

Meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

MSOSi § 50¹ kohaselt on veeteetasu üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veeteele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu. Veeteetasu peab maksma, kui laev siseneb Eesti sadamasse või sadama reidile. Veeteetasu peab maksma kõigi laevade eest sõltumata laeva lipuriigist. Veeteetasu tasub reeder või laevaagent. Veeteetasu laekub riigieelarvesse. Veeteetasu arvestab ja makseteatiseid väljastab Transpordiamet.

Praeguseks on reeglid vananenud ning vajavad ülevaatamist. Eelkõige ei ole veeteetasude regulatsioonis arvestatud keskkonnamõjudega ega küsimusega keskkonnamohtlike tegevuste maksustamise vajaduse kohta. Samal ajal on lähiriikides (nt Rootsis, samuti Soomes Helsingi sadamas) võetud kasutusele veeteetasu arvestamise mudelid, mille alusel kehtestatakse soodustused vähemsaastavatele laevadele. Euroopa Liit ja Eesti on seadnud sihiks saavutada kliimaneutraalne ja keskkonnasõbralik majandus aastaks 2050. Traditsiooniline laevandus on tuntud oma suure süsinikujalajälje poolest, kuid rohepööre nõuab meetmeid, et vähendada heidete mõju ning soodustada keskkonnasõbralikke lahendusi. Meetmed keskkonnasäästlikuma laevanduse edendamiseks on oluline samm säästva ja keskkonnasõbraliku transpordi suunas.

Tuleb arvestada, et 2025. a oktoobris jõustusid atmosfääriõhu kaitse seaduse muudatused, millega muudeti ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ning mis avaldab mõju Eestis tegutsevatele laevandusettevõtjatele (nt Tallink, Viking Line). Eesti laevandus on otseselt seotud rahvusvaheliste kaubavedude ja reisijateveoga, mistõttu konkurents Läänemere piirkonnas on oluline. EL heitkoguste ühikutega kauplemise süsteem loob surve ja stiimuli investeerida kütusesäästlikumatesse tehnoloogiatesse, laevade moderniseerimisse ja uutesse laevadesse, mis on energiatõhusamad ja kasutavad vähem saastavaid kütuseid ning seeläbi suurendab Eesti laevaettevõtete kulusid. Kaasnevaks ebasoovitavaks mõjuks on teenuse hinna kasv, reiside vähenemine või teenuse katkemine tarbijate jaoks, mis on tingitud eelnevate riskide avaldumisest. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu heitkoguste kauplemise süsteemis olevate laevaomanike konkurentsiolukorda võrreldes kolmandate riikide laevaomanikega.

Laevandussektorit mõjutab kaasnevalt ka liikmesriikidele otsekohalduva – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis (FuelEU määrus) – jõustumine 1. jaanuarist 2025. a. FuelEU määruse eesmärk on suurendada taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamist meretranspordis. Iga määruse kohaldamisalasse kuuluva laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukusele määratakse piirmäärad. Juhul kui laev ületab aastas lubatud heitkoguste piirmäärasid, nähakse ette rahaline kohustus selle kompenseerimiseks. Pikas perspektiivis võib määruse rakendamisega väheneda kohaldamisalasse jäävate ettevõtete ärikasum ning investeerimisvõime teistesse valdkondadesse juhul, kui laevandusettevõtja on pidanud rahalise ressursi suunama taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamise suurendamisse.

Veeteetasude ajakohastamist käsitletakse kui üht leevendusmeedet laevaomanikele, et vähendada negatiivset mõju merendussektori liitmisel EL heitkoguste kauplemise süsteemiga ning FuelEU määruse nõuetega laevakütuste kasutamisele meretranspordis. Kavandatavate muudatustega kehtestatakse MSOSis veeteetasu maksmise soodustused laeva keskkonnanäitajate alusel, mis edendab keskkonnasõbralike laevade kasutamist ja investeerimist rohetehnoloogiatesse ning vähendab eespool kirjeldatud negatiivseid mõjusid laevandusettevõtjatele. Samuti korrigeeritakse veeteetasu ühikuhinda, arvestades eelkõige kaubamahtude olulist langust viimastel aastatel ning majanduslikke raskusi merendus- ja logistikasektoris. Merematkelaevade ühikuhinda ja veeteetasu ülempiiri ühe laevakülastuse eest omakorda tõstetakse, vähendades ühikuhinna vahet võrreldes teiste laevatüüpidega. Lisaks jäetakse seadusest välja erisus, mille kohaselt oli ankruaalal punkerdamine veeteetasu maksimisest vabastatud. Tegemist on riskide realiseerumisel potentsiaalselt keskkonnoahtliku tegevusega, mistõttu pole sellise vabastuse säilitamine põhjendatud. Samas säilib kõnealune vabastus alternatiiv- ja taastuvkütuste punkerdamisel.

Veeteetasu peatüki muudatused ei mõjuta Eesti mandri ja saarte vahel regulaarset ühendust pidavaid laevu, mis on MSOS § 50⁹ lõike 1 punkti 8 kohaselt veeteetasu maksimisest vabastatud.

Eelnõuga täpsustatakse kehtivat avalik-õiguslikku rahalist kohustust, mistõttu ei rakendata eelnõuga halduskoormuse tasakaalustamise reeglit.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu valmistas ette Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusekspert Anton Merits (715 3423, anton.merits@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (626 2820, helen.holtsman@kliimaministeerium.ee) ja keeleteimetaja oli Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole otseselt seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõu on seotud valitsusliidu programmi aastateks 2025–2027 punkti 12 „Taristu“ tegevusega nr 350: „Kehtestame veeteetasu maksmise soodustused keskkonnanäitajate alusel, edendamaks keskkonnasõbralike laevade kasutamist ja investeerimist rohetehnoloogiatesse.“

Eelnõukohase seadusega muudetakse meresõiduohutuse seaduse 01.10.2026 jõustunud redaktsiooni (RT I, 11.07.2026, 56).

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

2. Seaduse eesmärk

Muudatused on kavandatud MSOSi 11¹. peatükis, mis reguleerib veeteetasusid.

MSOSi § 50¹ kohaselt on veeteetasu üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu. Veeteetasu peab maksma, kui laev siseneb Eesti sadamasse või sadama reidile. Veeteetasu peab maksma kõigi laevade eest sõltumata laeva lipuriigist. Veeteetasu tasub reeder või laevaagent. Veeteetasu laekub riigieelarvesse. Veeteetasu arvestab ja makseteatiseid väljastab Transpordiamet.

MSOSi 11¹. peatükk „Veeteetasud“ kehtestati 2013. a varem kehtinud tuletorni- ja navigatsioonitasu asemel. Selle tingis vajadus ajakohastada olemasolevat tasude arvutamise süsteemi ning muuta see ülesehituselt sarnaseks naaberriikides (Soome, Rootsi, Läti) olevate tasude arvutamise meetoditega. Ühtsetele põhimõtetele üleminek oli oluline naaberriikidega konkurentsipüsimiseks. Veeteetasude kehtestamisega muudeti täielikult seni kehtinud tasude arvestamise aluseid ja mindi üle ühel kogumahutavusühikul¹ põhinevale tasu suurusle, millega korrutatakse laeva kogumahutavus. Lisaks kehtestati piirmäärad, millest suuremat veeteetasu laev maksma ei pea, ning tehti soodustusi kalendriaasta jooksul mitmeid külastusi tegelevatele laevadele (nii reisi-, kauba- kui merematkelaevadele).

Praeguseks on reeglid vananenud ning vajavad ülevaatamist. Eelkõige ei ole veeteetasude regulatsioonis arvestatud keskkonnamõjudega ega küsimusega keskkonnoohtlike tegevuste maksustamise vajaduse kohta (ankrualadel punkerdamine). Samal ajal on lähiriikides (nt Rootsis, samuti Soomes Helsingi sadamas) võetud kasutusele veeteetasu arvestamise mudelid, mille alusel kehtestatakse soodustused vähemsaastavatele laevadele.

Euroopa Liit ja Eesti on seadnud sihiks saavutada kliimanetraalne ja keskkonnasõbralik majandus aastaks 2050. Traditsiooniline laevandus on tuntud oma suure süsinikujalajälje poolest, kuid rohepöörde nõuab meetmeid, et vähendada seda mõju ning soodustada keskkonnasõbralikke lahendusi. Meetmed keskkonnasäästlikuma laevanduse edendamiseks, mis on eelnõu põhieesmärk, on oluline samm säästva ja keskkonnasõbraliku transpordi suunas.

Eesmärgid on välja toodud ka valdkondlikes arengukavades. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on loonud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“², mis seab pikaajalise visiooni ohutu, kiire ja tehnoloogiliselt uuendusliku transpordisektori ja selle taristu ning konkurentsivõimelise logistikasektori arendamiseks. Arengukava punkti 6.3 (alavaldkond „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport“) kohaselt on riigi eesmärk muuta meretransport konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks. Selle üks meetmeid on diferentseerida veeteetasud keskkonnakriteeriumidest lähtudes, et vältida konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.³

Transpordi ja liikuvuse arengukava alamdokumendina koostati „Meremajanduse valge raamat 2022–2035“, milles on muuhulgas kokku lepitud valdkonna arengu jaoks olulisemates eesmärkides, mis arvestavad riigi strateegiliste sihtidega. Valge raamatu prioriteedi nr 2 kohaselt on meremajandus keskkonnasäästlik, jätkusuutlik, turvaline ja ohutu. Mõjunäitaja on analoogne transpordi ja liikuvuse arengukavas sätestatuga – meretranspordisektor liigub kliimanetraalsuse poole ning sellele aitavad kaasa keskkonnaalased diferentseeritud sadamatasud sadamates, et vältida konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.

