Keskkonnaministri määruse
„Bensiini veo ja bensiini terminalides ning teenindusjaamades hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse uue terviktekstina välisõhu kaitse seaduse ning selles sätestatud volitusnormi kehtetuks tunnistamise tõttu ning seoses uue atmosfääriõhu kaitse seaduse (edaspidi *AÕKS*) jõustumisega 2017. aasta 1. jaanuaril. Määrus kehtestatakse AÕKS § 123 alusel.

Võrreldes keskkonnaministri 21. jaanuari 2005. a määruse nr 4 „Bensiini veo ja bensiini terminalides ning teenindusjaamades hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“ terviktekstiga (edaspidi *kehtiv terviktekst*) on eelnõukohase määruse teksti sisuliselt muudetud. Lisatud on mitu terminit, mida senimaani ei ole direktiividest 94/63/EÜ ja 2009/126/EÜ üle võetud. Samuti on määruse sisu ümber struktureeritud ja kehtestatakse neli uut lisa, et õigusaktis käsitletud subjektidele esitatud nõuded oleksid paremini leitavad ja hoomatavad. Lisaks on tehtud keelelisi parandusi, normitehnilisi muudatusi ja eemaldatud aegunud sätteid.

Kehtiva tervikteksti seletuskirja saab kätte Keskkonnaministeeriumist, esitades teabenõude.

Määruse eelnõu on ette valmistanud Keskkonnaministeeriumi välisõhu osakonna peaspetsialist Heiko Heitur (tel 626 0755, heiko.heitur@envir.ee). Eelnõu keeletoimetaja oli õigusosakonna peaspetsialist Aili Sandre (tel 626 2953, aili.sandre@envir.ee). Määruse eelnõu õigusekspertiisi on teinud Keskkonnaministeeriumi õigusosakonna jurist Peeter-Jaak Ait (tel 626 0738, peeter-jaak.ait@envir.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõukohase määruse sisu (eelnõukohane määrus koosneb 17 paragrahvist ja neljast lisast) ei ole võrreldes kehtiva terviktekstiga muutunud, kuid tehtud on keelelisi ja normitehnilisi muudatusi. Lisatud on direktiividest 94/63/EÜ ja 2009/126/EÜ tulenevaid termineid, mille tulemusena on kehtestatavad nõuded edaspidi kõikidele osapooltele ühtemoodi arusaadavad. Samuti kehtestatakse nõuete paremaks tõlgendamiseks neli lisa.

Määruse eelnõu pealkirjas ja eelnõus on asendatud termin *tankla* terminiga *teenindusjaam*, et tagada terminoloogiline kooskõla direktiividega 94/63/EÜ ja 2009/126/EÜ. Paragrahvist 2 jäetakse välja ja viiakse üle § 3 järgmised terminid: *olemasolevad seadmed, olemasolev tankla, uus tankla* ja *tankla läbilaskevõime*.

Määruse eelnõu 1. peatükki täiendatakse §-ga 3, kus on loetletud järgmised terminid: *alus, auru/bensiini suhe, aurud, aurude regenereerimisseade, aurude vahehoidmine, bensiiniaurude kogumise tõhusus, bensiiniaurude regenereerimise II etapi süsteem, estakaad, hoidla, laadimisseade, läbilaskevõime, läbilaskvus, olemasolevad bensiinihoidlad, laadimisseaded ja teisaldatavad mahutid, sihtväärtus, teenindusjaam, teisaldatav mahuti, terminal, uued bensiinihoidlad, laadimisseadmed ja teisaldatavad mahutid*. Paragrahvist 2 üle toodud terminid on ajakohastatud eespool mainitud direktiivide alusel.

Määruse eelnõu 2. peatüki pealkiri on võrreldes kehtiva tervikteksti muudetud, sest eespool mainitud direktiivides ei leia käsitlust termin *mahuti*, vaid selle asemel kasutatakse terminit *hoidla*. Vastav asendus on tehtud kogu eelnõukohases määruses.

Paragrahv 4 (kehtiva tervikteksti § 3) koosneb ühest lõikest, sest hoidlate projekteerimise ja kasutamise tehnilised nõuded kehtestatakse eelnõukohase määruse lisaga 1. Seepärast on kehtiva tervikteksti §-d 4 ja 5 uuest tekstist välja jäetud, sest asjakohased tehnilised nõuded kehtestatakse lisaga 1.

