



KLIMAMINISTEERIUM

# Eesti lennunduse tegevuskava 2024-2028

2024

## Sisukord

---

Sissejuhatus	3
Lennundusvaldkonna arengu tegevuskava strateegilised eesmärgid	5
1. Lennundussektori arenguks tarvilik ettevõtluskeskkond on heal järjel	6
1.1. Riiklikud arenguobjektid	6
1.2. Otselendudega ühendatud Eesti	7
2. Eesti lennundusohutuse taseme ning õigusruumi kvaliteedi peale saab kindel olla	9
2.1. Lennunduse järelvalve	9
2.2. Kestlik õigusruum	10
3. Lennunduse panus kliimaneutraalse keskkonna kujunemisesse	11
3.1. Keskkond	11
4. Innovatsioon lennunduses on oluline ning kasvatab sektori konkurentsivõimet	13
4.1. Mehitamata lennundus	13
4.2. Teadus- ning arendustegevus	14
5. Valdkondlik koostöö on heal tasemel ja Eesti huvid rahvusvaheliselt esindatud	16

# Sissejuhatus

---

## Visioon

Eesti lennundussektor on kiiresti kohanev ning ekspordile suunatud majandusharu, mille arengut toetab terviklik õigusruum, hästi toimiv järelevalve ning ettevõtluskeskkond laiemalt.

## Edu alused

Valdkonna ettevõtete edukuse tagavad kogumi moodustavad tegurid, mida poliitikakujundaja, otsustajad ja sektori esindajad koostöös klastriga üheskoos mõjutades suunavad:

- atraktiivne majanduskeskkond, mis soodustab kestlikku arengut;
- ajakohane ja ettevaatav õigusruum;
- kõrge lennundusohutuse tase;
- konkurentsivõimelised lennundusteenused;
- koostöö ülikoolide ning teiste teadusasutustega;
- turismivaldkonna laiem koostöö;
- turumuutustega kohanemine ning võimekus pakkuda uusi teenuseid ja tooteid;
- tsiviillennunduse ja militaarvaldkonna koostoime.

## Eesti lennunduse tegevuskava

Eesti lennunduse tegevuskava on vahend, mis kajastab eeskätt riigi tegevusi, valdkondlikke arenguvõimalusi ning kujundab ettepanekuid poliitilisteks ning riigi eelarvestrateegilisteks valikuteks. Tegevuskava täiendab Transpordi arengu ja liikuvuse arengukava 2021-2035<sup>1</sup> pakkudes lennundussektorile erinevaid võimalusi ettepanekute esitamiseks, valdkonnapoliitika kujundamiseks ning arendamiseks. Tegevuskava avab diskussioonid nii arenguvajadusteks kui ka keerukate küsimuste lahendamiseks, samuti riigieelarvega seotud ettepanekute esitamiseks.

Tegevuskava täiendatakse iga-aastaselt 1. kvartalis ning selle uuendamisest saavad osa võtta kõik huvitatud isikud.

---

<sup>1</sup> Transpordi arengu ja liikuvuse arengukava 2021-2035. Kättesaadav: <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/transpordi-tulevik>

## Valdkonnapoliitika kujundamine ja juhtimine

Tsiviillennundusvaldkonna poliitika väljatöötamist korraldab Kliimaministerium ametiasutuste, sidusrühmade ja valdkonnas tegutsevate partneritega koostöös. Ühiselt seatakse sihte, otsitakse lahendusi ning ministeriumi juhtimisel korraldatakse ettepanekute esitamist regulatiivse korra muutmiseks ja riigieelarveliste vahendite planeerimiseks valdkonna toetamise eesmärgil.

Lennunduse tegevuskava ei dubleeri teiste poliitikavaldkondade arengudokumentide sisu, kuid toonitab strateegiadokumentide ühisosa. Teiste poliitikavaldkondade arengukavade pidajad kutsutakse üles esitama iga-aastaseid ülevaateid ühisosaks olevatest tegevustest koos ettepanekutega.

