

# Meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

MSOSi § 50<sup>1</sup> 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 keskkonnaohtlike 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 tundud 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 paralleelselt on eelnõude infosüsteemis avalikul konsultatsioonil atmosfääriõhu kaitse ja teiste seaduste muutmise eelnõu, millega muudetakse 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. Kaasnevak 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 transpordikuluseid, mis mõjutavad kaubahinda. Muudatus mõjutab suure tõenäosusega nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu heitkoguste kauplemise süsteemis olevate laevaomanike konkurentsiolekorda 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 keskkonnanäitajate alusel, mis edendab keskkonnasõbralike laevade kasutamist ja investeerimist rohetehnoloogiasse 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 laevatuüpidega. Lisaks jäetakse seadusest välja erisus, mille kohaselt oli ankruaalal punkerdamine veeteetasu maksimisest vabastatud. Tegemist on riskide realiseerumisel potentsiaalselt keskkonnaohtliku tegevusega, mistõttu pole sellise vabastuse säilitamine põhjendatud. Samas säilib kõnealune vabastus alternatiiv- ja taastuvkütuste punkerdamisel.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu valmistas ette Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Anton Merits (715 3423, [anton.merits@kliimaministeerium.ee](mailto:anton.merits@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (626 2820, [helen.holtsman@kliimaministeerium.ee](mailto:helen.holtsman@kliimaministeerium.ee)) ja keeleteimetaja oli Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre ([aili.sandre@just.ee](mailto:aili.sandre@just.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõu ei ole otseselt seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga. Eesmärkide ja eelnõu adressaatide osas on see mingil määral seotud menetluses oleva eelnõuga „Atmosfääriõhu kaitse seaduse ja teiste seaduste muutmise seadus“.<sup>1</sup>

Eelnõukohase seadusega muudetakse meresõiduohutuse seaduse 30.12.2023 jõustunud redaktsiooni (RT I, 30.12.2023, 2).

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthälte enamust.

## 2. Seaduse eesmärk

Muudatused on kavandatud MSOSi 11<sup>1</sup>. peatükis, mis reguleerib veeteetasusid.

MSOSi § 50<sup>1</sup> 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 11<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> <https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/bce6c080-a1e0-4052-9a6a-add5bc41e00a>

konkurentsisis püsimiseks. Veeteetasude kehtestamisega muudeti täielikult seni kehtinud tasude arvestamise aluseid ja mindi üle ühel kogumahutavusühikul<sup>2</sup> põhinevale tasu suurusele, 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 keskkonnaohtlike 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 kliimaneutraalne ja keskkonnasõbralik majandus aastaks 2050. Traditsiooniline laevandus on tuntud oma suure süsinikujalajälje poolest, kuid rohepööre nõuab meetmeid, et vähendada seda mõju ning soodustada keskkonnasõbralikke lahendusi. Meetmed keskkonnasäästlikuma laevanduse edendamiseks 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“<sup>3</sup>, 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 sadamatasud<sup>4</sup> keskkonnakriteeriumidest lähtudes, et vältida konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.<sup>5</sup>

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 kliimaneutraalsuse 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 arvestusmetoodika 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:

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

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035. <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>.

<sup>4</sup> Sadamatasude hulka loetakse nii need tasud, mida kogub sadam (nt sildumis-, jäätmel- jm tasud), kui ka riik ehk riiklikud sadamatasud (Eestis veeteel- ja lootsitasu).

<sup>5</sup> Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035, p 30.

Eelnõu koostamiseks on tehtud väljatöötamiskavatsus.<sup>6</sup> Väljatöötamiskavatsuse kooskõlastasid kõik ministeeriumid, neist märkustega Justiitsministeerium, Kaitseministeerium ja Rahandusministeerium. Märkustega on arvestatud.

Teisalt on oluline märkida, et nii ELi kui ka IMO<sup>7</sup> tasandil on kehtestatud uusi nõudeid, mis jõustuvad varsti (FuelEU) ja mille rakendamine toob kaasa meretranspordi hindade kasvu, mis ulatub edasi transpordihindadesse ja mõjutab seeläbi laevandusettevõtete ärikasumit. IMO tasandil on arutlusel täiendava globaalse süsinikumaksu kehtestamine. Reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele aga suuremaid transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda ning läbi selle ka nii Eesti transiiti kui ka ekspordi ja impordi. 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 kõikuv, olles 2021. a ja 2022. a 50%, 2023. a 37,5% ja 2024. a 15%. 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 ekspordi toetada. Eeltoodu põhjal korrigeeritakse eelnõukohase seadusega kehtivaid veeteetasude ühikuhindu.

### **3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

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

#### **Paragrahv 1**

**Punktidega 1 ja 2** asendatakse MSOSi § 50<sup>1</sup> lõikes 2, § 50<sup>4</sup> lõigetes 1 ja 2, § 50<sup>9</sup> lõike 1 punktis 10 ning § 68<sup>1</sup> 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

<sup>6</sup> <https://eelnaud.valitsus.ee/main/mount/docList/9718f7e1-0074-4b75-942d-96b91fd2c5e1> (eelnõu toimiku nr EISis 24-0619).

<sup>7</sup> IMO – Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon ÜRO agentuur, mis tegeleb merendusküsimustega.

MSOSi § 2 punkti 27<sup>1</sup> 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 § 79<sup>3</sup>). Seega on korrektsem kasutada MSOSis ankruala mõistet, mis on seaduses defineeritud.

**Punktiga 3** tunnistatakse kehtetuks § 50<sup>4</sup> lõige 1<sup>1</sup>. 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. Esiteks ei ole see põhjendatud, sest sadamapiirkondade jaotus ei suhestu veeteetasu määra, mis on MSOSi § 50<sup>5</sup> kohaselt laeva kogumahutavuse ja jääklassi põhine, sõltumata piirkonnast. Samuti tuleb arvestada § 50<sup>4</sup> lõike 1<sup>2</sup> sõnastust – veeteetasu arvestatakse ühe saabumise eest nii juhul, kui laev suundub samas sadamate piirkonnas asuvasse teise sadamasse, kui ka juhul, kui laev suundub teises sadamate piirkonnas asuvasse sadamasse. Seega puudub § 50<sup>4</sup> lõikel 1<sup>1</sup> sisuline regulatiivne tähendus.

**Punktiga 4** muudetakse § 50<sup>4</sup> lõike 1<sup>2</sup> 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“.

**Punktiga 5** muudetakse § 50<sup>5</sup> lõiget 2, mis reguleerib merematkelaeva ühikuhinna määra. Kehtiv ühikuhind on 0,12 eurot ühe kogumahutavuse ühiku kohta, eelnõu kohaselt on uus ühikuhind 0,25 eurot.

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 laevaküllastuse kohta, mis on merematkelaevadel madalam võrreldes muude laevadega: merematkelaeva küllastuse maksimaalne hind on 12 000 eurot, muudel laevadel (välja arvatud tankeritel) 15 000 eurot. Merematkelaeva küllastus erineb nt reisiparvlaeva küllastusest selle poolest, et merematkelaevade puhul on olemuselt pearõhk majutuse ja toitlustuse mugavusel, sageli ka luksuslikkusel ja meelelahutusel. Erinevalt reisiparvlaevast ei veeta merematkelaevadega 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 laevaküllastuse eest. Edaspidi on ka merematkelaeva laevaküllastuse maksimaalne suurus 15 000 eurot. Ühikuhind jääb võrreldes muude laevadega siiski veidi madalamaks – merematkelaevad küllastavad Eesti sadamaid suveperioodil (aprillist oktoobrini), seega puudub neil vajadus kasutada jäämurdeteenust ja samuti hinnastada neid sõltuvalt jääklassist.

2024. a küllastasid merematkelaevad Eesti sadamaid kokku 94 korda, veeteetasu maksti 81 laevaküllastuse eest. Kokku maksti 2024. a merematkelaevade küllastuste eest 452 931,08 eurot. Laevade kogumahutavuste järgi oli küllastuste arv järgmine:

Laeva kogumahutavus	Küllastuste arv (veeteetasuga küllastused)
üle 100 000	20 (16)
90 001–100 000	10 (10)

80 001–90 000	2 (2)
70 001–80 000	4 (4)
60 001–70 000	9 (7)
50 001–60 000	2 (2)
40 001–50 000	7 (6)
alla 40 000	40 (30)

Muudatuse mõjul tõuseb veeteetasu merematkelaeva ühe külastuse eest vahemikus 25–108%. 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 108%. Täpsemalt on ühe laevakülastuse võrdlus praegu kehtiva ja kavandatud korra alusel näidatud järgmises tabelis:

Laev	Kogumahunutavus	Veeteetasu reisi kohta, praegu (ühikuhind 0,12)	Veeteetasu reisi kohta, uus (ühikuhind 0,25)	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	14 046	7304	108%	700	10,43
Balmoral	43 537	5224	10 884	5660	108%	950	5,96
Amadea	29 008	3481	7252	3771	108%	510	7,39
Le Champlain	9976	1197	2494	1297	108%	140	9,26

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.

