



Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee

Teie 27.07.2026 nr 1-4/26/2824 ;
KLIM/26-0851/-1K

Meie 01.09.2026 nr 1.1-11/3136-2

**Toetuse andmise tingimused laevade
ümberehitamiseks
keskkonnasõbralikumaks**

Lugupeetud minister Leis

Rahandusministeerium **kooskõlastab** taristuministri määruse „Toetuse andmise tingimused ja kord laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“ eelnõu ja kaasnevad dokumendid **ainult alljärgnevate märkustega arvestamisel**.

Eelnõu

1. § 1 lg 3: lähtudes vajadusest toetada EL-i heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumistulu kasutusega Eesti 2030. aasta kasvuhoonegaaside (edaspidi *KHG*) netoheite vähendamisega ja energiatõhususe suurendamisega seotud eesmärkide saavutamist, on sellest sättest puudu ja tuleks lisada viide, et toetusega väheneks *Eesti merendussektori heide*: „3) Toetuse andmise tulemusel väheneb *Eesti merendussektori kasvuhoonegaaside heide* t(CO₂e)/a.“
Seletuskirja asjakohasest osast ei selgu, millises mahus mõju Eesti (ja EL-i) merendussektori KHG heite vähendamisele on Kliimaministeeriumi eelhinnangu kohaselt kavas meetme elluviimisega saavutada. Selle infoga tuleb seletuskirja täiendada.
2. § 1 lg 5: ei ole üheselt arusaadav, mida on mõeldud „riigiabi projekti“ all, ka seletuskirjas ei ole seda selgitatud. Vaja on kas mõiste asendada üheselt arusaadavaga või täiendada (eelnõud ja) seletuskirja selle selgitusega. Kas on nt mõeldud projekti, mille elluviimiseks eraldatakse meetme tingimuste määruse alusel riigiabi? Sel juhul soovitame selguse huvides kasutada teksti „riigiabi saava projekti“ (eelnõus „riigiabi projekti“).
3. § 4 lg 2 p 3: ei ole arusaadav (ega selgu ka seletuskirjast), millest lähtudes soovitakse käsitleda laeva, „mille ümberehitamise tulemusena väheneb laeva kütusekulu vähemalt 15 protsendi võrra“, keskkonnasõbralikuna: kui nt ümberehitamise eelselt on laeval kütusekulu läbitava vahemaa (km või meremiili vm) kohta väga suur, siis selle näitaja parandamine 15% võrra muudaks laeva küll „keskkonnasõbralikumaks“, aga mitte tingimata veel „keskkonnasõbralikuks“ (nt võib selline laev ka ümberehitamise järel olla suurema energiatarbega ja eriheitega kui mõni teine laev enne sellist ümberehitamist). Ettepanek kaaluda selle definitsiooni asendamist keskkonnasõbraliku veesõiduki (või laeva) definitsiooniga, millega sedalaadi vastuolu ei kaasneks.
4. § 5 ja § 6: eelnõu kohastest nõuetest ei tulene, et toetuse taotleja ega laev oleks seotud Eesti merenduse energiatõhususe või KHG heitkoguse arvestusega, seega ei tulene, et nende nõuete alusel antava toetuse kasutusega panustataks Eesti sihttasemete