Lennunduse tegevuskava panustab „Eesti 2035“ kõikidesse strateegilistesse eesmärkidesse (inimene, ühiskond, majandus, elukeskkond ja riigivalitsemine). Lisaks toetab tegevuskava rahvusvaheliste eesmärkide täitmist Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO), Euroopa Liidu (EL), Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi (ECAC), Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) ning Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (EUROCONTROL) tasemel.

## Lennundusvaldkonna arengu tegevuskava strateegilised eesmärgid

---

- ✈️ lennundussektori arenguks tarvilik ettevõtluskeskkond on heal järjel
- ✈️ Eesti lennundusohutuse taseme ning õigusruumi kvaliteedi peale saab kindel olla
- ✈️ lennundus annab oma panuse kliimaneutraalse keskkonna kujunemisesse
- ✈️ innovatsioon lennunduses on oluline ning kasvatab sektori konkurentsivõimet
- ✈️ valdkondlik koostöö on heal tasemel ja Eesti huvid rahvusvaheliselt esindatud

# 1. Lennundussektori arenguks tarvilik ettevõtluskeskkond on heal järjel

---

## 1.1. Riiklikud arenguobjektid

**Õhusõidukite hooldus** on Eesti lennundussektori väga oluline osa, mille pidev areng ja kõrge tase on toonud Eestisse välisinvesteeringuid ning töökohti. Üheks oluliseks sisendkomponendiks õhusõidukite hoolduses on töödeks vajaliku kinnisvara hind ja kättesaadavus, samuti kvalifitseeritud tööjõu piisavus ja välismaise päritoluga tööjõu kasutamise lihtsus. Peame olema kindlad, et pakutavad võimalused ettevõtjatele on regionaalses mõistes konkurentsivõimelised ega takista ettevõtluse arengut. Tallinna lennujaama kui keskse taristu areng peab ettevõtjatele tagama erinevaid paindlikke lahendusi äri võimalusteks, samuti on vajalik ettevõtluse soodustamine regionaalsetel lennuväljadel. Kogumis muudab see ettevõtluskeskkonna atraktiivsemaks.

**Irdtorni** lahenduste kasutamine loob võimaluse pakkuda lennuliiklusteenuseid lennuväljadel, kus madala liiklustiheduse tõttu ei ole pidev mehitatus praktiline ning võimaldab tagada kvaliteetse teenuse vajaliku personaliga ühtse juhtimiskeskuse kaudu. Aastaks 2028 loome koostöös Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsiga võimekuse kasutada irdtorni tehnoloogiat regionaalsetel lennuväljadel, mille tulemusena paraneb teenuste kättesaadavus ning kvaliteet. Irdtorni lahendus soodustab lennuliiklusteenuste osutamist ka piiriülevalt. Irdtorni abil pakutava teenuse tüübi määramisel lähtutakse lennuväljade ning õhuruumi kasutajate vajadustest.

Paralleelselt jätkub Eesti ja Soome vahelise **FINEST** projekti realiseerimine, mille raames ühtlustatakse Eesti ja Soome õhuruumide struktuur ning luuakse vastastikune riigipiiride ülene lennuliikluse juhtimise võimekus. Lennuliikluse ümberkorraldamise tulemusena tagatakse aeronavigatsiooniteenuste toimivus kriiside korral, muutub teenuste osutamine efektiivsemaks ning väheneb lennunduse süsiniku jalajälg.