Suurimaks probleemiks on kehtiva MSOSi veeteetasude regulatsiooni puhul asjaolu, et praegune arvestusmeetodika ei arvesta laeva keskkonnasäästlikkusega. Samuti tuleb, lähtudes ka riigi pikaajalistest eesmärkidest, tulevikus arvesse võtta laeva mõju keskkonnale. Üldiselt võib välja tuua kaks keskkonnaga seotud küsimust, mis vajavad MSOSis ülevaatamist:

¹ Kogumahutavus, tähis GT (ingl k *gross tonnage*) on üks laeva mõõtmise ühikutest. See on kõigi laevaruumide ja kinniste tekiehitiste koguruumala, millest on maha arvatud laeva topeltpõhja ja mõningate teenindusruumide mahud. Kogumahutavuse märkimisel ei kasutata ühikut.

² Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035. <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>.

³ Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035, p 30. Arengukavas kasutatakse sõna „sadamatasu“, kuid mõeldud on siiski veeteetasu, mis laekub riigieelarvesse.

- veeteetasude diferentseerimine asjaomaste keskkonnaindeksite alusel ja soodustuste kehtestamine veeteetasu maksmisel. Need edendavad keskkonnasõbralike laevade kasutamist ja investeerimist rohetehnoloogiatesse.
- laevade punkerdamisega seotud vabastused, arvestades eelkõige asjaolu, et tegemist on keskkonnanõuhtliku tegevusega;

Eelnõu koostamiseks on tehtud väljatöötamiskavatsus.⁴ Väljatöötamiskavatsuse kooskõlastasid kõik ministeeriumid, neist märkustega Justiitsministeerium, Kaitseministeerium ja Rahandusministeerium. Märkustega on arvestatud.

Teisalt on oluline märkida, et nii ELi kui ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) tasandil on viimastel aastatel kehtestatud uusi nõudeid (nt FuelEU), mille rakendamine toob kaasa meretranspordi hindade kasvu, mis ulatub edasi transpordihindadesse ja mõjutab seeläbi laevandusettevõtete ärikasumit. IMO tasandil on arutlusel täiendava laevanduse globaalse süsinikumaksu kehtestamine. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikuluseid, mis mõjutavad kaubahinda ning läbi selle ka nii Eesti transiiti kui ka eksporti ja importi. Eelkõige võib kasvada ettevõtete halduskoormus seire ja aruandluse tegemiseks ning vajadus teha investeeringuid heite vähendamiseks, samuti võib ettevõtete konkurentsivõimet vähendada kahanev investeerimisvõime.

Viimastel aastatel on veeteetasu laekumist märkimisväärselt mõjutanud eelkõige Covid-19 kriis, mis mõjutas nii reisi- kui ka kaubalaevandust ning mille tulemusel kahanes veeteetasu laekumine 2020. aastal võrreldes 2019. aastaga ligi neli korda. Lisaks avaldasid olulist mõju Euroopa Liidu kehtestatud sanktsioonid Venemaalt pärit kauba veole, mis vähendasid aastatel 2022–2023 märkimisväärselt kaubamahte Eesti sadamates. Samuti on mõjutanud kaubavedusid sadamate kaudu ka üldine majandusolukord Eestis ja peamiste kaubanduspartnerite juures.

Nii Covid-19 kriisist kui ka sanktsioonidest tingitud mõju on pannud seega laevandusettevõtjad raskesse seisu, mida riik on eelmistel aastatel püüdnud leevendada igal aastal riigieelarve seaduse menetluse käigus, võimaldades maksta veeteetasu väiksemas ulatuses. Sellise erisuse suurus on aastate lõikes olnud väga kõikumine, olles 2021. a ja 2022. a 50%, 2023. a 37,5%, 2024. a 15% ja 2025. a 14%. Kuna see sõltub suuresti järgmise aasta riigieelarve prognoosidest, ei ole tegemist pikaajalise meetmega, vaid seda vaadatakse üle igal aastal järgmise aasta riigieelarve seaduse menetluse käigus.

Võib seega öelda, et töötlev tööstus ja logistikasektor on eri tegurite koosmõjul (majanduslangus, sanktsioonid, Euroopa Liidu uued keskkonnanõuded) kriisis, mistõttu on oluline vaadata üle ka kehtivad veeteetasude määrad. Suur osa töötlevast tööstuses ekspordib oma tooteid ja teenuseid laevadega, mis tähendab omakorda, et veeteetasud on oluline komponent eksporditavate toodete lõpphinnas. Arvestades, et tööjõukulud ei ole enam konkurentsieelis ja Eestis on palgatõus ja inflatsioon jätkuvas kasvutrendis, on vaja veeteetasude kaudu ka eksporti toetada. Eeltoodu põhjal korreigeeritakse eelnõukohase seadusega kehtivaid veeteetasude ühikuhindu.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Paragrahviga 1 muudetakse MSOSi, § 2 on jõustumissäte.

Paragrahv 1

⁴ <https://eelroud.valitsus.ee/main/mount/docList/9718f7e1-0074-4b75-942d-96b91fd2c5e1> (eelnõu toimiku nr EISis 24-0619).

Punktidega 1–2 ja punktiga 10 asendatakse MSOSi § 50¹ lõikes 2, § 50⁴ lõigetes 1 ja 2, § 50⁹ lõike 1 punktis 10 ning § 68¹ lõikes 4 sõnad „sadama reid“ ja „reid“ sõnaga „ankruala“ vastavas käändes.

Kehtivas seaduses kasutatakse sõna „reid“, mida ei ole seaduses defineeritud. Tegemist on rannalähedase veealaga, kus laevu hoitakse ankrus. Sisuliselt on tegemist ankrualaga, mis on MSOSi § 2 punkti 27¹ kohaselt navigatsiooniteabes avaldatud piirkond, mis on määratud laeva ankrus seismiseks. Ankruala mõistet on MSOSis kasutatud näiteks kohustuslikust lootsimisest vabastuste loetelus (MSOSi § 57 lõike 1 punkt 8), samuti laevade sadamasse sisenemise keelamisel, mis hõlmab ka ankruala (MSOSi § 79³). Seega on korrektsem kasutada MSOSis ankruala mõistet, mis on seaduses defineeritud.

Punktiga 3 tunnistatakse kehtetuks § 50⁴ lõige 1¹. Sättes on loetletud eri sadamapiirkonnad (Soome lahe idaosa, Soome lahe lääneosa, Lääne-Eesti ja Liivi lahe sadamate piirkonnad) ning sätestatud, et kui sadamasse või reidile saabumise järel suundub laev samas sadamate piirkonnas asuvasse teise sadamasse või teise sadama reidile, arvestatakse veeteetasu ühe saabumise eest. See ei ole põhjendatud, sest sadamapiirkondade jaotus ei suhestu veeteetasu määra, mis on MSOSi § 50⁵ kohaselt laeva kogumahutavuse ja jääklassi põhine, sõltumata piirkonnast.

Punktiga 4 muudetakse § 50⁴ lõike 1² sõnastust. Sätte kohaselt, kui laev saabub ühe ööpäeva jooksul mitmesse sadamasse või mitme sadama reidile, mis asuvad eri sadamate piirkondades, arvestab Transpordiamet veeteetasu ühe saabumise eest. Kuna eelnõuga jäetakse sadamate piirkondade liigitus seadusest välja, muudetakse ka sätte sõnastust. Samuti asendatakse sõna „reidile“ sõnaga „ankrualale“.

Punktidega 5 ja 6 muudetakse § 50⁵ lõiget 2, mis reguleerib merematkelaeva ühikuhinna määra. Kehtiv ühikuhind on 0,12 eurot ühe kogumahutavuse ühiku kohta. Eelnõu kohaselt on uus ühikuhind 2027. a 0,18 eurot ning alates 2028. a 0,24 eurot ühe kogumahutavuse ühiku kohta.

Praegu on MSOSis kehtestatud erinevad ühikuhinnad merematkelaevadele (0,12 eurot kogumahutavuse ühiku kohta). See on u 2,5–3 korda madalam võrreldes teiste laevadega, mille ühikuhind jääb vahemikku 0,28–0,35 eurot laeva jääklassi järgi. Samuti on praegu erinev veeteetasu maksimaalne suurus ühe laevakülüstuse kohta, mis on merematkelaevadel madalam võrreldes muude laevadega: merematkelaeva külüstuse maksimaalne hind on 12 000 eurot, muudel laevadel (välja arvatud tankeritel) 15 000 eurot. Merematkelaeva külüstus erineb nt reisiparvlaeva külüstusest selle poolest, et merematkelaevade puhul on olemuselt pearõhk majutuse ja toitlustuse mugavusel, sageli ka luksuslikkusel ja meelelahutusel. Erinevalt reisiparvlaevast ei veeta merematkelaevade liinireisijaid ega kaupa.

Need erisused ei ole praegu, üle kümne aasta pärast veeteetasude regulatsiooni kehtestamist 2012. a lõpus, enam põhjendatud. Kavandatud muudatusega vähendatakse merematkelaevade ühikuhinna vahet võrreldes teiste laevadega ning ühtlustatakse veeteetasu maksimaalset suurust ühe laevakülüstuse eest. Edaspidi on ka merematkelaeva laevakülüstuse maksimaalne suurus 15 000 eurot. Ühikuhind jääb võrreldes muude laevadega siiski veidi madalamaks – merematkelaevad külüstavad Eesti sadamaid suveperioodil (aprillist oktoobrini), seega puudub neil vajadus kasutada jäämurdeteenust ja samuti hinnastada neid sõltuvalt jääklassist.

