

VEDELKÜTUSEVARU KÄSIRAAMAT

Lühendatud trükk

Sisukord

1. Sisukord	2
2. Sissejuhatus	3
3. Regulatsioon – õigusaktid	3
4. Vedelkütuste turg ja partnerid.....	3
4.1 Naftasaaduste impordi ja müügiga tegelevad ettevõtted.....	4
4.2 Hoiustamine	4
5. Vedelkütuste kasutusele võtmine. Otsustusprotsess	5
6.1 Tegevus varustamisraskuste korral	5
6.2 Müügipakkumise tegemine.....	6
6.3 Müügihind	6
6. Kütuse välisriigist Eestisse transport	7
7. Mootorikütuste tarbimise piiramise meetmed	7
7.1. Teavitus ja tarbimisvalikute muutmine	8
7.2. Piirangute seadmine	8
7.3. Tarnete piiramine	9
7.4. Alternatiivsele kütusele üleminek.....	9
8. Kasutuselevõtu otsustusprotsess.....	10
8.1. Nõuandev komisjon (NESO).....	10

1. Sissejuhatus

Käesolev juhendmaterjal on informatiivse eesmärgiga ja koostatud selleks, et selgitada vedelkütuse tarneraskuse puhul toimivaid protsesse ja seadusandlust.

Eesti on Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Energiaagentuuri liikmesriigina võtnud kohustuse tagada riigi valmisolek energiatoodete tarneraskustega toime tulemiseks ning säilitada naftatoodete kriisivarusid.

Eestis vastutab vedelkütusevaru moodustamise, haldamise ja varustusraskuse ilmnemisel varu turuosalistele müümise eest AS Eesti Vedelkütusevaru Agentuur (*OSPA – Estonian Oil Stockpiling Agency*). OSPA on eraõiguslik juriidiline isik, mille kõik aktsiad kuuluvad riigile ning nende valitsejaks ja aktsionäri õiguste teostajaks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

2. Regulatsioon – õigusaktid

- Rahvusvahelise energiaprogrammi kokkulepe (IEA Treaty; I.E.P. Agreement)

Rahvusvaheline Energiaagentuur loodi 1974.a. eesmärgiga tagada OECD liikmesriikide koostöö energia varustuskindluse tagamisel ja luua võimekus naftatarnetega seotud hädaolukordade ühiseks lahendamiseks. IEA alusleping sõnastab iga liikmesriigi kohustuse tagada sellised kütusevarud, mis võimaldavad naftatoodete netoimpordi ärajäämisel vähemalt 90 päevase perioodi jooksul tulla toime riigi reservide abil.

- Nõukogu direktiiv 2009/119/EÜ

Direktiiviga kohustatakse liikmesriike säilitama toornafta ja/või naftatoodete miinimumvarusid vähemalt 90 päevase keskmise netoimpordi mahu või 61 päevase keskmise sisetarbimise mahu tasemel.