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 puhasmahutavuse<sup>8</sup> ühikuhind merematkelaevale on 0,911 eurot ning ühe laevakülastuse eest makstav maksimaalne veeteetasu on 22 250 eurot.<sup>9</sup> Erinevalt Eestist ei ole Soomes ette nähtud soodustusi laeva kordvükülastuste eest. Seega jääb merematkelaeva veeteetasu Eestis ka pärast muudatust Soome veeteetasust tunduvalt madalamaks.

<sup>8</sup> Puhasmahutavus (tähis 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.

<sup>9</sup> Väylämaksulaki (Act on Fairway Dues). <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20051122>.

**Punktiga 6** täiendatakse § 50<sup>5</sup> lõikega 2<sup>1</sup>, millega kehtestatakse ühtne baasühikuhind kõigile laevadele, välja arvatud merematkelaevadele. Uus ühikuhind on 0,30 eurot. See on viie sendi võrra madalam kehtivast baasühikuhinnast, mis on § 50<sup>5</sup> lõike 3 punkti 3 kohaselt 0,35 eurot.

Viimastel aastatel on veeteetasu laekumist märkimisväärselt mõjutanud eelkõige Covid-19 kriis, mis mõjutas nii reisi- kui ka kaubalaevandust ning mille tulemusel vähenes veeteetasu laekumine 2020. a võrreldes 2019. a ligi neli korda. Ka 2023. a ei olnud reisilaevanduse mahud täielikult taastunud ning määramatuse aste on endiselt suur.

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, täiendades MSOSi igal aastal sätetega, millega võimaldati maksta veeteetasu väiksemas ulatuses (§-d 95<sup>4</sup>, 95<sup>5</sup>, 95<sup>9</sup>–95<sup>11</sup>). Tuleb siiski arvestada, et sellise erisuse suurus on aastati olnud väga kõikumine, olles 2021. ja 2022. a 50%, 2023. a 37,5% ning 2024. a 15%. Kuna see sõltub suuresti järgmise aasta riigieelarve prognoosidest, ei ole tegemist pikaajalise meetmega, vaid seda on vaadatud üle igal aastal järgmise aasta riigieelarve seaduse menetluse käigus. Seega on väga raske ennustada, kas ja millises ulatuses on meetmega võimalik järgmistel aastatel jätkata, mistõttu on vaja võtta püsivam meede, mis võimaldaks laevandussektoril kulusid kokku hoida. Veeteetasude muutmata jätmisel:

- halvenevad Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimused, teiste lähiriikide sadamate eelised jätkuvad, säilitades transiidiahela kulubaasi;
- sadamakülastuste arv võib majanduse jahtumisel väheneda, mille tulemusel väheneb veeteetasude ja sadamatasude laekumine;
- kaubakogused ei suurene ja pigem jäävad samaks või vähenevad suurimate *landlord*-tüüpi sadamate püsisissetulekud operaatorite väikeste kaubakoguste tõttu;
- suurenevad sektori kulutused taristu ülalpidamisele;
- vähenevad otsesed ja kaudsed maksud sektori hinnangul umbes 10 miljonit eurot aastas, mis suurendab riigieelarve puudujääki.

Näide: 2023. a Eesti sadamaid külastanud puistlastilaevade keskmine kogumahutavus oli 22 819, laevad ei saanud üldjuhul jääklassi soodustust.

	<b>Kehtiv süsteem</b>	<b>Uus süsteem</b>
<i>Veeteetasu ühe külastuse eest</i>	$22\,819 * 0,35 = 7986,65$ <i>eurot/külastus</i>	$22\,819 * 0,30 = 6845$ <i>eurot/külastus</i>

Eelnõuga kavandatud veeteetasu baassuuruse vähendamine mõjutab positiivselt reedereid ja laevade operaatoreid. Sellega aidatakse kaasa merendussektori konkurentsivõime säilitamisele ning võimaldatakse paremini taastuda lähiaastatel tekkinud keerulistest oludest. Veeteetasu suuruse vähendamisega ühikuhinna vähendamise kaudu võimaldatakse vältida sektoris pankrotilainet (mahtude puudumine, makseraskused), samuti spetsiifiliste oskustega meremeeste massilist koondamist ning oskustööjõukadu.

**Punktiga 7** muudetakse § 50<sup>5</sup> lõiget 3, mis reguleerib laeva ühikuhinda jääklassi järgi.

Eelnõuga võrdsustatakse 1A ja 1A Super jääklasside soodustust, mis on kehtivas seaduses erinev (1A Super jääklass 0,28 eurot, 1A jääklass 0,30 eurot). Eelnõu kohaselt on mõlema jääklassi soodustuse määr edaspidi 0,27 eurot e 10% ühikuhinnast. Mõlema jääklassi puhul on tegemist tugevdatud jääklassiga ning sellised laevad on suutelised sõitma ka raskemates jääoludes ega vaja üldjuhul jäämurdeteenust.

Jääklassiga 1A Super ja 1A laevade võrdne kohtlemine on kirjas nii ELi kui ka IMO tasandil. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, 13. september 2023, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, lisa IV punkti A kohaselt: „*Jääklassiga 1A või 1A Super või samaväärse jääklassiga laeva puhul võib ettevõtja taotleda täiendava energiatarbimise väljajätmist tulenevalt laeva tehnilistest omadustest.*“ Ka IMO resolutsioonides (nt MEPC.355(78), MEPC.364(79)) on jääklasse 1A ja 1A Super koheldud samaväärselt.

Muudatus mõjutab positiivselt reedereid, kelle laevad teevad Eestis laevakülastusi.

Näide: 2023. a Eesti sadamaid külastanud konteinerlaevade keskmine kogumahutavus oli 17 208, laevad olid üldjuhul vähemalt 1A jääklassiga ja said jääklassi soodustust.

	<i><b>Kehtiv süsteem</b></i>	<i><b>Uus süsteem</b></i>
<i>Veeteetasu ühe külastuse eest</i>	$17\,208 * 0,30 = 5162,40$ eurot /külastus	$17\,208 * 0,27 = 4646,16$ eurot/külastus

**Punktiga 8** jäetakse MSOSi § 50<sup>5</sup> 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. Muudatust tuleb vaadata koosmõjus eelnõu § 1 punktiga 5 (merematkelaeva ühikuhinna tõstmine 0,25 euroni), mistõttu on detailsemad selgitused muudatuse kohta esitatud eelnõu § 1 punkti 5 selgituste juures.

**Punktiga 9** muudetakse MSOSi § 50<sup>9</sup> lõike 1 punkti 9.

MSOSi § 50<sup>9</sup> lõikes 1 on loetletud veeteetasu maksimisest vabastatud laevad. Praegu on loetelu punkti 9 kohaselt veeteetasu maksimisest täielikult vabastatud reidil punkerdavad<sup>10</sup> ning pilsija 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 2023. a elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) kohaselt kokku 36 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 rannaalale, kohalikule omavalitsusele ja teistele reostuse likvideerimisega seotud asutustele, eraisikutele ja ettevõtetele.

<sup>10</sup> Punkerdamine on laeva varustamine mootorikütuse või -õlidega.



Pärast seda on laevade punkerdamisele nii riigisiseselt<sup>11</sup> 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.

**Punktiga 10** täiendatakse MSOSi § 50<sup>10</sup> loetelu punktiga 9<sup>1</sup>. Selle kohaselt jääb veeteetasu maksimisest 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 3<sup>1</sup> 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 taastuvenergia 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 taastuvenergia direktiivi eesmärgiga suurendada taastuvenergia 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 taastuvallikatest toodetud vesinik ja vesinikupõhised sünteetilised kütused) 5,5% osakaal transpordisektorile tarnitud

---

<sup>11</sup> 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“

taastuenergiast. Selliste kütuste punkerdamisel säilib vabastus veeteetasu maksmisest ka edaspidi.

**Punktiga 11** täiendatakse § 50<sup>10</sup> lõikega 1<sup>3</sup>. Sätte kohaselt makstakse laevakülastuse eest veeteetasu vähendatud mahu, kui sadamasse siseneval laeval on puhta laevanduse indeksi (ingl k *Clean Shipping Index*, CSI) alusel välja antud tunnistus. Sellise tunnistuse omamine ei ole laevale kohustuslik, st laevakülastuse eest tuleb maksta edaspidi veeteetasu MSOS-is sätestatud üldistel alustel, arvestades laeva kogumahutavust ja jääklassi. Tunnistuse olemasolu võimaldab saada soodustust laevakülastuse eest, kuna see näitab, et laeva puhul on investeeritud keskkonnatehnoloogiatesse ning rakendatakse meetmeid õhusaaste ja -heidete vähendamiseks.