Määruse eelnõu 3. peatüki pealkiri on võrreldes kehtiva tervikteksti muudetud lähtuvalt korrigeeritud terminoloogiast. Termin *tsistern* on asendatud terminiga *teisaldatav mahuti* ja valdkonna praktikast tulenevalt on korrektne kasutada sõna *täitmine* või *tankimine* asemel sõna *laadimine*. Vastavad asendused on tehtud kogu eelnõukohases määruses.

Määruse eelnõu 3. peatükk koosneb neljast paragrahvist (kehtivas tervikteksti 12 paragrahvi), sest kehtiva tervikteksti §-d 12–17 kehtestatakse lisaga 4, mida reguleerib eelnõukohase määruse § 16.

Paragrahvi 6 lõiget 2 (kehtiva tervikteksti § 8 lõige 2) on täiendatud, sest levinud praktika kohaselt on regenereerimissüsteemidel olemas automaatsed kontrollmõõtesüsteemid, mis teevad bensiiniauru eraldumise kontrollmõõtmisi igal ajahetkel. Seepärast on igati asjakohane automaatsete kontrollmõõtesüsteemidega varustatud regenereerimissüsteeme omavaid käitajaid nimetatud kohustusest vabastada. Tegemist ei ole sisulise muudatusega, vaid üksnes täpsustusega, mis on tingitud seadmete tehnoloogilisest arengust selles valdkonnas kehtestatud nõuete täitmiseks.

Paragrahv 7 (kehtiva tervikteksti § 9) sätestab ühendusliinide ja toruseadmete lekkekindluse kontrolli bensiini laadimisel. Eelnõukohase määruse järgi on käitaja kohustatud lekkekindlust perioodiliselt kontrollima, kuid mitte vähem kui neli korda aastas. Kehtiva tervikteksti kohaselt on käitajal kohustus kontrollida lekkekindlust igal bensiini laadimisel. Direktiivi 94/63/EÜ lisa 2 kohaselt peavad kontrollid olema korrapärased, kuid selle all ei peeta silmas igakordset kontrolli, sest muidu oleks see nõue direktiiviga sätestatud. Seepärast on kõnealuse sätte muutmine õigustatud ja asjakohane ning see ei põhjusta käitajatele üleliigset koormust ühendusliinide ja toruseadmete lekkekindluse tagamisel.

Eelnõukohase määruse §-d 9–11 (kehtiva tervikteksti §-d 18–20) on sisult samad, kuid terminid neis on ajakohastatud. Paragrahvis 11 (kehtiva tervikteksti § 20) on termin *autotsistern* asendatud terminiga *paakauto*, sest see termin on defineeritud EL direktiivides. Vastav asendus on tehtud kogu eelnõukohases määruses.

Määruse eelnõu 5. peatüki pealkiri on ajakohastatud. Peatükk koosneb ühest paragrahvist, §-st 12, mis viitab lisale 3, millega kehtestatakse tehnilised nõuded laadimisseadmete ja hoidlate projekteerimise ning kasutamise kohta.

Eelnõukohase määruse 6. peatükk asendab kehtiva tervikteksti peatükki 5^1. Välja on jäetud aegunud jõustamissätted, tehtud üksnes terminoloogilisi ja keelelisi muudatusi.

Lisanduva 7. peatükiga asendatakse kehtiva tervikteksti §-d 12–17. Asjakohased nõuded kehtestatakse §-s 16 viidatud lisaga 4.

Lisanduva 8. peatükiga asendatakse kehtiva terviktеksti 6. peatükk. Võrreldes kehtiva terviktekstiga eelnõukohasest määrusest välja jäetud rakendussätted on aegunud. Kehtiva terviktеksti lõige 4 kehtestatakse eelnõukohase määruse § 4 lõikena 2 ja lõige 6 kehtestatakse § 9 lõikena 4.

4. Määruse mõju

Kuna määruse sisu ei muudeta, siis on selle mõju sama, mis kehtival terviktekstil. Seega uut oodatavat mõju määruse kehtestamisega ei kaasne.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevus, rakendamiseks vajalikud kulud ja rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamine ei too kaasa lisakulutusi ega tulusid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub ühel ajal atmosfääriõhu kaitse seadusega, 2017. aasta 1. jaanuaril.