- saavutamisse (vt ka ettepanek § 1 lg 3 kohta). Ettepanek neid paragrahve asjakohaselt täiendada.
5. § 7 lg 2 p 2: Pidades silmas, et EL-i õigusaktide uuendamisel ollakse fossiilsete kütuste kasutuse eesmärgi ja nende saavutamise seotud definitsioone ja sihttasemeid rangemaks muutmas, ettepanek kaaluda kõrgemat kui „vähemalt 10%“ sihtaset (eelno kohaselt „veeldatud maagaasi või surumaagaasi kasutamiseks moodustab bioloogilise veeldatud maagaasi või bioloogilise surumaagaasi osakaal vähemalt kümme protsenti kogu kütusekulust“), et toetusega ümber ehitatavad laevad ka mõnede aastate pärast vastaksid uuendatavatele kriteeriumidele.
 6. § 7 lg 4: lähtudes HKS enampakkumistulu kasutuse eesmärkidest ja vajadusest panustada Eesti sihttasemete saavutamisse, ettepanek see säte välja jätta ja mitte toetada projekte, mille raames määruse eelnõu kohaseid põhitegevusi ellu ei viida.
 7. § 7 lg 5: asjakohane oleks selles sättes asendada mõiste „heide“ (absoluutnäitaja) mõistega „eriheide“ (suhtelise taseme ühiknäitaja, nt heitkogus läbitud kilomeetri või aasta kohta), nagu ka § 1 määratletud tulemusnäitajad.
 8. § 8 lg 3: pidades silmas vajadust saavutada piiratud toetusmahuga võimalikult suur mõju Eesti sihttasemete saavutamisele (seda ka olukorras, kus mõne algselt toetuse saanud projekti elluviimisel võib tekkida pikaajalisi viivitusi ja seega osutada võimatuks Eesti sihttasemesse panustada, arvestades mh § 9 lg 3 viidatud EL-i õigusest tulenevaid nõudeid), ettepanek määratleda projekti pikim võimalik abikõlblikkuse periood, nt „mitte üle 24 (või 36) kuu“, lähtudes asjakohasest taustinfost ja hinnangust analoogsete projektide elluviimise kestuse kohta.
 9. § 9 lg 4: abikõlblike kulude tekkimise koha geograafiline piiritlemine Euroopa Majanduspiirkonnaga (edaspidi EMP) ei ole kooskõlas seletuskirjas määratletud sihiga aidata kaasa laevaehitusektori arengule Eestis; ettepanek kaaluda teistsugust lähenemist (nii, et see ei oleks vastuolus EL-i konkurentsipoliitikaga). Ka ei võimalda see säte käsitleda abikõlbliku kuluna nt seadmete (keskkonnasõbralik energiaallikas vm) hankimist laeva ümberehitusel kasutamiseks, kuna seda ei saa käsitleda „tööna“. Juhul kui selliseid kulusid ei olegi kavandatud abikõlblikuna määratleda, siis ei ole see probleemiks. Lisaks juhime tähelepanu, et § 9 lg 4 sätestatud nõue, mille kohaselt peab abikõlblik kulu olema tekkinud tööde käigus, mille on Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis teinud EMP-is registreeritud ettevõtja, võib olla problemaatiline olukorras, kus toetuse saaja on RHS-i tähenduses hankija. RHS § 3 punktis 2 sätestatud võrdse kohtlemise põhimõte hõlmab lisaks EL-i ja EMP-i riikidele ka Maailma Kaubandusorganisatsiooni riigihankelepinguga ühinenud riike. Seetõttu tuleb hinnata nimetatud tingimuse kooskõla RHS § 3 punktiga 2 ning vajadusel viia eelnõu § 9 lõige 4 RHS-iga kooskõlla. Samuti palun seletuskirjas avada nimetatud piirangu eesmärgi ja põhjendusi. Täiendavalt tuleks õigusselguse huvides kaaluda § 22 lõike 1 sõnastuse täpsustamist, et oleks üheselt arusaadav, et RHS-i täies ulatuses kohaldatakse üksnes RHS-i tähenduses hankijale ning mittehankijast toetuse saaja on kohustatud järgima RHS § 3 põhimõtteid ja määruses sätestatud erinõudeid. Praegune sõnastus võib jätta mulje, et kõik toetuse saajad peavad järgima RHS-i täies ulatuses.
 10. § 10: Lähtudes vajadusest ergutada avaliku sektori antava toetusega erasektori vahendite kasutust investeringuteks, ettepanek määratleda toetuse maksimaalse summa kõrval ka toetuse maksimaalne määr abikõlblikust kulust (ja sellest tulenev toetuse saaja omapanuse minimaalne määr abikõlblikust kulust). § 17 lg 5 p 5 määratletav „toetuse osakaal abikõlblikest kuludest“ võib olla sellest määrast madalam, ent mitte kõrgem.
 11. § 12 lg 2: taotluste eelarvele lisaks tuleb kinnitada ka taotluste esitamise tähtpäev.
 12. § 17: saavutamaks piiratud eelarvega võimalikult suur panus Eesti sihttasemete suunas liikumisse, ettepanek sätestada minimaalne hindamistulemus, mille saanud taotlustele vastavad taotlused saab rahuldada (nt ei peaks rahuldama väga madala hindamistulemuse saanud taotlusi, vaid sellisel juhul oleks mõistlik paremate tulemuste saavutamiseks

