



KLIIMAMINISTEERIUM

Riigikogu riigikaitsekomisjon
riigikaitsekomisjon@riigikogu.ee

19.05.2026 nr 1-5/26/1976

Muudatusettepaneku esitamine eelnõule 898 SE

Austatud Riigikaitsekomisjoni esimees

Riigikogus on menetluses kaitseväge korralduse seaduse muutmise ja sellega seondult teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu 898 SE. Kliimaministeerium teeb ettepaneku muuta seaduseelnõu 898 SE § 7 ning sõnastada see järgmiselt:

„§ 7. Riigilõivuseaduse muutmine

Riigilõivuseaduse § 142⁴⁷ täiendatakse lõikega 3¹ järgmises sõnastuses:

„(3¹) Sise- või territoriaalmeres asuva laeva kinnipidamise järel tehtava laevakontrolli eest tasutakse riigilõivu järgmiselt:

- 1) laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontrollimise eest – 700 eurot;
- 2) laeva, mille kogumahutavus on 500—2999, ja reisilaeva, mis veab vähem kui 400 reisijat, kontrollimise eest – 2300 eurot;
- 3) laeva, mille kogumahutavus on 3000 või rohkem, ja reisilaeva, mis veab 400 või rohkem reisijat, kontrollimise eest – 3400 eurot.“.

Selgitus: Eelnõu § 6 punktiga 15 sätestatakse meresõiduohutuse seadusesse (MSOS) laeva kinnipidamise regulatsioon, mis võimaldab Transpordiameti järelevalveametnikul pidada laeva kinni oluliste puuduste esinemisel ka siis, kui laev ei asu sadamas, vaid sise- või territoriaalmeres. MSOS § 78 lõige 11 sätestab, et kui pärast laeva kontrollimist peetakse laev kinni, tasub reeder enne uue kontrolli läbiviimist riigilõivu. Eelnõu §-s 7 sätestatud riigilõivuseaduse (RLS) regulatsioon puudutab sise- või territoriaalmeres asuva laeva kinnipidamise järel tehtava laevakontrolli eest riigilõivu tasumist ning see on eelnõus kujundatud tunnipõhise arvestusena – 220 eurot iga Transpordiameti järelevalveametniku töötunni eest.

Eelnõus sätestatud RLS regulatsioonist tulenevalt peaks Transpordiameti järelevalveametnik enne laeva kinnipidamisele järgneva korduskontrolli teostamist hindama kontrolli eeldatavat ajakulu. Nimetatud ajakulu prognoosimine on praktikas raskendatud, kuivõrd see sõltub muu hulgas varasemalt laeval tuvastatud puuduste iseloomust ja ulatusest ning sellest, kas ja millises mahu on puudused kõrvaldatud. Lisaks tuleb arvestada järelevalveametniku liikumisega sise- või territoriaalmeres asuva laeva kinnipidamiskohta, millele kuluv aeg sõltub vahemaast, ilmastiku- ja mereoludest ning ei ole seetõttu täpselt ette prognoositav.

Eeltoodust tulenevalt teeb Kliimaministeerium ettepaneku siduda riigilõivu määr kontrollitava laeva kogumahutavusega ning reisilaevade puhul veetavate reisijate arvuga. Selline lähenemine tagab riigilõivu määramise suurema läbipaistvuse ja õigusselguse, lihtsustab selle rakendamist ning vähendab Transpordiameti halduskoormust, samuti riigilõivu määramisega seotud vaidluste tekkimise tõenäosust.

Laeva kogumahutavust (ingl. gross tonnage, GT) arvutatakse vastavalt rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni (1969) I lisas kehtestatud valemile. Lihtsustatult tähendab kogumahutavus laeva kõigi kinniste ruumide kogumahtu ning seda väljendatakse ilma ühikuta. Riigilõivu diferentseerimine laeva kogumahutavuse ja reisijate arvu alusel on põhjendatav nii rahvusvahelise kui ka Euroopa Liidu õiguse regulatiivsest loogikast ning järelevalve ressursikulu erinevusest.

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonide, sh SOLASi (rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel) ja MARPOLi (1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon) alusel laevadele kohalduvad ohutus- ja keskkonnanõuded on otseselt seotud laeva kogumahutavusega, kus 500 GT on keskne lävend, alates millest kohalduvad ohutusnõuded täies mahus. Alla 500 GT laevale kohalduvad lihtsustatud nõuded, sh lipuriigi enda kehtestatud nõuded. Alates 500 GT suureneb märkimisväärselt sertifitseerimise, auditite ja inspekteerimise maht. 3000 GT suuruse laeva puhul on praktikas juba tegemist suurema laevaga, mille opereerimine on keerukam ning sellise suurusega välisriigi lippu kandev laev tegutseb seega ka juba rahvusvahelises mereveos. 3000 GT ja suuremate laevade puhul lisandub mitmeid nõudeid laevale tulenevalt SOLASist, nt peatükid IV (raadioside), V (Reg.19 (navigatsioonivarustus)), III (päästevarustus), II-1 (Reg. 3-8), aga ka 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni nõudest A-II/2. Reisilaevadele kehtivad rangemad nõuded kui kaubalaevadele, nt 400 ja rohkem reisijaid vedavatele laevadele kehtivad karmimad püstuvusnõuded (SOLAS peatükk II-1, Reg. 8, sama käsitleb ka direktiiv 2009/45/EC). Reisilaev on rohkem kui 12 reisijat vedav laev (MSOS § 2 p 29).

Suurema kogumahutavusega laevad on tehniliselt keerukamad ning nende suhtes kohaldub ulatuslikum järelevalve, mis on ajamahukam ja nõuab suuremat haldusressurssi. Alates 5000 GT lisanduvad reederile ka kliimaalased raporteerimis- ja aruandekohustused. Koos laeva suurusega, aga ka sõltuvalt reisijate arvust kasvab proportsionaalselt ka riigi järelevalvekulu. Transpordikulu on arvestatud eeldusliku keskmise transpordikulu põhiseelt vastavalt Riigilaevastiku peadirektori käskkirjale nr 20.07.2023 nr 1-1/2023/15, millega kehtestatakse ametiabi hinnad.

Muudatusettepaneku sõnastus on kooskõlastatud Rahandusministeeriumiga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kuldar Leis
taristuminister

Koopia:Kaitseministeerium, Rahandusministeerium

Hana-Maarja Helinurm, 5855 3994
hana-maarja.helinurm@kliimaministeerium.ee