**Atmosfääriõhu kaitse seaduse muutmise seaduse eelnõu**

**seletuskiri**

**1. Sissejuhatus**

**Sisukokkuvõte**

Eelnõukohase seadusega võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.05.2023, lk 134–202; edaspidi *direktiiv 2023/959*).

Direktiiviga 2023/959 muudetakse Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi *ELi HKS*), et viia see kooskõlla Euroopa Liidu kliimamääruses seatud eesmärgiga saavutada 2030. aastaks vähemalt 55% kasvuhoonegaaside heite vähendamine võrreldes 1990. aastaga. Eesmärgi saavutamiseks esitas Euroopa Komisjon seaduseelnõude paketi „Eesmärk 55“, mille üks osa oli ka ELi HKSi ajakohastamine. Direktiivi 2003/87/EÜ muudatusega kehtestatakse reeglid käesolevaks kauplemisperioodiks kuni 2030. aastani. Direktiivis 2003/87/EÜ on täpsustatud valdkonnas kasutatavaid definitsioone, laiendatud ELi HKSi ka meretranspordile, ajakohastatud ELi HKSi tulude kasutamisega seotud nõudeid ning kauplemissüsteemi loa menetlusreegleid.

Samuti luuakse direktiiviga 2023/959 uus lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem hoonetele, maanteetranspordile ja muudele sektoritele (edaspidi *HKS2*), mille eesmärk on sarnaselt olemasolevale kauplemissüsteemile vähendada nendes sektorites kasvuhoonegaaside heitkogust tulemuslikul ja majanduslikult tõhusal viisil. HKS2 rakendub alates 2027. aastast nendes sektorites põletamiseks kasutatavatele kütustele, mille tarbimisse lubajad peavad kütuse kasvuhoonegaaside heidet seirama, raporteerima ja lubatud heitkoguse ühikud tagastama.

Lisaks luuakse direktiiviga 2023/959 tehtavate muudatustega direktiivis 2003/87/EÜ täiendavad võimalused investeeringute tegemiseks. Nii moderniseerimisfondi kui ka innovatsioonifondi mahte suurendatakse. Moderniseerimisfondis on Eestil oma osakaal, mis võimaldab Eestil toetada investeeringuid energiasüsteemide moderniseerimiseks ning madala CO2-heitega majandusele üleminekuks teistes valdkondades. Innovatsioonifond on Euroopa Liidu ülene fond, kust ettevõtetel on võimalik taotleda vahendeid investeeringuteks innovatiivsete tehnoloogiate kasutuselevõtuks.

Direktiivi 2023/959 ülevõtmistähtaeg on 2023. aasta 31. detsember. Direktiivi ülevõtmiseks tuleb muuta atmosfääriõhu kaitse seadust (edaspidi *AÕKS*),riigilõivuseadust ning meresõiduohutuse seadust.

Eelnõuga võetakse atmosfääriõhu kaitse seaduses üle ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega (ELT L 130, 16.05.2023, lk 115–133, edaspidi *direktiiv 2023/958)*). Direktiiviga kaasnev peamine muudatus on õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise lõpetamine alates 2026. aastast. Samuti tuleb liikmesriikidel luua toetusmeede puhtamate lennukikütuste kasutuselevõtuks. Meetme eesmärk on katta hinnavahe säästliku lennukikütuse ja fossiilsetest allikatest pärit lennukikütuse vahel.

Eelnõuga viiakse seadus kooskõlla ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll (ELT L 130, 16.05.2023, lk 105–114). ELi HKSi meretranspordile kohalduvad nõuete täitmise üksikasjad nagu kasvuhoonegaaside heite aruandlus, seire ja tõendamine on sätestatud nimetatud määruses.

Eelnõuga määratakse pädev asutus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100), nõuete täitmiseks.

**Eelnõu ettevalmistaja**

Seaduseelnõu on koostanud Kliimaministeeriumi kliimaosakonna nõunikud Annika Varik ([annika.varik@kliimaministeerium.ee](mailto:annika.varik@kliimaministeerium.ee)), Brit-Beatrice Peri ([brit-beatrice.peri@kliimaministeerium.ee](mailto:brit-beatrice.peri@kliimaministeerium.ee)), Imre Banyasz ja Silver Sillak ([silver.sillak@kliimaministeerium.ee](mailto:silver.sillak@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu keeletoimetaja oli Kliimaministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Aili Sandre ([aili.sandre@kliimaministeerium.ee](mailto:aili.sandre@kliimaministeerium.ee)). Seaduseelnõu õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Triin Nymann ([triin.nymann@kliimaministeerium.ee](mailto:triin.nymann@kliimaministeerium.ee)).

**Märkused**

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõuga võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.05.2023, lk 134–202; edaspidi direktiiv 2023/959).

Eelnõu panustab Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi elluviimisesse kliimaeesmärkide saavutamise ning eelarve tulude kaudu.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus.

Eelnõukohase seadusega muudetakse atmosfääriõhu kaitse seaduse 01.07.2023 jõustunud redaktsiooni (RT I, 17.03.2023, 33).

**2. Seaduse eesmärk**

Direktiiv 2023/959 muudab Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi *ELi HKS*) reegleid käimasoleval kauplemisperioodil. Direktiiv sätestab täpsemad tingimused ELi HKSis osalejatele ning lubatud heitkoguse ühikute (edaspidi ka *LHÜd*) kasutamisele. Eelnõukohase seadusega võetakse Eesti õigussüsteemi üle direktiivist 2023/959 tulenevad muudatused direktiivis 2003/87/EÜ ning ajakohastatakse kehtivat regulatsiooni. Selleks muudetakse atmosfääriõhu kaitse seadust, mis reguleerib ELi HKSi toimimist Eestis. Lisaks võetakse seadusega üle direktiiv (EL) 2023/958 ja viiakse Eesti õigus kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/957.

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

**3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

**Paragrahvi 1 punktiga 1** täiendatakse seadust §-ga 121, mis reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (edaspidi FuelEU määrus), nõuete täitmist. Kuivõrd sisulised nõuded on sätestatud EL määruse tasandil, ei ole vaja neid riigisiseselt üle võtta, küll aga peavad liikmesriigid määrama FuelEU määruse artikli 27 alusel pädeva asutuse, mis vastutab määruse täitmise eest. FuelEU määrus võeti vastu 13. septembril 2023. a ning see jõustub 1. jaanuarist 2025, välja arvatud artiklid 8 ja 9, mida kohaldatakse alates 31. augustist 2024. FuelEU määruse eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kogu liidus kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimaneutraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ja vältides siseturu moonutusi.

FuelEU määrust kohaldatakse kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus[[1]](#footnote-1) on üle 5000 ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärieesmärkidel, olenemata laeva lipuriigist. Määrusega kehtestatakse laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad, mida vähendatakse iga 5 aasta järel.

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

Esitatud seirekava vastavust määruse nõuetele hindab akrediteeritud tõendaja. See on ettevõtjast või laeva käitajast sõltumatu juriidiline isik või muu õigussubjekt, kes teostab tõendamistoimingud vastavalt FuelEU määrusele ja kellel on tõendamisaruande väljaandmise ajal määruse (EÜ) nr 765/2008 ja FuelEU määruse kohane riikliku akrediteerimisasutuse akrediteering. Eestis on riiklik akrediteerimisasutus Eesti Akrediteerimiskeskus. Tõendaja ülesanded on FuelEU määruse kohaselt järgmised:

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

FuelEU määruse artikliga 27 nähakse liikmesriigile ette kohustus määrata pädev asutus, kes vastutab määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest. **Eelnõuga täiendatakse seadust §-ga 1211 ning määratakse pädevaks asutuseks Keskkonnaamet.** Pädeval asutusel on sarnaselt tõendajaga ligipääs Maritime Fuel andmebaasile ning tema peamised ülesanded on FuelEU määruse artikli 17 kohaselt järgmised:

* vajaduse korral kontrollida kõiki Maritime Fuel EU andmebaasi esitatud dokumente (reederi poolt koostatud Fuel EU aruanne, tõendaja poolt koostatud tõendamisaruanne, tõendaja poolt koostatud arvutused) määruse art 17 lg1
* teha täiendavaid järelevalvetoiminguid reederi üle määruse art 17 lg 2
* esitada täiendava järelevalve toimingute aruanne ) määruse art 17 lg 3
* teatada rikkumise korral ettevõtjale Fuel EU sanktsiooni uus summa, kui ta on tuvastanud, et tõendaja on arvutanud summa valesti määruse art 17 lg 4.
* eemaldada Maritime Fuel EU andmebaasist Compliance Fuel EU vastavustunnistuse, kui sanktsioonisummad ei ole õigeks ajaks tasutud. Väljastada uus vastavustunnistus, kui summad on tasutud. määruse art 17 lg 5

Lisaks täpsustatakse meresõiduohutuse seaduse normitehnilist märkust. FuelEU määrusega täiendatakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, mistõttu lisatakse normitehnilisse märkusesse viide ELi määrusele 2023/1805.

**Punktiga 2 muudetakse** AÕKS § 131 sõnastust ning võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt b, millega täpsustatakse kasvuhoonegaaside heite definitsiooni antud peatükis. Definitsiooni täiendatakse, et see hõlmaks kogu kasvuhoonegaaside heidet, mis tekib nii ELi HKSi laiendamise kui ka uue HKS2 loomise järel nende alla kuuluvatel tegevusaladel (sh meretranspordi, hoonete, maanteetranspordi ja muudes sektorites). Seaduse teistes peatükkides käsitletakse kasvuhoonegaaside heite definitsiooni laiemalt. Lisaks täiendatakse § 155 lg 1 alusel kehtestatud määrust nii meretranspordi kui ka hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite tegevusalade loeteluga.

**Punktiga 3** muudetakse seaduse § 131 sõnastust nii, et oleks üheselt mõistetav, et see kohaldub vaid esimesele kauplemissüsteemile.

**Punktiga 4** muudetakse seaduse § 135 sõnastust ja defineeritakse esimese kauplemissüsteemi mõiste, mis direktiivi muudatusega hõlmab lisaks paiksete heiteallikate ja õhusõiduki käitajatele ka laevandusettevõtjaid.

**Punktiga 5** täiendatakse seadust §-ga 1351, millega defineeritakse HKS2 ehk kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem hoonete, maanteetranspordi ja muudes sektorites, mille eesmärk on nendes sektorites kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähendada tulemuslikul ja majanduslikult tõhusal viisil. HKS2 rakendub alates 2027. aastast hoonete, maanteetranspordi ja muudes sektorites põletamiseks kasutatavatele kütustele, mille tarbimisse lubajad peavad kütuse kasvuhoonegaaside heidet seirama, raporteerima ja lubatud heitkoguse ühikud tagastama. HKS2 lühendina võetakse seaduses kasutusele mõiste “teine kauplemissüsteem”.

Lisaks sätestatakse need isikud, kes hakkavad HKS2 kuuluma. Direktiiviga 2023/959 soovitatakse määrata HKS2 kuuluvateks isikuteks aktsiisilaopidajad, kuid jäetakse samas liikmesriikidele kaalutlusõigus. Eelnõu kohaselt on tehtud otsus määrata Eestis HKS2 kuuluvateks isikuteks vedelkütuse puhul vedelkütuse tarnijad, maagaasi puhul maagaasi võrguettevõtjad ja võrguvälise maagaasi müüjad ning tahkekütuse puhul tahkekütusest soojuse tootjad, kuna eelmainitud isikutele rakenduvad juba teised kasvuhoonegaaside heite vähendamisega seotud kohustused ning samuti on neil eelduslikult lihtsam tuvastada kütuste lõppkasutusvaldkonda, mis on vajalik HKS2 kohase seire teostamiseks. Viimasena sätestatakse selle punktiga HKS2 “kütuse” mõiste, mis vastab “kütuse” mõistele alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse § 19 lõige 1 tähenduses.