- korraldada kasutamata jääva eelarveosa ulatuses uus taotlusvoor). Vastavalt tuleks täiendada ka §-i 18.
13. Kas on üheselt mõistetav, et eelnõus määratletud „rahvusvaheliste sanktsioonide“ all ei käsitleta nt Vene Föderatsiooni või mõne muu EL-i välise riigi seatud sanktsioone?

Riigiabi

14. § 3 lg 1: ettepanek pärast viidet komisjoni suunistele lisada „edaspidi komisjoni teatis“, kuna edaspidi kasutatakse tekstis „komisjoni teatis“.
15. § 3 lg 3: ettepanek lisada pärast viidet komisjoni määrusele „edaspidi VTA määrus“.
16. § 3 lg 4: selguse huvides ja teksti ühtlustamiseks on ettepanek muuta punktide 1-3 sõnastust: „1) raskustes olevale ettevõtjale vastavalt komisjoni teatise jao 2.1 punktile 14; 2) taotlejale, kellele Euroopa Komisjoni eelneva otsuse alusel, millega sama liikmesriigi antud abi on tunnistatud ebaseaduslikuks või väärkasutatuks ja ühisturuga kokkusobimatuks, on esitatud seni täitmata korraldus abi tagasi maksta vastavalt komisjoni teatise jao 2.1 punktile 15; 3) taotlejale, kes on töödega alustanud enne taotluse KIK-ile esitamist vastavalt komisjoni teatise jao 3.1.2 punktile 29.“
17. § 3 lg 4: tuleb lisada uus punkt 5 „vähese tähtsusega abi VTA määruse artikli 1 lõikes 1 sätestatud juhtudel.“
18. § 3 lg 5: palun kaaluda, kas lõike 5 võiks selguse huvides viia eelnõu §-i 25.
19. § 4 lg 1 p 6: „ümberehitamine“ on defineeritud kui „ehitamine, mille tulemusel olemasoleva laeva olulised omadused muudetakse keskkonnasõbralikumaks või energiatõhusamaks“. Juhin tähelepanu, et Euroopa Komisjonile esitatud riigiabi eelteatises oli mõiste defineeritud teisiti: „[...] ehitus, mille tulemuseks on olemasoleva laeva keskkonnatoime või energiatõhususe märkimisväärne paranemine“.
20. § 4 lg 2: kuna seletuskirja kohaselt on tegemist alternatiivsete nõuetega, siis ettepanek arusaadavuse huvides lisada punktide lõppu „või“. § 4 lg 2 punkti 4 kohta tuleb seletuskirjas täpsustada, kas selle sõnastus on sarnaselt punkti 5 sõnastusega Euroopa Komisjoniga kokku lepitud.
21. § 7 lg 2: kui lõikes 2 toodud tingimused on alternatiivsed, siis soovitus arusaadavuse huvides lisada punktide lõppu „või“.
22. § 7 lg 3: pole arusaadav, mida mõeldakse lg 3 teksti all. Seletuskirjas on selgitatud, et projekti põhitegevusi ja kõiki sama projekti raames elluviidavaid kõrvaltegevusi rahastatakse riigiabi skeemi alusel – ilmselt on mõeldud, et sellisel juhul toetatakse kogu projekti riigiabina.
23. § 10 lg 2: tekst tuleb ümber sõnastada järgmiselt „Vähese tähtsusega kogusumma ei tohi ühele ettevõtjale mis tahes kolme aasta pikkuse ajavahemiku jooksul ületada 300 000 eurot.“, sest selline sõnastus tuleneb VTA määruse artikkel 3 lõikest 2. Lisada tuleb ka tekst (kas samasse lõikesse või eraldi lõikena) „Üheks ettevõtjaks loetakse VTA määruse artikkel 2 lõikes 2 nimetatud ettevõtjaid.“
24. § 10: lisada tuleb uus lõige „Vähese tähtsusega abi andmisel võetakse arvesse VTA määruse artiklis 5 sätestatud vähese tähtsusega abi kumuleerimisreegleid.“
25. § 13 lg 6: seletuskirjas tuleb selgitada, kas taotlust ei avalikustata ka nt Euroopa Komisjonile, kui komisjon peaks tegema riigiabi meetme üle järelevalvet ja taotlus on järelevalveks vajalik?