7. Määruse kooskõlastamine

Määruse kooskõlastasid vaikimisi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Rahandusministeerium. Kommentaare esitasid Bahr Pump OÜ ja Vopak E.O.S. Esitatud kommentaaridega arvestamise tabel on toodud seletuskirja lisas 1.

Keskkonnaministri 27.12.2016 määrus nr 85
„Bensiini veo ja bensiini terminalides ning teenindusjaamades hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“ seletuskirja
Lisa 1

Märkustega arvestamise tabel

Ettepaneku esitaja	Kommentaar/ettepanek	Arvestatud/mitte arvestatud	Põhjendus
Bahr Pump OÜ	**<u>Eelnõu § 3 punkt 1:</u>** See ”siseveelaev” on ka direktiivis 94/63/EÜ 20.1294 sees aga ikkagi: Kuidas see siia määrusesse ja ka antud direktiivi puutub?	Arvestatud	Direktiivi 94/63/EÜ artiklis 1 on välja toodud, milliste toimingute suhtes direktiivis sätestatud nõudeid kohaldatakse. Kui bensiini laaditakse terminalist siseveelaevadele või vastupidi, siis peab täitma eelpool viidatud direktiivi artikli 4 nõudeid.
	<u>Eelnõu § 6 lg 2:</u> Küsimus: Kas antud mõõtmine allub Mõõteseaduse §5 p 2 lõige 2 alla? - Kui ei pole probleemi - Kui jaa, siis sellel on ulatuslik mõju väljapoole antud teemat, kuna see tähendab, et kõik need kontrollimiseks kasutatavad mõõteseadmed peavad olema tõendatud jälgitavusega ja tehtud pädeva mõõtja poolt (Mõõteseadus §5 p 1 ja p 6) ja kasutades siis ka legaalmetroloogilise taatlusega ja tüübikinnitusega seadmeid. o Küsige kommentaar TJA legaalmetroloogia osakonnast o Praktikas ei kasuta EU riikides antud	Arvestatud	Ei allu.

	mõõtmiste tegemist taadeldud seadmeid vaid tehakse lihtsalt kalibreerimine (Vaata mõisteid Mõõteseadus §2) o Taatlemise nõudmisest tasub hoiduda ka põhjusel et selleks peab olema EV volitatud isikul pädevus antud seadmete taatlemiseks. Kardan et seda ei ole, mis tekitab õigusliku probleemi o Lahenduseks on defineerida, et kontrollmõõtmised ei pea olema tõendatud jälgitavusega Mõõteseaduse mõttes ja piisab kui seadmed on kalibreeritud		
	<u>Eelnõu § 6 lg 4:</u> See haakub ülalpool oleva teemaga. Kas nõutakse kalibreeritud või taadeldud seadmete kasutamist?	Arvestatud	Praeguse sõnastuse juures on käitajal võimalik valida, milliseid seadmeid ta kasutab.
	<u>Eelnõu § 17 lg 2:</u> Siin peab olema ikkagi regenereerimise II etapi süsteem. Praguse sõnastus nõuab teenindusjaamadesse Gaasi veeldamisseadmete paigaldamist (VRU) mis kindlasti ei ole soovitud eesmärk ega ka reaalne. Vaata terminites II etapi ja tavalise regenereerimiseadme erinevust.	Arvestatud	Eelnõud vastavalt muudetud.
	<u>Lisa 4, punkt 1.2:</u> Praktikas on see 3” Camloc ja mitte ainult eestis vaid ka mujal. Kuna nõue tuleb EU direktiivist on seda Eestis antud määrusega ”raske” reaalsusega kooskõlla viia. Samas on siin dialemma -	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.

