1 p 2), kuna vastavas sättes on mainitud taotluse läbivaatamist ja erandi otsuse hoidmist	**Selgitatud.** LennS § 7 lg 11 kehtiv sõnastus näeb imperatiivselt ette, et määruse (EL) 2018/1139 artiklis 71 nimetatud erandeid teeb Transpordiamet. Viidatud sõnastus eelnõus aga muutub seetõttu, et tagada vastava menetluse alustamine taotluse alusel, mis varem ei ole olnud selgelt seaduses reguleeritud. Pädeva asutuse ülesandeid ja rolli silmas pidades ei ole vaieldav, et regulatsioonist saab lennuohutusega seotud erandeid teha vaid vastavat rolli täitev asutus, milleks Eestis on seadusega määratud Transpordiamet.

	11.7.	Punkt 5. Selgitav tekst on kustutatud (ELA edastas 24.05.2026 selle kohta muu hulgas tagasiside ebatäpsuse osas).	**Võetud teadmiseks.**
	11.8.	Punkt 29. Muudatusettepanek sisaldab viidet rakendusmääruse 2019/947 lisa B osa punktidele UAS.STS-01.020 ja UAS.STS-02.020. Punktid UAS.STS-01.020 ja UAS.STS-02.020 paiknevad lisa 1. liites - kas viite ei peaks olema lisa 1. liitele? Vaadates rakendusmääruse 2019/947 sõnastust läbivalt, siis rakendusmääruses viidatakse otse lisa 1. liitele.	**Võetud teadmiseks.**
	11.9.	Punkt 33. Kordame 24.05.2026 edastatud tagasisidet: "Mehitamata õhusõiduki piiriülese käitamise sätted (sh riigilõivu kohustus vastava taotluse eest) peaksid olema eraldiseisvas paragrahvis, mitte §-s 46^{24} erikategooria käitamisteatise ja käitamisloa kohta, kuna piiriülene käitamine võib toimuda ka kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistuse (LUC) alusel. Täiendades §-i 46^{24} lg-ga 10 jääb mulje, justkui mehitamata õhusõidukite piiriülesel käitamisel võetakse arvesse ainult lennud, mis toimuvad käitamisloa alusel. Ühtlasi tuleks hinnata, kas piiriülese käitamise taotlemine käitamisloa alusel ja LUC alusel peaks toimuma samade menetlustähtaegade jooksul. Lisatava lõike puhul esineb samuti probleem sõna "luba" kasutamisega ("piiriülese käitamise loa muutmise", "piiriülese käitamisloa"), kuivõrd piiriülese käitamise puhul pole tegemist "loaga", vaid pigem tingimustele vastamise kinnitusega. Lõpetuseks jääb selgusetuks, miks küsitakse riigilõivu piiriülese käitamisloa hoidmise eest, kui piiriülese käitamise puhul teostab järelevalvet käitaja registreerimisriik.	**Selgitatud.** Võttes arvesse valdkonna ja Transpordiameti praktikat on põhjendatud piiriülese mehitamata õhusõiduki käitamisega seonduv reguleerida eeskätt eelnõus esitatud kujul. Ülejäänud kavandatud ettepanekud on kaalumist väärt, ent vajavad põhjalikumat arutelu ning seda on kavandatud teha käimasoleva lennundusseaduse revisjoni protsessi raames.

		Eeltoodud kommentaarid laienevad muuhulgas LennS ja RLS muutmise seaduse eelnõu kavandi § 2 p-le 28.” Vastavat tagasisidet ning mittearvestamise selgitust pole märkuste tabelis välja toodud. Seletuskirja on § 1 punkti 33 selgitustes küll täiendatud viitega rakendusmääruse 2019/947 artiklile 13, kuid ka vastava artikli lg 4 kohaselt on piiriülene käitamine võimalik ka LUC alusel ilma käitamisluba taotlemata või käitamisteatist kinnitamata, mistõttu piiriülese käitamise sätte lisamine erikategooria käitamisteatist ja käitamisluba käsitlevasse paragrahvi ei ole sisulises mõttes korrektne.	