2025. a külüstasid merematkelaevad Eesti sadamaid kokku 122 korda, veeteetasu maksti 96 laevakülüstuse eest. Kokku maksti 2025. a merematkelaevade külüstuste eest 579 242,29 eurot. Laevade kogumahutavuste järgi oli külüstuste arv järgmine:

Laeva kogumahutavus	Külastuste arv (veeteetasuga külastused)
üle 100 000	28 (20)
90 001–100 000	13 (10)
80 001–90 000	2 (2)
70 001–80 000	5 (4)
60 001–70 000	15 (11)
50 001–60 000	6 (5)
40 001–50 000	13 (13)
alla 40 000	40 (31)

Muudatuse mõjul tõuseb veeteetasu merematkelaeva ühe külastuse eest vahemikus 25–100%. Vähemal määral mõjutab see veeteetasu suurust suuremate, umbes 100 000-se kogumahutavusega merematkelaevade puhul, mille veeteetasu ühe laevakülastuse eest on praegu 12 000 eurot. 60 000-se kogumahutavusega laeva puhul tõuseb laevakülastuse hind umbes 90%, 40 000-se kogumahutavusega ja väiksemate laevade puhul 100%. Täpsemalt on ühe laevakülastuse võrdlus praegu kehtiva ja kavandatud korra alusel näidatud järgmises tabelis:

Laev	Kogu- mahuta- vus	Veeteet- asu reisi kohta, praegu (ühiku- hind 0,12)	Veeteetasu reisi kohta, uus (ühikuhind 0,24)	Veeteetasu muutus (eurot)	Veeteetasu tõus (%)	Reisijate arv	Muutus ühe reisija kohta (eurot)
Sky Princess	145 281	12 000	15 000	3000	25%	3700	0,81
Mein Schiff 6	98 811	11 857	15 000	3143	27%	2700	1,16
Norwegian Dawn	92 250	11 070	15 000	3930	36%	2500	1,57
Aurora	76 152	9138	15 000	5862	64%	1500	3,91
Marina	66 084	7930	15 000	7070	89%	1200	5,89
Seven Seas Splendor	56 182	6742	13 484	6742	100%	700	9,63
Balmoral	43 537	5224	10 449	5225	100%	950	5,50
Amadea	29 008	3481	6962	3481	100%	510	6,83

Merematkelaevade veeteetasu kehtiva ja eelnõukohase ühikuhinna alusel.

Veeteetasu tõus mõjutab ka hinda ühe reisija kohta. Suurema kogumahutavusega laevade (üle 90 000-se kogumahutavuse, üle 2000 reisija) puhul on tõus marginaalne ning on umbes 1–1,5 eurot reisija kohta, üle 100 000-se kogumahutavuse ja üle 3000 reisija puhul isegi vähem. 60000–70000 kogumahutavusega laevade puhul, mille pardal on u 1000 reisijat, jääb hinnatõus vahemikku 4–6 eurot reisija kohta. Suurem on hinnatõus reisija kohta alla 50 000-se kogumahutavusega laevadel, kus reisijaid oli vähem kui 1000.

Samas tuleb arvestada, et paljudel merematkelaevadel on olemas IMO MARPOL-i konventsiooni lisa VI⁵ reegli 28 kohane CO₂ mahukuse klass A või B, mis on eelnõu kohaselt veeteetasu vähendamise aluseks ühe laevakülastuse eest (täpsem selgitus seletuskirjas eelnõu § 1 punkti 11 juures). See võimaldab vähendada laevakülastuse eest makstavat veeteetasu ning mis mõneti tasakaalustab ühikuhinna tõusu. A-klassiga laeva puhul vähendatakse veeteetasu 25% võrra, mistõttu on selle klassiga merematkelaeva tegelik ühikuhind 2027. a 0,135 eurot ja

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/219032024008>

alates 2028. a 0,18 eurot. B-klassiga laeva puhul vähendatakse veeteetasu 10% võrra, seega on B-klassiga laeva tegelik ühikuhind 2027. a 0,162 eurot ja alates 2028. a 0,216 eurot.

Teistes lähiriikides on veeteetasude arvutamise põhimõtted erinevad ning üldjuhul ei ole arvestatud merematkelaeva kui eraldi kategooriaga. Eestis kehtestatud süsteemiga on merematkelaevade puhul sarnane Soomes kehtestatud veeteetasu süsteem, kus puhasmahutavuse⁶ ühikuhind merematkelaevale on 1,596 eurot ning ühe laevakülastuse eest makstav maksimaalne veeteetasu on 38 990 eurot.⁷ Erinevalt Eestist ei ole Soomes ette nähtud soodustusi laeva kordukülastuste eest. Seega jääb merematkelaeva veeteetasu Eestis ka pärast muudatusi Soome veeteetasust tunduvalt madalamaks.

Muudatus on kooskõlas põhiseadusega (PS). Justiitsministeeriumi koostatud dokumendis „„Õigussloomepoliitika põhialused aastani 2030“ täitmise ülevaade 2023. aasta kohta“⁸ on leitud, et riigil on õigus kehtestada makse, et oma kulutusi katta, seejuures on õigus maksumäärasid regulaarselt üle vaadata. Põhiõiguste rikkumisena võib kõne alla tulla eelkõige ebaproportsionaalne maksumäära tõus või maksumäära liiga sage muutmine. Ettevõtlusega seotud maksud ja tasud piiravad vaieldamatult PS §-s 31 sätestatud õigust, samuti omandipõhiõigust. Nende põhiseaduspärasuse hindamisel tuleks analüüsida, kas need vastavad PS §-s 113 toodud formaalsetele nõuetele, kuid avalik-õiguslike tasude materiaalse põhiseaduspärasuse hindamisel tuleks kindlasti kaaluda, kas need on ilmselgelt ülemäärased PS §-des 31 ja 32 sätestatud õiguste suhtes.

Veeteetasu puhul on tegemist riikliku lõivuga PS § 113 tähenduses, mis on olnud MSOS-is kehtiv alates 2004. aastast (kuni 2013. a oli selle nimetus „tuletorni- ja navigatsioonitasu“). Eelnõuga tõstetakse merematkelaevade ühikuhinda ja veeteetasu ülempiiri ühe laevakülastuse eest, kuid tegemist ei ole meetmega, mis piiraks merematkelaevade reederite ettevõtlusvabadust PS § 31 tähenduses.

Merematkelaeva veeteetasu maksmise kohustus ja ühikuhind on olnud kehtivad alates 2014. a ning neid ei ole kuni praeguseni kordagi muudetud. Siinkohal tuleb arvestada ka üldist elukalliduse tõusu vaadeldava perioodi jooksul, 2025. a I kvartaliks oli tarbijahinnaindeks võrreldes 2014. a I kvartaliga tõusnud 57,7% võrra. Ka tuleb silmas pidada, et veeteetasu suurusele merematkelaeva ühe sadamakülastuse puhul rakendub selle ülempiir – kehtiv ülempiir 12 000 eurot on olnud samuti kehtiv alates 2014. a ning selle tõusu 15 000 euronit (st 25% võrra) ei saa pidada märkimisväärseks, eriti suuremate merematkelaevade puhul. Lisaks jääb kehtima MSOS § 50¹⁰ lõike 1 punkt 2, mille kohaselt peab merematkelaeva puhul maksuma veeteetasu kalendriaasta jooksul maksimaalselt kolme laevakülastuse eest, st alates neljandast laevakülastusest veeteetasu maksta ei tule.

Tuleb ka arvestada, et laevakülastuse (sh merematkelaevade) puhul moodustavad suurema osa makstavatest tasudest **sadamatasud** (nt tonnaažitasu, reisijatasu, kaitasu, jäätmetasu jne), mida kogub sadam vastavalt oma teenuste hinnakirjale ning mis ei laeku riigieelarvesse. Merematkelaevade veeteetasu osa laevakülastuse eest makstavast kogutasust oli Tallinna sadamas u 15%, mis ei ole võrreldes laeva sadamakülastuse eest makstava kogutasuga märkimisväärne. Kui võrrelda merematkelaeva laevakülastuse veeteetasu meie lähiriikide sadamakülastuste eest makstava veeteetasuga, siis Helsingis on see 40%, Riias 12% ja

⁶ Puhasmahutavus (tähtis NT, inglise keeles *net tonnage*) näitab lasti- ja reisijaruumide, s.o tulu andvate ruumide mahutavust; puhasmahutavuse määramisel arvatakse kogumahutavusest maha nende ruumide summaarne maht, mis ei kõlba kauba ja reisijate paigutamiseks, samuti laevapere, tekimehhanismide ja navigatsiooniseadmete ruumide maht.

⁷ Väylämaksulaki (Act on Fairway Dues). https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2005/1122#chp_2_sec_8

⁸ https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2024-11/%C3%95PPA%20%C3%BCIvaade%202024_1%C3%B5plik.pdf

Stockholmis 30%. MSOS sätteid, millega reguleeritakse merematkalaeva külastuse eest makstavat veeteetasu, rakendatakse kõigile merematkelaevadele ühetaoliselt. Seega ei ole kavandatud muudatus ülemäärane ettevõtlusvabaduse ja omandipõhiõiguse suhtes.

Punktiga 6 jäetakse MSOSi § 50⁵ lõikest 4 välja tekstiosa, mille kohaselt on veeteetasu maksimaalne suurus ühe reisi kohta merematkelaeval 12 000 eurot. See ühtlustatakse teiste laevadega, mille veeteetasu maksimaalne suurus reisi kohta on 15 000 eurot. Muudatus tuleb vaadata koosmõjus eelnõu § 1 punktiga 5 (merematkelaeva ühikuhinna tõstmine 0,24 euron), mistõttu on detailsemad selgitused muudatuse kohta esitatud eelnõu § 1 punkti 5 selgituste juures.

Punktiga 7 muudetakse MSOSi § 50⁹ lõike 1 punkti 9.

MSOSi § 50⁹ lõikes 1 on loetletud veeteetasu maksimisest vabastatud laevad. Praegu on loetelu punkti 9 kohaselt veeteetasu maksimisest täielikult vabastatud reidil punkerdavad⁹ ning pils- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad, mis ei külasta Eesti sadamaid. Eesti geograafilise asukoha tõttu põhja ja lõuna suunaliste kaubavoogude vaates on Eesti merealadel ja sellega külgnevatel aladel tihe liiklus, mis pakub erinevaid võimalusi teenuste osutamiseks nii sadamatesse tulevatele laevadele kui ka neist mööduvatele laevadele ankrualadel. Suurem osa punkerdamistest toimub sadamates, mille külastus on veeteetasuga hõlmatud. Ankrualadel tehti 2025. a elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) kohaselt kokku 22 punkerdamist.