**Punktidega 6 ja 7** täpsustatakse paragrahvi 136 sisu. Pealkirjast ning lõigetest 1 ja 2 eemaldatakse sõna „arvelduskonto“ eest sõna „käitaja“. Lõikes 1 täiendatakse sõnastust, et lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele kehtib see ka laevandusettevõtjatele ning hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite üksustele. Muudatus on vajalik, kuna ELi HKSi muudatusega laiendatakse süsteemi ka meretranspordile, kus kohustusi täidavad laevandusettevõtjad. Kauplemissüsteemi kuuluvad käitajad on paiksete heiteallikate käitajad ning õhusõiduki käitajad. Samuti laiendatakse kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem hoonete, maanteetranspordi ja muudele sektoritele.

**Punktiga 8** täpsustatakse paragrahvi 137 sisu nii, et see kehtiks esimese kauplemissüsteemi käitajatele sh õhusõiduki käitajatele, laevandusettevõtjatele ning teise kauplemissüsteemi hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite üksustele.

**Punktiga 9** täiendatakse paragrahvi 138 terminiga „eraldamisperiood“. Selleks täpsustatakse paragrahvi pealkirja. Kauplemissüsteemi periood jaguneb kaheks 5-aastaseks eraldamisperioodiks. Kauplemissüsteemi kuuluvate käitiste käitajad taotlevad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid enne iga eraldamisperioodi kogu 5-aastaseks perioodiks. Seletuskirja koostamise ajal kestab eraldamisperiood 2021–2025. Järgmine eraldamisperiood on 2026–2030. Käitajad taotlevad lubatud heitkoguse ühikuid järgmiseks eraldamisperioodiks esitades 30 juuniks 2024 Keskkonnaametile vastava tõendatud taotluse koos ajalooliste tegevusandmetega. Lõikega kolm defineeritakse termin „eraldamisperiood“ ning lõikega 4 viidatakse lubatud heitkoguse ühikute taotlemise ja tasuta eraldamise korrale, mis on sätestatud kehtiva seaduse § 155 lõike 2 kohase määrusega.

**Punktiga 10** tunnistatakse kehtetuks paragrahv 139, mis sätestab Kyoto protokolli kohase kauplemisperioodi. Kyoto protokolli 2. kohustusperiood sai läbi 2020. aasta lõpuga, mille tõttu ei ole see säte enam asjakohane.

**Punktiga 11** täiendatakse seadust §-ga 1411, et sätestada laevandusettevõtja mõiste ja tema kohustused. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 3 punkt w ning artikkel 3gc. Lõige 1 defineerib, kes on laevandusettevõtja ELi HKSi rakendamise mõistes. Laevandusettevõtja on kas laeva omanik või isik, kes teostab direktiivi kohaldamisalasse jäävaid meresõite ning vastutab kõikide meresõitu puudutavate nõuete ja kohustuste täitmise eest, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 336/2006. Lõikega 2 sätestatakse, et kõikide ELi HKSi nõuete täitmise eest vastutab laevandusettevõtja, seda isegi siis, kui laevandusettevõtja on laeva käitamise õigused andnud mõnele muule isikule. Kui laeva käitab muu isik, kes ei ole laevandusettevõtja selle paragrahvi mõistes, tuleb sellel isikul tasuda ELi HKSiga seotud kulud laevandusettevõtjale. See tähendab, et laevandusettevõtja ja laeva käitaja vahel tuleb sõlmida vastav kokkulepe, kus on täpsustatud, mil viisil laevandusettevõtjale ELi HKSiga seotud kulud tasutakse. Vastav kokkulepe võib olla täiendus juba kehtivale praktikale, mida laeva omanikud ja laeva käitajad kasutavad omavaheliste õiguste ja kohustuste sätestamiseks. Lõige 3 täpsustab, et laeva käitamise all mõeldakse veetava lasti, laeva marsruudi ja kiiruse kindlaksmääramist. Teisisõnu on laeva käitaja see, kes teeb otsuseid veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse osas.

**Punktiga 12** täiendatakse paragrahvis 143 pärast sõna „Kliimaministeerium“ tekstiosaga „Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni“. Konventsiooni nime täpsustatakse kuna paragrahv 139 tunnistatakse kehtetuks.;

**Punktiga 13** täiendatakse seadust §-ga 1441, millega seatakse HKS2 kuuluvatele ettevõtetele teise kauplemisüsteemi loa omamise kohustus ning Keskkonnaametile loamenetluse kohustus.

§-ga 144 ei muudeta kuna sellenimelisi lube on väljastatud ning kuna luba ei hõlma kõiki esimese kauplemissüsteemi kohuslasi.

**Punktiga 14** täiendatakse seadust §-ga 1453, et sätestada teise kauplemissüsteemi loa taotluse sisu ning loa andmise tingimused. Eelnõu järgi esitab HKS2 üksus loa taotluse keskkonnaotsuste infosüsteemi KOTKAS. Loa taotlusele märgitakse HKS2 üksuse nimi, registrikood, aadress ja kontaktandmed, ning koos loa taotlusega esitatakse Euroopa Komisjoni infosüsteemi kasvuhoonegaaside heitkoguse seirekava. KOTKASe kaudu jõuab loataotlus Keskkonnaametile, kes hindab taotlust ja otsustab loa väljastamise. HKS2 lubade taotlemiseks, menetlemiseks ja väljastamiseks on vajalik teostada IT-arendus KOTKASes vastavate funktsioonide loomiseks

**Punktiga 15** täiendatakse seadust §-ga 1454, millega selgitatakse, milline informatsioon teise kauplemissüsteemi loale märgitakse, ning kehtestatakse loa omajale kohustus tagastada iga kalendriaasta koguheitele vastaval hulgal lubatud heitkoguse ühikuid hiljemalt järgmise kalendriaasta 31. maiks.

**Punktiga 16** täiendatakse seadust §-ga 1491, millega seatakse teise kauplemissüsteemi loa omajale kohustus viivitamatult teavitada Keskkonnaametit kavandatavatest muudatustest, mis võivad olla aluseks loa muutmisele.

**Punktiga 17** muudetakse paragrahvi 155 lõiget 1, millega viidatakse Vabariigi Valitsuse määrusele. Viidet muudetakse nii, et oleks selge, et vastava määrusega kehtestatakse nüüd nii ELi HKSi laiendamise kui ka HKS2 loomise järel kumbagi kauplemissüsteemi hõlmatud tegevusalade loetelu.

**Punktiga 18** tunnistatakse kehtetuks AÕKS § 155 lõige 6, kuna see kordab riigilõivuseaduse §-s 29 sätestatut. Seaduse § 155 lõige 6 vabastab ELi HKSi kuuluvad käitajad riigilõivu maksmise kohustusest kauplemissüsteemi registris kontode avamise, muutmise ja hooldamisega seotud tegevuste eest. Kuna ELi HKS rakendub eelnõukohase seadusega ka laevandusettevõtjatele, siis tuleb see riigilõivust vabastus anda ka neile. Õigusselguse huvides tehakse eelnõu §-ga 2 vajalikud täpsustused riigilõivuseadusesse ning samasisuline lõige atmosfääriõhu kaitse seaduses tunnistatakse kehtetuks.

**Punktiga 19** tunnistatakse kehtetuks AÕKS § 156 lõiked 2 kuni 5, võttes sellega üle direktiivi 2003/87 artikli 3d lõige 1. Alates 2026. aastast ei eraldata õhusõiduki käitajatele enam lubatud heitkoguse ühikuid tasuta, mille tõttu ei ole õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist käsitlevad sätted seaduses enam alates 2026. aasta 1. jaanuarist asjakohased. Eestis saab lubatud heitkoguse ühikuid tasuta üks õhusõiduki käitaja.

**Punktiga 20** muudetakse § 156 lõikes 6 lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise tähtaega ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 11 lõige 2. Kehtiva seaduse kohaselt tuleb lubatud heitkoguse ühikud tasuta eraldada 28. veebruariks. Direktiivi 2003/87 muudatusega muudetakse see kuupäev 30. juuniks. Direktiivis tehti muudatus, kuna ELi HKSis kohandatakse tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute koguseid igal aastal vastavalt tootmistaseme aruandes esitatud tootmistaseme muutusele. Tootmistaseme aruanded esitatakse aga pärast 28. veebruari. See tähendab, et pädevad asutused pidid tihti lubatud heitkoguse ühikuid eraldama kalendriaastas mitmel korral, st nii 28. veebruariks kui ka hiljem, kui tootmistaseme aruande kohaselt käitise tootmistase oli suurenenud. Kui tootmistase oli vähenenud, siis tuli pädevatel asutustel hoopis lubatud heitkoguse ühikud tagasi nõuda. Selleks, et vähendada töökoormust ning tagada harmoniseeritud lähenemine, muudetakse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise tähtaega.

**Punktiga 21** täiendatakse § 156 lõigetega 7-11. Lisatakse punktid lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise koguse 20 % vähendamise kohta energiaauditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi ning kliimaneutraalsuse kavade kohuslastele juhul kui auditite või sertifitseeritud energiajuhtimissüsteemi soovitusi ei rakendata või kava ei koostata. Samuti kehtestatakse, et lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata tasuta üle 80 %, kui kliimaneutraalsuse kava vahe-eesmärkide saavutamist ei ole tõendatud 2025. aasta lõpuks või ajavahemiku 2026–2030 kohta. Lisatakse süsiniku piirimeetmesse kuuluvatele paiksete heiteallikate käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute koguse vähenemise maht perioodil 2026-2033. Alates aastast 2034 nimetatud käitajatele enam tasuta heitkoguse ühikuid ei eraldata. Samuti sätestatakse, et tegevuse lõpetanud käitisele tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldata. Lisaks määratletakse millistel juhtudel veel käsitletakse käitise tegevus lõpetatuks.

**Punktiga 22** tunnistatakse kehtetuks AÕKS § 158 ja § 159 ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3f. Kuna õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine lõpetatakse alates 1. jaanuar 2026, siis ei kehti ka direktiiviga ette nähtud lubatud heitkoguse ühikute erireservi ja sellest lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise sätted.

**Punktiga 23** muudetakse § 160 pealkirja. Kuna direktiivi 2003/87 muudatusega lisatakse enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kogusele ka see kogus, mis lisandub ELi HKSi laiendamisega meretranspordile, siis ei ole kehtiv paragrahvi pealkiri enam täpne. Meretranspordi lisandumisega suurendatakse enampakkumisele suunatavate ühikute kogust, mida seni loeti ainult paiksete heiteallikate lubatud heitkoguse ühikuteks. Selleks, et vältida liiga pikka pealkirja, on eelnõus tehtud ettepanek sõnastust lihtsustada, eemaldades viited konkreetsetele direktiiviga hõlmatud tegevustele.

**Punktiga 24** muudetakse § 160 lõiget 1. Muudatusega kustutatakse esimesest lausest lauseosa „paiksete heiteallikate käitajate“. Muudatuse vajadus tuleneb sellest, et enampakkumisele pannakse kõik ELi HKSi ühikud, mitte ainult paiksete heiteallikate käitajate ühikud, kuna ELi HKSi laiendatakse ka meretranspordile. Lisaks täiendatakse lauset, et enampakkumisele ei panda ühikuid, mis tunnistatakse kehtetuks § 168 lõike 6 kohaselt.

**Punktiga 25** täiendatakse paragrahvi 160 lõikega 11, millega sätestatakse riigi kohustus müüa riigile vastav osa HKS2 lubatud heitkoguse ühikuid enampakkumisel alates 2027. aastast.