	11.10.	Punkt 5. Kordame 24.05.2026 edastatud tagasisidet: “Näiteks punktis 5 on tegemist 1835 euro suuruse riigilõivu kehtestamisega ning olemasoleva riigilõivu 1000 euro suuruse riigilõivu muudatusega: 835 eurolt 1835 eurole. Registreerimistunnuse väljastamine on pigem kulupõhine - kas õhusõiduki registreerimistunnuse väljastamine on tõepoolest 1835 euro suurune kulu? Omaniku soovile vastava registreerimistunnistuse väljastamine puhul on kulupõhisuse nõue vaieldav, siiski jääb arusaamatuks enam kui kahekordne riigilõivu tõus.” Seletuskirjas on välja toodud, et “Seni oli riigilõiv vaid taotluse läbivaatamise eest, kuid tunnistuse väljastamise eest riigilõivu ei olnud. Väljastamise eest on põhjendatud eraldi riigilõivu võtmine, kuna see on eraldiseisev toiming – tegevusega kaasnevad vajalikud asjaolude kontrollimisega seotud toimingud ning menetlus lõppeb õhusõiduki registreerimise ning konkreetse tunnuse väljastamisega.” Ebaselgeks jääb, kuidas taotluse läbivaatamise riigilõivud jäävad 45 - 225 euro vahele, kuid registreerimistunnuse enda väljastamise riigilõiv on 1835 eurot, eriti kui	**Selgitatud.** Riigilõivu kehtestamise üheks eesmärgiks on hoida kontrolli all isikute taotlusel (individuaalset või eelistatud kombinatsiooniga registreerimistunnused) väljastatavate õhusõiduki registreerimistunnuste hulka. Nagu seletuskirjas selgitatud on riigilõivu kujundamisel kulupõhimõttest kõrvale kaldutud, kuid arvesse on võetud ühe toiminguga seotud tegelikke otseseid ja kaudseid kulusid, millele on liidetud Transpordiameti üldhalduskulud. Pikemalt põhjendatud seletuskirjas eelnõu § 2 punkti 5 selgitustes.

		arvestada, et vastavalt seletuskirjale on toimingule kuluv aeg ligikaudu 2 tundi ning töötunnitasu 34,22 eurot (lk 249 “Toimingule kuluva aja (ligikaudu 2 tundi) ning töötunnitasu 34,22 euro korrutis [...].” Mõistame, et soovile vastav registreerimistunnus on mugavsteenus, kuid tavapärase nõuetele vastava registreerimistunnuse väljastamine ei ole mugavusteenus ning niivõrd suur erisus taotluse läbivaatamisega riigilõivuga võrreldes on põhjendamata.	
	11.11.	Punkt 7. Kas § 142^2 lg 11 lisamisega soovitakse kehtestada riigilõivud mitte-EASA õhusõidukite lennukõlblikkus sertifikaadi taotluse läbitaamisele? Hetkel tekitab segadust asjaolu, et § 2 punktiga 6 täpsustatakse § 142^2 lg 1 sõnastust lisandiga “EASA” ning § 2 punktiga 7 lisatakse uuesti õhusõiduki (üldiselt) lennukõlblikkussertifikaadi taotluse läbivaatamise riigilõiv (st pole sõnastatud “Mitte-EASA õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaadi taotluse [...]”). Kui ELA arusaam on korrektne, et § 2 punkt 7 puudutab mitte-EASA õhusõidukeid, siis ka seletuskirjas peaks § 2 punkti 7 selgitus suures osas kuuluma § 2 punkti 6 selgituse alla.	**Selgitatud.** Eelnõu § 2 punktiga 6 täpsustatakse RLSi § 142^2 lõiget 1, et eristada EASA ja mitte-EASA õhusõidukite lennukõlblikkussertifikaatidega seotud menetlused. Kõnesolev säte puudutab EASA õhusõidukeid ning lisaks luuakse eraldi säte menetlusteks mitte-EASA õhusõidukitega. Kõnesolev täiendus ei muuda lennukõlblikkussertifikaadi taotlemise menetlusreegleid. Eelnõu § 2 punktiga 7 täiendatakse RLSi § 142^2 lõikega 11, mis hõlmab mh mitte-EASA õhusõidukeid.