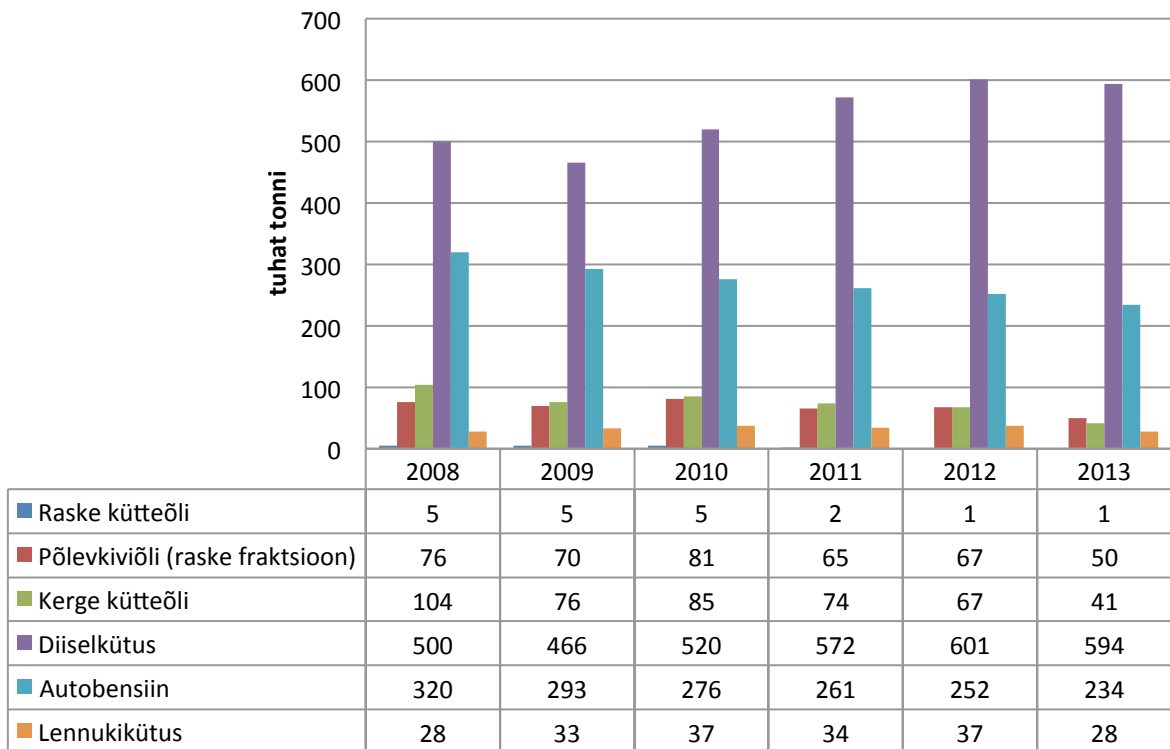
- Vedelkütusevaru seadus (VKVS)

Seaduses on sätestatud Eesti riigi vedelkütusevaru moodustamise, hoidmise, haldamise ja kriisi olukorras kasutamise alused. Vedelkütusevaru on riigi käsutuses olev energiatoodete kogus, mis on moodustatud riigi varustuskindluse kõrge taseme, riigi julgeoleku ja elanikkonna toimetuleku tagamiseks ning rahvusvaheliste lepingute alusel võetud kohustuste täitmiseks. Seaduses on sõnastatud vedelkütusevaru kohustusliku taseme arvutamise alused.

3. Vedelkütuste turg ja partnerid

Naftatoodete osas on Eesti 100%-liselt impordist sõltuv riik. Kuna Eestis puudub kütuste rafineerimise võimekus, on valdavalt tegemist vedelkütuste impordiga, mille kasutusala on nii transpordisektoris, keemiatööstuses kui ka soojusenergia tootmises. Vedelkütus moodustab ca 1/3 Eesti kogu energia lõpptarbimisest.

Tarbitud vedelkütuste kogused



Joonis. Vedelkütuste tarbimine sõltuvalt kütuse liigist.

4.1 Naftasaaduste impordi ja müügiga tegelevad ettevõtted

Suurem osa imporditavast vedelkütusest tarnitakse kas raudteetranspordiga Leedus asuvast Mažeikiu rafineerimistehasest (Orlen Lietuva) või meritsi Soomes Porvoo's asuvast rafineerimistehasest (Neste). Kütuse jaotamine riigisiselt toimub autotranspordiga. Eesti on naftatoodete transiitriigiks. Transiitvedude mahud ajas oluliselt vähenenud ja veetavad kaubagrupid muutunud. Praegusel ajal on peamiselt tegemist raske kütteõli raudteevedude ning meritsi väljaveoga ja nn. heledate toodete hoiustamisega seotud merelogistikaga.

Vedelkütusteturul ei toimu hinnaregulatsiooni ja toimib turukonkurents. Turul on kümnekond olulisemat importijat ja hulgimüügis 3-4 domineerivat firmat. Jaemüüki iseloomustab suur arv teenindusjaamasid, mida on umbes 500. Neli suuremat tanklaettevõtet on Alexela, Statoil, Neste ja Olerex, kes kokku opereerivad 65% teenindusjaamadest. Ülejäänud turuosa kuulub väiketanklatele, kelle valduses on küll 35% müügikohtadest, kuid ca 10% jaemüügiturust.