Tuleb arvestada, et punkerdamise puhul on tegemist ohtlike ja kahjulike ainete käitlemise ning seeläbi potentsiaalselt keskkonnaohtliku tegevusega. 2014. a toimus merel kolm punkerdamisega (laeva sõiduks vajaliku kütusega varustamisega) seotud reostusjuhtumit, millest kahe tagajärjel jõudis reostus randa ning põhjustas kahju looduskaitsealal asuvale rannalale, kohalikule omavalitsusele ja teistele reostuse likvideerimisega seotud asutustele, eraisikutele ja ettevõtetele.

Pärast seda on laevade punkerdamisele nii riigisiselt¹⁰ kui ka rahvusvaheliselt (MARPOL konventsioon) kehtestatud ranged nõuded – nt nõuded laevale, teavitamiskohustus, enne käitlemise alustamist ja käitlemise ajal nõutavad toimingud. Eelnõu väljatöötamiskavatsuse etapis on eri huvigrupid (laevandusettevõtjad, sadamad jm) väljendanud toetust erisuse kehtetuks tunnistamise osas. Huvigruppide esindajad on leidnud, et reidil punkerdavad laevad kasutavad samamoodi veeteed ning vajavad navigatsioonilist korraldamist, jäämurde- ja informatsiooniteenuseid ning kasutavad veetele meresõiduohustuse tagamiseks paigaldatud taristut, mistõttu ei ole põhjendatud ankrualal punkerdamise veeteetasust vabastamine.

Edaspidi tuleb punkerdamistoimingute eest ankrualal maksta veeteetasu. Eelduslikult jääb punkerdamine ankrualal kokkuvõttes ikkagi soodsamaks kui sadamas, sest ankrualal punkerdades ei kaasne sadamale makstavaid tasusid, mida riik ei reguleeri. Seega tuleb maksustada keskkonnaohtlik tegevus ankrualal, et suunata tegevus rohkem sadamatesse, kus on paremad võimalused reostuse kontrolli alla saamiseks. Ühtlasi oleks see kooskõlas „saastajamaksab“ põhimõttega, mille kohaselt saastajad kannavad oma saastekulud, sealhulgas saaste vältimiseks, kontrollimiseks ja heastamiseks võetud meetmete kulud ning sellega ühiskonnale kaasnevad kulud. See on üks Euroopa Liidu keskkonnapoliitika aluspõhimõtetest ning peamine vahend Euroopa keskkonnanägemise tõhusaks ja õiglaseks saavutamiseks.

⁹ Punkerdamine on laeva varustamine mootorikütuse või -õlidega.

¹⁰ Vabariigi Valitsuse 25.06.2020. a määrus nr 51 „Merel, Narva jõel ja Peipsi järvel ohtlike ning kahjulike ainete käitlemise kord ja nimistu ohtlikest ainetest, mida ei ole lubatud sisemerel transiidina vedada“

Muudatus on kooskõlas PS §-ga 31 ja §-ga 113. PS § 113 kohast riiklikku lõivu laiendatakse edaspidi ka punkerdamisele. Kõnealune säte rakendub ühetaoliselt kõigile laevadele, mis saabuvad ankrualale punkerdamise eesmärgil. Reeglina on tegemist tankeritega, mis ei sõida Eesti lipu all ja mille reeder ei tegutse Eestis. Muudatus rakendub kõigile sellistele laevadele, sõltumata nende lipuriigist. Esiteks tuleb arvestada, et laeva saabumisel ankrualale (sadamasse sisenemise asemel) on MSOS § 50¹ lõike 2 kohaselt ette nähtud üldine veeteetasu maksmise kohustus. Laeva punkerdamine ankrualal oli veeteetasust seni küll vabastatud, kuid nagu eespool selgitatud, ei ole selline vabastus enam põhjendatud:

- esiteks arvestades, et muude ankrualal toimuvate tegevuste eest (laeva lastimine, lossimine, varudega täiendamine, remont jms) tuleb maksta veeteetasu, MSOS § 50¹⁰ lõike 2 kohaselt tuleb ankrualale saabunud laeva eest maksta veeteetasu 30% vastavatest tasumääradest. Ka ankrualale sisenev laev kasutab teenuseid, mis on hõlmatud veeteetasuga (navigatsiooniline korraldamine, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamine).
- eriti oluline on märkida, et punkerdamise puhul on tegemist suurema keskkonnariskiga tegevusega võrreldes muude tegevustega. Punkerdamisele kehtivad asjaomases VV määruses sätestatud nõuded ning seda tohib teha üksnes sadamas või nimetatud ankrualadel. Arvestades võimalikku keskkonnariski ning arvestades, et selline laev kasutab samuti veeteetasuga hõlmatud teenuseid, on põhjendatud punkerdamisele kehtiva vabastuse kaotamine ning sellele veeteetasu arvestamine üldistel alustel, sarnaselt laeva sadamakülastusega.

Tuleb ka arvestada, et veeteetasu maksimaalne suurus on piiratud MSOS § 50⁵ lõikes 4 kehtestatud määradega (tankeritel 20 000 eurot, muudel laevadel 15 000 eurot) – st ankrualal punkerdamise eest ei tule eelnõu kohaselt maksta suuremat tasu võrreldes veeteetasuga, mida tuleks tasuda sama laeva sadamakülastuse eest. Sadamakülastuse korral tuleks laeval tasuda täiendavalt sadamatasu vastavalt sadama hinnakirjale, ankrualal punkerdamisel tuleb maksta üksnes veeteetasu, mis laekub riigieelarvesse.

Seejuures kehtestatakse eelnõu § 1 punktiga 17 üleminekusäte, mille kohaselt tasutakse esimesel aastal pärast kavandatavate muudatuste jõustumist (s.o kuni 31.12.2027) punkerdamise eest 50% veeteetasu määradest. Eelnõu koostamisel on arvestatud, et veeteetasu kehtestamine täies mahus kohe pärast eelnõu jõustumist seadusena võib olla ettevõtjatele liiga järsk, mistõttu kehtestatakse aasta pikkune üleminekupeeriood.

Punktiga 8 täiendatakse MSOSi § 50⁹ loetelu punktiga 9¹. Selle kohaselt jääb veeteetasu maksmisest vabastus kehtima laevadele, mis punkerdavad ankrualal alternatiiv- ja taastuvkütuseid.

Alternatiivkütus on defineeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/719 artikli 1 punktis 2. Tegemist on kütuse või energiaallikaga, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilse naftaallika asemel ja mis aitab kaasa transpordisektori süsinikdioksiidi heite vähendamisele ja keskkonnatoime parandamisele.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruses nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ §-s 3¹ on sätestatud alternatiivkütuse mõiste.

Alternatiivkütuste loetelus on:

- elektrisõiduki tarbitav elektrienergia;
- vesinik;
- maagaas;
- biometaan;
- veeldatud naftagaas;
- mehaaniline energia sõiduki pardal asuvast kütusemahutist või sisseehitatud jõuallikast;

- heitsoojus.

Taastuvkütused on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/2413 (uuendatud taastuenergia direktiiv) artikli 1 punkti f kohaselt biokütused, vedelad biokütused, biomasskütused ja muud kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused.

Oluline on jätkuvalt edendada alternatiiv- ja taastuvkütuste (nt vesiniku, metanooli jm) punkerdamist, mis oleks kooskõlas ka uuendatud taastuenergia direktiivi eesmärgiga suurendada taastuenergia osakaalu Euroopa Liidu üldises energiatarbimises. Uutes normides seatakse siduv kombineeritud alleesmärk saavutada täiustatud biokütuste (üldjuhul valmistatud toiduks mittekasutatavatest lähteainetest) ning muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste (peamiselt taastuallikatest toodetud vesinik ja vesinikupõhised sünteetilised kütused) 5,5% osakaal transpordisektorile tarnitud taastuenergiast. Selliste kütuste punkerdamisel säilib vabastus veeteetasu maksimisest ka edaspidi.

Punktiga 11 täiendatakse § 50⁹ lõike 1 loetelu punktiga 11, mille kohaselt on veeteetasu maksimisest edaspidi vabastatud NATO liikmesriigi ja muu välisriigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, sõjalaevad ning ranniku- ja piirivalve ja reostustõrje funktsiooni täitvad Euroopa Liidu liikmesriigi ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi laevad.

Punktiga 12 täiendatakse MSOS-i § 50¹⁰ lõikega 1³.

Sätte kohaselt makstakse laevakülastuse eest veeteetasu vähendatud mahu, kui sadamasse või ankrualale siseneval laeval on IMO MARPOL-i konventsiooni (rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni) lisa VI reegli 28 kohane CO₂ mahukuse klass A või B. Tegemist on laeva süsinikuintensiivsuse näitajaga (ingl k *carbon intensity indicator* ehk CII). See on vahend kaupade ja reisijate transpordiga kaasneva süsinikuheite mõõtmiseks CO₂ grammides kaupade kandevõime ja läbitud meremiilide kohta.