**Punktiga 26** muudetakse § 161 lõike 4 sissejuhatavat lauset ja viiakse see kooskõlla direktiivi 2003/87 artikli 10 lõikega 3, mille kohaselt tuleb kogu enampakkumisel saadud tulu kasutada kasvuhoonegaaside heite vähendamisega seotud tegevusteks. Seni kehtinud korra järgi kehtis nõue, et tuludest kasutatakse vähemalt 50% sellisteks eesmärkideks ning ülejäänud tulu saab riik kasutada muudeks eelarves ette nähtud kuludeks. Direktiivi muudatusega kasutatakse õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu § 161 lõige 4 punktides nimetatud eesmärkideks.

**Punktidega 27–33** täiendatakse § 161 lõiget 4, ajakohastades lõikes 4 loetletud punkte ning täiendades loetelu punktidega 14–16. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõikes 3 loetletud punktid a–l. Tegemist on loeteluga valdkondadest, mida loetakse ELi HKSi enampakkumistulu eesmärgipäraseks kasutamiseks ja kogu enampakkumistulu tuleb kasutada tegevusteks, mis on kooskõlas loetletud valdkondadega. Loetelu on võrreldes eelmise toetatavate valdkondade loeteluga täpsustatud, toodud sisse selgemaid viiteid ja näited valdkondadele, mille toetamist komisjon prioriteetseks peab. Täpsemate meetmete üle otsustavad ELi liikmesriigid ise, kuid on oluline, et komisjonile aru andes oleks võimalik näidata, et riigi poolt rahastatud meetmed on kooskõlas nende punktidega. Aruandele kehtestab komisjon vormid, mida liikmesriikidel tuleb hakata täitma.

**Punktiga 34** täiendatakse § 161 lõikega 4’ ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10 lõike 3 viimane tekstiosa. Muudatuse kohaselt tuleb enampakkumisel saadud tulu kasutamise otsustamisel arvestada vajadusega suurendada kliimamuutustega seotud rahvusvahelise koostöö rahastamist haavatavates kolmandates riikides. Enampakkumistulu kasutamine otsustatakse Eestis riigi eelarvestrateegia protsessi käigus ning kasutamisest antakse aru Euroopa Komisjonile. Eestis on kehtivas riigi eelarvestrateegias meede rahvusvahelise kliimapoliitika alaseks koostööks, mis on suunatud arengumaade toetamiseks. Tulevastes eelarvestrateegiates tuleks seega otsustada, kas ja mil viisil suurendada juba kehtivat meedet või luua eraldi meede haavatavate riikide toetamiseks, mis võimaldaks täita direktiivist tulenevat nõuet. Haavatavate kolmandate riikidena on seni käsitletud riike, mis on OECD riikide nimekirjas, kellele antav abi loetakse arenguabiks. Nendeks on madala ja keskmise sissetulekuga riigid ning ÜRO definitsiooni kohaselt vähim arenenud riigid (*Least Developed Countries*). Eesti on seni rahvusvahelise kliimapoliitika koostöö raames toetanud tegevusi idapartnerlusriikides nagu Ukraina, Moldova, Georgia ning Aafrika riikides nagu Keenia, Namiibia, Uganda.

**Punktiga 35** tunnistatakse kehtetuks § 161 lõige 6 kuna vastavalt direktiivi muudatusele kasutatakse edaspidi õhusõiduki käitajate lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel saadud kogu tulu samadel eesmärkidel nagu on toodud § 161 lõikes 4.

**Punktidega 36–38** muudetakse kõigepealt § 1651 lõike 3 sissejuhatavas lauses nõuet, et vähemalt 70% moderniseerimisfondi vahenditest kasutatakse sama lõike punktides loetletud tegevusteks, mis on direktiivi kohaselt määratud prioriteetseteks tegevusteks. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 2. Eelnõukohase seadusega kehtestatakse nõue, et prioriteetsete tegevuste toetamiseks tuleb kasutada vähemalt 90% vahenditest. Direktiivi muudatusega lepiti kokku, et moderniseerimisfondi suurendatakse 2,5% võrra ühikute üldkogusest lisaks senisele 2%-le üldkogusest. Direktiivi kohaselt on seatud nõue, et muudatuse eelselt liikmesriikidele määratud moderniseerimisfondi vahenditest tuleks kasutada prioriteetseteks tegevusteks vähemalt 80% ning muudatusega suurendatud moderniseerimisfondi täiendavat osa vähemalt 90% ulatuses prioriteetseteks eesmärkideks. Eelnõukohane muudatus näeb ette, et Eesti kasutab kogu moderniseerimisfondi vahendeid vähemalt 90% ulatuses prioriteetseteks valdkondadeks. See muudatus tehakse kahel põhjusel.

Esiteks, on Eesti alates 2021. aastast kasutanud moderniseerimisfondi vahendeid direktiivi mõistes kahe prioriteetse meetme toetamiseks: avaliku sektori hoonete energiatõhususe programm ja vähese heitega transpordi energiatõhususe suurendamise programm. Need on saanud kinnituse moderniseerimisfondi haldavalt Euroopa Investeerimispangalt, et tegemist on direktiivi nõuetega kooskõlas olevate prioriteetsete meetmetega.

Teine põhjus on asjaolu, et nii kahe erineva kriteeriumi seadmise üle kontrolli teostamise kui ka mitteprioriteetsete tegevuste jaoks vahendite taotlemisega kaasneb suur töökoormus. Mitteprioriteetsete tegevuste toetamiseks tuleb saada heakskiit nii Euroopa Investeerimispangalt kui ka investeerimiskomiteelt. See muudab protsessi pikemaks ning kulukamaks, sest iga taotluse läbivaatamise ja hindamisega kaasneb kulu, mis kaetakse Euroopa Investeerimispangale liikmesriigile määratud moderniseerimisfondi vahenditest.

Paragrahvi 1651 lõike 3 punkte 1–4 muudetakse, punkt 5 tunnistatakse kehtetuks ning lõiget täiendatakse punktidega 6 ja 7. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõike 2 punktid a–f. Tegemist on tegevusalade loeteluga, mida peetakse direktiivi mõistes prioriteetseteks tegevusteks, mille jaoks tuleb kasutada vähemalt 90% vahenditest (lähemalt selgitatud punktis 27) ning vahendite taotlemise protsess on lihtsustatud. Muudatused ja täiendused pigem täpsustavad juba kehtinud tegevuste loetelu. Olulisemate täiendustena on ära märgitud, et kooskõlas õiglase ülemineku territoriaalse kavaga on võimalik toetada ka idufirmade ja kodanikuühenduste ühistegevust ning on täpsustatud, et prioriteetse tegevusena nähakse ka energiavõimekuse suurendamisega tegelemist.

**Punktiga 39** kustutatakse § 1651 lõikest 4 viide tahketele fossiilsetele kütustele. Eelnõukohase seadusega ei saa moderniseerimisfondi vahendeid enam kasutada üheski olekus fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise jaoks. Seni kehtinud seaduse järgi oli keelatud moderniseerimisfondi vahendeid kasutada üksnes tahkeid fossiilseid kütuseid kasutava energiatootmise toetamiseks. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikli 10d lõige 1. Näiteks sai varem kasutada moderniseerimisfondi, et tõsta maagaasi kasutavate energiatootmise käitiste efektiivsust, ehitades need ümber koostootmisjaamadeks, kuid mitte põlevkivi kasutavate elektrijaamade moderniseerimiseks. Eelnõukohase seadusega ei saa enam toetada kumbagi tegevust. Küll aga on võimalik toetada selliseid tegevusi, mis asendaks käitises seni kasutatud fossiilkütused taastuvenergiaga. Eesti ei ole seni kasutanud moderniseerimisfondi vahendeid energiatootmise toetamiseks, mille tõttu juba võetud kohustustele muudatus mõju ei oma.

**Punktiga 40** täiendatakse § 1651 lõikega 11 ja võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 10f, millega seatakse nõue, et moderniseerimisfondi vahendite kasutamine peab olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2088, mis käsitleb jätkusuutlikkust käsitleva teabe avalikustamist finantsteenuste sektoris (ELT L 317, 09.12.2019, lk 1–16), artikli 2 punktis 17 osutatud “ei kahjusta oluliselt” (inglise keeles *do no significant harm*) printsiibiga ning vastavama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852 artiklis 17 sätestatud kriteeriumitele. Seda juhul, kui toetatavale tegevusele on seatud sõelumiskriteeriumid sama määruse artikli 10 lõike 3 punkti b kohaselt. Loetletud majandustegevused, millele on sellised sõelumiskriteeriumid seatud, on sätestatud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2021/2139[[2]](#footnote-2) lisas 1.

**Punktiga 41** muudetaksetulenevalt termini „esimene kauplemissüsteem“ kasutuselevõtuga paragrahvi pealkirja.

**Punktiga 42** täiendatakse § 166 lõikega 21. Kui paiksete heiteallikate käitajate ning õhusõiduki käitajate seire ja aruandluse reeglid on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/2066, siis laevandusettevõtja aruandlusnõuded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2015/757. Antud lõikega sätestatakse, et seirekava tuleb esitada Keskkonnaametile, kes on ELi HKSi rakendamise pädev asutus Eestis. Seirekava esitatakse infosüsteemi Thetis-MRV. Nagu ka teiste kauplemissüsteemi kohustuslaste esitatud seirekavadega, kinnitab Keskkonnaamet esitatud seirekavad. Seirekavad on aluseks heitkoguse aruannete tõendamiseks, kus tõendaja hindab, kas heitkoguse aruandes on arvestatud kõiki kinnitatud seirekavas ettenähtud nõudeid.

**Punktiga 43** muudetakse § 166 lõiget 3, et viia see kooskõlla direktiiviga. Kuna direktiivi nõudeid täidavad ka laevandusettevõtjad, siis täpsustatakse antud lõikes, et kasutatava seiremetoodika ajakohasust kontrollib ka laevandusettevõtja. Samuti täpsustatakse, et seirekava täiendamine toimub vastavalt määrusele (EL) 2015/757, mitte aga määrusele (EL) 2018/2066, nagu paiksete heiteallikate käitajate või õhusõiduki käitajate puhul. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3gb.

**Punktiga 44** muudetakse § 166 lõikeid7 ja 8. Lõikega 7 laiendatakse aruandluskohustuse nõudeid laevandusettevõtetele. Nõuded on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2015/757. Lõiget 8 muudetakse eesmärgiga täpsustada, et sätestatud nõuded kehtivad ka laevandusettevõtjatele. See puudutab Keskkonnaameti pädevust teha käitaja või laevandusettevõtja heitkoguste kohta konservatiivne hinnang juhul, kui käitaja või laevandusettevõtja ei ole esitanud 25. märtsiks heitkoguse aruannet. Konservatiivne kasvuhoonegaaside heite hinnang on aluseks lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustuse täitmiseks.

**Punktiga 45** lisatakse paragrahv 1661 „Teise kauplemissüsteemi heitkoguste seire ja aruandlus“, millega seatakse HKS2 kuuluvatele ettevõtetele kasvuhoonegaaside seire ja aruandluse kohustus. Teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus, kellele on kasvuhoonegaaside heiteluba väljastatud hiljemalt 1. jaanuariks 2025, peab Keskkonnaametile 30. aprilliks 2025 esitama heitkoguste aruande 2024. aasta kohta ning edaspidi igal aastal eelneva aasta kohta.