4.2 Hoiustamine

Eestis on omaaegselt aktiivsest naftasaaduste transiidist tingituna ulatuslikud kütuste ladustamisvõimalused. Kokku asub Eestis üle 3 miljoni kuupmeetri hoiustamismahtu.

Eesti peamised kütuseterminalid asuvad Muugal ja Paldiskis. Tähtsamad sadamad kütuste käitlemisel on Tallinna sadam (Muuga, Paljassaare ja Paldiski Lõunasadam); Sillamäe sadam; Miiduranna sadam ja Kopli sadam.

Muugal on naftasaaduste hoiumaht kokku ca 2 miljonit kuupmeetrit. Teistest Eesti sadamatest on suurim hoiumaht 0,5 miljonit kuupmeetrit Sillamäe sadamal. Sisemaal paiknevate hoiuterminalide kogumaht on ligikaudu 150 tuhat kuupmeetrit ning peamiselt on need hoiukohad mõeldud diisli ja bensiini ladustamiseks. Suuremad sisemaised hoiukohad paiknevad Maardus, Viljandis ja Tartus.

4. Vedelkütuste kasutusele võtmine. Otsustusprotsess

Vedelkütusevarude kasutamist Eestis reguleerib VKVS, milles sätestatu kohaselt langetab otsuse vedelkütusevarude kasutusele võtmiseks Vabariigi Valitsus majandus- ja taristuministri ettepanekul ja kooskõlastatult Vabariigi Valitsuse kriisikomisjoniga.

Rahvusvahelise varustamisraskuse korral eelneb Vabariigi Valitsuse otsusele kas IEA või Euroopa Komisjoni otsus varude kasutuselevõtmise kohta.

Vabariigi Valitsuse varude kasutusele võtmise otsuses peab sisalduma:

- 1) varu kasutusele võtmise põhjus;
- 2) varustamisraskuse eeldatav kestus kalendrikuudes, mille jooksul kasutusele võetavat varu kasutatakse;
- 3) varu kasutusele võtmise tingimused;
- 4) varu taastamiseks vajalikud toimingud;
- 5) kasutusele võetava varu kogus.

Kui varu kasutusele võtmise kohta on olemas kehtiv rahvusvaheline otsus, on Vabariigi Valitsusel õigus otsustada võtta varu kasutusele oma rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks.

Kui varu kasutusele võtmise kohta ei ole kehtivat rahvusvahelist otsust, kuid riiki tehtavate energiatoodete tarned on märkimisväärselt vähenenud, saab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitada Euroopa Komisjonile taotluse lubada varu kasutusele võtta.

Kiireloomulistel juhtudel võib Vabariigi Valitsus otsustada varu koheseks kasutuselevõtmiseks. Sellisel juhul teavitab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium viivitamata Euroopa Komisjoni kasutusele võetud varu kogusest.

6.1 Tegevus varustamisraskuste korral

- Varustamisraskuste ilmnemisel teavitab OSPA viivitamatult nõuandvat komisjoni (NESO - *National Emergency Supply Organisation*), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kantslerit ja energeetika asekanclerit.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kantsler teavitab varustamisraskuse ilmnemisest Siseministeeriumi kantslerit ning teeb ettepaneku Vabariigi Valitsuse (VV) kriisikomisjoni kokkukutsumiseks.
- Siseministeeriumi kantsler teavitab varustamisraskuse ilmnemisest VV-e kriisikomisjoni esimeest (siseminister), kes annab korralduse VV-e kriisikomisjoni kokkukutsumiseks.