Seletuskiri

26. Määruse eelnõus kasutatakse nime „Toetuse andmise tingimused ja kord laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“, määruse seletuskirjas aga nime „Toetuse andmise tingimused laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“. Palun erinevates dokumentides nimi ühtlustada ja vastavalt korrigeerida.

27. Seletuskirjas on kirjas, et Kliimaministeerium on Euroopa Komisjonilt juba taotlenud riigiabi luba, kuid hetkel pole ametlikku riigiabi loa taotlust (riigiabi teatist) veel esitatud, esitatud on vaid mitteametlik eelteatis - palume seletuskirja täpsustada.
28. Ptk 4.2. „Mõju elu- ja looduskeskkonnale“ kohaselt on määruisel positiivne mõju EL-i kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamisele. Samas on meetme eesmärk panustada Eesti kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamisse. Seda tehtaks juhul kui toetus tooks kaasa selliste laevade energiatõhususe parandamise ja KHG heitkoguste vähendamise, mida arvestatakse Eesti asjakohaste näitajate jälgimisel. Seda aga määruise eelnõu kohased kriteeriumid ei taga. Kuna Eesti KHG netoheite vähendamise 2030. aasta sihttasemete saavutamiseks on kõigi sektorite peale kokku vaja teha arvestatavas mahus investeeringuid, millest osa ergutamiseks on vaja avaliku sektori eelarve poolset toetus, siis ei ole põhjendatud suunata osa avaliku sektori (riigieelarve) toetusest sedasi, et sellega ei panustata Eesti enda sihttasemete saavutamisse.
29. Juhul kui siiski soovida anda toetust ka selliste laevade ümberehitamiseks, mis ei panusta Eesti merendussektori kasvuhoonegaaside heite vähendamisse, siis tuleks vähemasti näha ette maksimaalne selleks kasutatav eelarveosa (mis peaks olema suhteliselt väike, nt mitte üle 30% meetme eelarvest) ja diferentseerida (märgatavalt vähendada) sellisel juhul lubatavat toetusmäära ja toetuse maksimaalset mahtu.
30. Ptk 5. „Määruise rakendamiseks vajalikud kulutused ja eeldatavad tulud“ kohaselt on meetme kavandatud eelarve 25 mln € (kooskõlas RES 2026-2029-ga). Samas on KIK-i kodulehel [Laevade ümberehitamine keskkonnasõbralikumaks](#) | [Keskkonnainvesteeringute Keskus](#) oleva info kohaselt praegu avatud taotlemine meetmele eelarvemahuga 7 mln €. Seega on uue määruise kohaselt kasutatav kuni 18 mln €. Teksti tuleb vastavalt korrigeerida.

Palun parandatud toetuse andmise tingimuste eelnõu ja kaasnevad dokumendid enne ministri poolt allkirjastamist rahandusministeeriumile täiendavaks läbivaatuseks esitada.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Jürgen Ligi
rahandusminister

Monika Maamägi 611 3480
monika.maamagi@fin.ee