Sadamatasude, sealhulgas veeteetasude temaatikat on käsitletud mitmes uuringus. 2022. a Tallinna Tehnikaülikoolis valminud uuringus „Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel Eesti, Läti, Soome ja Rootsi näitel“<sup>12</sup> käsitleti muuhulgas ka keskkonnapõhiste soodustuste rakendamist sadamate küllastamisel. Uuringus jõuti järeldusele, et muudatuste tegemisel peab eelkõige arvestama, et vajalike tunnistuste, tõendusmaterjali jm hankimine ja esitamine ei kasvataks laevafirmade, sadamate ja teiste vastavate institutsioonide administratiivkoormust ja kulutusi, seejuures tuleb tasude arvestamiseks valida selline kriteerium, mis kataks võimalikult mitmed erinevad keskkonnategurid (nt õhusaaste, mürasaaste, veesaaste jms).

CSI mudel, mille metoodika on välja töötanud Rootsi Keskkonnauuringute Instituut (Swedish Environmental Research Institute), on valitud mitmel põhjusel. Esiteks on see juba kasutusel meie lähiriikides (seadusandlikul tasandil Rootsis, ka arvestavad sellega mõned Soome sadamad oma sadamatasude määramisel). Lisaks on tegemist diferentseeritud meetmega, mille eesmärk on vähendada õhusaastet ja -heiteid, suunata laevaomanikke kasutama keskkonnasõbralikke laevu ning investeerima rohetehnoloogiatesse ning milles on arvestatud eri keskkonnakategooriaid. CSI süsteem on vahend laeva keskkonnatulemuslikkuse hindamiseks ja mis sisaldab viit kategooriat:

- lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heited;
- süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heited;
- vääveloksiidi (SO<sub>x</sub>) heited;
- tahkete osakeste (PM) heited;
- kemikaalide ja jäätmete käitlemine.

CO<sub>2</sub> heited: laeva aruandes esitatud CO<sub>2</sub> heitkoguseid võrreldakse sama tüüpi ja suurusega referentslaevaga. Lähtepunktina kasutatakse IMO määratud uute laevade energiatõhususe indeksit (*Energy Efficiency Design Index*, EEDI). Laeva CO<sub>2</sub> heitkoguste taseme hindamiseks CSI alusel kasutatakse CO<sub>2</sub> heite aruande andmeid kalendriaasta kohta. Hindamiseks on vaja esitada järgmised andmed:

- iga reisi ülevaade, jaotatuna tühisõidu ja lastisõidu osadeks, kui kohaldatav, koos läbitud vahemaa, sadamaküllastuste, transporditud kauba, peamasina, abimasinate, katelde ja muu tarbimise jaoks kasutatud kütuse tüübi ja kogusega;
- andmed eelistatult saadaval ühe kalendriaasta kohta;
- dokumentatsioon, mis selgitab meetodit ja arvutusi, mida on kasutatud CO<sub>2</sub>-jalajälje määramiseks.

---

<sup>12</sup> 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.

NO<sub>x</sub>: CSI mudelis kasutatud NO<sub>x</sub> heitkoguste tase määratakse IMO kehtestatud *Tier* I, II ja III heitetasemetega järgi. *Tier* I on algmeetod, mille rakendamisel kasutatakse lisaks riiklikele algandmetele ka IPCC 2006. a suuniste metoodika<sup>13</sup> eriheiteteguri vaikeväärtust. *Tier* II on keskmine meetod, mille rakendamisel kasutatakse riiklike algandmeid ning eriheitetegureid. *Tier* III heitestandardid on uusimad heitestandardid, mille IMO on kehtestanud NO<sub>x</sub> heitkoguste vähendamiseks ja mille rakendamiseks on vaja täpseid algandmeid saasteallika põhjal. *Tier* III standardid võeti vastu osana IMO konventsioonist laevade saastamise vältimiseks ja on juba jõustunud. *Tier* I ja II nõuded kehtivad kogu maailmas, *Tier* III nõuded kohalduvad lämmastikoksiidide heite piiramise aladele, mille hulka kuulub ka Läänemeri. Laeva NO<sub>x</sub> heitkoguste hindamine CSI alusel põhineb sellel, kuidas peamasinate ja abimasinate NO<sub>x</sub> heited vastavad muudetud MARPOLi VI lisa standarditele. Hindamiseks on vaja esitada järgmised andmed:

- mootorite põhjustatud õhusaaste rahvusvahelised tunnistused (EIAPP) kõigi mootorite kohta;
- muud heakskiidetud NO<sub>x</sub> mõõtmised.

SO<sub>x</sub> ja tahkete osakeste heited: hinnang tugineb kütuse väävlisisalduse ja heitgaaside puhastamise andmetele. Laeva SO<sub>x</sub> heitkoguste hindamine CSI alusel põhineb kalendriaasta jooksul kasutatud peamasinate ja abimasinate kütuste keskmisel väävlisisaldusel. Selleks on vaja esitada järgmised andmed:

- punkerdamisdokumendid;
- SECA<sup>14</sup> (Sulfur Emission Control Area) alas tarbitud kütuse tüüp ja kogus, eelistatult ühe kalendriaasta kohta;
- naftaraamat;
- õhusaaste vältimise tunnistus (IAPP tunnistus).

Kemikaalid: kasutatavad kemikaalid sisaldavad kattumisvastase värvi koostisosi, tüüritoruõli tüüpi, hüdraulika- ja käigukastiõlisid, boilerivee töötlussüsteemi, puhastusainete koostises olevaid kemikaale, kasutatavaid külmutusaineid. Hindamisel arvestatakse järgmisi komponente:

- kattumisvastased värvid;
- laeva tüüritoru määrdeained;
- välised hüdrovedelikud;
- käigukastiõlid tõukurite ja või ka reguleeritava sammuga (CP) propellerite jaoks;
- boileri-/jahutusvee töötlemine ja kasutatavad puhastusained (kas välditakse kemikaale või aineid, mis on määratletud kantserogeensete, mutageensete või reproduktiivtoksilistena ELi ohtlike ainete direktiivis<sup>15</sup>);
- külmutusained (millist tüüpi külmutusaineid kasutatakse lasti külmutusseadmetes, kesketes kliimaseadmetes ja pardale paigaldatud jahutussüsteemides).

Hindamiseks on vaja esitada tehnilised andmelehed, materjalide ohutuskaardid ning laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline tunnistus.

Reovee ja jäätmete puhul hinnatakse järgmisi komponente:

- ballastvesi (kuidas laev töötleb oma ballastvett invasiivsete liikide transpordi takistamiseks);
- reovesi (kuidas töödeldakse reovett eriti tundlikel merealadel);

<sup>13</sup> Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) 2006. aasta suuniste kasvuhoonegaaside riiklike inventuuride kohta.

<sup>14</sup> Kõik SECA alasse sisenevad või sealt lahkuvad laevad peavad kasutama kütust, mille väävlisisaldus ei ületa 0,1%. SECA alad on muuhulgas Läänemeri ja Põhjameri ning alates 2025. a ka Vahemeri.

<sup>15</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/37/EÜ töötajate kaitse kohta tööl kantserogeensete, mutageenide ja reproduktiivtoksiliste ainete kokkupuutest tulenevate ohtude eest.

- prügi käitlemine pardal;
- setete käitlemine pardal;
- pilsivee käitlemine pardal.

Hindamiseks on vaja esitada järgmised andmed:

- ballastvee raamat;
- ballastvee käitlemisjuhend;
- ballastveepuhastussüsteemide tüübikinnitustunnistus;
- heitveepuhastusseadme tüübikinnitustunnistus;
- reovetega reostamise vältimise rahvusvaheline tunnistus;
- reovee käitlemisjuhendid;
- prügiraamat;
- prügikäitluskava;
- naftareostuse vältimise rahvusvaheline tunnistus;
- naftaraamat.

Ühe kategooria kohta on võimalik saada maksimaalselt 30 punkti maksimaalse kogusummaga 150. Üldhinnete põhjal jagatakse laevad süsteemi sees viide kategooriasse (A–E):

- A-kategooria: 125–150 punkti;
- B-kategooria: 100–124 punkti;
- C-kategooria: 75–99 punkti;
- D-kategooria: 38–74 punkti;
- E-kategooria: 0–37 punkti.

CSI tunnistus antakse välja rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühingu<sup>16</sup> hindamise alusel, tunnistus kehtib kolm aastat. Seejuures tuleb igal aastal ajakohastada infot laeva SO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> ja tahkete osakeste (PM) heidete kohta. Võrreldes muude sarnaste mudelitega (nt ESI – *Environmental Shipping Index*) on CSI mudeli eeliseks, et kontroll on rangem, CSI kategooriate alusel hindab laeva sõltumatu hindaja (tunnustatud klassifikatsiooniühing). ESI puhul puudub kolmanda isiku kontroll ja punkte annavad laevaomanikud ise.