Kõnealune muudatus muutus kohustuslikuks 2023. aastal ning see on käivitanud liikumise kestlikuma meretranspordi suunas. Hinnates laevu skaalal A–E nende tööalase tõhususe alusel (CO₂ kaupade kandevõime ühiku ja meremiili kohta), suunab see laevandusettevõtjaid rakendama meetmeid, et saavutada eesmärk vähendada 2030. aastaks võrreldes 2008. aastaga süsiniku intensiivsust vähemalt 40% võrra. MARPOL-i konventsiooni kohaselt on laevadel kohustus administratsiooni või volitatud asutust igal aastal teavitada saavutatava CII igaaastasest väärtusest elektrooniliselt IMO koostatud standardsete vormide alusel, selle alusel määratakse kindlaks laeva CII näitaja tasemel A, B, C, D või E. CII väärtuste arvutamisel lähtutakse IMO koostatud juhistest, mis on samuti kirjas MARPOL-i konventsioonis. Hindamiseks kasutatavad vahemikud muutuvad kuni aastani 2030 pidevalt rangemaks. CII on praegu kohustuslik alates 5000-se kogumahutavusega kaubalaevadele, reisiparvlaevadele ja merematkelaevadele. MARPOL-i konventsiooni VI lisa artikli 28 lõikega 10 kutsus IMO osalisriikide mereadministratsioone, sadamavaldajaid ja muid asjakohaseid sidusrühmi üles pakkuma A- või B-klassiga laevadele soodustusi.

IMO CII peamised globaalsed mõjud on järgmised:

- kiirenenud dekarboniseerimine ja väiksemad heitmed: Peamine mõju seisneb selles, et merendussektorit suunatakse aktiivselt vähendama kasvuhoonegaaside heidet, kehtestades igal aastal järjest rangemaid süsiniku intensiivsuse eesmärgi, et liikuda 2050. aastaks netonullheite suunas.
- tööalase tõhususe paranemine: CII soodustab puhtamat ja tõhusamat laevade käitamist, innustades kasutama selliseid meetmeid nagu aeglasem sõit, reisi optimeerimine, kere

puhastamine ning tuule abil töötavate tehnoloogiate kasutamine kütusekulu vähendamiseks.

- rohetehnoloogiate ja alternatiivkütuste kasutuselevõtu soodustamine: Reguleerimine julgustab investeerima energiasäästuseadmetesse (*energy-saving devices*, ESDs) ning kasutama alternatiivkütuseid (nagu biokütused ja LNG), et saavutada kõrgem klass CII alusel.
- suurem läbipaistvus ja turupõhine eristumine: A–E hinnangusüsteem suurendab läbipaistvust laevade käitajate, võimaldades prahtijatel ja kaubaomanikel valida keskkonnasõbralikumaid laevu, mis võib kõrgema hinnanguga laevade puhul kaasa tuua soodsamad rahitasud.
- laeva väärtuse kasv: Kõrgema tõhusushinnanguga laevadel (A või B) on üldjuhul kõrgem edasimüügi väärtus kui madalama hinnanguga laevadel (D või E).
- tõhustunud koostöö sektoris: Vajadus parandada CII reitingut on soodustanud paremat koostööd laevaomanike ja prahtijate vahel, et optimeerida reisiplaneerimist ja mõnel juhul jagada andmeid Just-in-Time (JIT) saabumiste jaoks. See aitab vähendada tarbetut kütusekulu ja heitmeid sadamas ning võib parandada CII tulemust kuni 14,6%.
- keskkonnanalased kaasnevad eelised: Kuna reguleerimine soodustab väiksemat kütusekulu ja aeglasemat sõidukiirust, vähendab see kaudselt ka veealust müra, mis on kasulik mereelustikule ning aitab vähendada kokkupõrgete ohtu mereimetajatega.

CII süsteemi on võimalik rakendada kõigile laevadele. Eelnõu kohaselt vähendatakse A-klassi taseme laeva eest makstavat veeteetasu 25% võrra laevakülastuse täishinnast, B-klassiga laeva puhul 10%. Muudatus kohaldub ka merematkelaevadele. MARPOL-i konventsiooni kohaselt on süsinikunäitaja mõõtmine kohustuslik alates 5000-se kogumahutavusega laevade puhul. Väiksema kogumahutavusega laevadel sellist kohustust pole, kuid juhul, kui laevaomanik soovib saada veeteetasu soodustust CII mudeli alusel, on võimalik esitada nõutavad andmed CII klassi saamiseks ning A- või B-klassi olemasolul vähendada laevakülastuse eest makstavat veeteetasu.

Näide: 40 000-se kogumahutavusega jääklassiga reisiparvlaev, mille CII on A- või B-klass:

	<i>Kehtiv süsteem</i>	<i>Uus süsteem (A-klassiga laev)</i>	<i>Uus süsteem (B-klassiga laev)</i>
<i>Veeteetasu ühe külastuse eest</i>	$40\,000 * 0,3 = 12\,000$ <i>eurot/külastus</i>	$40\,000 * 0,27 * 0,75 = 8100$ <i>eurot/külastus</i>	$40\,000 * 0,27 * 0,9 = 9720$ <i>eurot/külastus</i>
<i>Veeteetasu 60 külastuse eest (veeteetasuga külastuste maksimaalne arv aastas)</i>	$12\,000 * 60 = 720\,000$ <i>eurot</i>	$8100 * 60 = 486\,000$ <i>eurot</i>	$8100 * 60 = 583\,200$ <i>eurot</i>

A-klassiga laeva puhul väheneb laevakülastuse eest makstav veeteetasu 25%, B-klassiga laeva puhul 10% võrra. Suuremat mõju avaldab see reisiparvlaevadele, millega sisenetakse Eesti sadamatesse regulaarselt – A-klassiga laeva puhul väheneb veeteetasu ulatus vahemikus 100000–300 000 eurot aastas (sõltuvalt laeva kogumahutavusest), B-klassiga laeva puhul vahemikus 40 000–90 000 eurot aastas. Muud laevad reeglina ei külasta Eesti sadamaid nii sageli, mistõttu tuleb nende puhul pigem vaadata veeteetasu vähenemist ühe laevakülastuse eest. Samas võib öelda, et suurel osal Eesti sadamaid külastavatest muudest laevadest (nt konteinerilaevad, tankerid, puistlastilaevad) on olemas CII kohane A- või B-klass, st muudatus

mõjutab positiivselt ka selliseid laevu. See kohaldub ka Eesti ankruaaladel punkerdavatele laevadele.

Järgnevalt on esitatud laevakülastuste statistika, sh CII klassiga laevade arv. Muude laevatüüpide puhul oli A- või B-klassiga laevade arv marginaalne.

Laeva tüüp	2025. a laevakülastuste arv, mille eest maksti veeteetasu	A-klass (CII)	B-klass (CII)	Madalam klass või andmed puuduvad
Merematkelaev	96	53	12	31
Segalastilaev	1402 (224 üle 5000 GT)	78	55	91
Konteinerlaev	249	86	53	110
Puistlastilaev	85	29	7	49
Ro-ro kaubalaev	58	0	10	48
Kemikaali-/naftasaaduste tanker	113	32	26	55
Naftasaaduste tanker	47	8	3	36
Toornaftatanker	18	7	1	10
Külmutuslaev	50	6	25	19
Kemikaalitankeer	14	1	2	11

Punktiga 13 sõnastatakse ümber MSOSi § 50¹⁰ lõige 2. Kehtiva sõnastuse kohaselt tasutakse reidile (ankruaalale) saabunud laeva eest veeteetasu 30 protsenti vastavatest tasumääradest juhul, kui laev ei sisene sadamasse. Praegu tekib aga ebakõla MSOSi § 50⁹ lõike 1 punktidega 9–10, kus on loetletud, millised reidile (ankruaalale) saabunud laevad on veeteetasu maksmisest vabastatud. Eelnõuga vastuolu kõrvaldatakse. Lisaks välistatakse eelnõukohaselt ankruaalal punkerdamise korral veeteetasu 30 protsendi vähendamise võimalus. Punkerdamise korral on veeteetasu tasumisest vabastatud alternatiiv- ja taastuvkütuseid punkerdavad laevad, teisi kütuseid punkerdavad laevad peavad tasuma veeteetasu kehtestatud täismääras. Küll aga nähakse eelnõu § 1 punktiga 15 ette üleminekusäte, mille kohaselt peavad 2027. aastal ankruaalal muu kui alternatiiv- ja taastuvkütuseid punkerdavad laevad tasuma 50 protsenti veeteetasu määra.

Punktiga 14 täiendatakse MSOS § 53³ lõikeid 1 ja 2. Selle kohaselt edastab reeder, kapten või laevaagent Transpordiametile laeva saabumise teate lisaks sadamasse edaspidi ka ankruaalale.

MSOSi kohaselt tuleb veeteetasu maksta ka ankruaala külastamise eest. Reaalselt on seda korrektselt raske täita, sest laevadel pole kohustust registreerida ankruaala külastust laevakülastusena. Veeteetasu saab arvestada ainult registreeritud laevakülastuste korral ning peab olema teada, kellele makseteatis saata ning millises ulatuses.

Mõningatel juhtudel, näiteks pardal oleva ohtliku lasti puhul või laeva sadamasse sisenemise keelu korral, peab laeva kapten teavitama sellest Transpordiametit sõltumata sellest, kas ta külastab sadamat või ankruaala. Praktikaks on aga seaduse täitmist raske jälgida, kui ankruaala külastus ei ole registreeritud. Seega edaspidi registreeritakse kõik laevakülastused elektroonilises mereinfosüsteemis (EMDE-s), seejärel vaadatakse külastused üle ning rakendatakse vabastusi. Selline lähenemine annab võimaluse Eesti ametkondale hallata süstemaatiliselt kõiki laevu, vastasel juhul määraks Transpordiameti teadmise ära laevaagentide

teadlikkus seadussätetest (näiteks arvab laevaagent, et ankruala külastus langeb vabastuse alla ja ta ei vormista ankruala külastust).

Punktiga 15 tehakse muudatus MSOS § 75³ lõike 4 punktis 2 ning asendatakse viide ISO standardile. Punktis viidatud standard ISO 28007 (ISO/PAS 28007:2012) on kehtetu ning see on asendatud kehtiva standardiga ISO 28007-1:2015, millele viidatakse ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 2015. aasta juhises. Ettepaneku esitas Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskus.