- Paralleelselt valmistab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös NESO ja OSPA-ga ette VV-e varude kasutuselevõtmise otsuse eelnõu ning esitab selle VV-e kriisikomisjoni istungile.
- Siseministeerium korraldab kriisikomisjoni kokkukutsumise.
- Toimub VV-e kriisikomisjoni istung, kuhu kaasatakse olukorra tutvustamiseks ning ettepanekute esitamiseks MKM-i ja vajadusel ka OSPA esindajad.
- Paralleelselt informeerib Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium VV-st erakorralise istugi vajadusest.
- VV-e kriisikomisjoni arutelu tulemusena tehakse VV-le ettepanek otsustada vedelkütusevarude kasutuselevõtt.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitab varude kasutuselevõtmise otsuse eelnõu VV-le.
- VV arutab VV-e kriisikomisjoni ettepanekut ning otsustatakse varude kasutuselevõtt.
- OSPA teeb müügipakkumised VV otsusest lähtuvalt kas VKVS-is sätestatud kütuse müüjatele või rahvusvahelisel kütuseturul tegutsevatele kütuse ettevõtetele.

6.2 Müügipakkumise tegemine

Varude kasutuselevõtu vajaduse ilmnemisel koostab OSPA varude jaotuskava ja selles esitatakse:

- 1) Varude kasutuselevõtu järgnevus terminalide kaupa koos hoiukoha aadressi, kontaktisiku andmete ja müügiks pakutavate kütuste kogustega;
- 2) OSPA-lt müügipakkumise saavate kütuseettevõtete loend koos ettevõtte kontaktisiku andmete ja andmetega müügiks pakutavatest kütusekogustest.

Vastavalt vedelkütusevaru seadusele teeb OSPA varude turule viimiseks õigustatud turuosalistele kütuse müügipakkumised. Varude müük toimub kooskõlas OSPA nõukogu kinnitatud dokumendiga "OSPA vedelkütuste müügi üldtingimused".

Varustusraskuse korral teeb varu haldaja müügipakkumise kütuse müüjatele ehk isikutele, kellel on kütuse müügiks tegevusluba vedelkütuse seaduse tähenduses. Müügiks pakutava kütuse kogus on võrdeline nimetatud isikute turuosaga, mille arvutamisel lähtutakse eelneva nelja kvartali jooksul nende isikute poolt tarbimisse lubatud kütuse kogustest. Kui ükski nimetatud müügipakkumise saanud isikutest ei soovi osta müügiks pakutavat kütuse kogust, võib varu haldaja teha müügipakkumise teistele juriidilistele isikutele. Pakkumise tagasilükkamise korral varu pakkumise saaja vastava jaotusperioodi jooksul OSPA-lt kütust osta ei saa.

6.3 Müügihind

- Müügihinna sätestamisel lähtutakse ministri 2006.a 18. detsembri määrusest nr 106.
- OSPA müüb kütuseid turuhinnaga, kuid mitte madalama hinnaga kui vastava kütuseliigi kaalutud keskmine soetushind.
- Soetushinnast madalama hinnaga müük on lubatud vaid ministri loal.
- Turuhind: *Cargoes CIF NWE/Basis ARA* kütuse väljastamisele eelneval nädalal avaldatud vastava kütuseliigi madalaimate ja kõrgeimate noteeringute aritmeetilise keskmise alusel arvutatud turuhind, mida OSPA võib vajadusel korrigeerida vastavalt transpordikuludele.

5. Kütuse transport välisriigist Eestisse

Vedelkütusevarud paiknevad Eesti Vabariigis nii sisemaa- kui sadamaterminalides. VKVS §5 lg 2¹ sätestab, varust tuleb hoida Eestis kogus, mis vastab vähemalt 30 päeva keskmisele vastava energiatoote sisetarbimise kogusele eelmisel kalendriaastal. 2015.a. seisuga paikneb ca 45% OSPA vedelkütusevarudest Eestis.

Varude kasutuselevõtu jaotuskava koostamisel arvestab OSPA vajadusega võtta esimeses järjekorras kasutusele Eestis paiknevad vedelkütusevarud, mis paiknevad mereterminalides. Sellega tagatakse vaba hoiumaht ja ollakse valmis välisriikidest mereteed pidi saabuvaid kütuse kogused vastu võtma. Paralleelselt siseriiklike varude kasutuselevõtuga alustab OSPA vajadusel kütuse välisriikidest Eestisse transportimise organiseerimist. Kütuse transpordi korraldamiseks peab OSPA vastavat merelaevandusmaaklerite ja laevafirmade kontaktide nimekirja.