CSI süsteemi on võimalik rakendada kõigile laevadele, kuid praktikas kasutatakse seda enim reisiparvlaevade puhul, millega tehakse regulaarse<sup>17</sup> (sageli mitu sadamakülastust päevas, nt Tallinna-Helsingi liin) ja mille laevakülastuste arv moodustab suure osa laevakülastuste koguarvust. Eestis tehti 2023. a EMDE andmete põhjal kokku 10 223 laevakülastust, neist regulaarse reisiparvlaevadega 5749. Reisiparvlaevu, millega tehti 2023. a vähemalt 60 laevakülastust, oli kokku 10 (laevad Megastar, MyStar, Star, Sailor, Regal Star, Baltic Queen, Finlandia, Viking XPRS, Finbo Cargo ja Sirena Seaways).

Eelnõu kohaselt tuleb A-kategooria laeva eest maksta veeteetasu 30% laevakülastuse täishinnast, B-kategooria laeva puhul 50% ja C-kategooria laeva puhul 80%. Märkimisväärsem soodustus rakendub laevadele, mis jõuavad A- ja B-tasemele. Selle saavutamiseks peab laevaomanik tegema märkimisväärseid investeeringuid ning ka keskkonda hoidev tulemus on suurim just A- ja B-tasemega laeval. CSI skoori D- ja E-kategooria saavutamine ei anna erilist keskkonnavalat tulemust, mistõttu jäetakse need sarnaselt Rootsiga soodustustest välja.

<sup>16</sup> Tegemist on ülemaailmsete rahvusvaheliste ettevõtetega, mis teevad laevade ülevaatusi ja väljastavad laevatunnistusi. Ka Transpordiamet on sõlminud mitme klassifikatsiooniühinguga Eesti Vabariigi riigilipu all sõitvate laevade sertifitseerimiseks ja vastavate tunnistuste väljastamiseks.

CSI tunnistusi väljaandvate klassifikatsiooniühingute nimekiri on aadressil <https://www.cleanshippingindex.com/projekt/clean-shiping-index/registration-and-certification.html>.

<sup>17</sup> Silmas on peetud kordade arvu, mille eest tuleb maksta veeteetasu maksimaalses ulatuses MSOSi § 50<sup>10</sup> lõike 1 alusel. Reisilaevade puhul 60 korda, muude laevade puhul 10 korda.

Näide: 40 000-se kogumahutavusega jääklassiga reisiparvlaev, millel on C-kategooria CSI alusel.

	<i>Kehtiv süsteem</i>	<i>Uus süsteem</i>
<i>Veeteetasu ühe külastuse eest</i>	$40\,000 * 0,3 = 12\,000$ <i>eurot/külustus</i>	$40\,000 * 0,27 * 0,8 = 8640$ <i>eurot/külustus</i>
<i>Veeteetasu 60 külastuse eest (veeteetasuga külastuste maksimaalne arv aastas)</i>	$12\,000 * 60 = 720\,000$ <i>eurot</i>	$8640 * 60 = 518\,400$ <i>eurot</i>

Kuna regulaarse tegevate reisiparvlaevadega tehakse ligi 60% kõigist laevakülastustest aastas, avaldab laevakülastuste tegemine vähemsaastavamate laevadega (st laevadega, millel on vähemalt C-kategooria tunnistus) positiivset mõju laeva reederile ning võimaldab riigil täita senisest paremini keskkonnaeesmärke. Eestis on CSI tunnistus väljastatud Tallinna-Stockholmi parvlaevaliini sõitvatele ASi Tallink Grupp laevadele, millele rakendatakse soodustust Stockholmi sadama külastamisel.

Kauba- jt laevu, mille puhul tuleb maksta veeteetasu 10 reisi eest aastas, mõjutab muudatus tõenäoliselt vähem. Esiteks on Eesti sadamaid külastavad laevad väiksema kogumahutavusega, teiseks tähendab väiksem veeteetasuga hõlmatud reiside arv, et praegu kehtiva ning uue mudeli alusel arvestatava aastase veeteetasu vahe ei ole märkimisväärne. Nt keskmise kogumahutavusega (9000) laeva puhul, millel on C-klass CSI alusel, tuleb ühe reisi eest maksta vähem veeteetasu u 300 eurot ja 10 reisi eest 3000 eurot. Tuleb siiski märkida, et kõrgema CSI klassiga laevade puhul on vahe oluliselt märkimisväärsem.

Siinkohal tuleb arvestada ka rahalise mõjuga reederitele, kui nad taotlevad oma laevale tunnistust CSI mudeli alusel. CSI andmebaasi registreerimisel tuleb maksta igal aastal kasutustasu 2800 eurot ja tunnistuse väljastamise tasu on 500 eurot, kuid CSI andmebaasi registreeritud ettevõtjatel on võimalik saada CSI tunnistus kümnele laevale aastas ilma väljastustasu maksmiseta. Nagu eespool selgitatud, on muudatus motiveeriv eelkõige suurema kogumahutavusega laevade, mis külastavad Eesti sadamaid regulaarselt, reederitele.

Rootsi praktika on näidanud, et see soosib eelkõige uuemate (kuni 10 a vanuste) laevade reedereid/omanikke, sest selliste laevade ehitamisel on CSI aluseks olevate keskkonnafaktoritega üldjuhul rohkem arvestatud.

**Punktiga 12** sõnastatakse ümber MSOSi § 50<sup>10</sup> lõige 2. Kehtiva sõnastuse kohaselt tasutakse reidile (ankrualale) saabunud laeva eest veeteetasu 30 protsenti vastavatest tasumääradest juhul, kui laev ei sisene sadamasse. Praegu tekib aga ebakõla MSOSi § 50<sup>9</sup> lõike 1 punktidega 9–10, kus on loetletud, millised reidile (ankrualale) saabunud laevad on veeteetasu maksmisest vabastatud. Eelnõuga vastuolu kõrvaldatakse. Lisaks välistatakse eelnõukohaselt ankrualal 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 13 ette üleminekusäte, mille kohaselt 2025. aastal ankrualal muu kui alternatiiv- ja taastuvkütuseid punkerdavad laevad tasuma 50 protsenti veeteetasu määrast.

**Punktiga 13** täiendatakse MSOSi §-ga 95<sup>13</sup>. Punkt 13 on üleminekusäte, mille kohaselt tasutakse ankrualal muude kui alternatiiv- ja taastuvkütuste (sisuliselt fossiilkütuste) punkerdamise eest 50% veeteetasu määradest. Kuivõrd praegu on ankrualal punkerdamine

veeteetasust vabastatud, oleks veeteetasu kehtestamine täies mahus ettevõtjatele liiga järsk, mistõttu ühe aasta jooksul muudatuse jõustumisest (s.o kuni 31.12.2026) on punkerdamise eest makstav veeteetasu pool täismäärast, pärast seda täies mahus.

#### 4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei kasutata uusi termineid.

#### 5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõul ei ole otsest puutumust Euroopa Liidu õigusega. 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 alleesmärk 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.

#### 6. Seaduse mõjud

Muudatustel on otsene mõju majandusele ja keskkonnale. Samuti on seadusel kaudne mõju elu- ja looduskeskkonnale, sätestades järelevalve punkerdamistoimingute üle, mis võimaldab keskkonnaohtu senisest paremini tõrjuda ja ennetada.

Seaduse rakendamise eesmärgiks on kaasne sotsiaalne mõju, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Muudatuse eesmärk on diferentseerida, mil viisil nügida 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: veeteetasu ühikuhinna vähendamine**

**Mõju valdkond:** majanduslik mõju

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

**Mõju kirjeldus:** vähendatakse veeteetasu baasühikuhinda. Praegu on see 0,35 eurot laeva ühe kogumahutavuse ühiku kohta (madalama kui 1A jääklassiga või ilma jääklassita laevade puhul), seadusega vähendatakse ühikuhinda 0,30 euroni.

Sarnane muudatus tehakse ka jääklassiga laevadele. Kui praegu on kõigile kategooriatele märgitud ühikuhinnad, siis edaspidi jääb baasühikuhind kehtima ilma jääklassita laevale ning teiste jääklasside soodustus märgitakse protsentidena. Sel juhul ei ole baasühikuhinna edaspidisel muutmisel vaja korrigeerida ka muude jääklasside ühikuhinda.

Praegu on 1A Super jääklassiga laeva ühikuhind 0,28 eurot ning 1A jääklassiga laeva ühikuhind 0,30 eurot. Muudatusega ühtlustatakse 1A ja 1A Super jääklassiga laevade ühikuhinnad, mis

on edaspidi 90% baasühikuhinnast. Uus baasühikuhind on 0,30 eurot, seega on jääklassiga laeva ühikuhind 0,27 eurot.