Punktiga 16 täiendatakse MSOSi §-ga 95¹⁴. Punkt 15 on üleminekusäte, mille kohaselt tasutakse ankruaalal muude kui alternatiiv- ja taastuvkütuste (sisuliselt fossiilkütuste) punkerdamise eest 50% veeteetasu määradest. Kuivõrd praegu on ankruaalal punkerdamine veeteetasust vabastatud, oleks veeteetasu kehtestamine täies mahus ettevõtjatele liiga järsk, mistõttu ühe aasta jooksul muudatuse jõustumisest (s.o kuni 31.12.2027) on punkerdamise eest makstav veeteetasu pool täismäärast, pärast seda tuleb punkerdamise eest tasuda veeteetasu täies mahus.

Eelnõu § 2 on jõustumissäte. Lõike 1 kohaselt jõustub eelnõu seadusena 1. jaanuaril 2027. a.

Lõike 2 kohaselt jõustub eelnõu § 1 punkt 5, millega kehtestatakse merematkelaeva veeteetasu uueks ühikuhinnaks 0,18 eurot kogumahutavuse ühiku kohta, 1. jaanuarist 2028. a. Lõike 3 kohaselt tõuseb alates 1. jaanuarist 2029. a merematkelaeva veeteetasu ühikuhind 0,24 euronit kogumahutavuse ühiku kohta. Seeläbi ei tõsteta ühikuhinda hüppeliselt ning võimaldatakse asjaomasel sektoril, sh sadamatel, muudatusega järk-järgult kohaneda: 2027. a jääb merematkelaevade veeteetasu ühikuhind praegusele tasemele (0,12 eurot kogumahutavuse ühiku kohta), 2028. a tõuseb see 0,18 euronit ja alates 2029. a 0,24 euronit.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei kasutata uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõul ei ole otsest puutumust Euroopa Liidu õigusega ning ühtegi EL direktiivi eelnõuga riigisiselt üle ei võeta. Siiski on eelnõus arvestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2023/2413, millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652 (uuendatud taastuvenergia direktiiv). Uuendatud taastuvenergia direktiivis seatakse siduv kombineeritud alameesmärk saavutada täiustatud biokütuste (üldjuhul valmistatud toiduks mittekasutatavatest lähteainetest) ning muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste (peamiselt taastuvallikatest toodetud vesinik ja vesinikupõhised sünteetilised kütused) 5,5% osakaal transpordisektorile tarnitud taastuvenergiast.

Lisaks analüüsitakse eelnõu seoses võimaliku riigiabi andmisega. Otsest riigiabi definitsiooni Euroopa Liidu Toimimise Lepingu artikkel 107 ei anna, lähtuda tuleb artiklis nimetatud neljast tingimusest:

- 1) abi antakse riigi vahenditest;
- 2) abimeede annab valikulise eelise abi saajale;
- 3) abimeede mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust;
- 4) abimeede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi.

Selleks, et meetet käsitleda riigiabina, peavad olema täidetud kõik neli tingimust.

Euroopa Komisjoni teatises¹¹ on riigiabi mõiste avatud järgmiste elementide kaudu: ettevõtja olemasolu, meetme omistatavus riigile, selle rahastamine riigi ressurssidest, eelise andmine, meetme valikulisus ning selle mõju konkurentsile ja liikmesriikide vahelisele kaubandusele.

Meetmega vähendatakse ettevõtja kulusid, mis on seotud Eesti sadamate külastamisega. Käesoleval juhul on abi saajaks ettevõtjad ehk Eesti sadamasse või sadama reidile sisenevate laevade reederid. Meede on omistatav riigile, kuna riik otsustab seni riigieelarvesse laekunud veeteetasu maksmise kohustust teatud laevade puhul vähendada ja loobub sellega osaliselt riigitulust. Veeteetasu suuruse vähendamine IMO CII mudeli alusel kehtib kõigile reederitele, kelle laevad sisenevad ükskõik millisesse Eesti sadamasse või sadama reidile, olenemata laeva lipuriigist. Tegemist on ka MARPOL-i konventsioonist tuleneva kohustusliku nõudega, st kõigi laevade puhul tuleb teatada saavutatud aastase tegeliku CO₂-mahukuse näitaja, kasutades IMO väljatöötavat standardvormi, mille alusel arvutatakse välja laeva klass CII alusel.

Seega, kuna kõiki sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras olevaid ettevõtjaid koheldakse samamoodi, siis ei saa ükski ettevõtja teistega võrreldes eelist. Kuna muudatuste eesmärk on eelkõige toetada rahvusvahelise meretranspordi jätkumist läbi Eesti sadamate ning võimaluse korral motiveerida kaubasaatjaid suunama oma kaubavoogusid läbi Eesti sadamate, siis võib meede mõjutada liikmesriikide vahelist kaubandust ja avaldada mõju konkurentsile.

Kuna ELTL art 107 lg 1 loetletud tingimused on kumulatiivsed tingimused, st meetme kvalifitseerimiseks riigiabina peavada olema täidetud kõik tingimused. Eelnõuga kavandatava meetme puhul ei anta valikulist eelist, mistõttu on täitmata üks riigiabi element ja tegemist ei ole riigiabiga.

Eelnõu ei sisalda tehnilisi norme, mis eeldab Euroopa Komisjoni teavitamist.

6. Seaduse mõju

Muudatustel on otsene mõju majandusele ja keskkonnale. Samuti on seadusel kaudne mõju elu- ja looduskeskkonnale, sätestades järelevalve punkterdamistoimingute üle, mis võimaldab keskkonnoahtu senisest paremini tõrjuda ja ennetada. Vähesel määral on muudatustel mõju ka riigiasutustele, eelkõige Transpordiametile, kuid tegemist ei ole mõjuga, millega kaasneks asutuse töö ümberkorraldamine.

Seaduse rakendamise eel kaasnem sotsiaalset mõju, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Muudatus võimaldab suunata laevaomanikke üle minema puhtamatele tehnoloogiatele. Kuna töötlev tööstus ja logistikasektor on majanduslanguse tõttu kriisis, siis on oluline vaadata üle ka tasude määrad. Suur osa töötlevast tööstuses ekspordib oma tooteid ja teenuseid laevadega, mis tähendab omakorda, et veeteetasud on oluline komponent eksporditavate toodete lõpphinnas. Arvestades, et tööjõukulud ei ole enam konkurentsieelis ja Eestis on palgatõus ja inflatsioon jätkuvas kasvutrendis, siis on vaja veeteetasude kaudu ka ekspordi toetada.

Kavandatud muudatus 1: veeteetasude diferentseerimine keskkonnanäitajate alusel

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: meritsi reisijate- ja lastiveoga tegelevad laevandusettevõtjad, muu merendussektor (eelkõige sadamad).

¹¹ Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.07.2016, lk 1-50).

Mõju kirjeldus: Nagu eespool selgitatud, vähendatakse eelnõu jõustumisel seadusena laevakülastuse eest makstavat veeteetasu, kui selle IMO MARPOL-i konventsiooni kohane süsinikuintensiivsuse näitaja (CII) on A- või B-klassiga (suurepärane või hea). See on vahend kaupade ja reisijate transpordiga kaasneva süsinikuheite mõõtmiseks CO₂ grammides kaupade kandevõime ja läbitud miilide kohta. Süsteem jõustus rahvusvaheliselt 2023. aastast, MARPOL-i konventsiooni kohaselt on laevadel kohustus administratsiooni või volitatud asutust igal aastal teavitada saavutatava CII iga-aastasest väärtusest elektrooniliselt IMO koostatud standardsete vormide alusel, selle alusel määratakse kindlaks laeva CII näitaja tasemel A, B, C, D või E. CII väärtuste arvutamisel lähtutakse IMO koostatud juhistest, mis on samuti kirjas MARPOL-i konventsioonis. Hindamiseks kasutatavad vahemikud muutuvad kuni aastani 2030 pidevalt rangemaks. CII on praegu kohustuslik alates 5000-se kogumahutavusega kaubalaevadele, reisiparvlaevadele ja merematkelaevadele.

A-klassiga laeva puhul väheneb laevakülastuse eest makstav veeteetasu 25%, B-klassiga laeva puhul 10% võrra. Suuremat mõju avaldab see reisiparvlaevadele, millega sisenetakse Eesti sadamatesse regulaarselt – A-klassiga laeva puhul väheneb veeteetasu ulatus vahemikus 100 000 – 300 000 eurot aastas (sõltuvalt laeva kogumahutavusest), B-klassiga laeva puhul ligikaudu vahemikus 40 000 – 90 000 eurot aastas. Muud laevad reeglina ei külasta Eesti sadamaid nii sageli, mistõttu tuleb nende puhul pigem vaadata veeteetasu vähenemist ühe laevakülastuse eest. Samas võib öelda, et suurel osal Eesti sadamaid külastavatest muudest laevadest (nt konteinerlaevad, tankerid, puistlastilaevad) on olemas CII kohane A- või B-klass, st muudatus mõjutab positiivselt ka selliseid laevu.

Mõju valdkond II: keskkonnamõju

Mõju kirjeldus: Keskkonnamõju on detailsemalt selgitatud eelnõu § 1 punkti 9 selgituses, kus on kirjeldatud 2023. aastal kehtestatud IMO MARPOL-i konventsiooni muudatuste mõju. Tegemist on globaalsele tasandile suunatud muudatustega, peamised mõjud on järgmised:

- kiirenenud dekarboniseerimine ja väiksemad heitmed
- laeva tööalase tõhususe paranemine (aeglasem sõit, reisi optimeerimine)
- rohetehnoloogiate ja alternatiivkütuste kasutuselevõtu soodustamine, et saavutada kõrgem klass CII alusel
- võimaldab prahtijatel ja kaubaomanikel valida keskkonnasõbralikumaid laevu, mis võib kõrgema hinnanguga laevade puhul kaasa tuua soodsamad prahitasud.
- keskkonnaalased kaasnevad eelised, kuna regulatsioon soodustab väiksemat kütusekulu ja ja aeglasemat sõidukiirust, vähendab see kaudselt ka veealust müra, mis on kasulik mereelustikule ning aitab vähendada kokkupõrgete ohtu mereimetajatega.