	kui reaalne elu erineb seadusandlusest siis kumb peab muutuma? Soovitan ka vaadata mida API originaaltekst ütleb. Lisaks on viidatud 7th Editionile, kuid hetkel on väljas juba 11th edition.		
	<u>Lisa 4, punkt 3:</u> Optilistes süsteemides on maanduse/ületäite kontrollseade. Termistor süsteemides on maandus ja ületäide sõltumatud.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Lisa 4, punkt 3.1:</u> See kehtib vaid optilise seadme ühenduse kohta kui on üks pistik kogu auto kohta, kus sisaldub ka maanduse kontrollseade. Allpool p.3.2 ja 3.3 lubatud termistor seadmed ühendatakse aga kahejuhtmelise pistiku abil ja iga sektsioon eraldi. Ja maandus ühendatakse ületäitest sõltumatult. Antud tekst p3.1 ”unustab” kahejuhtmelised termistorsüsteemid ära. Siin on küsimus seega kahejuhtmelise termistoorsüsteemi+individuaalse maanduse kasutamis kirjeldamisest. Praktikas on need süsteemid veel laialt levinud kuigi pikaks perspektiivis liigub kõik optika suunas.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Lisa 4, punkt 4.1.1 ja 4.1.4:</u> Siin on kasutatud p 1.1 nimetatud ”Laadimisvooliku ühendusotsiku” asemel järsku uut nimetust ”vedelikuadapter”. Kuna jutt käib samast asjast peaks mõlemas punktis olema kasutusel ka identne nimetus. Ka Direktiivis on sama probleem. Kasutatakse *Coupler* ja *Adapter*	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Lisa 4, punkt 5.1:</u> Avastamise asemel oleks õige kasutada kontroll. ”Maanduse avastamine” on keeleliselt ebakorrektne. Direktiiv 94/63 inglise keeles kasutab *detection* Aga kui laetakse termistor ületäitega siis on ületäite ja maanduse seadmestik 2 täiesti individuaalset süsteemi ja see võimalus on siin punktis ”ära unustatud”. Laadimisestakaadil (*gantry*) on mitu laadimisseadet ja	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.

	laadimisseadmel on juhtklapp, mitte estakaadil. Seega on siin õige kasutada ”laadimisseadme juhtklapi”. Vaata Terminid samas dokumendipakis p 11 Aga sama probleem on juba inglise keelses direktiivis kus estakaad on *gantry* ja räägitakse *gantry-loading control valve* . Lahenduseks oleks kompromiss-sõnastus (estakaadi laadimisseadme-juhtklapi) kus siis viitame et estakaadil on juhtklapp mis on laadimisseadme kooseisus.		
Vopak E.O.S	**<u>Eelnõu § 3 punkt 18:</u>** Mis on veeteel transporditav paak? Kas määrus hõlmab mh ka tankereid? See tuleks kindlasti täpsustada. Termin ’alus’ on väljatoodud ja on arusaavad, et ’alus’ ei ole tanker, kuid antud viide vees transporditavale paagile tuleks täpsustada.	Mitte arvestatud	Eelnõu § 3 punkt 18 pärineb direktiivist 94/63/EÜ, mille kohaselt on võetud arvesse, et siseveelaevadega veetakse ka teisaldatavaid mahuteid. Määrus ei reguleeri tankereid, räägitakse siseveelaevadest ainult. Seepärast ei ole vaja ka täpsustusi teha.
	<u>Eelnõu § 3 punkt 19:</u> Terminali ei kasutata laadimiseks, pigem on see bensiini hoidmiseks ja ladustamiseks, mille hoidlatest toimub laadimine paakautodesse, paakvagunitesse või alustele.	Mitte arvestatud	Terminali kasutatakse nii hoidmiseks kui ka laadimiseks. Siinkohal ei ole oluline välja tuua, et laadimine toimub hoidlatest, kuna terminali mõiste hõlmab ka hoidlaid.
	<u>Eelnõu § 4:</u> Lisas 4 on toodud vastavuskriteeriumid. Tuleks seada vastavuskontrolli ja vastavusse viimise ajaperiood, kõik kasutatavad hoiumahutid ei pruugi olla kohe vastavuses. Lisas 4 toodud tingimustele vastavuse saavutamiseks peaks olema ca 1 a (rakendussätetes).	Mitte arvestatud	Määrus on kehtestatud aastal 2005, kus kõik vastavad nõuded olid kirjeldatud. Kõik seadmed ja mahutid peavad vastama määruses kehtestatud nõuetele.
	<u>Eelnõu § 5 lg 1:</u> Viide ’taaskasutamiseks terminalis’ on liigne. Oluline on, et aurud oleks kogutud ja suunatud kas regenereerimisele	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.