#### Järeldus mõju olulisuse kohta:

Merendussektoril on oluline roll Eesti majandusele.<sup>18</sup>

- Aastatel 2019–2021 tegutses Eesti merendussektoris keskmiselt 1850 ettevõtet, kus oli hõivatud keskmiselt 19 500 töötajat. Merendussektoris tegutsevad ettevõtjad teenisid sel perioodil keskmiselt 6,8 miljardit eurot müügitulu, seejuures merenduse müügitulu oli keskmiselt 3,8 miljardit eurot.
- Arvestatav osa merendussektorist on transpordivaldkond – peamiselt laevandusega tegelevad ettevõtjad, kelle tegevusalad on lasti- või reisijatevedu. Laevanduse osakaal meremajanduses on 13% müügitulust (laevandusettevõtjate müügitulu 2021. a u 800 miljonit eurot, seejuures merendusest 337,5 miljonit eurot).
- Laevanduse valdkonna suurimat müügitulu toob meritsi toimuv lastivedu (2021. a müügitulu 230 miljonit eurot), umbes kolmandik tuludest laekub reisijate meritsiveost (2021. a merenduse müügitulu 107 miljonit eurot).

Vaadetaval perioodil (2019–2021) on siiski selgelt täheldatav Covid-19 kriisi mõju merendussektori tuludele:

- 2019. a oli sektori müügitulu kokku 7,9 miljardit eurot (2021. a 6,3 miljardit eurot), merenduse müügitulu 4,57 miljardit eurot (2021. a 3,87 miljardit eurot).
- 2019. a oli meritsi reisijateveo müügitulu 439 miljonit eurot (2021. a 107 miljonit eurot), lastiveo müügitulu 175,5 miljonit eurot (2021. a 230 miljonit eurot).

On täheldatav, et reisijateveo müügitulu langes 2021. a neli korda võrreldes 2019. aastaga. Ka 2024. aastal ei saavuta reisilaevandus kriisieelset taset, muuhulgas veeteetasude laekumises (2019. a maksti reisiparvlaevade eest veeteetasu u 7,1 miljonit eurot, 2023. a 4,3 miljonit).

Lastiveo müügitulu 2021. a oli võrreldes 2019. aastaga küll kasvanud, kuid lastiveoga tegelevaid ettevõtjatele avaldasid väga tugevat mõju alates 2022. a Euroopa Liidu kehtestatud sanktsioonid Venemaalt pärit kauba veole. See on arvestataval määral avaldanud negatiivset mõju ka Eesti sadamatele. Statistikaameti andmetel vähenes 2023. aastal kaubaveo maht sadamates 31% võrreldes 2022. aastaga. Eesti sadamate kaudu veeti kokku 23 miljonit tonni veoseid, mis on 10 miljonit tonni vähem kui aasta varem ning 16 miljonit tonni vähem kui 2021. aastal. Lastitud veoste maht vähenes 30% ehk 19,9 miljonilt 13,9 miljonile tonnile. Laevadelt lossitud veoste maht kahanes 32% ehk 13,3 miljonilt 9,1 miljonile tonnile.<sup>19</sup> Sarnane suundumus jätkub Statistikaameti andmetel ka 2024. aastal: Eesti sadamaid külastas 2024. aasta esimeses kvartalis vähem laevu kui mullu samal ajal. Eestisse saabus kokku 2168 reisi- ja kaubalaeva ning siit lahkus 2151 laeva, mis on vastavalt 4% ja 5% vähem kui 2023. aasta esimeses kvartalis. Kaubamaht sadamates vähenes 10%.<sup>20</sup> 2024. a II kvartalis langes kaubamaht võrreldes eelmise aasta sama perioodiga u 20%.

#### *Kaubamahtude statistika 2023–2024. a I ja II kvartalis (tuhandetes tonnides)*

2023. a I kvartal	2024. a I kvartal	2023. a II kvartal	2024. a II kvartal
6232,2	5707,5	6351,9	4768,6

<sup>18</sup> Meremajanduse statistika. <https://www.transpordiamet.ee/merendus-ja-veeteed/laevad-eesi-lipu-alla/meremajanduse-statistika5707,5/623>.

<sup>19</sup> <https://www.stat.ee/et/uudised/kaubaveo-maht-sadamates-vahenes-mullu-ligi-kolmandiku-raudteedel-43>.

<sup>20</sup> <https://www.stat.ee/et/uudised/eesi-sadamate-kaubamaht-esimeses-kvartalis-vahenes-kuid-reisijaid-oli-rohkem>.

Viimastel aastatel tekkinud olukorras, kus töötlev tööstus ja logistikasektor on sattunud madalseisu, on põhjendatud üle vaadata kehtestatud veeteetasude määrad. Suur osa töötlevast tööstusest ekspordib oma tooteid ja teenuseid laevadega, mis omakorda tähendab, 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.

Kuna töötlev tööstus ja logistikasektor on majanduslanguse tõttu kriisis, siis on oluline vaadata üle ka tasude määrad. Nende muutmata jätmisel:

- halvenevad Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimused, teiste lähiriikide sadamate eelised jätkuvad, säilitades transiidiahela kulubaasi;
- majanduse jahtumisel väheneb sadamakülastuste arv, mille tulemusel väheneb veeteetasude ja sadamatasude laekumine;
- kaubakogused ei suurene, pigem jäävad samaks või vähenevad suurimate *landlord*-tüüpi sadamate püsisissetulekud operaatorite väikeste kaubakoguste tõttu;
- suurenevad sektori kulutused taristu ülalpidamisele;
- vähenevad otsesed ja kaudsed maksud sektori hinnangul umbes 10 miljonit eurot aastas, mis suurendab riigieelarve puudujääki.

Kavandatud muudatused (baas- ja jääklassi ühikuhinna vähendamine) vähendavad peamiste lastiveos kasutatavate laevatüüpide (segalasti-, konteiner-, puistlastilaev, ro-ro kaubalaevad, tankerid) eest makstavat veeteetasu ühe reisi kohta vahemikus 10–12%.

Laeva tüüp	2023. a veeteetasu (ilma soodustuseta)	Veeteetasu uute ühikuhindade alusel	Veeteetasu % võrreldes 2023. a
Segalastilaev	1 642 415,17	1 445 719,40	88,02%
Konteinerlaev	1 498 351,55	1 354 860,75	90,42%
Puistlastilaev	883 346,16	761 232,08	86,18%
Ro-ro kaubalaev	765 104,22	718 760,88	93,94%
Kemikaali-/naftasaaduste tanker	526 116,70	467 341,59	88,83%
Naftasaaduste tanker	295 181,63	257 936,49	87,38%
Toornaftatanker	365 876,42	326 590,00	89,26%

Reisiparvlaevade puhul väheneb reisi eest makstav veeteetasu vahemikus 3,5–10%, sõltudes laeva jääklassist.<sup>21</sup>

Muudatusel on mõju merendussektorile, eelkõige laevandusega tegelevatele ettevõtjatele, kuid nt ka sadamatele ja kaldasektori ettevõtjatele. Muudatusel on sektorile positiivne mõju – arvestades, et Läänemere piirkonnas konkureerivad Eesti ettevõtjad ja sadamad teiste riikide piirkondade ja sadamatega, parandab ettevõtjate kulude vähenemine nii nende kui ka Eesti sadamate konkurentsivõimet.

## **Kavandatud muudatus 2: veeteetasude diferentseerimine keskkonnanäitajate alusel**

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

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

Mõju kirjeldus:

<sup>21</sup> Ühe reisi veeteetasu väheneb rohkem laevadel, millel on 1A jääklass. Praegu on 1A ja 1A Super jääklassid erineva ühikuhinnaga, seadusega need ühtlustatakse.



Viimastel aastatel on Eesti sadamates ja ankrualadel toimunud u 10 000–11 000 laevakülastust. 2023. a tehti EMDE andmete põhjal kokku 10 223 laevakülastust, neist regulaarreisidega<sup>22</sup> tehti kokku 7053 laevakülastust. Peamiselt tehti laevakülastusi reisiparvlaevadega (5749 külastust) ja segalastilaevadega (1995 külastust). Muud tüüpi laevade reise arv oli oluliselt väiksem, nt tankerid (664 külastust, nii nafta-, kemikaali- kui naftasaaduste tankerid), konteinerlaevad (354 külastust), puistlastilaevad (295 külastust) ja veeremilaevad (289 külastust).

Eestis kehtiv laevapõhine veeteetasu sõltub laeva kogumahutavusest ja jääklassist, seega tuleb suurema kogumahutavusega laeva eest maksta suuremat veeteetasu. MSOSi täiendatakse sättega, mille kohaselt saab laevakülastuse eest soodustust, kui sadamasse siseneval laeval on puhta laevanduse indeksi (Clean Shipping Index – CSI) alusel välja antud A-, B- või C-kategooria tunnistus.

Aluseks on võetud Rootsis kehtiv keskkonnatasude mudel, kus arvestatakse laeva keskkonnatulemuslikkuse hindamiseks viit kategooriat: NO<sub>x</sub> heide, CO<sub>2</sub> heide, SO<sub>x</sub> heide, tahkete osakeste (PM) heited, kemikaalide ja jäätmete käitlemine. Samuti on mudel kasutusel Helsingi sadamas.