Veeteetasu vähendamine CII mudeli alusel soodustab keskkonnasõbralikumate laevade külastusi Eesti sadamatesse, mille tulemusel väheneb CO₂ heidete emissioon sadamas ja merel ning avaldab seeläbi positiivset mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Mõju valdkond III: mõju riigieelarvele

Mõju kirjeldus: soodustuste kehtestamine laeva keskkonnanäitajate alusel avaldab mõju riigieelarvele, eelkõige reisiparvlaevade puhul. Täpsemad andmed eeldatavate riigieelarveliste tulude kohta on esitatud seletuskirja punktis 7.

Kavandatud muudatus 2: merematkelaevade veeteetasu ühikuhinna tõus.

Mõju valdkond: majanduslik mõju, mõju riigieelarvele.

Sihtrühm: Eesti sadamaid külastavate merematkelaevade reederid

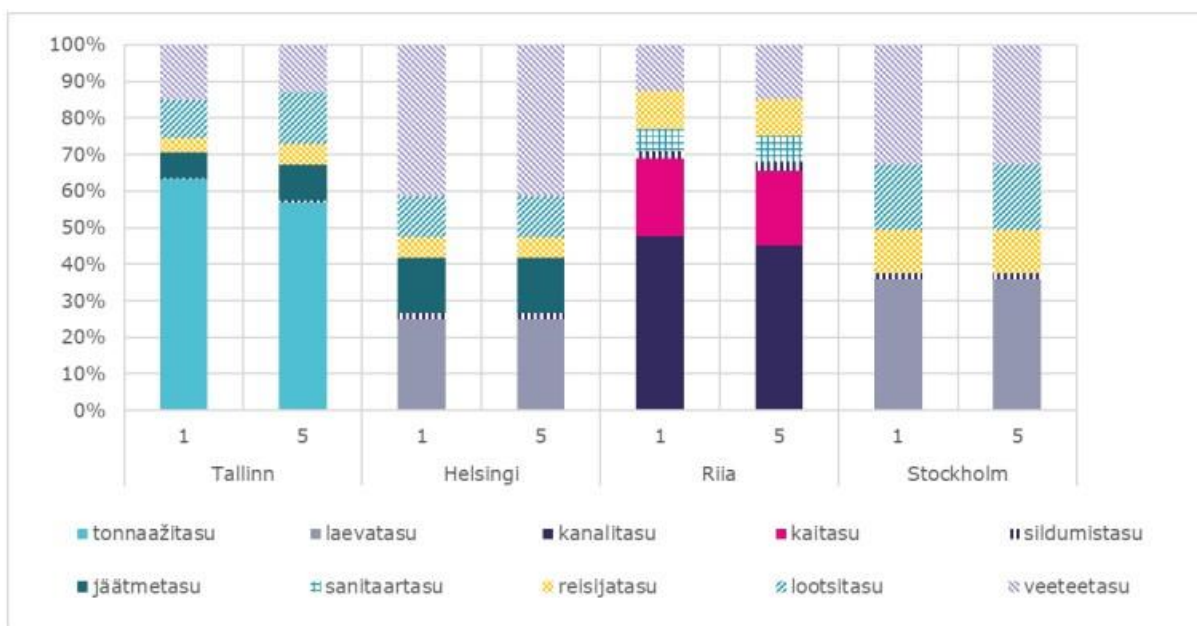
Mõju kirjeldus: praegu on MSOSis kehtestatud erinevad ühikuhinnad merematkelaevadele (0,12 eurot kogumahutavuse ühiku kohta) võrreldes muude laevatüüpidega.

Merematkelaeva ühikuhind 0,12 eurot on 2,5–3 korda madalam võrreldes teiste laevadega, mille ühikuhind jääb vahemikku 0,28–0,35 eurot laeva jääklassi järgi. Samuti erineb praegu maksimaalne veeteetasu ühe laevakülastuse kohta, mis on merematkelaevadel madalam võrreldes muude laevadega. Merematkelaeva laevakülastuse maksimaalne hind on 12 000 eurot, muudel laevadel (välja arvatud tankeritel) 15 000 eurot.

Muudatuse tulemusena tõuseb merematkelaeva ühikuhind 0,12 eurolt 0,24 euronile (2027. a 0,18 euronile) kogumahutavuse ühiku kohta. Sellega ühtlustub merematkelaeva ühikuhinna suurus teiste laevadega, jäädes neist siiski veidi madalamaks. Lisaks ühtlustatakse merematkelaevade ühikuhind ja veeteetasu maksimaalne suurus ühe laevakülastuse eest teiste laevadega, st edaspidi on ka merematkelaeva laevakülastuse maksimaalne suurus 15 000 eurot senise 12 000 euro asemel.

Merematkelaevade tasude kohta on tehtud uuringuid, kus on võrreldud Tallinna ja teiste lähiriikide sadamate (Helsingi, Stockholm, Riia) tasusid.¹² Viidatud uuringus võeti sadamatasude¹³ arvutamisel aluseks merematkelaev, mille ühekordse külastuse kogumaksumus oli 2022. a Tallinna sadamas ligi 80 000 eurot. Tasude struktuuri puhul oli märgatav veeteetasu tähtsus eri sadamate kogutausdes. Kui Helsingi ja Stockholmi sadamate tasudes on sellel tasuliigil suur osakaal, siis Tallinnal on see oluliselt väiksem. Merematkelaevade veeteetasu suurus oli Tallinna sadamas u 15%, Helsingis 40%, Riias 12%, Stockholmis 30%. Seejuures annavad Eesti ja Läti soodustust laeva mitmekordsel külastusel, Soome ja Rootsi tavatingimustes ei anna.

Ülejäänud tasud (nt tonnaažitasu, reisijatasu, kaitasu, jäätmetasu jne) on sadamatasud, mida kogub sadam ja mis ei laeku riigieelarvesse. Tallinna laevakülastuse puhul on täheldatav tonnaažitasu kõrge osakaal, mis on ligi 60% sadamakülastuse kogutausust.



Järeldus mõju olulisuse kohta:

Praegune merematkelaeva ühikuhinna suurus (0,12 eurot) ning veeteetasu maksimaalne suurus ühe laevakülastuse eest (12 000 eurot) on kehtinud alates 2014. aastast. Nagu eespool viidatud,

¹² Tapaninen, U. P., Hunt, T., Prause, G. K., Palu, R., Laasma, A. (2022) Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel Eesti, Läti, Soome ja Rootsi näitel. Tallinna Tehnikaülikool, lk 58-60.

¹³ Uuringus vaadeldi sadamatasusid laiemas tähenduses, st need hõlmasid nii sadama kogutavaid tasusid (tonnaaži-, sildumis-, jäätmee- jm tasud) kui ka riigieelarvesse laekuvaid tasusid (sh veeteetasu).

ei ole merematkelaeva veeteetasu osakaal ühekordse sadama külastamisega seotud kogukulust märkimisväärne, moodustades sellest veidi üle 10%.

Muudatuste mõjul tõuseb veeteetasu merematkelaeva ühe külastuse eest vahemikus 25–100% laeva kogumahutavuse järgi. Vähemal määral mõjutab see veeteetasu suurust suuremate, umbes 90 000-se kogumahutavusega ja suuremate merematkelaevade puhul, mille veeteetasu ühe laevakülastuse eest tõuseb 12 000 eurot 15 000 euronini. 60 000-se kogumahutavusega laeva puhul tõuseb laevakülastuse hind umbes 90%, 40 000-se kogumahutavusega ja väiksemate laevade puhul 100%. Täpsemalt on ühe laevakülastuse võrdlus praegu kehtivate ja kavandatud reeglite alusel näidatud seletuskirja lk 6 esitatud tabelis (*merematkelaevade veeteetasu kehtiva ja eelnõukohase ühikuhinna alusel*).

Seega ei ole suuremate merematkelaevade puhul tegemist tasu märkimisväärse tõusuga. Rohkem mõjutab see väiksema kogumahutavusega merematkelaevu, mille eest tuleb maksta veeteetasu kaks korda rohkem ühe laevakülastuse eest. Sellistel laevadel tõuseb veeteetasu osakaal u 20%-ni sadamakülastuse kogumaksumusest, samas jääb edasi kehtima põhimõte, mille kohaselt tuleb merematkelaeva külastuse eest maksta kalendriaastas veeteetasu maksimaalselt kolm korda ning järgnevad külastused on veeteetasu maksmisest vabastatud. Samas on paljudel merematkelaevadel A- või B-klass CII alusel, mis võimaldab vähendada laevakülastuse eest makstavat veeteetasu ning mis mõneti tasakaalustab ühikuhinna tõusu. A-klassiga laeva puhul vähendatakse veeteetasu 25% võrra, mistõttu on selle klassiga merematkelaeva tegelik ühikuhind 2027. a 0,135 eurot ja alates 2028. a 0,18 eurot. B-klassiga laeva puhul vähendatakse veeteetasu 10% võrra, seega on B-klassiga laeva tegelik ühikuhind 2027. a 0,162 eurot ja alates 2028. a 0,216 eurot.

Nagu eespool kirjeldatud, on merematkelaevadele sarnaselt Eestiga kehtestatud veeteetasu Soomes. Uus veeteetasu ülempiir 15 000 eurot laevakülastuse eest jääb endiselt alla Soomes kehtestatud veeteetasule, mis on 38 990 laevakülastuse eest. Ka kogumahutavuse ühikuhind 0,24 eurot on oluliselt madalam Soomes kehtivast puhasmahutavuse ühikuhinnast, mis on 1,596 eurot.

Muudatus mõjutab veeteetasu laekumist riigieelarvesse. Kui 2025. a oli merematkelaevade külastuste eest makstud veeteetasu u 580 000 eurot, siis uue mudeli alusel on prognoositav veeteetasu u 950 000 eurot aastas. Täpsem kirjeldus on esitatud seletuskirja punktis 7.