Direktiivi läbirääkimistel kokku lepitud erisuste tõttu ei kuulu HKS2 kohaldamisalasse kütuse põletamine raudteetranspordi, siseriikliku lennunduse ja merenduse, põllumajanduse, kalanduse, metsanduse ja militaarsel otstarbel. HKS2 rakendamisel tuleb riigil seega tagada, et teise kauplemissüsteemi kuuluvad üksused suudavad usaldusväärselt ja täpselt tuvastada HKS2 kohaldamisalasse kuuluva kütuse osakaalu, kuigi kütuse tegeliku kasutusvaldkonna kohta neil hetkel andmeid ei pruugi olla. Osaliselt on kütuse kasutusvaldkonda võimalik tuvastada olemasolevate meetodite, sh aktsiisivabastuslubade, füüsilise kütusevoo, kütuse keemilise koostise, erimärgistusaine, HKS1 kuuluva käitaja tõendatud aastaheite aruande või muude kaudsete meetodite (näiteks sektoripõhiste tarbimisprofiilide või eri tarbijate kütusetarbimise taseme tüüpiliste mahuvahemike) alusel. Selle kütuste osakaalu puhul, mis ei ole olemasolevate meetoditega tuvastatav, tuleb rakendada täiendavaid meetmeid. Selleks, et teise kauplemissüsteemi kuuluvatel üksustel oleks võimalik usaldusväärselt ja täpselt teha seiret ja aruandlust ning tuvastada HKS2 kohaldamisalast välja jääva kütuse osakaal, kehtestatakse eelnõukohasega seadusega seega juriidilistele isikutele kohustus esitada teise kauplemissüsteemi kuuluvatele üksustele (vajadusel teiste tarneahela osaliste kaudu) nende kütuste koguste andmed, mida nad ostavad ja kasutavad või müüvad edasi kasutamiseks muul kui HKS2 tegevusaladel. Ebakorrektsete andmete esitamise vältimiseks kehtestatakse trahvimäär 100 eurot iga ebakorrektselt esitatud kütuse kogusele vastava põletamisel õhku paiskuva tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta. Nimetatud rahasumma tasumine ei vabasta seda isikut kohustusest esitada korrektsed andmed. Juhul kui andmeid ei esitata, loetakse kogu kütus kasutatuks HKS2 tegevusaladel. HKS2 seire ja aruandlusega seotud andmete esitamise täpne korraldus kehtestatakse vajadusel ministri määrusega ning töötatakse välja vastavad IT-lahendused olemasolevate andmete ristkasutuseks.

Samuti kehtestatakse teise kauplemissüsteemi kuuluvale üksusele kohustus esitada Keskkonnaametile ajakohastatud seirekava enne iga olulist muudatust kasutatavas seiremetoodikas ning määratakse Keskkonnaametile tähtajaks 30 päeva seirekava kinnitamiseks peale nõuetele vastava seirekava esitamist. Antakse Keskkonnaametile volitus lubada lihtsustatud seire-, aruandlus- ja tõendamismeetmeid selliste teise kauplemissüsteemi kuuluvate üksuste puhul, kelle tarbimisse lubatud kütuse kogustele vastav aastane heitkogus on väiksem kui üks tuhat tonni CO2 ekvivalenti.

**Punktiga 46** tunnistatakse kehtetuks § 167 lõige 2, mis käsitleb ühisrakendusprojektide elluviimise käigus vähendatud heitkoguste tõendamist. Ühisrakendusprojekte tehti Kyoto protokolli raames. Kyoto protokolli 2. kohustusperiood lõppes 2020. aastaga ning ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osapooled ei ole teinud otsust jätkata Kyoto protokolli tegevustega. Kyoto protokolli asemel toimub edasine kliimapoliitika eesmärkide täitmine Pariisi kokkuleppe alusel, mis võeti vastu 2015. aasta 12. detsembril ning mis jõustus 2016. aasta 4. novembril. Kuna Kyoto protokolli alusel enam projektide rakendamist ette nähtud ei ole, ei ole antud säte asjakohane ning selle tõttu tunnistatakse kehtetuks.

**Punktiga 47** täiendatakse § 167 lõikega 3, mis sätestab laevandusettevõtja tõendamise korra. Laevandusettevõtjate tõendamine toimub vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, kus peatükis III on sätestatud kontrolli ja akrediteerimisnõuded. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 3gc. Eelnõukohases seaduses käsitletakse nimetatud määruses defineeritud aruannete kontrollimist kui tõendamist, et tagada ELi HKSi rakendamisel mõistete ühtsus.

**Punktiga 48** muudetakse § 168 lõiget 1, et täpsustada, et lubatud heitkoguse ühikute tagastamiskohustus kehtib lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele ka laevandusettevõtjatele. Samuti muudetakse lubatud heitkoguse ühikute tagastamise tähtaega seniselt 30. aprillilt 30. septembrile. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 12 lõige 3. Lubatud heitkoguse ühikud tagastatakse hiljemalt ettenähtud tähtajaks kõikide kauplemissüsteemi kuuluvate ettevõtete poolt. Lubatud heitkoguse ühikute kogus peab vastama heitkoguse aruandes esitatud eelmise kalendriaasta heitkogusele. Vajaminevad lubatud heitkoguse ühikud saavad kauplemissüsteemi kuuluvad käitajad osaliselt tasuta ning ülejäänud tuleb osta turult. Laevandusettevõtjad tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei saa ning nemad peavad ostma kõik vajaminevad ühikud turult.

**Punktiga 49** täiendatakse § 168 lõigetega 11– 19.

Lõikega 11 sätestatakse ELi sadamate vaheliste reiside ja ELi sadamasse saabuvate ning siit lahkuvate laevareiside ELi HKSi rakendamise ulatus. Vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 3ga lõige 1 rakendatakse ELi HKSi laevasõitudele, mis saabuvad ELi sadamasse või siit lahkuvad, üksnes 50% ulatuses. See tähendab, et selliste reiside puhul tuleb punktis 43 kirjeldatud tagastamiskohustuse täitmiseks tagastada üksnes 50% ühikuid aruandes esitatud heitkogusest. ELi sadamate vaheliste reiside puhul rakendatakse ELi HKSi 100% ulatuses.

Lõikega 12 sätestatakse ELi HKSi rakendamise üleminekuperiood. Vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 3gb tuleb laevandusettevõtetel tagastada 2024. aastal 40% lubatud heitkoguse ühikuid võrreldes heitkoguse aruandes esitatud kogusega. 2025. aastal tuleb tagastada lubatud heitkoguse ühikuid 70% ulatuses ning 2026. aastal tuleb lubatud heitkoguse ühikuid tagastada 100% ulatuses. Üleminekuperiood võimaldab laevandusettevõtjatel ELi HKSi rakendamist alustada madalamate kuludega. Samas ei mõjuta see laevandusettevõtjate poolt esitatavaid heitkoguse aruandeid. Aruandes tuleb aru anda kogu kalendriaasta jooksul tekkinud kasvuhoonegaaside heite kohta.

Lõikega 13 sätestatakse erisus jääklassi laevadele, millega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 12 lõige 3-e. Selle kohaselt on võimalik 1A või 1A Super jääklassiga laevadel kuni 2030. aasta lõpuni tekkiva kasvuhoonegaaside heite puhul oma kohustusi täites tagastada 5% vähem lubatud heitkoguse ühikuid. Jääklassid vastavad HELCOM *recommendation 25/7[[3]](#footnote-3)* kirjeldatud Soome-Rootsi jääklassi reeglitele.

Lõikega 14 sätestataks erisus laevandusettevõtja reisidele juhul, kui need on toimunud liikmesriigis, millele on Euroopa Komisjon teinud erisuse, reisid on tehtud reisilaevadega, mis ei ole kruiisilaevad või reisiparvlaevad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva saare sadama, millel puudub maantee- või raudteeühendus mandriga ja mille elanikkond koosneb vähem kui 200 000 alalisest elanikust, ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sadama vahel.

Lõikega 15 sätestatakse, et Euroopa Komisjonil on õigus anda välja rakendusakt, mille kohaselt kuni 2030. aasta 31. detsembrini ei rakendata lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõuet laevandusettevõtjale kasvuhoonegaaside heite osas, mis tekib riikidevahelise teenuste hankelepingu või riikidevahelise avaliku teenindamise kohustuse raames toimuvatest, kahte liikmesriiki ühendavatest reisilaevade või parvlaevade reisidest ning selliste laevade kai ääres toimuvast tegevusest seoses selliste reisidega.

Lõikega 16 sätestatakse, et kuni 2030. aasta 31. detsembrini ei rakendata lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõuet kasvuhoonegaaside heite osas, mis tekib seoses reisidega, mis toimuvad liikmesriigi piiriäärses piirkonnas asuva sadama ja samas liikmesriigis asuva sadama vahel, sealhulgas reisid sadamate vahel sama liikmesriigi piiriäärse piirkonna piires ja reisid sama liikmesriigi piiriäärsete piirkondade sadamate vahel, ning selliste laevade kai ääres toimuvast tegevusest seoses selliste reisidega.”;

Lõikega 17 sätestatakse, et teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus tagastab alates 1. jaanuarist 2028 iga aasta 31. maiks käesoleva seaduse § 155 lõike 1 alusel kehtestatud määruse §-s 42 sätestatud tegevusaladel tarbimisse lubatud kütuste kogusele vastava ning tõendatud eelmise kalendriaasta koguheitega võrdse koguse lubatud heitkoguse ühikuid ja need ühikud tunnistatakse seejärel kehtetuks.

Lõikega 18 sätestatakse, et teise kauplemissüsteemi kuuluval üksusel on kohustus teatada kuni 2030. aastani iga aasta 30. aprilliks, kui suure osakaalu lubatud heitkoguse ühikute tagastamisega seotud kuludest kandis ta keskmiselt eelmisel aastal edasi tarbijatele.

Lõikega 19 sätestatakse, võimalus anda haiglatele rahalist hüvitist neile edasikantud kulude eest, mis tulenevad lubatud heitkoguse ühikute tagastamisest teises kauplemissüsteemis.“;

**Punktiga 50** asendatakse § 168 lõikes 2 tekstiosa „paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja“ tekstiosaga „kauplemissüsteemi kuuluv käitaja või laevandusettevõtja“. Muudatus on vajalik, kuna ELi HKSi muudatusega laiendatakse süsteemi ka meretranspordile, kus kohustusi täidavad laevandusettevõtjad.

**Punktiga 51** tunnistatakse kehtetuks § 168 lg 3, sest rahvusvahelised ühikud ei ole kehtiva direktiivi kohaselt enam kasutusel.

**Punktiga 52** täiendatakse § 168 lõigetega 9, 10 ja 11, et defineerida mõisted „reis“, „kruiisilaev“ ning „külastatav sadam“.

**Punktiga 53** muudetakse § 169 pealkirja, kus asendatakse sõna „hüvitis“ tekstiosaga „tagastamise nõuete rikkumine“. Muudatuse tingib asjaolu, et direktiiviga on ette nähtud täiendavad sanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamisnõuete rikkumise korral, lisaks seni kehtinud 100 euro suurusele hüvitisele iga tonni CO2 kohta, millele vastavat lubatud heitkoguse ühikut ei tagastatud. Direktiivi kohaselt võib laevandusettevõtjate puhul kohustuste mittetäitmisel ettevõtte laevadele kehtestada sadama külastuse keelu või keelata laeval sadamast lahkuda. Seega võtab „tagastamise nõuete rikkumine“ kokku kõik erinevad võimalikud sanktsioonid lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõuete mittetäitmisel, seal hulgas hüvitamise. Lähemalt on neid nõudeid selgitatud punktis 47.

**Punktiga 54** täpsustatakse § 169 lõikes 1, et säte kehtib ka laevandusettevõtjate kohta. 100 euro suurune hüvitamise nõue iga tonni CO2 kohta tagastamata jäetud lubatud heitkoguse ühiku kohta kehtib ka laevandusettevõtjatele ELi HKSi kohustuste raames.