CSI tunnistuse annab välja rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühing, tunnistus kehtib kolm aastat. CSI andmebaasi registreerimisel tuleb maksta iga-aastast kasutustasu 2800 eurot ja tunnistuse väljastamise tasu on 500 eurot, seejuures on CSI andmebaasi registreeritud ettevõtjatel võimalik saada CSI tunnistus kümnele laevale aastas väljastustasu maksmata.

Nagu eespool selgitatud, kasutatakse praktikas seda enim reisiparvlaevade puhul, millega tehakse regulaarreise ja mille laevakülastuste arv moodustab suurema osa laevakülastuste koguarvust. Reisiparvlaevu, millega tehti 2023. a vähemalt 60 laevakülastust, oli kokku 10 (laevad Megastar, MyStar, Star, Sailor, Regal Star, Baltic Queen, Finlandia, Viking XPRS, Finbo Cargo ja Sirena Seaways).

Muudatuse kohaselt tuleb A-kategooria laeva eest maksta veeteetasu 30% laevakülastuse täishinnast, B-kategooria laeva puhul 50% ja C-kategooria laeva puhul 80%. Märkimisväärsem soodustus rakendub seega laevadele, mis jõuavad A- ja B-tasemele. Selle saavutamiseks peab laevaomanik tegema märkimisväärseid investeeringuid ning ka keskkonda hoidev tulemus on suurim just A- ja B-tasemega laevadel. CSI skoori D- ja E-kategooria saavutamine ei anna erilist keskkonnaalast tulemust, mistõttu jäetakse need sarnaselt Rootsigi soodustustest välja.

Eestis on CSI tunnistus väljastatud Tallinna-Stockholmi parvlaevaliiniil sõitvatele ASi Tallink Grupp laevadele, millele rakendatakse soodustust Stockholmi sadama külastamisel. Muudatus eeldab küll kõrgema kategooria keskkonnanäitajate saavutamiseks investeeringute tegemist, kuid kasvõi C-kategooria saavutamine toob reederile kaasa olulise positiivse mõju. Näiteks 40 000-se kogumahutavusega reisiparvlaeva puhul, millel on C-kategooria CSI mudeli alusel, tuleb CSI mudelit arvestades maksta ühe reisi eest praegusest umbes 2000 euro võrra vähem veeteetasu, mis teeb aastas (arvestades 60 reisi) umbes 120 000 euro võrra väiksema veeteetasu laeva kohta. Kui laevale on CSI alusel väljastatud kõrgema klassi tunnistus, on ka kokkuhoid märkimisväärselt suurem.

Viimastel aastatel on regulaarreise tegevate reisiparvlaevade (10 laeva) eest makstav ja riigieelarvesse laekunud veeteetasu jäänud vahemikku 4,5-5 miljonit eurot, arvestades ka veeteetasu vähendamise koefitsiente. Muudatuse kohaselt langeb veeteetasu hinnanguliselt 3,8

---

<sup>22</sup> Silmas on peetud kordade arvu, mille eest tuleb maksta veeteetasu maksimaalses ulatuses MSOSi § 50<sup>10</sup> lõike 1 alusel. Reisilaevade puhul 60 korda, muude laevade puhul 10 korda.

miljoni euron. Tegemist on laevaoperaatoritele soodustava mõjuga, samas tuleb arvestada, et ELi tasandil on jõustunud või lähiajal jõustumas uued õigusaktid (EL heitkogustega kauplemise süsteem, FuelEU määrus), mis loob surve investeerida kütusesäästlikumatesse tehnoloogiatesse, laevade moderniseerimisse ja uutesse laevadesse, mis on energiatõhusamad ja kasutavad vähem saastavaid kütuseid. See suurendab Eesti laevaettevõtete kulusid, mis toob omakorda kaasa teenuse hinna kasvu (reisijatele tähendab see kallimaid piletihindasid, kaubavedajatele suuremaid transpordikulusid, mis mõjutavad kaubahinda). Pikas perspektiivis võib määruse rakendamise jätkumise kohaldamissalasse jäävate ettevõtete ärikasum ning investeerimisvõime teistesse valdkondadesse juhul, kui laevandusettevõtja on pidanud rahalise ressursi suunama taastuvkütuste, vähese süsinikuheitega kütuste ja asendusenergiaallikate kasutamise suurendamisse.

Eelnõu muudatusega küll väheneb laekumine riigieelarvesse reisiparvlaevade sadamakülastuste eest, teisalt võimaldab see hoida Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet. Tegemist on leevendusmeetmega vähendamaks muude EL õigusaktidega kaasnevaid negatiivseid mõjusid laevandusettevõtjatele.

Lastiveoks kasutatavaid laevu, mille puhul tuleb maksta veeteetasu 10 reisi eest aastas, mõjutab muudatus tõenäoliselt vähem. Esiteks on Eesti sadamaid külastavad laevad väiksema kogumahutavusega, teiseks tähendab väiksem veeteetasuga hõlmatud reiside arv, et praegu kehtiva ning uue mudeli alusel arvestatava aastase veeteetasu vahe ei ole märkimisväärne. Nt keskmise kogumahutavusega (9000) laeva puhul, millel on C-klass CSI alusel, tuleb ühe reisi eest maksta vähem veeteetasu u 500 eurot ja 10 reisi eest 5000 eurot. Tuleb siiski märkida, et kõrgema CSI kategooriaga laevade puhul on vahe oluliselt märkimisväärsem.

Nagu eespool kirjeldatud, on CSI süsteem olnud kasutusel Rootsis alates 2018. a. 2023. a oli Rootsi laevakülastuste statistika CSI kategooria laevade puhul järgmine:

	<b>A-kategooria, laevakülastuste arv</b>	<b>B-kategooria, laevakülastuste arv</b>	<b>C-kategooria, laevakülastuste arv</b>
Reisiparvlaev	19 014	9 664	1907
Tanker	601	309	159
Segalastilaev	111	285	113
Ro-ro kaubalaev	3	558	403
Merematkelaev	0	21	11
konteinerlaev	0	0	0
Muud laevad	0	0	0

#### Järeldus mõju olulisuse kohta:

Muudatusel on suurem mõju reisiparvlaevade reederitele. Kui sellisele laevale väljastatakse A-, B- või C-kategooria CSI tunnistus, rakenduvad neile soodsamad veeteetasud Eesti sadamates. Seejuures ei ole CSI tunnistuse olemasolu reederile kohustuslik, selle puudumine ei tõsta laevakülastuse eest makstavat veeteetasu.

#### Mõju valdkond II: keskkonnamõju

##### Mõju kirjeldus:

Nagu eespool selgitatud, arvestatakse Rootsis kehtiva CSI mudeli puhul laeva keskkonnatulemuslikkuse hindamiseks viit kategooriat: NOx heide, CO<sub>2</sub> heide, SOx heide, tahkete osakeste (PM) heited, kemikaalide ja jäätmete käitlemine. Iga kategooria puhul hinnatakse konkreetseid osasid, mis on loetletud eespool.

Sarnase mudeli juurutamine Eestis ja sellistele laevadele soodustuste kehtestamine avaldab positiivset mõju elu- ja looduskeskkonnale, soodustades keskkonnasõbralikumate laevade

külastusi Eesti sadamatesse, mille tulemusel väheneb kahjulike heidete (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, tahked osakesed) emissioon sadamates ja merel.

Kohest mõju muudatus ilmselt siiski ei avalda. Meede on pigem suunatud tulevikku eesmärgiga kaasa aidata keskkonnasõbralikuma meretranspordi arendamisele ning anda laevaomanikele positiivne signaal roheinvesteeringute tegemiseks.

Rootsi praktika on näidanud, et CSI mudel soosib eelkõige uuemate (kuni 10 a vanuste) laevade reedereid, sest selliste laevade ehitamisel on CSI hindamise aluseks olevate keskkonnateguritega üldjuhul rohkem arvestatud. Ka uute reisiparvlaevade ehitamisel ja liinile toomisel saab nendega arvestada.

Eelnõu VTK koostamisel uuriti tagasisidet ka Rootsi mereadministratsioonilt. Nende hinnangul on vanemate laevade puhul on CSI kõrgema klassi saavutamine laevaomanikele pigem kulukas ning mittemotiveeriv, eriti kui nad ei käi tihti Rootsi sadamates. Kui laev siseneb Rootsi sadamatesse regulaarselt, on see siiski motiveeriv ka selliste laevade puhul. Kuivõrd Eesti sadamaid külastavad reisiparvlaevad võivad saada soodustusi suurema külastuskordade arvu eest (*max* 60 külastust), võib see osutada piisavaks motivaatoriks laeva keskkonnanäitajate parandamiseks. Erinevalt viimastel aastatel kehtestatud ajutistest meetmetest veeteetasu vähendamiseks on tegemist püsiva meetmega, mis aitab laevandussektoril kulusid kokku hoida ja annab laevaomanikele suurema kindlustunde.