### 1.1.1. Tegevuskava

- Tallinna lennujaama taristut arendatakse pidevalt tulenevalt lennundustegevuse vajadustest ja ühenduvuse tagamise eesmärgist, õhusõidukite hoolduse nõudlusest ning lennujaama arengut toetavatest ärivõimalustest tagades riigi investeeringule<sup>2</sup> mõistliku tasuvuse.
- Riigieelarveline toetus

	2024	2025	2026	2027
Julgestus- ja päästeteenistuste tegevuskulude katmine	7,77 mln €	7,77 mln €	7,77 mln €	7,77 mln €
Regionaalsete lennuväljade areng ning päästelendude tagamine	2,3 mln €	2,3 mln €	2,3 mln €	2,3 mln €

- Irdtorni lahendus<sup>3</sup> on aastal 2028 kasutuses Eesti regionaalsetel lennuväljadel ning võimaldab pakkuda teenust ka Eestist väljaspool.
- FINEST koostöö võimaldab täielikult üle võtta ja anda lennuliikluse juhtimise võimekuse partnerorganisatsioonile. Koostöö Soome partneritega jätkub, et projekt realiseerida järgmise kahe aasta jooksul.

### 1.2. Otselendudega ühendatud Eesti

Eestit ühendavate otselendude edendamisel on oluline olla sihtkohana atraktiivne üheaegselt nii reisijatele kui ka lennuettevõtjatele. Siinsete elamuste ja sihtkohtade edukast arendamisest ning turundamisest tõuseb otsene kasu Eesti teenuste ekspordi kasvule ja ka sümbioosne kasu lennundussektorile ja turismivaldkonnale<sup>4</sup>. **Regulaarsete otselendude** püsimiseks ja kasvamiseks on vajalik luua tingimused, mis teeb lennuettevõtjatele Eesti sihtkohaks valimise lihtsaks, võttes arvesse alternatiivsete sihtkohtade rohkust ning nende panust vedajate meelitamisesse.

Lennuühenduste arendamisega seotud rahvusvahelise koostöö osas on peamiselt fookuses ELi ja kolmandate riikide vahel sõlmitud **lennunduslepingud** ning ELi siseturu põhimõtted, mis

<sup>2</sup> Riigi kapitaliinvesteering Aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam summas 20 miljonit 2022. aastal.

<sup>3</sup> Riigi kapitaliinvesteering Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi summas 10 miljonit 2021. aastal.

<sup>4</sup> Turismistrateegia 2022-2025: <https://mkm.ee/ettevotlus-ja-innovatsioon/turism/turismistrateegia>

reguleerivad lennuühenduste toetamist. Peame ise kahepoolsete lennunduslepingute läbirääkimisi kolmandate riikidega ning toetame ka Euroopa Komisjoni läbirääkimistel kolmandate riikidega mitmepoolsete lennuteenuste lepingute sõlmimiseks. Lennunduslepingud kolmandate riikidega tagavad kõikidele ELi lennundusettevõtjatele võrdsed võimalused tegutsemiseks ning paremad võimalused lennureisijatele nii ühenduste, mh ümberistumise võimaluste kui piletihinna näol. Siseturu reeglid muudavad keeruliseks kvaliteetsete lennuühenduste tagamise ELi geograafilistel äärealadel, kus turg ei suuda alati pakkuda kõiki reisijatele vajalikke ühendusi. Seisame Eesti ettevõtete huvide ja turismisektori arenguvõimaluste eest lennuühenduste mitmekesistamise ja potentsiaalsetele uutele turgudele sisenemiseks. Ühtlasi jätkame **välisvedajatele lubade andmisega** liinide teenindamiseks Tallinnast<sup>5</sup>.

Tallinna lennujaama mahud kasvavad jõudsalt ning see seab täiendavaid nõudeid taristu võimekusele. Tallinna lennujaama reisiterminali laiendamine loob võimalused reisijate paremaks teenindamiseks ning suurendab läbilaske võimet. Projekti lõppedes on võimalik Tallinna lennujaamas teenindada üle 4 miljoni reisija aastas. Samuti plaanime jätkata Tallinna lennujaama **uute tulijate** ja **püsivedajate soodustamist** ning julgestus- ja päästekulude osalist katmist selleks, et hoida pakutavate teenuste hinnad regionaalselt konkurentsivõimelised soodustades nii traditsiooniliste kui ka odavlennuettevõtjate regulaarset teenindamist Tallinna lennujaamas.