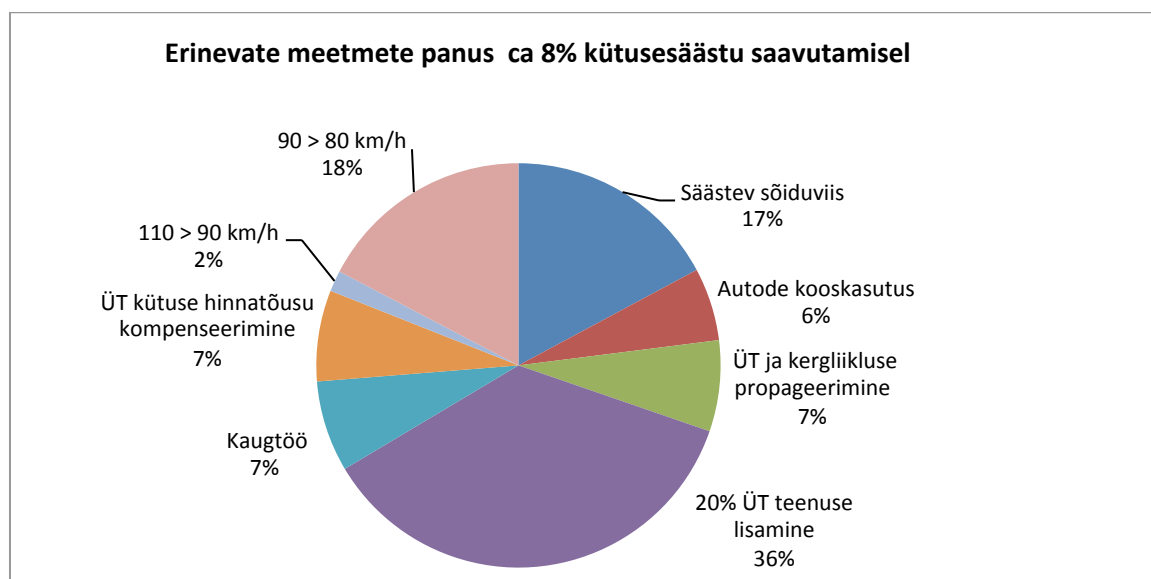
6. Mootorikütuste tarbimise piiramise meetmed

Varustamisraskuste korral on Vabariigi Valitsusel õigus korraldusega tähtajaliselt kehtestada:

- sõidukiiruse piirangud asulasisesel ja -välisel teel;
- muu nõuandva komisjoni ettepanekul esitatud vedelkütuse kasutamist vähendav meede.

2013.a. koostas Säästva Eesti Instituut MKM ja OSPA tellimisel “Mootorikütuste tarbimise piiramise kava”. Kava eesmärk on pakkuda välja meetmed, mida oleks tarneraskuste korral kõige efektiivsem rakendada arvestades kriisi omapära, vajalikku tarbimise vähendamise mahtu, esinevaid riske, meetme rakendamise kiirust ja maksumust.

Maanteetransport moodustab ca 94% Eesti transpordisektori kütuste tarbimisest, sh sõiduautode tarbimine ligi 67%. Kütuste tarbimine maanteedel on kasvanud samas tempos majanduskasvuga. Seega on suurima säästupotentsiaaliga transpordiliigid sõiduautod ja maantee kaubaveod.



Joonis. Erinevate meetmete panus ca 8% kütusesäästu saavutamiseks (STI uuring, 2013)

6.1. Teavituse ja tarbimisvalikute muutmine

Kirjeldatud meetmed on peamiselt nõ „pehmeid“ ehk teavituse ja tarbimisvalikute muutmisega seotud ning regulatiivseid meetmeid, mis ei too kaasa inimõiguste piiramist ega suuremas hulgas kehtivate õigusnormide muutmise vajadust.

- 1) Piirkiiruse vähendamine maanteedel**
- 2) Säästvate sõiduvõtete propageerimine**
- 3) Autode kooskasutuse propageerimine**
 - Autode koossõidusüsteem
 - Ühisauto, autode kiirrent
 - Isiklike autode üürisüsteemid
- 4) Ühistranspordi ja kergliikluse osakaalu suurendamine**
 - Ühistranspordi lisateenuste pakkumine
 - Ühistranspordiettevõtete dotatsiooniskeemide ülevaatamine
 - Ühistranspordi ja kergliikluse edendamine teavituskampaaniate kaudu
 - Jalgsi ja jalgrattaga tööle liikumiste potentsiaal
- 5) Kaugtöö ja kodus töötamise propageerimine**
 - Kodukontoris töötamine
 - Mobiilne kaugtöö
 - Kaugtöö või koostöökontoris töötamine

6.2. Piirangute seadmine

- 1) Auto- ja motospordi keelustamine**

Tehnikaspordi keelustamisega on saavutatav kütuse sääst väike, kuid sellega on võimalik muuta inimeste suhtumist ja selgitada vajadust vähendada kütuse tarbimist.
- 2) Sõidukite kasutuse piirangud**

Piirangud sõidukite kasutusele (näiteks paaris ja paaritul päeval sõidukeeld, kindlal alal sõidukeeld või) on suure potentsiaaliga meede kütuse säästmisel.
- 3) Tanklate töötaja piiramine**

Inimeste vahetu reaktsioon kütuse kättesaadavuse vähenemisele võib-olla paanika ja kütuse kokkuost, mis viib nõudluse suurenemiseni. Sellise piirangu kehtimise vältel on väga oluline kütuse tarnete oskuslik juhtimine. Tanklate töötaja piirangud on eesmärgiga juhtida kütuse tarneid, et saavutada läbi selle tarbitava kütuse koguse vähenemine. Arvestada tuleb piirangute geograafilise ulatusega, et vältida soetatud kütuse teistesse regioonidesse liikumist.
- 4) Ülemäärase kütuse varumise keeld**

Kütuse tarneraskuste olukorras võib inimeste käitumine normaalsest erineda ja on vajalik vältida olukorda, kus inimesed tormavad täitma oma kütusepaake või kanistreid, mida nad normaalses situatsioonis ei teeks. Selline tegevus põhjustab nõudluse kasvu, mis võib viia kütuse regionaalse puudujäägini, mida muidu ei juhtuks.

Tuleb hinnata võimalike meetmeid nagu minimaalne või maksimaalne müüdav kogus ja kanistritesse tankimise keeld. Lisaks tuleb valmistada jõustumise plaan koos jaemüügi ettevõtete ja politseiga või omavalitsustega.