Mõju avaldumise sagedus on väike. Merematkelaevade aastane külastuste arv oli 2025. a u 120 reisi, millest maksti veeteetasu 96 reisi eest. Arvestades, et Eesti sadamate laevakülastuste koguarv on u 10 000–11 000 külastust aastas, on tegemist proportsionaalselt väikese sagedusega.

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk on väike, arvestades Eestis kehtiva veeteetasu väikest osakaalu sadamakülastuse kogumaksumusest.

Kavandatud muudatus 3: *ankrualal punkerdatavatele laevadele veeteetasu maksmisest vabastuse kaotamine*

Mõju valdkond: majanduslik mõju.

Sihtrühm: ankrualadel punkerdatavate laevade reederid, punkerdamisega seotud ettevõtjad.

Mõju kirjeldus: muudatusega tuleb ankrualal laevade punkerdamise eest tasuda veeteetasu. 2025. a toimus Eesti ankrualadel kokku 364 laevakülastust, millest punkerdamisi oli 22. Peamiselt vajasisid punkerdamisteenust tankerid, mille keskmine kogumahutavus oli 30 000. Üldjuhul olid need laevad ilma jääklassita, seega tuleks kavandatava muudatuse kohaselt sellise

laeva punkerdamise eest maksta edaspidi veeteetasu umbes 10 000 eurot. Rakendussätte kohaselt tuleks esimesel 2027. aastal (üleminekuaastal) tasuda pool tasumäärast.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Laevaomanikel, kelle laevad saavad Eesti ankrualadele punkerdama, tekib kohustus maksta veeteetasu. Siinkohal tuleb arvestada, et tegemist on laevadega, mis ei sõida Eesti lipu all ja mille reeder üldjuhul ei tegutse Eestis, mistõttu on praegu raske prognoosida, kas veeteetasu maksmise kohustus toob kaasa muudatusi ankrualal punkerdamisteenust soovivate laevade arvu. Juhul kui selliste laevade arv väheneb, avaldab muudatus mõju ettevõtjatele, kes pakuvad punkerdamisteenust ankrualadel. Samas jääb laeva punkerdamine alternatiiv- ja taastuvkütustega ka edaspidi veeteetasu maksmisest vabastatuks ning võimalik, et lähiaastatel suureneb punkerdamiste arv nimetatud kütustega.

Muudatus mõjutab vähesel määral ka laevaagentide tegevust, kes tasuvad üldjuhul veeteetasu laevakülastuse eest. Edaspidi peavad nad tasuma veeteetasu ka ankrualal punkerdavate laevade eest, kuid veeteetasu maksmise kohustus EMDE kaudu kuulub niikuinii laevaagentide igapäevategevuse hulka. Arvestades ankrualal punkerdavate laevade suhteliselt väikest arvu, ei ole tegemist suure mõjuga.

Mõju avaldumise sagedus on väike. 2025. a toimus Eesti ankrualadel kokku 364 laevakülastust, millest punkerdamisi oli 22.

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk on väike. Meede võimaldab edaspidi maksustada ohtlike ja kahjulike ainete käitlemist, st keskkonnoahtlikke tegevusi.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Muudatus avaldab mõju riigieelarve tuludele. Uue skeemi rakendumisel koguks riik veeteetasu u 11,7 miljonit eurot aastas.

Alates 2023. a on veeteetasu laekumine olnud järgmine:

	Laekunud veeteetasu (eurot)	Veeteetasu vähendamise koefitsient	Veeteetasu ilma vähendamiseta
2023	8 898 588,87	0,375 (37,5%)	14 237 742,19
2024	11 108 531,06	0,15 (15%)	13 068 860,07
2025	10 900 528,90	0,14 (14%)	12 675 033,60

Võrdlus 2025. aastaga ja prognoos 2027. aastaks pärast eelnõu jõustumist:

Laeva tüüp	2025. a tegelik veeteetasu (eurot, vähendamine 14 %)	2025. a veeteetasu ilma vähendamiseta (eurot)	Veeteetasu uue mudeli alusel (eurot)
Reisiparvlaev	5 975 970,69	6 948 803,13	5 544 926,39
Merematkelaev	579 242,29	673 537,55	675 729,52 ¹⁴

¹⁴ Merematkelaevadele kohaldub erisus, mille kohaselt jääb 2027. a praegune veeteetasu ühikuhind (0,12 eurot/GT) samaks ning järgmisel kahel aastal tõuseb järk-järgult: 2028. a 0,18 eurot/GT ja 2029. a 0,24 eurot/GT. Seda arvestades on 2028. aastaks eeldatav veeteetasu merematkelaevade eest u 812 000 eurot ja 2029. a u 953 000 eurot.

Segalastilaev	1 392 026,92	1 618 635,95	1 565 205,89
Konteinerlaev	1 059 993,92	1 232 551,07	955 922,87
Puistlastilaev	477 938,70	555 742,67	434 621,86
Ro-ro kaubalaev	377 717,00	439 205,81	431 965,92
Kemikaali- /naftasaaduste tanker	322 387,95	374 869,71	331 368,66
Naftasaaduste tanker	162 628,59	189 103,01	170 408,90
Toornaftatanker	212 725,22	247 354,91	217 479,32
Veeremilaev	140 212,08	163 037,30	163 037,30
Iselossiv puistlastilaev	20 373,19	23 689,76	17 650,66
Külmutuslaev	48 010,91	55 826,64	51 547,08
Tõukurpuksiir	24 105,66	28 029,84	28 029,84
Vedurlaev	21 871,99	25 432,55	25 432,55
Kemikaalitanker	36 315,32	42 227,11	41 721,18
Muud laevatüübid	49 008,47	56 986,59	54 575,17
KOKKU	10 900 528,90	12 675 033,60	10 709 623,11

Prognoositav riigieelarveline tulu jääb umbes samasse suurusjärku võrreldes 2024. a ja 2025. a riigieelarvesse laekunud veeteetasega. 2024. a laekus riigieelarvesse u 11,1 miljonit eurot, 2025. a u 10,9 miljonit. 2027. aasta prognoosi kohaselt laekuks uue mudeli kohaselt riigieelarvesse (arvestades ka punkerdamise eest laekuvat veeteetase) u **10,8–10,9 miljonit eurot**.¹⁵

Tuleb arvestada, et reisiparvlaevade puhul ei anna võrdlus eelmise aastaga päris täpset tervikpilti, sest nende eest laekuv veeteetase on väga suuresti sõltuv liinil sõitvatest laevadest. 2025. aastal laekus veeteetase laevade eest, mis on praeguseks liinilt lahkunud (Star, Regal Star, Sailor – nende eest maksti veeteetase u 552 tuh eurot).

Erinevalt muudest laevatüüpidest on teada, millised laevad sõidavad Eestis praegu regulaarliinidel, teisisõnu saab reisiparvlaevade puhul teha täpsemaid prognoose. Muude laevatüüpide puhul (merematke-, kaubalaevad, tankerid jm) on aluseks võetud 2025. a andmed laevakülastuste kohta, prognoosid on tehtud vastavalt laevade teadaolevatele CII klassidele. Võib eeldada, et laevakülastuste arv ja laevade suurus jäävad üldjoontes samaks.

Merematkelaevadel tõuseb veeteetase ühikuhind 0,12 eurolt 0,24 euronile (2027. a 0,18 euronile), mis suurendab veeteetase laekumist. Samas on paljud merematkelaevad A- või B-klassiga CII alusel, mis mõneti tasakaalustab ühikuhinna tõusu (lisaks ühe laevakülastuse ülempiirile summas 15 000 eurot, mis on asjakohane suurte merematkelaevade puhul).

CII põhine mudel mõjutab natuke rohkem veeteetase laekumist konteiner-, puistlastilaevade ja kemikaali-/naftasaaduste tankerite külastuste puhul. Seal on rohkem laevu, mis on soodustuse aluseks oleva A- või B-klassiga.

Ankrualal punkerdavad laevad on praegu veeteetase maksimisest vabastatud. Kui võtta aluseks Eesti ankrualadel 2025. aastal punkerdanud laevad (kokku 22 punkerdamist) ja rakendada kavandatavad muudatused, sh arvestada laevade CII klasse, laekuks veeteetase nende laevade eest 217 332,78 eurot (ja esimesel aastal 50% ehk 108 666,39 eurot). Samas tuleb arvestada, et

¹⁵ 2028 ja 2029. a on eeldatav veeteetase laekumise tõus (u 140 000 ja 275 000 eurot), arvestades merematkelaevade ühikuhinna tõusu.

tegemist on laevadega, mis ei sõida Eesti lipu all, ei pruugi käia Eesti vetes regulaarselt ja mille reeder üldjuhul ei tegutse Eestis, mistõttu on keeruline prognoosida, kas veeteetasu maksmise kohustus toob kaasa muudatusi ankruaalal punkerdamisteenust vajavate laevade arvus. Lisaks on punkerdamisteenust pakkuval sektoril vaja aega muudatustega kohanemiseks, mistõttu kehtestatakse punkerdamisel aastane üleminekuaeg, mille jooksul tuleb ankruaalal toimuvate punkerdamiste eest maksta veeteetasu 50% vähem.

8. Rakendusaktid

Seaduse jõustumine ei eelda kehtivate rakendusaktide muutmist ega uute kehtestamist.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 1. jaanuaril 2027. a, et anda merendussektorile piisavalt aega muudatustega kohanemiseks. Eelduslikult võetakse eelnõu seadusena vastu 2026. a IV kvartali alguses.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [25-0118](#).

Eelnõu esitati arvamuse avaldamiseks järgmistele huvirühmadele ja asutustele: Eesti Laevaomanike Liit, AS Tallinna Sadam, Logistika ja Sadamate Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing.

Ettepanekuid ega märkusi ei esitatud.

Algatab Vabariigi Valitsus 14. septembril 2026. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik