Meresõiduohutuse seaduse ja

teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskirja lisa

Eelnõu kooskõlastamise käigus esitatud teiste ministeeriumide märkuste ja ettepanekutega arvestamise tabel

|  |  |
| --- | --- |
| **Märkused, ettepanekud, arvamused** | **Kliimaministeerium arvestab/ei arvesta esitatud ettepanekuga**  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Justiitsministeerium** |  |
| Põhiseaduspärasuse analüüs **–** eelnõuga ajakohastatakse veeteetasu regulatsiooni põhjendades seda seletuskirjas sellega, et praeguseks on reeglid vananenud ja vajavad ülevaatamist. Näiteks tõstetakse merematkelaevade ühikuhinda ja veeteetasu ülempiiri ühe laevakülastuse eest. Samuti luuakse eelnõuga ka uus kohustus – kehtiva MSOS § 509 lg 1 p 9 kohaselt on veeteetasu maksmisest täielikult vabastatud reidil punkerdavad ning pilsi- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad, mis ei külasta Eesti sadamaid. Eelnõuga seda normi muudetakse nii, et edaspidi tuleb punkerdamistoimingute eest ankrualal (sõnad „sadama reid“ ja „reid“ asendatakse eelnõu § 1 punktides 1 ja 2 sõnaga “ankruala“) maksta veeteetasu. Palume nende muudatuste osas eelnõu seletuskirja täiendada ka põhiseaduspärasuse analüüsiga, et oleks võimalik hinnata eelnõu kooskõla põhiseadusega (HÕNTE § 43 lg 1 p 5). | **Arvestatud.**Seletuskirja on täiendatud. |
| Eelnõu seletuskirjas ei ole hinnatud sihtrühmale avalduvat halduskoormust, samuti ei ole analüüsitud mõju Transpordiametile. Palume mõjuanalüüsi täiendada.  | **Arvestatud.** |
| Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.  | **Arvestatud.** |
| **Kaitseministeerium** |  |
| Märgime ära, et meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse kooskõlastuskirjas esitas Kaitseministeerium ettepanekud, mille puhul olete märkinud, et nendega on arvestatud, aga eelnõule ei ole lisatud kooskõlastustabelit ning ka eelnõus ei ole osasid ettepanekuid kajastatud, seega esitame siinkohal järgmise ettepaneku uuesti. Palusime koos punkerdamisega tähelepanu alla võtta ka laevalt laevale ümberlaadimise (STS) teenuse, mida samuti tehakse Eesti merealal ning mis võib olla sama ohtlik keskkonnale kui punkerdamine. Mõlemal juhul kasutab laev veeteid ning ka antud tasu tuleks siduda keskkonnaindeksiga. Mõlemal juhul tuleb hinnata mõju tegevusele ja laevaomanike otsustele, kus seda tegevust tehakse, mistõttu on oluline koos veeteetasu reguleerimisega reguleerida mõlemad tegevused. | **Mittearvestatud.**Laevalt-laevale ümberlaadimisele e STS-ile ei ole kehtestatud MSOS alusel erandit, nagu nt punkerdamisele. Kui STS toimingut tehakse ankrualal, tuleb selle eest maksta veeteetasu.  |
| Eelnõu § 1 p 9 paragrahvi 509 lõike 1 punktis 9 asendatakse sõnad „reidil punkerdavad ning“ sõnaga „ankrualal“. Eelnõu vastuvõtmisel oleks punkti 9 uus sõnastus „ankrualal pilsi- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad, mis ei külasta Eesti sadamaid“. Seletuskirjas selgitatakse, et praegu on loetelu punkti 9 kohaselt veeteetasu maksmisest täielikult vabastatud reidil punkerdavad ning pilsi- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad, mis ei külasta Eesti sadamaid. Tuleb arvestada, et punkerdamise puhul on tegemist ohtlike ja kahjulike ainete käitlemise ning seeläbi potentsiaalselt keskkonnaohtliku tegevusega. Samas seletuskirja sissejuhatuses märgitakse, et kehtivas veeteetasude regulatsioonis ei ole arvestatud keskkonnamõjudega ega küsimusega keskkonnaohtlike tegevuste maksustamise vajaduse kohta. Sellest tulenevalt teeme ettepaneku kaaluda MSOS § 509 lõike 1 punkt 9 kehtetuks tunnistamist. Pilsi-ja tankipesuvee ja õlijääkide äraandmine on keskkonnaohtlik tegevus, milleks laevad kasutavad meresõiduohutuse infrastruktuuri. Eelnõust ega seletuskirjast ei selgu, miks jäätmete äraandmiseks ankrualale sisenev laev on vabastatud veeteeteede tasust. Puudub analüüs, kas ja kuidas võib sellise erisuse loomine mõjutada tegevusi ankrualal ning milliseid tõlgendusi see võimaldab. Samuti on see vastuolus seletuskirjas välja toodud keskkonnakaitsealaste eesmärkidega kuna sellise erisuse võimaldamine on eelduslikult hoopis suurem koormus Eesti keskkonnale. | **Mittearvestatud.**Tuleb arvestada, et eelnõu põhieesmärk on veeteetasude diferentseerimise kaudu tõsta laevade keskkonnaohutust. Keskkonnatasude temaatikat tuleb vaadelda pigem eraldi.Punkerdamise puhul on tegemist tegevusega, mis on reglementeeritud Vabariigi Valitsuse 25.06.2020 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“. Punkerdamine võib toimuda ainult kas sadamas või määruse lisas nimetatud ankrualadel.Ankrualal pilsi- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvade laevade tegevus ei ole niivõrd reglementeeritud ning on võimalik, et selle tegevuse hõlmamisel veeteetasuga tõuseb juhtumite arv, kus neid tegevusi ei tehta enam ankrualal ning aineid ei anta ära, vaid need heidetakse merre. |
| Hetkel kehtiv regulatsioon (MSOS § 509 lg 1 p 4) küll sätestab, et veeteetasu maksmisest on vabastatud Eestit hõlmavates rahvusvahelistes mitteärilistes koostööprogrammides osalevad laevad kuid selline määratlus on üsna laialivalguv ja selle sätte kohaldumise üle liitlaste sõjalaevadele otsustab arved esitav asutus. Seega, kuna selle sätte kohaldumine liitlaste sõjalaevadele ei ole sõnastusest üheselt tuletatav ja sellest lähtuvalt on võimalik erinev lähenemine, võib ebamäärane regulatsioon mõjutada kaitsealast koostööd. Eelnevast lähtudes teeme ettepaneku õigusselguse tagamiseks täiendada MSOS § 509 lg 1 punktiga 11, millega oleks veeteetasust vabastatud ka NATO liitlaste sõjalaevad ja liitlastele ning Eesti Kaitseväele prahitud sõjavarustust transportivad alused, sarnaselt Eesti sõjalaevadele. | **Arvestatud.** |
| Lisaks teeme ettepaneku, et keskkonnaohtliku tegevuse maksustamisega kogutavaid tasusid kasutataks ka keskkonna kaitseks merel. Üheks selliseks võimaluseks oleks kogutud tasudest määrata protsent, mis läheb merereostuse tõrje varustuse soetamiseks nii Kaitseväele kui Riigilaevastikule. Kaitseministeerium on valmis kaasa aitama kogutud tasude merekeskkonna kaitseks suunamise ettepaneku väljatöötamisse. | **Mittearvestatud.**Märgime, et tegemist on põhimõttelisema küsimusega, mis jääb väljapoole eelnõu põhieesmärki tõsta Eesti sadamaid külastavate laevade keskkonnakvaliteeti ning soodustada keskkonnasõbralike laevade kasutamist ja investeerimist rohetehnoloogiatesse. |
| **Rahandusministeerium** |  |
| Eelnõu seletuskirjas ei ole analüüsitud võimalikku riigiabi veeteetasude diferentseerimisel. Eelnõuga lisatakse meresõiduohutuse seadusesse § 5010 lõige 13, mille alusel eristatakse laevakülastuse veeteetasusid vastavalt puhta laeva indeksile. Soodustuste tegemise osas puudub riigiabi analüüs. | **Arvestatud.**Seletuskirja on täiendatud. |
| Muudatus vähendab tulude laekumist seletuskirjas märgitud viimase prognoosi ja riigi eelarvestrateegiaga võrreldes 2,9–3,9 mln eurot aastas. Seletuskiri viitab, et tulu vähenemine oli üks 2024–27 riigi eelarvestrateegia meede, kuid 2025-2028 riigi eelarvestrateegias seda meedet enam ei ole.Tulenevalt sellest teeme ettepaneku esitada eelnõu Vabariigi Valitsusele heaks kiitmiseks pärast seda, kui 2026-2029 riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve koostamise protsessis on Vabariigi Valitsus vastavate tulude vähendamise otsustanud/arvesse võtnud. Pärast mida saab eelnõuga Riigikogule esitada vahetult enne 2026. riigieelarve seaduse eelnõu esitamist. | **Arvestatud.**Eelduslikult saadab Kliimaministeerium Rahandusministeeriumile 2025. a juulis uuendatud tulude prognoosi RES 2026-2029 rahastamiskava jaoks ning valitsus esitab eelnõu Riigikogule 2025. a sügisel. |