6.3.Tarnete piiramine

Kütusetarnete normeerimine

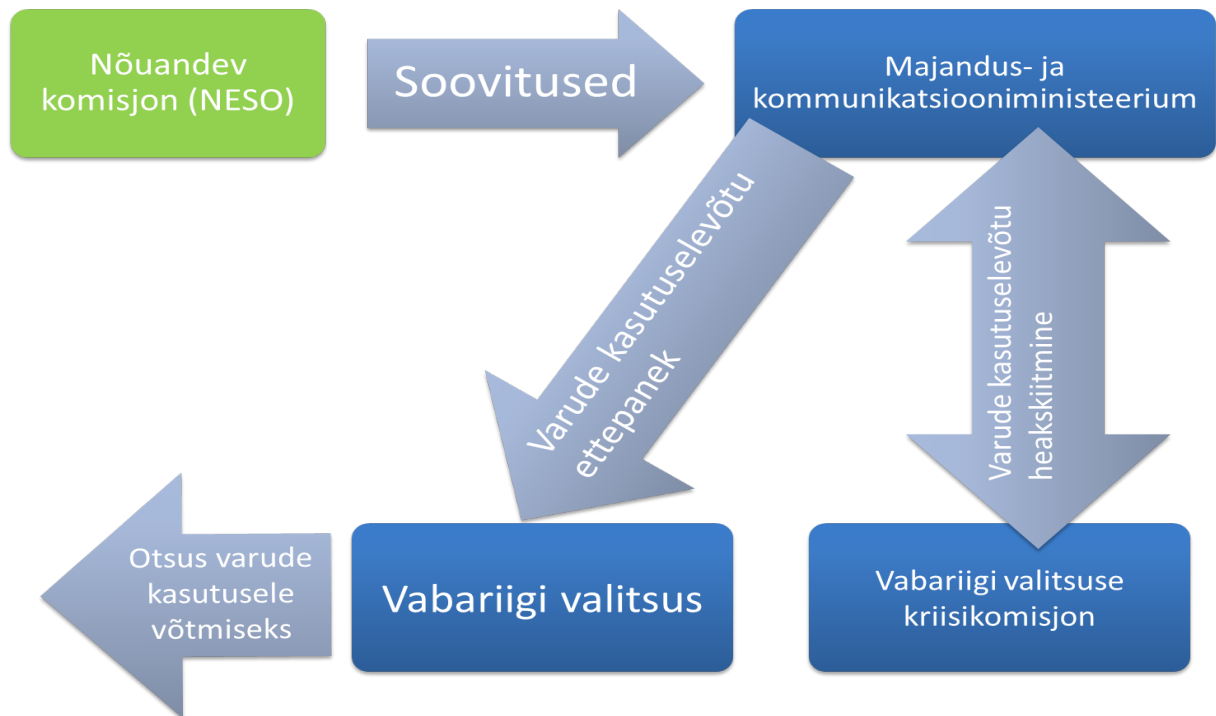
Tõsisel varustusraskuses võib tarbimise piiramise meetmena kasutada kütusetarnete jaotamist läbi normeerimissüsteemi. Selline läbi normeerimissüsteemi jaotamine võib olla majanduslikult ebaefektiivne, sõltuvalt viisist kuidas see on täide viidud. Kui olukord on kontrolli alla saadud, peaks valitsus liikuma vähem sekkuvate meetmete juurde. Normeerimismeetmed peaks tarnimisahela mitmes punktis määrama maksimaalse soetatava koguse.

6.4.Alternatiivsele kütusele üleminek

Transpordisektoris on alternatiivsele kütustele üleminek rakendatav ainult pikaajalise meetmena ja pole rakendatav lühiajalise kütusetarne raskuse korral.

7. Kasutuselevõtu otsustusprotsess

VKVS § 7² sätestab varustamisraskustega toimetulekuks vajalike meetmete rakendamise kohta Vabariigi Valitsusele ettepaneku esitamiseks nõuandva komisjoni NESO moodustamise. Lõige 1 annab majandus- ja kommunikatsiooniministrile volituse nõuandva komisjoni moodustamiseks. Lõige 2 sätestab komisjoni minimaalse koosseisu, sätestades komisjoni kohustuslikud liikmed. Reeglina on IEA liikmesriikidel moodustatud rahvuslikud varustamisraskustega toimetulekut koordineerivad ja nõuandvad grupid.



Joonis. Vedelkütuse kasutuselevõtu otsustusprotsessi skeem

7.1. Nõuandev komisjon (NESO)

Nõuandvat komisjoni juhib Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja, kelleks on energeetika asekanstler. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 23.10.2002 määruse nr 323 „Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimäärus“ § 29¹ lõikele 2 kuulub energeetika asekanstleri pädevusse energeetikavaldkonna juhtimine ning energeetika-alase väliskoostöö korraldamine ja seisukohtade kujundamine.

Nõuandva komisjoni liikmeteks nimetatakse vähemalt:

- 1) varu haldaja juhatuse liikmed;
- 2) kütuse müüjate poolt esitatud kandidaatide hulgast valitud varu haldaja nõukogu liikmed;
- 3) Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja;
- 4) Välisministeeriumi esindaja;
- 5) Rahandusministeeriumi esindaja;
- 6) Siseministeeriumi esindaja;
- 7) Maksu- ja Tolliameti esindaja;
- 8) tööandjate organisatsiooni esindaja.