Lisaks on oluline märkida, et ka praegu toimub suur osa laevakülastustest ASile Tallink Grupp kuuluvate laevadega (nt Megastar, Star, Baltic Queen, Victoria). Neile laevadele on CSI tunnistus juba väljastatud, mis tähendab, et nad vastavad CSI kõrgemate kategooriate tunnistuste saamiseks vajalikele keskkonnanõuetele. Selle tunnistuse alusel on neil võimalik edaspidi saada veeteetasu soodustusi Eesti sadamate külastusel.

Mõju valdkond III: mõju riigieelarvele

Mõju kirjeldus: soodustuste kehtestamine laeva keskkonnanäitajate alusel avaldab mõju riigieelarvele, eelkõige reisiparvlaevade puhul. 2024. a oleks kümne reisiparvlaeva eest, millega tehakse Eesti sadamates regulaarse, makstav veeteetasu u 5,14 miljonit eurot (arvestades 2024. aastaks ettenähtud veeteetasu vähendamist 15% võrra). CSI kategooriate alusel soodustuste kehtestamisel oleks nende laevade eest makstav aastane veeteetasu teadaolevate andmete põhjal u 3,82 miljonit eurot aastas. Veeteetasu laekumist lastiveoks kasutatavate laevade eest mõjutab muudatus ilmselt minimaalselt.

Täpsemad andmed eeldatavate riigieelarveliste tulude kohta on esitatud seletuskirja punktis 7.

**Kavandatud muudatus 3:** *merematkelaevade veeteetasu ühtlustamine muude laevatüüpidega.*

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.

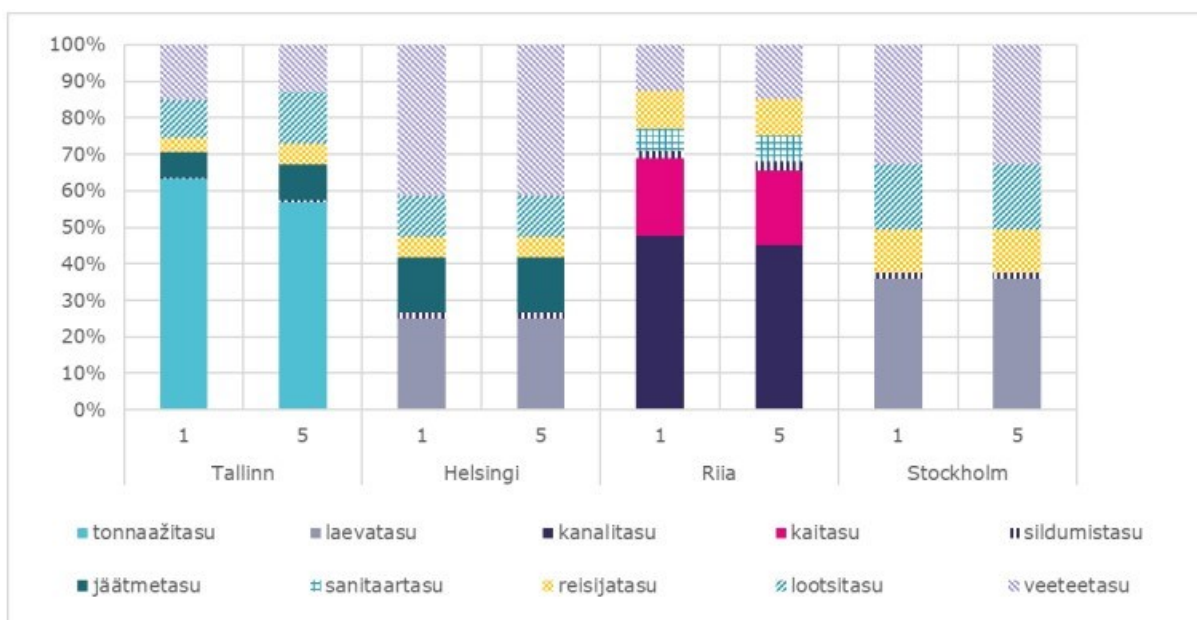
Merematkelaeva ühikuhind 0,12 eurot on 2,5–3 korda madalam võrreldes teiste laevadega, mille ühikuhind jääb vahemikku 0,28–0,35 eurot laeva jääklassi järgi. Samuti erineb praegu maksimaalne veeteetasu ühe laevakülastuse kohta, mis on merematkelaevadel madalam võrreldes muude laevadega. Merematkelaeva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

Muudatuse tulemusena tõuseb merematkelaeva ühikuhind 0,12 eurolt 0,25 euroni 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.<sup>23</sup> Viidatud uuringus võeti sadamatasude 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 kogutades. 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 kogutasust.



#### 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, ei ole merematkelaeva veeteetasu osakaal ühekordse sadamakülastuse kogumaksumusest märkimisväärne, moodustades sellest veidi üle 10%.

Muudatuste mõjul tõuseb veeteetasu merematkelaeva ühe külastuse eest vahemikus 25–108% 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 euroni. 60 000-se kogumahutavusega laeva puhul tõuseb laevakülastuse hind umbes 90%, 40 000-se kogumahutavusega ja väiksemate laevade puhul 108%. Täpsemalt on ühe laevakülastuse võrdlus praegu kehtivate ja kavandatud reeglite alusel näidatud järgmises tabelis:

<sup>23</sup> 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.

Laev	Kogumahutavus	Veeteetasu reisi kohta, praegu (ühikuhind 0,12)	Veeteetasu reisi kohta, uus (ühikuhind 0,25)	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	9 138	15 000	5862	64%	1500	3,91
Marina	66 084	7 930	15 000	7070	89%	1200	5,89
Seven Seas Splendor	56 182	6 742	14 046	7304	108%	700	10,43
Balmoral	43 537	5 224	10 884	5660	108%	950	5,96
Amadea	29 008	3481	7 252	3771	108%	510	7,39
Le Champlain	9 976	1197	2 494	1297	108%	140	9,26

Seega ei ole suuremate merematkelaevade puhul tegemist tasu märkimisväärse tõusuga. Rohkem mõjutab see väiksema kogumahutavusega laevu, 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 maksimisest vabastatud.

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 22 250 laevakülastuse eest. Ka kogumahutavuse ühikuhind 0,25 eurot on oluliselt madalam Soomes kehtivast puhasmahutavuse ühikuhinnast, mis on 0,911 eurot.

Muudatus mõjutab veeteetasu laekumist riigieelarvesse. Kui 2024. a oli merematkelaevade külastuste eest makstud veeteetasu 453 616,39 eurot, siis uue mudeli alusel on prognoositav veeteetasu u 850 000 eurot aastas. Täpsem kirjeldus on esitatud seletuskirja punktis 7.

Mõju avaldumise sagedus on väike. Merematkelaevade aastane külastuste arv oli 2023–2024 veidi alla 100 reisi aastas. 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 4:** *ankrualal punkerdatavatele laevadele veeteetasu maksimisest vabastuse kaotamine*

**Mõju valdkond:** majanduslik mõju.

**Sihtrühm:** ankrualadel punkerdatavate laevade reederid, punkerdamisega seotud ettevõtjad.

**Mõju kirjeldus:** muudatusega tuleb ankrualal laevade punkerdamise eest tasuda veeteetasu. 2023. a toimus Eesti ankrualadel kokku 721 laevakülastust, millest punkerdamisi oli 36. Peamiselt vajasid 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 2026 aastal (üleminekuaastal) tasuda pool tasumäärast.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on väike. Laevaomanikel 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 ankruaalal punkerdamisteenust vajavate laevade arvus.

Tõenäoliselt ei too kavandatav muudatus kaasa suuri muutusi punkerdamisteenust pakkuvate ettevõtjate tegevuses. Ettevõtjatele ei kaasne muudatusega lisakohustusi – muudatus ei mõjuta punkerdamist sadamas ning arvestades, et eelduslikult jääb punkerdamine ankruaalal kokkuvõttes soodsamaks punkerdamisest sadamas, ei ole eeldada ankruaalal punkerdavate laevade arvu märkimisväärset vähenemist. Laeva punkerdamine alternatiiv- ja taastuvkütustega jääb ka edaspidi veeteetasu maksmisest vabastatuks ning võimalik, et lähiaastatel suureneb punkerdamiste arv nimetatud kütustega.

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

Mõju avaldumise sagedus on väike. 2023. a toimus Eesti ankruaaladel kokku 721 laevakülastust, millest punkerdamisi oli 36.

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk on väike. Meede võimaldab edaspidi maksustada ohtlike ja kahjulike ainete käitlemist, st keskkonnaohtlikke 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 10–11 miljonit eurot aastas.