**Punktiga 55** täiendatakse § 169 lõigetega 3–7.

Lõikega 3 sätestatakse, et Keskkonnaamet kui pädev asutus ELi HKSi rakendamisel teavitab Transpordiametit kui laevatranspordi valdkonna eest vastutavat asutust, juhul kui laevandusettevõtja ei ole kahe järjestikuse aasta jooksul oma kohustusi täitnud. Teavituse järgselt rakendab Transpordiamet lõigetes 4–6 kirjeldatud sanktsioone selliste laevandusettevõtjate suhtes.

Lõikega 4 sätestatakse, et Transpordiamet annab kohustuste järjestikuse mittetäitmise korral väljasaatmiskorralduse laevandusettevõtja vastutuses olevate kõikide laevade kohta. Sellega võetakse üle direktiivi 2003/87 artikkel 16 lõige 11a. Sellega keelatakse selliste laevade sisenemine Eesti territooriumil olevatesse sadamatesse kuni ettevõtja oma kohustused täidab. Kohustuste täitmise korral teavitab Keskkonnaamet sellest Transpordiametit, kes saab sellise korralduse tühistada. Väljasaatmiskorraldust saab välja anda Transpordiamet, kellel on juba sarnaste korralduste andmise õigus ja kogemus teiste meretransporti puudutavate õigusaktidega. Näiteks meresõiduohutuse seaduse § 114 alusel võib Transpordiamet erandkorras turvalisuse kaalutlusel rakendada erakorralisi meetmeid, nagu piirangute seadmine laeva sadamas viibimise ajale, laeva sadamasse sisenemise keelamine, laeva ümberpaigutamine või laeva sadamast välja saatmine. Ühtlasi sätestatakse, et sellisest korraldusest teavitatakse ka Euroopa Komisjoni, Euroopa Meresõiduohutuse Ametit, teisi Euroopa Liidu liikmesriike ning laeva lipuriiki.

Lõikega 5 sätestatakse, et eelnevalt kirjeldatud väljasaatmiskorraldusega laevandusettevõtja valduses olevatel laevadel on keelatud siseneda Eesti territooriumil asuvatesse sadamatesse. Seda ka juhul, kui väljasaatmiskorralduse on andnud mõni teine ELi liikmesriik.

Lõikega 6 sätestatakse, et juhul, kui väljasaatmiskorraldus puudutab Eesti lipu all seilavat laeva ning laev asub Eesti territooriumil olevas sadamas, peab sadam keelama laeval sadamast väljumise kuni laevandusettevõtja on oma kohustused ELi HKSis täitnud ja väljasaatmiskorraldus on tühistatud.

Lõikega 7 täpsustatakse, et merehädas olevatele laevadele ei piirata rahvusvahelise mereõiguse kohaldamist nende sätete täitmisel.

**Punktiga 56** muudetakse § 170 lõiget 1, et see kohalduks ka meretranspordi, hoonete, maanteetranspordi ja muudele sektoritele.

**Punktiga 57** täiendatakse § 170 lõiget 2 lisades käitajatele laevandusettevõtjad.

**Punktiga 58** täiendatakse § 237 pealkirja ning punkte, et need kehtiks nii esimese kui ka teise kauplemissüsteemi nõuete rikkumise korra.

**Punktiga 59**  täiendatakse seaduse normitehnilist märkust.

**Paragrahviga 2** muudetakse riigilõivuseaduse §-i 29. Muudatus on vajalik, et säte kehtiks lisaks kauplemissüsteemi kuuluvatele käitajatele ka kauplemissüsteemi kuuluvatele laevandusettevõtjatele ning teise kauplemissüsteemi reguleeritud üksustele. Arvelduskontode omamine on ELi HKSi kuuluvatele käitajatele ning laevandusettevõtjatele kohustuslik, mille tõttu on põhjendatud neile arvelduskontodega seotud toimingute osas riigilõivu vabastus. Kauplemiskontode avamine ning omamine on aga vabatahtlik. Seda võivad omada nii eelnevalt loetletud isikud kui ka muud isikud, kellel on huvi ELi HKSis lubatud heitkoguse ühikutega kaubelda või tehinguid teha. Selle tõttu ei ole põhjendatud kauplemiskontode puhul rakendada riigilõivust vabastamist. Samuti vabastatakse tõendajad riigilõivu tasumisest tõendajakonto iga-aastasel hooldamisel.

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

**4. Eelnõu terminoloogia**

Direktiivi reguleerimisesemest tulenevalt on vajadus eelnõukohase seadusega võtta kasutusele uued terminid: laevandusettevõtja; reis; kruiisilaev; hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite kauplemissüsteem; reguleeritud üksus.

**5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu on vastavuses ELi õigusega. Eelnõukohase seadusega võetakse üle:

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2023/959 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87 muudatused, et ajakohastada ELi HKSi reeglid järgmiseks kauplemisperioodiks 2021–2030.
* Direktiiv 2023/958 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EL) 2023/957 ja 2023/956.

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

**6. Seaduse mõju**

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

**Kavandatav muudatus I:** määratakse FuelEU määruse artikli 27 alusel pädevaks asutuseks Keskkonnaamet, kes vastutab seejärel määruse liikmesriigi kohustuste täitmise eest.

**Mõju valdkond:** Keskkonnaameti eelarvele ning töökoormusele. Otsekohalduval määrusel on mõju keskkonnale ja ettevõtlusele.

**Mõju kirjeldus:** Keskkonnaamet saab uued ülesanded, mis eeldavad lisanduvat töökohta ning personali väljaõpet.

FuelEU määruse rakendamise eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimaneutraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ja vältides siseturu moonutusi. Määrusega pannakse paika kasvuhoonegaaside sisalduse vähendamise protsentuaalsed piirnormid. Samuti soovitakse vähendada kõigis sadamates kai ääres seisvate laevade tekitatavat õhusaastet.

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

Määruse kohaldamisalasse kuuluvad laevad kogumahutavusega üle 5000, mis tekitavad 90% merendussektori CO2 heitmest. Eesti saari teenindavad parvlaevad jäävad rakendusalast oma suuruse tõttu praeguse seisuga välja. Pikas perspektiivis väheneb eeldatavasti kõikide kohaldusalasse jäävate ettevõtete ärikasum ja investeerimisvõime. Jääklassiga laevad saavad leevendused, mis on seotud suuremast kütuse kulust seoses nende tehniliste omadustega. Eesti jaoks on see märgilise tähtsusega saavutus.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb mõju laevandusettevõtete ärikasumile. Nõuete rakendamine toob kaasa meretranspordi hindade märkimisväärse kasvu, mis kandub edasi transpordi hindadesse. Reisijatele tähendab see kallimaid pileti hindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda. Mõju Eesti majandusele tervikuna on raske välja tuua, kuna tegu on rahvusvaheliste kontsernidega, mis tegutsevad mitmes riigis.

**Kavandatav muudatus II:** Täpsustatakse ja ajakohastatakse ELi HKSi sätteid kauplemisperioodiks 2021–2030 tulenevalt direktiivi 2003/87/EÜ muutmisest.

**Mõju valdkond:** mõju ettevõtlusele ja keskkonnale.

**Mõju kirjeldus:** eelnõukohase seadusega ajakohastatakse ELi HKSi toimimise sätteid kauplemisperioodiks 2021–2030. See tähendab, et ELi HKSi rakendamisega jätkatakse kuni vähemalt 2030. aastani. ELi HKSi kuulub Eestis eelnõu koostamise ajal 43 käitist, milleks on Eesti suurimad energiatootmis- ja tööstuskäitised ja 1 õhusõiduki käitaja. Kokku moodustab nende heide Eesti kasvuhoonegaaside koguheitest vastavalt Eesti kasvuhoonegaaside inventuuri 2019. aastal esitatud aruandele ligikaudu 55%. ELi HKSi rakendamisega käesoleval kümnendil tagatakse, et ELi HKSi kuuluvad käitised võtavad ka edaspidi meetmeid, et kulutõhusalt oma kasvuhoonegaaside koguheidet vähendada. Praktikas tähendab see ettevõtetele ka edaspidi heitkoguse seiramist, andmete tõendamist ja esitatud andmetele vastavalt LHÜde tagastamist. See aitab Eestil saavutada ka arengustrateegias “Eesti 2035”, visioonidokumendis „Eesti kliimapoliitika põhialused aastani 2050“ ja Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi ning täita Eesti kliimapoliitika eesmärki saavutada kliimaneutraalsus hiljemalt 2050. aastaks.

ELi HKSi näol on tegemist turupõhise meetmega, mille tõttu on sellel mõju juhul, kui ELi HKSi kuuluvatele ettevõtetele avaldab meede piisavalt survet läbi LHÜ turuhinna kasvamise. Kõrgema turuhinna puhul on ettevõttetele majanduslikult kasulikum teha investeeringuid heitkoguse vähendamiseks, et vähem LHÜsid oma kohustuste täitmiseks turult juurde osta. Kuna turuolukorra kujunemine sõltub paljuski ELi HKSi kuuluvate ettevõtete käitumisest, ei ole mõju võimalik täpselt hinnata. LHÜ hind on viimasel kahel aastal olnud kõikuv, kõrged tipud vahelduvad madala hinnaga.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** ELi HKS on toiminud alates 2005. aastast. Eelnõukohase seadusega ei muudeta oluliselt seni kehtinud ELi HKSi toimimise põhimõtteid. Eelnõus esitatud muudatused täpsustavad ning ajakohastavad juba rakendunud sätteid, et ELi HKSi oleks võimalik efektiivselt rakendada ka järgmisel perioodil. Muudatustel on mitteoluline mõju ELi HKSi kuuluvatele ettevõtetele ja looduskeskkonnale.

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

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

**Mõju kirjeldus:**  2023. aastal liidetakse merelaevandus olemasoleva ELi HKSiga. Esialgse Euroopa Komisjoni poolse ettevõtete nimekirja järgi on Eestile planeeritud 11 erinevat ettevõtete, kellest kaks on Venemaa ja üks Türgi päritoluga.

Eeldatavasti väheneb kõikide ettevõtete ärikasum, kuna ilmselt ei saa ettevõtted teenuste hindadesse üle kanda kõiki ühikute ostuga seotud kulusid. Arvestada tuleb aga ka sellega, et jätkuv kriis võib tähendada laenukohustuste suurenemist ning võimalik laenuintresside tõus (EURIBORi baasil) võib kulusid oluliselt kasvatada.

Ettevõtete konkurentsivõimet võib vähendada langev investeerimisvõime. Samas ei ole oodata, et meretranspordi siseselt muutuks märgatavalt ettevõtete suhteline konkurentsipositsioon, kuna vahetud konkurendid seisavad silmitsi sarnaste raskustega. Eelise saab see ettevõte, kes suudab muutustega paremini kohaneda, vähendades fossiilsete kütuste osakaalu või minnes üle alternatiivsetele kütustele. Samas, teenuste hinna kasv võib mõjutada konkurentsivõimet teiste transpordiliikidega (nt rongid, lennundus) võrreldes. Kuna „Eesmärk 55“ pakett näeb ette meetmeid laiemalt, sh ka maismaatranspordile ja lennundusele, siis võib eeldada, et merelaevanduse konkurentsipositsioon suuremas plaanis ei halvene. Kaudsem mõju võib tekkida ELi konkurentsipositsiooni nõrgenemisest ning tootmise ja sellega koos ka kaubavoogude liikumisest kolmandatesse riikidesse. Transpordihindade kasv võib pärssida ka turismi.

Inimeste transpordiga tegelevate ettevõtete teenuste hind kasvab ühikute ostmise kohustuste mõjul kuni 2,5% aastal 2030. Arvestus eeldab, et teenuse hinda on arvutatud 50% ühikute ostmise kulust. Juhul, kui klientidele saab läbi hindade edasi kanda suurema proportsiooni kui 50% kulude kasvust, on ka hinnatõus suurem.

Rakendamise vaatest saab Keskkonnaamet uued ülesanded, mis eeldavad lisanduvat töökohta ning personali väljaõpet.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb mõju laevandusettevõtete ärikasumile. Nõuete rakendamine toob kaasa meretranspordi hindade märkimisväärse kasvu, mis kandub edasi transpordi hindadesse. Reisijatele tähendab see kallimaid pileti hindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda. Mõju on kindlasti ka transiitkaupade veole. Eesti sadamate kaudu muutub kaubavedu kallimaks võrreldes kolmandate riikidega (Venemaa), mistõttu on sellel ka eeldatavalt mõju Kesk-Aasiast tulenevale transiidile.

**Kavandatav muudatus IV:** eelnõukohases seaduses kehtestatakse nõue kasutada ELi HKSi enampakkumisel saadud tulu 100% kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks.

**Mõju valdkond:** mõju keskkonnale ja riigieelarvele

**Mõju kirjeldus:** Enampakkumisel saadud tulu kasutamine 100% kliimapoliitika ja energeetika eesmärkide täitmiseks vähendab otseselt heite mahte ning mõjutab nimetatud eesmärkide saavutamise ulatust ning saavutamise tempot. Arvestades viimaste aastate enampakkumiselt laekunud tulu mahtu lisandub eesmärkide täitmiseks keskmiselt 120-160 miljonit eurot aastas. Summa sõltub ühiku hinnast, mistõttu tuleb arvestada võimalike kõikumistega. Sellises mahus lisainvesteeringud omavad märkimisväärset positiivset mõju. Alates 2024. aastast kasvab riigi eelarvestrateegia lisas 5 määratud sihtotstarbeliste meetmete toetusvaldkondade loetelu, kuna eelarvevahendite kasv võimaldab toetada suuremat hulka valdkondi.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** ELi HKS on toiminud alates 2005. aastast. Eelnõukohase seadusega ei muudeta oluliselt seni kehtinud ELi HKSi toimimise põhimõtteid, kuid tulu kasutamise suunamise põhimõtte muutmine omab positiivset mõju heite vähendamisele. Projektide ning meetmete elluviimisel on otsene positiivne mõju kliima- ja energeetika eesmärkide täitmisele ning looduskeskkonnale. Täpne keskkonnamõju selgub meetmete rakendamise lõpuks. Kavandatud muudatusel puudub oluline mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse töökorraldusele.

**Kavandatav muudatus V:** alates 2027. aastast luuakse uus heitkoguste ühikutega kauplemise süsteem hoonete, maanteetranspordi ja muudes sektorites.

**Mõju valdkond I:** mõju keskkonnale, sh kliimamuutuste leevendamisele, välisõhu kvaliteedile, jäätmekäitlusele ja ringmajandusele.

**Mõju kirjeldus:** uue kauplemissüsteemi rakendamine aitab eeldatavalt vähendada kasvuhoonegaaside heidet hoonete ja maanteetranspordi sektorites vähemalt 10,18 kt CO2 ekv võrra aastas ja 213,85 kt CO2 ekv võrra kumulatiivselt aastani 2050, mis aitab panustada kliimamuutuste leevendamisse ja Eesti riigi poolt võetud kliimapoliitika eesmärkide saavutamisse. Koos teiste olemasolevate või kavandatavate meetmetega on kauplemissüsteemi mõju heite vähendamisele oluliselt suurem. Elektrifitseerimise ja heiteta kütustele ülemineku tõttu, mida kauplemissüsteem soodustab, paraneb välisõhu kvaliteet, seda iseäranis linnades. Kodumaisele biogaasi ja biometaani tootmisele ja kasutamisele konkurentsieelise loomine kauplemissüsteemis võrreldes fossiilse gaasiga toetab biojäätmete senisest tõhusamat ringlusse võtmist.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb oluline mõju kliima-, välisõhu ja ringmajanduspoliitika eesmärkide saavutamisele, paraneb õhukvaliteet ja jäätmeringlus.

**Mõju valdkond II:** mõju ettevõtlusele, sh tööhõivele, konkurentsile, innovatsioonile, halduskoormusele.

**Mõju kirjeldus:** uude süsteemi kuuluvad ettevõtted peavad tarbimisse lubatud kütuse põletamisest tekkivat kasvuhoonegaaside heidet seirama, raporteerima ja kompenseerima kauplemissüsteemist ostetud lubatud heitkoguse ühikutega. Puudutatud ettevõtete arv on ligikaudu 70 ning need on enamjaolt keskmise suurusega ettevõtted. Lõpptarbijad ei pea ise süsteemis ühikuid ostma, kuid võivad olla mõjutatud kütuse hinna tõusu kaudu juhul, kui ettevõtted kannavad kulutõusu kütuse müügihindadesse üle.

Otsene mõju tööhõivele on marginaalne, kuna on eeldatud, et ettevõtted saavad kulude kasvu kas täies ulatuses või osaliselt tarbijatele üle kanda ning sellest tulenevalt ei teki otsest vajadust tööjõudu vähendada. Peamine mõju tööhõivele tekib kaudselt läbi kodumajapidamiste ostujõu vähenemise, mis tarbimisahela kaudu mõjutab teiste sektorite tööjõudu.

Hinnakasvu tulemusel on võimalik transpordikütuste müügi osaline liikumine naaberriikidesse (Soome, Läti), kui vastavad riigid otsustavad pärast HKS2 rakendamist alandada siseriiklikke makse (aktsiise), kuid Eesti maksumäärad jääksid muutmata. Lisaks võivad ELi välised vedajad tänu väiksemale kütusekulule saada rahvusvahelistel vedudel eelise ELi piiririikide (sh Eesti) vedajate ees.

Väheneda võib maagaasi kasutamine ning see võib kaasa tuua võrguteenuse hinna tõusu. Kuna vastavat võrku kasutatakse ka surugaasi ja biometaani jaotamiseks/transportimiseks, võib võrguteenuste hinna tõus samuti nende kütuste laiemat kasutust ja konkurentsivõimet negatiivselt mõjutada. Lisaks võib negatiivne mõju avalduda ka suurtarbijate konkurentsivõimele.

Ettevõtted saavad ühikute ostmisega kaasnevat kulutõusu vältida elektrifitseerimise või heiteta kütustele ülemineku kaudu, mis on ka uue kauplemissüsteemi eesmärk. Süsteem loob turul ausama konkurentsieelise taastuvelektrile ning kodumaisele biogaasile ja biometaanile. Oluline on märkida ka, et HKS2-s hõlmatud sektoritele juba rakendub kohustus märgatavalt vähendada heitkoguseid aastaks 2030 vastavalt jõupingutuste jagamise määruse raames võetud eesmärgile. Jõupingutuste jagamise määrus kohaldub transpordi (maanteetransport ja siseriiklik laevandus), põllumajanduse (muu kui CO2-heide), jäätmekäitluse, tööstuslike protsesside (sh fluoritud kasvuhoonegaaside tekitamine) ja väikesemahulise energiatootmise (alla 20 MW nimisoojusvõimsusega seadmete ning hoonete kütte ja jahutuse) sektoritele ehk muu hulgas kõikidele nendele sektoritele, mis kuuluvad ka HKS2 kohaldamisalasse. Kuna Eesti ei täida Kliimaministeeriumi ja Eesti Keskkonnauuringute Keskuse viimase kasvuhoonegaaside heite prognoosi järgi olemasolevate ja kavandatavate meetmete elluviimise tulemusena jõupingutuste jagamise määruse heite vähendamise eesmärki aastaks 2030, siis on HKS2 üks vajalikest lisameetmetest selle eesmärgi saavutamiseks. Elektrifitseerimiseks ja heiteta kütustele üleminekuks vajalike investeeringute toetamiseks suurendatakse ka Moderniseerimisfondi ja Innovatsioonifondi mahtu, samuti kasutab riik ühikutega kauplemisest saadavat tulu heite vähendamist toetavateks investeeringuteks.

HKS2 rakendamine võib ettevõtetele kaasa tuua täiendava halduskoormuse ja riigile täiendava töökoormuse, kuna riik peab tagama, et ettevõtted suudavad dokumenteerida tarbimisse lubatud kütuse täpsed kogused, mida kasutatakse just HKS2 sektorites (hooned, maanteetransport, väikeenergeetika, töötlev tööstus ja ehitus). Kuna kütuse tegelikud lõpptarbijad ja kasutusvaldkond selguvad sageli alles pärast kütuse tarbimisse lubamist, siis tõenäoliselt tekib vajadus uute aruandlus- või hinnakompensatsioonisüsteemide loomise järele. Kliimaministeerium on tellimas analüüsi, mis selgitaks välja, milliseid aruandeid HKS2 tegevusaladel tegutsevad ettevõtted juba esitavad, kust selleks vajalikud andmed tulevad, mis on andmete esitamisega seotud probleemid ning milliseid infotehnoloogilisi arendusi ja/või regulatiivseid muudatusi on vaja üleminekuks reaalajamajanduse põhimõtetel toimivale andmepõhisele aruandlusele HKS2 sektorites. Analüüsi eesmärk on leida lahendusi aruannetes küsitud andmete ühekordseks küsimiseks, automaatseks esitamiseks ning ristkasutamiseks, et vähendada halduskoormust ettevõtetele ja töökoormust riigile.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb oluline mõju piiratud hulgale ettevõtetele, kes tõenäoliselt kannavad kulude kasvu edasi tarbijahindadesse. Eelkõige võib ettevõtete jaoks tõusta halduskoormus seire ja aruandluse tegemiseks ning vajadus teha investeeringuid heite vähendamiseks, kuid mõju leevendamiseks on riigi poolt loodud või loomisel toetusmeetmed.

**Mõju valdkond III:** mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale.

**Mõju kirjeldus:** tulenevalt sellest, et käitajad saavad kulude kasvu tarbijahindadesse üle kanda, langeb kodumajapidamiste ostujõud. Mõjuanalüüsi järgi võib soojuse hinna kasv (läbi maagaasi hinna kasvu) tarbijale aastal 2030 olla kuni 17% ja transpordikütuste hinna kasv kuni 10%. Mõjuanalüüsi aluseks on võetud ettevõtete 2020. aasta andmed, mis olid analüüsi tegemise hetkel olemas. Analüüsis on eeldatud, et ettevõtted kannavad kulutõusu täiel määral kütuse müügihindadesse üle. Analüüsis ei ole arvestatud sellega, et ettevõtted teevad investeeringuid heite vähendamiseks, ega nendega kaasnevate uute ärivõimaluste ja üleminekutoetuste mõjuga. Tegelik mõju tarbijahinnale sõltub seega elektrifitseerimise või taastuvkütustele ülemineku kiirusest ning sellega seotud lubatud heitkoguse ühiku hinnast süsteemis.

Suur osa Eesti kaugküttesektorist kuulub täna juba olemasolevasse kauplemissüsteemi, mis hõlmab kaugküttest ca 60%. Uue kauplemissüsteemi mõju avalduks seega ainult väiksematele käitistele, mis veel ei kuulu kauplemissüsteemi ja mis kasutavad fossiilkütuseid nagu maagaas või põlevkiviõli. Enamik katlamajasid on hiljuti moderniseeritud ja kasutavad kütusena biomassi, millele ühikute tagastamise kohustus ei kohaldu.

Ulatuslikum mõju avaldub transpordikütuste kaudu, mis on Eestis veel väga suures osas fossiilset päritolu. Samas ligikaudu 50% Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest tekitab Tallinn koos Harjumaaga, kus alternatiivide pakkumine isiklikule sõiduautole on võimalik ning inimeste ostujõud kõrgem kui mujal. Transpordikütuste tarbimine madalama sissetulekuga elanike hulgas (sh maapiirkondades) on väiksem ning vaesusse langemise risk seega väiksem.