### 1.2.1. Tegevuskava

- Riigieelarveline toetus<sup>6</sup>

	2024	2025	2026	2027
Liinirundustoetus (EIS)	500 000	500 000	500 000	500 000
Ühendustele suunatud toetus (Tartu)	340 000	340 000	340 000	340 000

- Riigi otseinvesteering Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi 10 mln (realiseeritud 2021)
- Riigi otseinvesteering Aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam 20 mln (realiseeritud 2022)
- Taristu pidev arendamine ja ärivõimaluste suurendamine

<sup>5</sup> 2023. aastal nimetati liinidele Türgi ettevõtte Pegasus Airlines ja SunExpress Airlines, 2024. aastal on nimetatud liinile ettevõtte flydubai.

<sup>6</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarvest.

## 2. Eesti lennundusohutuse taseme ning õigusruumi kvaliteedi peale saab kindel olla

---

### 2.1. Lennunduse järelevalve

Tsiviillennunduse järelevalve ning riigi pakutavad teenused valdkonnale on oluline osa Eesti lennunduse konkurentsivõimest. Eestis vastutab tsiviillennunduse järelevalve eest Transpordiamet. Lennunduses kehtestatud kõrgete normide täitmise üle järelevalve läbiviimine eeldab hea kvalifikatsiooniga personali ning tugevat organisatsiooni. 2023. aasta suvel loodi Transpordiametis eraldi lennundusteenistus, mis võimaldab tööd paremini korraldada, ressursse planeerida ning sobib paremini Eesti lennunduse vajadustega.

Transpordiameti uuendatav **riiklik lennundusohutusprogramm** <sup>7</sup> tuvastab ja kirjeldab väljakutseid, mis on seotud ohutuse jätkuva taseme säilitamise ning tõstmisega. Oluline on, et lennundusohutusprogramm kõnetaks kõiki lennunduse valdkonnas tegutsevaid inimesi ning ettevõtteid ja toetaks neid teel ohutuma lennunduse suunas. Samuti peab lennundusohutusprogramm avama Transpordiameti enda kasvuvajadusi järelevalvetegevuses ja tulevikuplaane, mille realiseerimist EASA regulaarselt hindab.

Suureks väljakutseks järgnevatel aastatel saab olema **ICAO USOAP** (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) raames Eesti tulemuste tõstmine vähemalt 75% tasemele. Maailma keskmine tase 2021. aasta lõpus oli 68.71%. See eeldab nii Transpordiameti, Kliimaministeeriumi, OhutusjuurdLuse Keskuse ning mitmete teiste riigiasutuste suurt panust auditi edukaks läbimiseks.

Ärivoimaluste suurendamine on majanduskasvu aluseks. Selleks, et Eesti ettevõtjatel oleks võimalik osutada lennutransporditeenust Ameerika Ühendriikidesse või võtta kasutusele koodijagamine Ameerika Ühendriikide lennuettevõtjatega, peab Transpordiamet läbima sealse tsiviillennuameti auditi (**FAA IASA**). Auditi läbimise ettevalmistus on mahukas ning toob Transpordiametile koos ettevõtetega täiendava koormuse, kuid annab võimaluse Eesti ettevõtetele võimaluse laieneda uuele turule. Jätkame ettevalmistavate tegevustega, mille järel saab edendada koostööd Ameerika Ühendriikide tsiviillennuametiga.

Eelpool toodud tegevused eeldavad Transpordiameti ressursside suurendamist. Täna ei kata riigilõivude tulud lennundusteenistuse tegevuskulusid. Üheks võimaluseks **Transpordiameti** võimekust tõsta on katta otseselt **lennunduse järelevalvega seotud kulud**. See tooks

---

<sup>7</sup> Riiklik lennundusohutusprogramm on ajas uuenev dokument, mis avaldatakse Transpordiameti kodulehel. Kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/lennuohutus>.

valdkonna ettevõtjatele kaasa kohustuse kanda järelevalveteenusega seotud otsesed kulud, mis kogumis võimaldab pakkuda kvaliteetset ja piisavat ettevõtja vajadusi arvestavat teenust. Riigi pakutav teenus peab olema dünaamiline ning ajas kohanev arvestades just oludele vastava ressursiga nii turunõudluse kasvu kui vähenemise korral. Analüüsime ja pakume otsustajatele 2024. aastal välja erinevad võimalused Transpordiametisse täiendavate ressursside kaasamiseks.

## 2.2. Kestlik õigusruum

Kliimaministeeriumi üks ülesandeid on tagada õigusruumi ajakohasus sektori vajadustele ja rahvusvahelistele nõuetele. Ettevõtjate vajadused on ajas muutuvad, näiteks on lennundussektoris aina olulisem mehitamata lennunduse valdkond, mis on toonud kaasa täiendavad ootused õigusruumile nii ohutuse kui ettevõtluse soodustamise aspektist.

Kliimaministeerium on seadnud lennundusvaldkonna 2024. aasta ülesandeks lennundusseaduse revisjoni vajalikkuse väljaselgitamise. Revisjon hõlmab juba kehtiva seadustiku või seaduste põhjalikku, sisulist ja süsteemset analüüsi, ühtlustamist ja ajakohastamist. Eesmärgiks on välja selgitada, kas lennundusvaldkond vajaks kehtiva õiguse korrastamist ja edasiarendamist. Revisjoni käigus kuuluks analüüsimisele võrdlevalt kogu lennundusvaldkonna õigusloome (nii riigisisene, EL kui ka rahvusvaheline õigus) ja kohtupraktika. Kuna lennundusseadus hõlmab väga laia ning omavahel tihedalt seotud ettevõtjate ning isikute ringi, peame eriti oluliseks kaasata kõiki partnereid varakult<sup>8</sup>.

### 2.2.1. Tegevuskava

- ICAO USOAP tulemus 75% aastaks 2025
- Transpordiameti lennunduse valdkonna rahastamise võimaluste laiendamine 2025. aastal
- FAA IASA auditi ettevalmistustega alustamine 2025. aastal
- Lennundusseaduse revisjon 2027. aasta lõpuks
- Liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste (Kaplinna) konventsiooniga liitumise ettevalmistamine koostöös Justiitsministeeriumiga aastal 2024 (eesmärgiga rakendada nn Kaplinna soodustuseks vajalikke deklaratsioone)

---

<sup>8</sup> Ettepanekute korje toimus veebruaris 2024.

## 3. Lennunduse panus kliimaneutraalse keskkonna kujunemisesse

---

### 3.1. Keskkond

Lennunduse keskkonnapoliitika peamiseks aluseks on **riiklik tegevuskava** (*State Action Plan*<sup>9</sup>), mida uuendatakse Eesti lennundussektori ettevõtetelt saadud tagasiside alusel vähemalt 3 aasta järel koostöös ICAO ja ECACiga. Tegevuskavas tuuakse välja senised saavutused ning eesmärgid lennunduse keskkonnapoliitika valdkonnas.

Alates 2025. aastast muutub keskkonnahoidlike lennukikutuste osaline kasutamine ELis kohustuslikuks<sup>10</sup>. **Kestlike lennukikutuste** tootmine ja tarbimisele võtmine on alles arengujärgus, seega on Eestil head väljavaated saavutada tugev positsioon just kütuste tootmises või sellega seotud tarneahelas osalemisel. Eesmärk on koostöös Lätiga<sup>11</sup> siinsel ühisturul leida kütuse tootmise meetodid ning tehnoloogiad, mis on keskkonnasõbralikud ja samas äriiselt jätkusuutlikud ka väljaspool toetusmeetmeid. Lisaks tarbimisele riigi sees on kütuste tootmisega võimalik kasvatada Eesti eksporti. Täiendavalt on vajalik tagada kestlike lennukikutuste varustuskindlus ka Tallinna lennujaamas ning lennuettevõtjatel kavandada võimekus kasutada kestlike lennukikutuste reserveerimis- ja deklareerimissüsteemi (*book and claim*) ning Transpordiametil tagada regulatsioonikohaste erandite andmine.

Kaugemas tulevikus on üks võimalus lennunduse keskkonna jalajälge vähendada kasutades seniste kütuste asemel rohelist **vesinikku**. Võrreldes elektriliste õhusõidukitega on vesinikku võimalik kiiremini tankida ning puudub vajadus tarvitada suurtes kogustes akusid. Peamiseks takistuseks vesiniku kütusena kasutuselevõtuks on tootmiseks ja tankimiseks vajaliku taristu puudumine ning õhusõidukite võrdlemisi aeglane areng. **Eesti vesinikuoru** initsiatiiv on avatud kogu sektorile, mis tehnoloogia ja võimaluste arenedes on heal positsioonil vesiniku kasutusele võtmiseks. Sektorist leiab ka mitmeid keskkonnalaste ambitsioonidega seotud algatusi, mh **Rohetiiger**.

Lennujaamade maapealse teenindamisega seotud transpordi üleviimine **alternatiivkütustele** on samuti üks viise kuidas lennujaamade keskkonna jalajälge vähendada. Tallinna lennujaam

---

<sup>9</sup> ECACi kodulehel liikmesriikide avaldatud riikide tegevuskavad. Kättesaadav: <https://www.ecac-ceac.org/activities/environment/european-aviation-and-environment-working-group-eaeg/european-action-plans-publicly-available>.

<sup>10</sup> [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2023/2405, 18. oktoober 2023, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks.](#)

<sup>11</sup> Kestlike lennukikutustega seotud ühisturu võimaluste analüüs Eesti ja Läti kohta valmib 2025.

on üleminekut alternatiivsetele kütustele juba alustanud ning kavatseb ka edaspidi investeeringuid valdkondliku kliimaneutraalsuse eesmärgil jätkata.

Riigieelarveline toetus:

	2024 – 2027
Toetus Tallinna lennujaama taristu uuendamiseks	14,4 mln €

### 3.1.1. Tegevuskava

- Eesti lennundussektori emissioonide vähendamise tegevuskava põhjalik uuendamine koostöös ECACiga 2024. aastal
- Kestlike lennukikütuste alase analüüsi läbiviimine koostöös Läti ja Euroopa Komisjoniga 2025. aastaks
- Ettevalmistavad tegevused kestlike lennukikütuste kasutuselevõtuks ja õigusruumi täiendamine 2024. aasta lõpuks
- Tallinna lennujaama ja regionaalsete lennuväljade maapealse taristu uuendamise investeeringute toetamine kogusummas 14,4 mln 4 aasta jooksul

## 4. Innovatsioon lennunduses on oluline ning kasvatab sektori konkurentsivõimet

---

### 4.1. Mehitamata lennundus

Mehitamata õhusõidukite abil on võimalik vähendada suuremate fossiilsetel kütustel töötavate õhusõidukite kasutamist ning seeläbi vähendada keskkonna jalajälge ning mürareostust märgatavalt. Näiteks juba täna on mehitamata õhusõidukid asendamatud erinevate kaardistus-, fotograafia, video- ja mõõdistuslendude läbi viimiseks. Tulevikus võivad loetellu lisanduda reisijate- ja kaubavedu, milleks sobivad õhusõidukid võivad turule tulla juba käesoleval kümnendil.

ELi **Drooni Strateegia 2.0**<sup>12</sup> on Euroopa Komisjoni visioon, mille peamine eesmärk aastaks 2030 on tuua mehitamata õhusõidukid inimestele lähemale, luua kõik vajalikud võimalused erinevate teenuste pakkumiseks lõpptarbijatele ning samal ajal vähendada mehitamata õhusõidukite kasutamisega kaasnevaid riske. Strateegia on ambitsioonikas ka komisjoni jaoks. Strateegias väljatoodud eesmärkide ja lahenduste rakendamine Eesti lennunduses saab olema järgmise arenguperioodi üks suuremaid väljakutseid.

Mehitamata lennunduse kiire areng ning laialdane kasutamine on tekitanud vajaduse valdkonda toetavate tehniliste lahenduste järele. Toetavate süsteemide väljaarendamine on lähiaastate üheks põhiliseks eesmärgiks. Oluline on tuua mehitatud ja mehitamata lennundus omavahel lähemale, vähendada segregeeritust õhuruumis ning luua paindlikkus õhuruumi jaotamisel, sh linnalises piirkonnas. Selleks on koostöös Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsiga väljaarendamisel mehitamata õhusõidukite **liikluskorraldussüsteem**, mis võimaldab lennuliiklust sujuvamalt ja ohutumalt juhtida. Lisaks loob see täiendavad võimalused mehitamata õhusõidukite opereerimiseks tiheasustusaladel, kus see on praegu keerukas või teatud juhtudel võimatu. Süsteemi valmimisel on täidetud kõik eeldused mehitamata õhusõidukite lennujuhtimise turu avamiseks ning ettevõtjatel on võimalus asuda osutama erinevaid valdkondlikult olulisi teenuseid kasutades Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi hallatavat platvormi.

---

<sup>12</sup> Drooni Strateegia 2.0 ametlik veebileht. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_22\\_7077](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_22_7077).

Kättesaadav:

Eksperimentaalsete lahenduste testimiseks ja arendamiseks on Transpordiametil koos Eesti Lennuakadeemiaga välja töötamisel mehitamata lennunduse **testimisalade kontseptsioon**, mis võimaldab ettevõtjatel katsetada erinevaid innovatiivseid lahendusi, hindamaks nende valmisolekut turule jõudmiseks. Seejuures on testalades võimalik arendada välja lahendusi nii mehitamata õhusõidukite tarbeks kui ka mehitamata õhuliikluse korraldamiseks. Koostöö Transpordiameti ja ettevõtjate vahel on väga oluline, et lihtsustada lahenduste vastavusse viimist erinevate regulatsioonide ning ohutusnõuetega. Samuti lihtsustab selline lähenemine Transpordiametil lennundusohutuse järelevalve läbiviimiseks vajalike kogemuste ja teadmiste hankimist. Samuti võimaldab testala katsetada erinevaid drooniseire ja -tõrje lahendusi, mis on vajalikud nii siseturvalisuse tagamiseks kui ka riigikaitse valdkonnas. Testimiseks vajalike võimaluste loomine on ühtlasi üheks eelduseks laiema mehitamata õhusõidukite valdkonna tööstuse tekkimiseks.

Mehitamata lennundus toob kaasa ka täiendavad ootused lennunduse järelevalvele. Transpordiametis on loodud **mehitamata lennunduse osakond**, mille toele ja nõule on sektoril kõrged ootused. Uute teenuste ja toodete mahutamine tänasesse õhuruumi vajab kõigi valdkonna partnerite panust. Oluline on, et mehitamata lennunduse valdkond Transpordiametis järgiks sektori arengut, seega on kõrge kvaliteediga teenuste arendamiseks vajalik tagada vajalikud uurimused ja vahendid.

## 4.2. Teadus- ning arendustegevus

Eesti Lennuakadeemia annab Eestile väga unikaalse eelise, olles maailmas üks väheseid ainult lennundusvaldkonnale keskendunud kõrgkoole. Selleks, et antud eelist ära kasutada, on vajalik tuua ettevõtjad ning akadeemia üksteisele lähemale nii tööjõu vajaduse kui ka teadus- ning arendustegevuse seisukohalt. Kõrgelt kvalifitseeritud ja riigieelarve toel koolitatud tööjõud<sup>13</sup> võimaldab ettevõtetel kasvada ning annab selge eelise teiste Euroopa riikide ees.

2023. aasta suvel alustas tööd Aktsiaseltsi Metrosert rakendusüuringute keskus, mille üheks fookusvaldkonnaks on mehitamata õhusõidukid. Üksuse eesmärgiks on toetada ettevõtteid uute tehnoloogiate arendamisel ning seeläbi kasvatada Eesti mehitamata õhusõidukite valdkonna konkurentsivõimet.

---

<sup>13</sup> SA Kutsekoda 2024 Tulevikuvaade tööjõu- ja oskuste vajadustele transpordivaldkonnas. Kättesaadav: [Transport | OSKA uuringud](#).

#### 4.2.1. Tegevuskava

- Mehitamata õhusõiduki süsteemide arendamiseks ja käitamiseks vajaliku taristu arendamine jätkub
- Tagame mehitamata õhusõidukite testalade jaoks vajalikud võimalused ning täiendame õigusruumi
- Transpordiameti mehitamata õhusõidukite osakonna areng arvestab sektori vajadusi
- Mehitamata lennundust reguleerivad ELi õigusaktid on täielikult üle võetud 2027. aastaks
- Mehitamata lennunduse arengut soodustavate projektide arv kasvab, mh:
  - Jätkub ühine mehitamata lennunduse liivakasti projekt Tartus (U-space sandbox)
  - Riik osaleb ja toetab LifeSaver in Estonia projekti

## 5. Valdcondlik koostöö on heal tasemel ja Eesti huvid rahvusvaheliselt esindatud

---

Riiklikul tasandil on lennunduses peamisteks koostöövormideks lennunduse teemakomisjon, julgestuskomisjon, lihtsustamiskomisjon, lennundusohutuseprogrammi koordineeriv komisjon ning õhuruumi kasutamise korraldamise komisjon. Komisjonide eesmärk on tugevdada koostööd sektori esindajate ning ametkondade vahel ja leida kõiki osapooli arvestavad lahendused. Täiendavalt teeme koostööd sektori ettevõtete ning Eesti Lennundusklastri, mille eesmärk on klasteri liikmete huvide esindamine ning laiemalt lennundusalase ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime parandamine.

Rahvusvahelise koostöö eesmärgil on Eesti mitmete erinevate organisatsioonide liige. Peamine igapäevane koostöö toimub erinevatel töötasanditel EUROCONTROLi, EASA ja ECACiga.

Eesti on osaline mitmes rahvusvaheliselt olulises algatuses, sh COP26<sup>14</sup>. Samuti oleme ICAO pikaajaliste kliimaambitsioone kajastavate avalduste ning Euroopa riikide ühiste positsioonipaberite, mh Toulouse'i deklaratsiooni<sup>15</sup> koostaja ja osaline.

Lisaks on Eesti ICAO liige, mille iga kolme aasta järel toimuv assamblee on peamine võimalus saavutada rahvusvahelisi kokkuleppeid globaalsel tasandil. Regionaalsel tasandil võtame osa NORDICAO tööst, mille eesistujariik oli Eesti 2023. aastal. Eesti täidab juhtivat rolli EUROCONTROLis 2024. aastal vedades kõrgeima nõuandva alalise komisjoni tööd.

---

<sup>14</sup> COP26 deklaratsiooniga liitujad: Kättesaadav: [COP 26 declaration: International Aviation Climate Ambition Coalition](#).

<sup>15</sup> Toulouse'i deklaratsioon. Kättesaadav: [Declaration de Toulouse](#).

Kliimaministeeriumi lennunduse teemaveeb on leitav:

<https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/lennundus>

Kliimaministeeriumi kontakt:

Jaan Kiissel

E-post [jaan.kiissel@kliimaministeerium.ee](mailto:jaan.kiissel@kliimaministeerium.ee)