	11.12.	Punkt 21. Kordame 24.05.2026 edastatud tagasisidet: “RLS § 142^{21} lõike 3 järgi sai varasemalt dokumendi kinnitatud ärakirja või väljatrüki väljastada riigilõivuga 5 eurot lehekülje eest, kuid lähtuvalt kavandi § 2 punktist 21 on kulu justkui suurenenud selliselt, et on põhjendatud küsida 30 eurot lehekülje kohta.” Seletuskirja on lisatud täpsustus järgnevalt: “Punktiga 21 tõstetakse riigilõiv seniselt 5 eurolt 30 euroni, mis katab Transpordiameti tegelikud toimingute kulud, summa on ümardatud 34,22 euro asemel summani 30 eurot. Riigilõivu kujundamisel on lähtutud kulupõhimõttest. Ühe toiminguga seotud	**Teadmiseks võetud.**

		kulu 30 eurot on saadud korrutades töötunnitasu 34,22 eurot ja toimingule kuluva aja (ligikaudu 1 tund).” ELA avaldab siinkohal siirast kahtlust, et ärakirja või väljatrüki väjastamine võtab 1h, seda enam, et RLS 14221 lg 3 puhul kehtestatakse eelnõuga 30 euro suurune riigilõiv lehekülje kohta, st 2 lk = 60 eurot, mis viitaks justkui 2lk väljatrüki väljastamine võtab 2h aega.	
	11.13.	Punkt 28. Erikategoorias käitamisloa taotluse, käitamisloa muutmise taotluse ja käitamisloa pikendamise taotluse riigilõiv kahekordistub. RLS § 142⁴⁰ lg-s 2 käsitletud sertifikaadi hoidmise riigilõiv kasvab 340 %. Seletuskirjas on välja toodud, et: “Ühe toiminguga seotud kulu 550 eurot on saadud korrutades töötunnitasu 34,22 eurot ja toimingule kuluva aja (ligikaudu 16 tundi), mida on ümardatud 547,52 euro asemel summani 550 eurot.” Seletuskirjas on selgitamata, mida vastavad 16 töötundi endast hõlmavad. Nagu 24.05.2026 tagasisides välja toodud, “võiks punktis 28 (RLS §-s 142⁴⁰) käitamisloa taotluse menetlemise puhul arvesse võtta ka käitamisloa tüüpi (PDRA vs SORA). PDRA puhul on riskide hindamine juba eelnevalt läbiviidud ning sellest tulenevalt ka menetlus oma olemuselt lihtsam, mistõttu ka ajakulu väiksem. SORA puhul viiakse läbi põhjalik riskianalüüs, mille hindamine ja vastavustõendamine nõuab pädevalt asutuselt (TRAMilt) märkimisväärselt suuremat töömahtu ja ressurssi.”	**Teadmiseks võetud.**
	11.14.	Lisaks juhime veelkord tähelepanu § 1 punkti 33 osas antud tagasidele - piiriülese käitamise sätted ei sobitu sisuliselt käitamisluba ja käitamisteatist puudutava paragrahvi alla, kuna piiriülene käitamine on võimalik ka LUC-i alusel. Eeltoodud põhjusel ei ole	**Selgitatud punktis 11.9.**

		kohane ka § 2 punktiga 28 RLS §-i 142^{40} lg 3 lisamine, kuivõrd RLS § 142^{40} käsitleb käitamisloa ja käitamisteatisega seotud riigilõive.	
	11.15.	Nii eelnõus kui seletuskirjas on numeratsioon ebakorrektne ja punkt 29 puudub (st pärast § 2 punkti 28 tuleb kohe punkt 30).	**Arvestatud.**
	11.16.	Punkt 30. 19.06.2026 edastatud eelnõus on võrreldes 18.05.2026 eelnõuga kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistuse taotluse, pädevustunnistuse muutmise ja taastamise taotluse läbivaatamise ning pädevustunnistuse hoidmisega seotud riigilõive märkimisväärselt vähendatud (9580 ->2500; 4790 -> 1000). Siiki juhime tähelepanu, et ka 19.06.2026 eelnõus on võrreldes kehtiva seadusega kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistuse taotluse läbivaatamise riigilõiv enam kui kahekordne. Ka kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise pädevustunnistuse hoidmise riigilõiv kasvab 300%. Seletuskirjas on välja toodud, et: "Summa 1000 eurot on saadud korrutades töötunnitasu 34,22 eurot ja toimingule kuluva aja (ligikaudu 30 tundi), mida on ümardatud summa 1026,60 euro asemel summani 1000. Iga-aastane pädevustunnistuse hoidmise tasu sisaldab järelevalve tegevustega seotud tegelikke kulusid." Seletuskirjas pole välja toodud, kuidas kujunevad pädevustunnistuse hoidmisele kuluvad 30 tundi.	**Teadmiseks võetud.** Eelnõu seletuskirjas viidatud Transpordiameti inspektorite töötundide arv on ühe toimingu kohta keskmiselt, mis on täpsemini selgitatud seletuskirjas riigilõivu kujunemise selgitavas osas alapealkirjaga „Lennundusvaldkonna riigilõivud".
	11.17.	Punktid 32-34. Kordame 24.05.2026 edastatud tagasiside: "Punktiga 32 (RLS § 142^{42} lg 1) kasvab mehitamata õhusõiduki kaugpilootide koolitusorganisatsiooni sertifikaadi väljaandmise taotluse läbivaatamise riigilõiv 300 eurolt 1640	**Teadmiseks võetud.** Transpordiameti kui pädeva asutuse järelevalvetegevused toetuvad kinnitatud protseduuridele, mis tingivad nii töömahu kui konkreetsed tegevused.

		eurole samas kui menetlus ei ole niivõrd keerukas ja halduskoormus on eelduslikult madal, arvestades, et nõuded mehitamata õhusõiduki kaugpiloodi koolitusorganisatsiooni käsiraamatule tulenevad vastavalt LennS § 4623 lg-le 9 ministri määrusest." Seletuskirjas on välja toodud, et "Riigilõivu kujundamisel on lähtutud kulupõhimõttest. Summa 1640 eurot on saadud korrutades töötunnitasu 34,22 eurot ja toimingule kuluva aja (ligikaudu 49 tundi), mida on ümardatud summa 1676,78 euro asemel summani 1640." Ka siinkohal on seletuskirjas selgitamata, mis vastava 49 töötunni sisse kuulub.	
	11.18.	Ka mehitamata õhusõiduki kaugpilootide koolitusorganisatsiooni sertifikaadi hoidmise riigilõiv kasvab 900%. Seletuskirjas on välja toodud, et "Riigilõivu kujundamisel on lähtutud kulupõhimõttest. Ühe toiminguga seotud kulu 500 eurot on saadud korrutades töötunnitasu 34,22 eurot ja toimingule kuluva aja (ligikaudu 15 tundi), mida on ümardatud summa 513,30 euro asemel summani 500 eurot." Taaskord, seletuskirjas pole välja toodud, mida vastavad 15 töötundi hõlmavad.	**Teadmiseks võetud.** Transpordiameti kui pädeva asutuse järelevalvetegevused toetuvad kinnitatud protseduuridele, mis tingivad nii töömahu kui konkreetsed tegevused.
12. Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon	12.1.	Arvestades, et tegemist on niigi majanduslikult keerulises olukorras oleva sektori jaoks olulise negatiivse majandusliku mõjuga eelnõuga, palume kaasata ka edaspidistesse aruteludesse ka ELEA arvamuse andjate ja info saajate hulka. ELEA juhib tähelepanu, et vastav eelnõu puudutab ELEA liikmesettevõtteid ja teisi sektoris tegutsevaid ettevõtteid (sh eksportööre) ning selle mõjud on ELEA liikmesettevõtete jaoks märkimisväärselt ebaproportsionaalsed. Seetõttu peame muu hulgas vajalikuks juhtida tähelepanu, et on kahetsusväärne,	**Võetud teadmiseks.**

		et ELEAt pole taas kaasatud nagu ei tehtud seda ka 2022 aastal Lennundusseaduse muutmisel arvamuse avaldajate hulka. Muudatused mõjutavad ELEA hinnangul logistikasektorit eelkõige läbi regulatiivse keskkonna, kulude ja haldusprotsesside suurenemise. Kuigi seaduse tekst ise keskendub lennundusvaldkonnale, kanduvad mõjud edasi kogu tarneahelale (sh lennukaubavedu, e-kaubandus, ekspedeerimine). ELEA hinnangul ilmnevad alljärgnevad otsesed mõjud logistikasektorile ja kogu tarneahelale: Kulud kanduvad otseselt lõppklientidele edasi (kallim lennutransport ja sellega seonduvad otsesed kulud – (lennukaupa vedava ettevõtte staatuse saamine, hoidmine, staatuse pikendamine muutuks ebaproportsionaalselt kallimaks) – sealhulgas kulud kantakse edasi N: kogu Eesti töötleva tööstuse ekspordile suunatud konkurentsikeskkond saab tagasilöögi). Võrdlev kokkuvõte /…/.	
	12.2.	Aastane riigilõivu kulu kokkuleppelistel esindajatel (RA) on hetkel 49 EUR edaspidi 3738 EUR – kasv 7628% THI samal ajal 65% tõusnud. Lisaks kaudsete kulude kasv seoses muude eelnõus kajastatud riigilõivude tõusuga (näiteks koolitused). Heakskiidetud veoettevõtja (AH) staatuse taotlemise ning hoidmise kulu on ebamõistlikult suur. Ka ühe plommitud veoautoga lennukaupa vedav veoettevõtja maksab plaanitava eelnõu kohaselt ainuüksi riigilõivu 6190 EUR staatuse välja andmise eest, 1780 EUR aastas selle hoidmise eest ja 2600 EUR selle pikendamise eest. Kui hetkel lennukauba transpordiga tegelevad veoettevõtted ei leia majanduslikku mõtet	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

		heakskiidetud veoettevõtja staatust taotlema hakata, on ainsaks alternatiiviks Poola vedajatelt teenust sisse ostma hakata (Hetkel juba täna Poolas olemas 24 AH-staatusega veoettevõtet). Eelmine Lennundusseaduse vaidlus 2022 aastal – tulemus: suurim eksportöör Ericsson Eesti loobus oma tuntud saatja (KC) staatusest ning Eestis ühtegi sellist ettevõtet enam ei ole. Samal ajal Poolas 18, Soomes 37 KC staatusega ettevõtet. Lõpptulemusena saavutatakse peamiselt ainult üht – lennukauba transpordi valdkonna konkurentsivõime siinses regioonis saab kannatada ja sellest tulenevalt pikas perspektiivis ka sektori üldine maksutulu riigile. Ettepanek 1 – riigilõivude hinnatõus viia samasse suurusjärku THI kasvuga.	
	12.3.	Ettepanek 2 – ettevõtted maksavad riigilõivu perioodilise uuendamise eest. Sellele veel omakorda lisaks täiendava iga-aastase tasu kehtestamine ei ole aktsepteeritav.	**Arvestatud.** Eelnõu muudetud (LennS § 46^{12} lõige 15) ja sõnastusest välja jäetud riigilõivu tasumise kohustus staatuse määramise otsuse hoidmise eest.
	12.4.	Kuigi eelnõu mõjutab otseselt kogu logistikasektorit, kavandatakse sellega muuhulgas ka autoveoga seotud dokumentide riigilõivude märkimisväärset tõstmist. Samas on lõivude tõstmise põhjendused esitatud väga nappidena ning puuduvad autoveosektorit käsitlevad mõjuanalüüsid.	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
13. Marabu Airlines	13.1.	Oleme mõistvad ja saame aru LennS ja RLS muudatuste vajadusest. Toetame igati eesmärki tugevdada Transpordiameti mehitatust, et pääseda EASA rikkumismenetlusest. Oleme nõus kulupõhise lähenemisega, kuid see peab olema täpsemalt põhjendatud, kontrollitav ja faktidel põhinev. Soovime näha Transpordiameti hinnanguid kuludele, tasude lõikes.	**Selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.