Kütuse hinna tõusuga kaasnevate negatiivse mõju leevendamiseks on direktiivi muudatuses mitu võimalust:

* kui kütuse hind on enne HKS2 eeldatavat käivitumist võrreldes 2022. aasta kevade hindadega erakordselt kõrge, siis lükatakse süsteemi käivitamine aasta võrra edasi,
* süsteemi tuuakse lubatud heitkoguse ühikuid juurde, kui ühiku hind uues süsteemis ületab 45 euro piiri,
* luuakse kliimameetmete sotsiaalfond perioodiks 2026-2032 mahuga 186 miljonit eurot, millele lisandub riigipoolne panus vähemalt 25%. Fondi eesmärk on toetada kõige rohkem mõjutatud ja vähekaitstud rühmi, eelkõige energiaostuvõimetuid või transpordivaesuses olevaid leibkondi.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb oluline mõju eelkõige transpordikütuste kasutamisest sõltuvatele tarbijatele, keda suunatakse riigipoolsete toetusmeetmete kaudu säästvamate liikumisviiside kasutamise poole.

**Mõju valdkond IV:** mõju riigieelarvele ja keskvalitsuse korraldusele.

**Mõju kirjeldus:** maksulaekumiste muutusele avaldab kõige enam mõju maanteetranspordi kütuse hinna tõus. See on tingitud kütuseaktsiisi suurest osakaalust maanteetranspordi kulude struktuuris. Arvestades tarbijate hinnaelastsusega on eeldatud, et transpordikütuste hinna kasvu tulemusel langeb kütuste tarbimine, mis avaldab negatiivset mõju kütuseaktsiisi laekumisele.

Riigi tulude muutuse prognoos aastani 2030 on siiski positiivne, sest riigile tekkiva tulu kasv (369–401 mln € aastatel 2026−2030) on suurem kui maksulaekumiste ja ostujõu langus (238–286 mln €). Tulu hulgas on kajastatud nii riigi tulud ühikute enampakkumisel müügist kui ka laekumised kliimameetmete sotsiaalfondist. Riigi tuludest piisab seega HKS2 negatiivse mõju kompenseerimiseks juhul, kui valitsus otsustab tulusid niimoodi kasutada. Sel juhul tuleks otsetoetustele (st energiakulude kompenseerimisele) eelistada meetmeid, mis aitavad vähendada elanike energiatarbimist ning soodustada efektiivsuse kasvu ja kütuste vahetamist soojuse tootmises ja transpordis.

Keskkonnaametile tekivad täiendavad püsikulud seoses kasutajatoe haldamise ja päringutele vastamisega, uutele ettevõtetele lubade väljastamise, seirekavade ülevaatamise ja olemasolevates seirekavades tehtavate muudatuste kinnitamisega ning iga-aastaste heitkoguse aruannete ja tõendamisaruannete ülevaatamisega. Esialgse hinnangu kohaselt on vaja luua Keskkonnaametis 2024. aasta algusest üks uus ametikoht kuluga 53 000 eurot ja 2025. aasta algusest teine uus ametikoht kuluga 53 000 eurot, kokku 106 000 eurot aastas. HKS2 rakendamisega seotud kulud on võimalik katta kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest saadud tuluga.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** kaasneb oluline riigieelarve tulude suurenemine ning tulu saab kasutada HKS2 negatiivse mõju kompenseerimiseks mõeldud toetusteks ja investeeringuteks.

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

Seaduse rakendamine ei too riigieelarvesse täiendavaid tulusid võrreldes seni kavandatuga.

Seoses Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi laienemisega suureneb Keskkonnaameti kui rakendusasutuse töökoormus. Selleks on vajalik täiendavate ametikohtade loomine ja nende kulude katmine. Seaduse § 161 punkti 11 kohaselt kaetakse kauplemissüsteemi rakendamisega seotud kulud kauplemissüsteemi lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügist saadud tuludest. On oluline tagada, et Keskkonnaametile seadusest tulenevate ELi HKSi rakendamisega seotud tegevuste kulude katteks rahaliste vahendite eraldamise otsus tehakse ettevaatavalt pikaajalisena, arvestades majanduse ja tööturu näitajaid.

HKS2 lubade taotlemiseks, menetlemiseks ja väljastamiseks on vajalik 2024. aasta jooksul teostada IT-arendus KOTKASes vastavate funktsioonide loomiseks. KOTKASe arendustööd rahastatakse Kliimaministeeriumi valitsemisala IT-eelarvest ning sellega seotud kulud on hinnanguliselt 30 000 eurot. Ei saa välistada, et seoses seire- ja aruandluskohustusega lisandub jooksvalt veel IT-arenduse vajadusi. See selgub täiendava analüüsi käigus.

**8. Rakendusaktid**

1) Atmosfääriõhu kaitse seaduse muutmisega seoses muudetakse keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määrust nr 64 „Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“. Nimetatud määruse eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisas 2.

2) Vabariigi Valitsuse määruse “Vabariigi Valitsuse 01.12.2016 määruse nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise esimesse ja teise kauplemissüsteemi kuuluvate tegevusalade loetelu“ muutmine” Nimetatud määruse eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisas 3.

3) Keskkonnaministri määruse „ Keskkonnaministri 27.12.2016 määruse nr 86 „Välisõhku väljutatava süsinikdioksiidi heite arvutusliku määramise meetodid“ muutmine”. Nimetatud määruse eelnõu muudatus on esitatud seletuskirja lisas 4.

**9. Seaduse jõustumine**

Paragrahvi 2 lõike 1 kohaselt jõustub seadus 01.jaanuaril 2024, mis on direktiivi 2023/959 ülevõtmise tähtaeg.

**10. Seaduseelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Seaduseelnõu kooskõlastatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Regionaal- ja põllumajandusministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Sotsiaalministeeriumi ja Justiitsministeeriumiga õigusaktide eelnõude infosüsteemis EIS. Seaduseelnõu saadetakse teadmiseks Keskkonnaametile, Transpordiametile, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Taastuvenergia Kojale, Eesti Keskkonnajuhtimise Assotsiatsioonile ja ELi HKSi osalistele e-kirjaga.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse

muutmise seaduse eelnõu seletuskirja

lisa 1

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ELi õigusakti norm | ELi õigusakti normi ülevõtmise kohustus | ELi õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad ja muudetavad riigisisesed normid | Kommentaarid |
| Artikli 2 lõige 1 | Jah | Määruse nr 134 § 1 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |
| Artikli 3 punkt b | Jah | AÕKSi § 133 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt d | Jah | AÕKSi § 1441 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt w | Jah | AÕKSi § 1411 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt x | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt z | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt aa | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt ae | Jah | AÕKSi § 1351 lõige 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt af | Jah | AÕKSi § 1351 lõige 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3 punkt ag | Jah | AÕKSi § 1351 lõige 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3ga lõige 1 | Jah | AÕKS § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3gb | Jah | AÕKS § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3gc | Jah | AÕKS § 1441 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3gd | Jah | AÕKS § 166 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 3ge | Jah | AÕKS § 166 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 6 lõige 2 punkt e | Jah | AÕKS § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 10a lõige 1 | Jah | AÕKSi § 156 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 10a lõige 1a | Jah | AÕKSi § 156 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 10a lõige 19 | Jah | AÕKSi § 156 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 11 lõige 2 | Jah | AÕKSi § 156 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 2a | Jah | AÕKSi § 158 ja § 159 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3 | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-e | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-d | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-c | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 12 lõige 3-b | Jah | AÕKSi § 168 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 3 | Jah | AÕKSi § 169 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 3a | Jah | AÕKSi § 169 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 16 lõige 11a | Jah | AÕKSi § 169 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 30a | Jah | AÕKS läbivalt | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 1 | Jah | AÕKS läbivalt | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 2 | Jah | AÕKS § 1453 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 3 | Jah | AÕKS § 1453 lõige 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 4 | Jah | AÕKS § 1454 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 5 | Jah | AÕKS § 1661 lõige 7 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30b lõige 6 | Jah | AÕKS § 1491 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30d lõige 5 | Jah | AÕKS § 160 lõige 11 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30e lõige 2 | Jah | AÕKS § 168 lõige 17 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30e lõige 4 | Jah | AÕKS § 168 lõige 19 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 1 | Jah | AÕKS läbivalt | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 2 | Jah | AÕKS § 1661. lõige 1 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 3 | Jah | AÕKS § 168 lõige 18 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 4 | Jah | AÕKS § 1661. lõige 2 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 5 | Jah | AÕKS § 1661, lõiked 4-7 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 6 | Jah | AÕKS § 1661, lõiked 1-2 ja 8-11  Määruse nr 64 § 6 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikli 30f lõige 7 | Jah | Määruse nr 64 § 8-9 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| Artikkel 30g | Jah | AÕKS läbivalt | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |
| I lisa tabel | Jah | Määruse nr 134 § 1 | Kehtestatakse eelnõukohase määrusega |
| III lisa | Jah | AÕKS § 155 lõige 1  Määruse nr 134 § 42 | Kehtestatakse eelnõukohase seadusega |

Atmosfääriõhu kaitse seaduse

muutmise seaduse eelnõu seletuskirja

lisa 2

KAVAND

18.01.2024

**KESKKONNAMINISTER**

**MÄÄRUS**

Tallinn ………………. nr …..

**Keskkonnaministri 7. detsembri 2016. a määruse nr 64**

**„Kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise kord“ muutmine**

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 155 lõike 2 alusel.

**§ 1. Määruse muutmine**

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

1) paragrahvi 6 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(1) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtte ning teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus koostab seirekava alusel tehtud seire põhjal heitkoguse aruande.

(2) Paikse heiteallika, laevandusettevõtte ja teise kauplemissüsteemi kuuluv üksuse heitkoguse aruande vorm on avaldatud Keskkonnaameti veebilehel. Õhusõiduki käitaja heitkoguse aruande vorm on avaldatud Euroopa Komisjoni veebilehel.

(3) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtte ning teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus esitab heitkoguse aruande tõendajale mõistliku ajavaruga, et tagada tõendamistoimingu õigeaegsus.

2) paragrahvi 8 lõiked 8-9 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(8) Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtte ning teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus peab tagama tõendaja juurdepääsu kõigile tõendamise subjektiga seotud tegevuskohtadele ja kogu teabele.

(9) Tõendaja koostab paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ning teise kauplemissüsteemi kuuluva üksuse kasvuhoonegaaside heitkoguse tõendamise aruande, kasutades Keskkonnaameti veebilehel avaldatud vormi.

3) paragrahvi 9 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

Paikse heiteallika või õhusõiduki käitaja ning laevandusettevõte esitab eelneva kalendriaasta heitkoguse aruande koos tõendaja koostatud tõendamise aruandega Keskkonnaametile iga aasta 25. märtsiks.

### (2) Teise kauplemissüsteemi kuuluv üksus esitab eelneva kalendriaasta heitkoguse aruande koos tõendaja koostatud tõendamise aruandega Keskkonnaametile iga aasta 30. aprilliks.

4) paragrahv 11 punkt 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(2) Lubatud heitkoguste ühikud tagastab kauplemisregistris käitaja arvelduskonto, õhusõiduki käitaja arvelduskonto ja teise kauplemissüsteemi kuuluva üksuse arvelduskonto volitatud esindaja. Kui kontole on määratud täiendav volitatud esindaja, peab nimetatud isik kauplemisregistris tagastamise heaks kiitma.