	või põletamisele vm töötluslahendusele. Regenereerimise järgselt võib olla muid lahendusi. Küsimus seoses tankeriga. Kuna tankeri määratlus jäi segaseks, siis oleks siin oluline aru saada, et tankerid ei ole hõlmatud teisaldatavate mahutite all.		Tanker ei ole siseveelaev, see on varasemalt selgitatud küsimus.
	<u>Eelnõu § 6 lg 2:</u> Kui puudub automaatsüsteem, siis tuleks viidata täpsemale perioodsusele ja kontrollmõõtmise vastavusele mõõteseaduse kohaselt või sobivale standardile. Terminalil üldiselt ei ole pädevust teha ise mõõteseadusekohaseid mõõdistusi või need ei ole adekvaatsed. Selguse huvides peaks täpsemalt kirjas olema.	Mitte arvestatud	Praegusel hetkel puuduvad vajalikud standardid ning detailsemad nõudmised mõõtmistele. Hetkel on võimalik toimingute eest vastutavatel asjaosalistel teostada etteantud nõuete kohaselt kontrollmõõtmisi.
	<u>Eelnõu § 9 lg 2:</u> Väga segane punkt?! Loodetavasti ei ole seotud tankeriga, see oleks tehniliselt võimatu. Kui jääb ainult paakveok, siis ei ole tehniliselt loogiline, et paakveok võtaks tagasi terminali hoiumahutis tekkivad aurumisjäägid kui paaki tühjendatakse?! Terminali mahutite täitmisel suunatakse aurud töötlemiseks VRU-sse, põletamiseks või on Lisa 1 p.3 kohane sisemine ujuvkatus 95% vms lahendus, millised on lubatud tegevused bensiini vastuvõtul. Lisaks, terminal ei saa otsustada saabuva veovahendi tehnoloogia üle ja terminal arvestab alati oma tehnilise lahendusega aurude käitlemiseks bensiini vastuvõtul. Antud punktiga seatakse täiendav tehniliselt võimatu lisanõue laadimisele.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Eelnõu § 11:</u> Kes on käitaja määruse kontekstis? Seda peaks tegema veofirma, kes teostab vab ja teostab laadimistööd (tavaliselt iseseisvalt, see on nende funktsioon, mida terminal jälgib). Kuidas testida ja üldse tehniliselt kontrollida iga paakauto laadimisel aurulekkekindlust, kas paakautode tehnilise juhendi järgi või visuaalne ülevaatus?		Käitaja mõistet kasutatakse määruse eelnõus kolmel korral, sest terminali käitaja on erinev teenindusjaama käitajast ja määrusega on neile sätestatud ka erinevad nõuded. Eelnõu §-s 11 on silmas peetud käitajat, kes

			vastutab paakautode toimimise eest. Direktiiv ei näe ette täpsemaid juhiseid aurulekkekindluse tagamiseks, mistõttu on käitajal vaba valik selle teostamisel.
	<u>Lisa 1, punkt 3 a) ja b):</u> Tuleks seada vastavuskontrolli ja vastavusse viimise ajaperiood, sest vanemad mahutid ei ole automaatselt nõudega vastavuses kui määrus kehtima hakkab. Sobib üleminekuks ca 1a (rakendussätetes).	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Lisa 2 punkt 1:</u> Viide 'taaskasutamiseks terminalis' on liigne. Oluline on, et aurud oleks kogutud ja suunatud kas regenereerimisele või põletamisele vm töötluslahendusele. Regenereerimise järgselt võib olla muid lahendusi. Küsimus seoses tankeriga. Kuna tankeri määratlus jäi segaseks, siis oleks siin oluline aru saada, et tankerid ei ole hõlmatud teisaldatavate mahutite all.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.
	<u>Lisa 2 punkt 2:</u> Tegemist on alustega, mis ei ole tankerid ehk see ei puuduta tankereid. Kui alus regenereerib aure ise, ei pea terminal seda tegema. Lisaks, aurude põletamise tehniline lahendus võib olla valitud ka muul põhjusel. Samuti võib olla valitud muid aurude töötlemise lahendusi, tehnoloogia areneb. Tulemus peab olema vastavuses õhusaaste piirväärtustega, mis on kriteerium (mitte tehnilise lahendusega). Ei saa kohaldada samu õhusaaste nõudeid nii regenereerimisele kui põletamisele, samuti teistele võimalikele töötluslahendustele. Seda reguleeritakse eraldi LOÜ piirväärtuste ja õhuheite määrustega.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik. Määrus ei reguleeri tankereid.
	<u>Lisa 4 punkt 2.1:</u> Jääb mulje, et alla 2300 l/min ei tohi?! Võiks asendada '… *võib olla kuni 2300 l/min'*. Maksmiaalne 2500 l/min.	Mitte arvestatud	Tegemist on direktiivi nõudega, mille ülevõtmine on liikmesriikidele olnud kohustuslik.