	13.2.	Riigilõivud ja tasud ei tohi olla diskrimineerivad – antud seadusemuudatustes on kehtestatud lennuettevõtetele ka sertifikaatide hoidmisega seotud tasud, kuid lennujaama/välja ja aeronavigatsiooni teenuseid pakkuvatele ettevõtetele hoidmise tasud puuduvad (ainult muutmise tasud on praegu seadusemuudatusest leitavad). Soovime mõista, kuidas on lennujaamade ja aeronavigatsiooni teenuseid pakkuvate ettevõtete järelevalve kulu väiksem kui lennufirmade järelevalve kulu.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud.
	13.3.	Kavandatav järsk tasude tõus, mis ulatub kohati kümnete kordadeni, on koheseks rakendamiseks liigse mõjuga. Teeme ettepaneku viia muudatused sisse etapiviisiliselt vastavalt Transpordiameti tegelikule värbamiskavale, mis võimaldaks turuosalistel kuludega oma eelarvetes arvestada. Eestis on välja kujunenud ühiskondlik kokkulepe ja hea õigusloome tava, mille kohaselt peaks maksude ja tasude kehtestamise või olulise muutmise ning nende jõustumise vahele jääma vähemalt kuuekuuline periood. Kavandatav kahekuuline etteteatamistähtaeg ei ole proportsionaalne, prognoositav ega ettevõtluskeskkonnas aktsepteeritav. Kõike eelnevat arvesse võttes soovitame tasude muutmise jõustada mitte enne 1. jaanuari, tehes seda märgatavalt väiksemas mahus ning selgemalt argumenteeritud alustel.	**Arvestatud ja selgitatud punktis 5.2.** Eelnõu jõustumisaeg on muudetud ning uus jõustumise aeg (riigilõive puudutavas osas) on planeeritud 01.01.2027.
	13.4.	Palume tuua välja kõikide tasude lõikes võrdluse Euroopa Liidus teistes riikides kehtivate tasudega – kaasa arvatud Maltal ja Iirimaal. Peame säilitama oma konkurentsieelise ja soodustama ettevõtete registreerimist Eestisse (mis tooks ka kogu töötajaskonna tulumaksu laekumise Eestisse). Viies tasud Skandinaavia riikide tasemele, tekib õigustatud	**Arvestatud osaliselt ja selgitatud punktis 5.2.** Seletuskirja läbivalt täiendatud ning lisatud andmed toimingute kohta koos arvutuskäiguga, mille alusel riigilõiv on kujunenud. Tuleb täpsustada, et võrdlus Malta või Iirimaaga ei ole lennundusmahte ja sektori osakaalu, riikide Eestist erinevat maksupoliitikat ja -koormuse valikuid ning sektori genereeritavat lisaväärtust arvestades võrreldavad.

		küsimus, milleks peaks olema Marabu sugune lennufirma Eestis.	Riigilõivude arvutamisel on lähtutud Transpordiameti tegelikest kuludest, s.o tegelikud kulud ei ole võrreldavad nt teise lennundusjärelevalvet tegeva pädeva asutuse kuludega.
	13.5.	Seletuskirja kohaselt on Transpordiameti eesmärk koguda 110 000 eurot lisarahastust. Esialgne hinnang näitab, et uute tasumäärade rakendumisel on Marabu panus sellesse märkimisväärne. Koostame hetkel täpsemat analüüsi muudatuste mõjust meie tegevusele.	**Teadmiseks võetud ja selgitatud.** Eelnõu eesmärk ei ole koguda täiendavat riigieelarvelist tulu Transpordiametile (riigilõivud laekuvad riigieelarvesse), vaid katta lennundusalase järelevalve tegelikud kulud olulisel määral. Kliimaministeerium möönab, et riigilõivude kulupõhisele mudelile üleminek omab olulist majanduslikku mõju ning see arutati sektori ettevõtjatega läbi 21. mail Kliimaministeeriumis toimunud kohtumisel.