5) paragrahv 12 punkt pealkirja ja punkte muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

**§ 12.****Käitise, õhusõiduki käitaja, laevandusettevõtte** **ja teise kauplemissüsteemi kuuluva üksuse kauplemissüsteemist väljaarvamine**

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

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

  (3) Käitise väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:  
  1) käitaja nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;  
  2) käitise nimetus ja asukoht;  
  3) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;  
  4) käitise tärktunnus kauplemisregistris;  
  5) väljaarvamise põhjus.

  (4) Õhusõiduki käitaja väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:  
  1) käitaja nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;  
  2) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;  
  3) väljaarvamise põhjus.

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

1) laevandusettevõtte nimi, registrikood, asukoht, tegevusala, kontaktandmed;  
  2) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;  
  3) väljaarvamise põhjus.

(6) Teise kauplemissüsteemi kuuluva üksuse väljaarvamise taotlus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

1) Teise kauplemissüsteemi kuuluva üksuse nimi, registrikood, asukoht, tegevusala,

kontaktandmed;  
  2) kauplemissüsteemist väljaarvamise päev;  
  3) väljaarvamise põhjus.

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

**§ 2. Määruse jõustumine**

(1) Määrus jõustub 2024. aasta ….

Kristen Michal

Minister Keit Kasemets

Kantsler

Atmosfääriõhu kaitse seaduse

muutmise seaduse eelnõu seletuskirja

lisa 3

**Vabariigi Valitsuse määruse “Vabariigi Valitsuse 01.12.2016 määruse nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise esimesse ja teise kauplemissüsteemi kuuluvate tegevusalade loetelu“ muutmine” määruse eelnõu**

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 155 lõike 1 alusel.

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

**1)** paragrahvi 1 lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Määrusega loetletakse:

1) tegevusalad, kus on kohustuslik osaleda kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemis (edaspidi *esimene kauplemissüsteem*), ning omada keskkonnaluba või keskkonnakompleksluba kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemis osalemiseks (edaspidi *esimese* *kauplemissüsteemi luba*);

2) tegevusalad, kus on kohustuslik osaleda kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemis hoonete, maanteetranspordi ja muudes sektorites (edaspidi *teine kauplemissüsteem*) ning omada luba hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite kauplemissüsteemis osalemiseks (edaspidi *teise kauplemissüsteemi luba*).“;

**2)** paragrahv 1 lõike 2 esimest lauset täiendatakse pärast sõna “biomassi” tekstiosaga “mis vastab säästlikkuse kriteeriumitele vastavalt energiamajanduse korralduse seaduse §-s 323 sätestatule.”;

**3)** paragrahvi 1 täiendatakse lõigetega 3 ja 4 järgmises sõnastuses:

„(3) Kui kauplemissüsteemi kuuluvas käitises kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks tehtud tootmisprotsesside muudatuste tõttu käitis ei kuulu enam käesoleva määruse §-s 2 loetletud tegevusala hulka, arvatakse käitis kauplemissüsteemist välja.

(4) Käitaja võib kauplemissüsteemi kuulumisega jätkata kehtiva ja sellele järgneva 5-aastase lubatud heitkoguse ühikute eraldusperioodi lõpuni, teavitades sellest Keskkonnaametit.“;

**4)** paragrahv 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

**„§ 2.  Paiksete heiteallikate käitajate tegevusalade loetelu**

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

1) üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete, välja arvatud ohtlike või olmejäätmete põletustehaste käitamine;   
2) mineraalõlide rafineerimistehaste käitamine;   
3) koksiahjude käitamine.

4) metallimaagi, sealhulgas sulfiidimaagi särdamis- või paagutamistehaste käitamine;

5) võimsusega üle 2,5 tonni tunnis raua või terasetootmise esmase või teisese sulatamise seadmete, sealhulgas pidevvaluseadmete käitamine;

6) raudmetallide, sealhulgas ferrosulamite tootmiseks või töötlemiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine. Töötlemine hõlmab muu hulgas valtsimispinke, järelsoojendeid, lõõmutusahje, sepikodasid, valukodasid, pindamist ja dekapeerimist;

7) primaaralumiiniumi või alumiiniumoksiidi tootmine;

8) alumiiniumi teiseseks tootmiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine;

9) värviliste metallide tootmiseks või töötlemiseks, sealhulgas sulamite tootmiseks, puhastamiseks ja valamiseks üle 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine, võttes arvesse kõnealuse tootmisprotsessi kõiki võimsusi, kaasa arvatud kütused redutseerijatena.

10) tsemendiklinkri tootmine pöördahjudes tootmisvõimsusega üle 500 tonni ööpäevas või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega üle 50 tonni ööpäevas;

11) lubja tootmine või dolomiidi ja magnesiidi kaltsineerimine pöördahjudes või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega üle 50 tonni ööpäevas;

12) klaasi, sealhulgas klaaskiudu tootvate käitiste käitamine, kui sulatamisvõimsus on üle 20 tonni päevas;

13) põletamise teel keraamikatooteid, katusekive, telliseid, tulekindlaid telliseid, peenkeraamikat või portselani valmistavate käitiste käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 75 tonni ööpäevas;

14) mineraalvilla tootmine isoleermaterjalina, kasutades klaasi, kivi või räbu, sulatusvõimsusega üle 20 tonni päevas;

15) kipsi kuivatamine või kaltsineerimine või kipsplaatide ja muude kipstoodete tootmiseks põletusseadmete käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 20 tonni kaltsineeritud kipsi või kuivatatud teisest kipsi ööpäevas

16) paberimassi tootmine puidust või muust kiulisest materjalist;

17) paberi või papi tootmine võimsusega üle 20 tonni ööpäevas;   
18) tahma tootmiseks, mis hõlmab orgaaniliste ainete, näiteks õlide, tõrvade, krakkimis- ja destilleerimisjääkide koksistamist, põletusseadmete käitamine, kui tootmisvõimsus on üle 50 tonni ööpäevas;   
19) lämmastikhappe tootmine;   
20) adipiinhappe tootmine;   
21) glüoksaali ja glüoksüülhappe tootmine;   
22) ammoniaagi tootmine;   
23) pakendamata orgaaniliste põhikemikaalide tootmine krakkimise, reformingu, täieliku või osalise oksüdeerimise või samalaadsete protsesside abil tootmisvõimsusega üle 100 tonni päevas;   
24) vesiniku (H2) ja sünteesgaasi tootmine tootmisvõimsusega üle 5 tonni päevas;   
25) naatriumkarbonaadi (Na2CO3) ja naatriumvesinikkarbonaadi (NaHCO3) tootmine.

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

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

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

**5)** määrust täiendatakse paragrahviga 41 järgmises sõnastuses:

„**§ 41. Meretranspordi tegevusalade loetelu**

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

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

**6)** määrust täiendatakse paragrahviga 42 järgmises sõnastuses:

„**§ 42. Hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite tegevusalade loetelu**

(1) Hoonetele soojuse ja jahutuse tootmisega seotud tegevusalad, kus teise kauplemissüsteemi loa omamine on kohustuslik:

1)  kütuse põletamine elektri, soojuse ja jahutuse tootmiseks või jaotamiseks äri- ja avalikele hoonetele, korterelamutele ja eramutele otse või kaugküttevõrkude kaudu,   
2) kütuse põletamine soojuse tootmiseks äri- ja avalikes hoonetes, korterelamutes ja eramutes.~~,~~

(2) Maanteetranspordiga seotud tegevusalad, kus teise kauplemissüsteemi loa omamine on kohustuslik:

1) kütuse põletamine maanteesõidukites, välja arvatud traktorites ja liikurmasinates.

(3) Muude sektoritega seotud tegevusalad, kus teise kauplemissüsteemi loa omamine on kohustuslik:

1) alla 20 MW nimisoojusvõimsusega põletusseadmete, välja arvatud ohtlike või olmejäätmete põletustehaste käitamine;

2) võimsusega alla 2,5 tonni tunnis malmi- või terasetootmise esmase või teisese sulatamise seadmete, sealhulgas pidevvaluseadmete käitamine;

3) raudmetallide, sealhulgas ferrosulamite tootmiseks või töötlemiseks alla 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine. Töötlemine hõlmab muu hulgas valtsimispinke, järelsoojendeid, lõõmutusahje, sepikodasid, valukodasid, pindamist ja dekapeerimist;

4) alumiiniumi teiseseks tootmiseks alla 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine;

5) värviliste metallide tootmiseks või töötlemiseks, sealhulgas sulamite tootmiseks, puhastamiseks ja valamiseks alla 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine, võttes arvesse kõnealuse tootmisprotsessi kõiki võimsusi, kaasa arvatud kütused redutseerijatena.

6) tsemendiklinkri tootmine pöördahjudes tootmisvõimsusega alla 500 tonni ööpäevas või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega alla 50 tonni ööpäevas;

7) lubja tootmine või dolomiidi ja magnesiidi kaltsineerimine pöördahjudes või teistes põletusahjudes tootmisvõimsusega alla 50 tonni ööpäevas;

8) klaasi, sealhulgas klaaskiudu tootvate käitiste käitamine, kui sulatamisvõimsus on alla 20 tonni päevas;

9) põletamise teel keraamikatooteid, katusekive, telliseid, tulekindlaid telliseid, peenkeraamikat või portselani valmistavate käitiste käitamine, kui tootmisvõimsus on alla 75 tonni ööpäevas;

10) mineraalvilla tootmine isoleermaterjalina, kasutades klaasi, kivi või räbu, sulatusvõimsusega alla 20 tonni päevas;

11) kipsi kuivatamine või kaltsineerimine või kipsplaatide ja muude kipstoodete tootmiseks alla 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine.

12) paberi või papi tootmine võimsusega alla 20 tonni ööpäevas;  
13) tahma tootmiseks, mis hõlmab orgaaniliste ainete, näiteks õlide, tõrvade, krakkimis- ja destilleerimisjääkide koksistamist, alla 20 MW summaarse nimisoojusvõimsusega põletusseadmete käitamine;  
14) pakendamata orgaaniliste põhikemikaalide tootmine krakkimise, reformingu, täieliku või osalise oksüdeerimise või samalaadsete protsesside abil tootmisvõimsusega alla 100 tonni päevas;  
15) vesiniku (H2) ja sünteesgaasi tootmine reformingu või osalise oksüdeerimise teel tootmisvõimsusega alla 25 tonni päevas;

(4) Teine kauplemissüsteem ei kohaldu nendele tegevusaladele, mis on juba hõlmatud esimeses kauplemissüsteemis, nende kütuste põletamisele, mille heitekoefitsient on null, ning olmejäätmete ja ohtlike jäätmete kütusena põletamisele.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse

muutmise seaduse eelnõu seletuskirja

lisa 4

**Keskkonnaministri määruse** „ **Keskkonnaministri 27.12.2016 määruse nr 86 „Välisõhku väljutatava süsinikdioksiidi heite arvutusliku määramise meetodid“ muutmine” määruse eelnõu**

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 107 lõike 1 alusel.

Keskkonnaministri 27.12.2016 määrusesse nr 86 „Välisõhku väljutatava süsinikdioksiidi heite arvutusliku määramise meetodid“ tehakse järgmine muudatus:

Atmosfääriõhu kaitse seaduse

muutmise seaduse eelnõu seletuskirja

lisa 6

Atmosfääriõhu kaitse seaduse muutmise seaduse eelnõu kooskõlastustabel

1. Kogumahutavus, tähis GT (ingl k gross tonnage) on peamiselt kasutatav laeva mahutavust iseloomustav ühikuta suurus. Kogumahutavus määratakse laevade mõõtmise rahvusvahelise konventsiooniga (1969) ettenähtud mõõtmisreeglite järgi. [↑](#footnote-ref-1)
2. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R2139#ntc548-L\_2021442ET.01014601-E0548 [↑](#footnote-ref-2)
3. HELCOM recommendation 25/7: <https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-25-7.pdf> [↑](#footnote-ref-3)