Alates 2019. a on veeteetasu laekumine olnud järgmine:

	<b>Laekunud veeteetasu (eurot)</b>	<b>Veeteetasu vähendamise koefitsient</b>	<b>Veeteetasu ilma vähendamiseta</b>
<b>2019</b>	18 192 761,77	0	18 192 761,77
<b>2020</b>	4 695 421,53	1 (100%)	4 695 421,53
<b>2021</b>	6 764 204,35	0,5 (50%)	13 528 408,70
<b>2022</b>	8 249 947,46	0,5	16 499 894,92
<b>2023</b>	8 898 588,87	0,375 (37,5%)	14 237 742,19
<b>2024<sup>24</sup></b>	9 557 243,22	0,15 (15%)	11 243 815,56

Tuleb ka arvestada, et veeteetasu laekumist on märkimisväärselt mõjutanud eelkõige Covid-19 kriis, mis mõjutas nii reisi- kui ka kaubalaevandust ning mille tulemusel vähenes veeteetasu laekumine 2020. a 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.

<sup>24</sup> Tegemist on prognoosiga, mis on esitatud 2024. a I-III kvartalis laekunud veeteetasu alusel.

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 aastati olnud väga kõikumine, olles 2021. a ja 2022. a 50%, 2023. a 37,5% ja 2024. a 15%. Kuivõrd see sõltub suuresti järgmise aasta riigieelarve prognoosidest, ei ole tegemist pikaajalise meetmega, vaid seda vaadatakse üle igal aastal järgmise aasta riigieelarve seaduse menetluse käigus.

Ilma kehtestatud soodustusega oluks 2023. a veeteetasu u 14,2 miljonit eurot. Uue skeemi kohaselt jääb prognoositav veeteetasu suurus aastas vahemikku 10–11 miljonit eurot.

Riigieelarvelise mõju prognoosimisel on võrdlusmaterjalina aluseks võetud 2023. a reise arv, merematkelaevade puhul 2024. a andmed. Võib eeldada, et reise arv suuremate laevatüüpide puhul (reisiparvlaev, segalastilaev, puistlastilaev, konteinerlaev) jääb üldiselt samasse vahemikku. Kaubalaevade puhul tuleb arvestada ka Euroopa Liidu kehtestatud sanktsioone Venemaalt pärit kauba (eelkõige nafta) veole, mis vähendasid aastatel 2022–2023 märkimisväärselt kaubamahte Eesti sadamates. Ilmselt jääb praegune olukord lähiaastatel püsima, sest ei ole tõenäoline, et kõnealused sanktsioonid lõppeksid lähema paari aasta jooksul.

Andmed veeteetasu kohta peamiste laevatüüpide kaupa 2023. a ning prognoos uue mudeli alusel on järgmine:

Laeva tüüp	2023. a veeteetasu ilma vähendamiseta (eurot)	2023. a tegelik veeteetasu (eurot, vähendamine 37,5 %)	Uus veeteetasu (eurot)
Reisiparvlaev	6 846 880,29	4 279 300,18	3 820 764,96
Segalastilaev	1 642 415,17	1 026 509,48	1 445 719,40
Konteinerlaev	1 498 351,55	936 469,72	1 354 860,75
Puistlastilaev	883 346,16	552 091,35	761 232,08
Ro-ro kaubalaev	765 104,22	478 190,14	718 760,88
Kemikaali-/naftasaaduste tanker	526 116,70	328 822,94	467 341,59
Naftasaaduste tanker	295 181,63	184 488,52	257 936,49
Toornaftatanker	365 876,42	228 672,76	326 590,00
LPG tanker	221 676,96	138 548,10	174 334,26
Veeremilaev	154 244,82	96 403,01	138 022,11
Iselossiv puistlastilaev	100 152,53	62 595,33	85 845,00
Külmutuslaev	83 179,89	51 987,43	71 341,40
Reisilaev	72 392,42	45 245,26	64 067,29
Tõukurpuksiir	48 218,00	30 136,25	42 672,93
Vedurlaev	44 794,56	27 996,60	39 643,19
LNG tanker	36 862,11	23 038,82	32 622,97
Raskelastilaev	28 477,78	17 798,61	25 202,83
Kemikaalitankeer	26 551,46	16 594,66	23 498,04
Punkerdustankeer	12 444,00	7 777,50	11 012,94

Teatud laevatüüpide puhul (nt puistlastilaev, naftasaaduste tanker, toornafta- ja LPG tanker) on enamik Eesti sadamaid külastanud laevu ilma jääklassita, mistõttu avaldab selle ühikuhinna vähendamine 0,35 eurot 0,30 euronit suuremat mõju. Samuti on *Clean Shipping Indexi* soodustuse võimalikke mõjusid (mis avaldub muude kui reisiparvlaevade puhul siiski üsna minimaalselt).

Andmed merematkelaevade veeteetasu kohta 2024. a ning prognoos uue mudeli alusel on järgmine:

Laeva tüüp	2024. a veeteetasu ilma vähendamiseta (eurot)	2024. a tegelik veeteetasu (eurot, vähendamine 15 %)	Uus veeteetasu (eurot)
Merematkelaev	533 666,34	453 616,39	853 697,00

Ankruaalal punkerdavad laevad on praegu veeteetasu maksmisest vabastatud. Kui võtta aluseks 2023. a Eesti ankruaaladel punkerdamas käinud laevad (peamiselt tankerid), oleks riigile laekuv veeteetasu suurus **340 902,89 eurot**. Samas tuleb arvestada, et 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 ülemineku aeg, mille jooksul tuleb ankruaalal toimivate punkerdamiste eest maksta veeteetasu 50% vähem.

Täpsemad andmed reisiparvlaevade, kaubalaevade, merematkelaevade ja punkerdatavate laevade kohta on esitatud eraldi tabelites (Lisa 1 – lähteandmed).

### Eeldatavad riigieelarvelised tulud (prognoos 2026. aastaks)

Järgnevalt on esitatud prognoositavad tulud 2026. aastaks, pärast eelnõu jõustumist seadusena. 2026. a prognoosi puhul on arvestatud järgmisega:

- reisiparvlaevade eest laekuv veeteetasu väheneb, aluseks on võetud teadaolev info regulaarreise tegevate reisilaevade *Clean Shipping Index* kategooriate kohta, samuti ühikuhinna baastaseme ning jääklassi ühikuhinna vähenemine. Seejuures on oluline märkida, et reisiparvlaevade puhul on aluseks võetud praegu teadaolevad andmed Clean Shipping Index klasside kohta – kui laeva CSI kategooria muutub, mõjutab see makstava veeteetasu suurust.
- merematkelaevade veeteetasu tõuseb, arvestades uut ühikuhinda (0,25 eurot, praegu 0,12 eurot).
- punkerdatavate laevade eest tuleb maksta veeteetasu (praegu on nad sellest vabastatud), aluseks on võetud 2023. a laevakülastused.
- kaubalaevade (segalasti-, konteinerlaev jne) puhul on võetud aluseks 2024. a laevakülastused ning nende eest saadud veeteetasu, arvestades eelnõuga muudetavaid parameetreid (ühikuhinna baastasu vähendamine 0,35 eurolt 0,30 euroni).
- 2024. a tõusis laevakülastuste arv võrreldes eelneva aastaga u 2% ning samasugusest prognoosist lähtuti ka 2025. a veeteetasu suuruse prognoosimisel. Sarnast tendentsi võib ilmselt eeldada ka 2026. aastaks ning kaubalaevade prognoositava veeteetasu laekumise puhul on sellega arvestatud.

Reisiparvlaev	3 820 764,96
Segalastilaev	1 493 428,14
Konteinerlaev	1 399 571,16
Puistlastilaev	786 352,74
Ro-ro kaubalaev	742 480,99
Kemikaali-/naftasaaduste tanker	482 763,86
Naftasaaduste tanker	266 448,39
Toornaftatanker	337 367,47



LPG tanker	180 087,29
Veeremilaev	142 576,84
Iselossiv puistlastilaev	88 677,89
Külmutuslaev	73 695,67
Reisilaev	66 181,51
Tõukurpuksiir	44 081,14
Vedurlaev	40 951,42
LNG tanker	33 699,51
Raskelastilaev	25 248,89
Kemikaalitankeer	24 273,48
Punkerdustanker	11 366,37
Merematkelaev	853 697,00
Punkerdatav laev	340 902,89
<b>KOKKU</b>	<b>11 254 617,61</b>

Prognoositav tulu jääb samale tasemele 2024. a veeteetasuga, mis oleks laekunud riigieelarvesse ilma veeteetasu vähendamise määrata (u 11,24 miljonit eurot). Nagu eespool mainitud, on veeteetasu laekumist riigieelarvesse viimastel aastatel mõjutanud kõigepealt Covid-19 kriis ning praegu eelkõige kaubamahtude oluline langus seoses EL sanktsioonidega Venemaalt pärit kauba veole.

Ka on eelnõu kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga 2024–2027. a, mille kohaselt vähendatakse veeteetasu sel perioodil hinnanguliselt 4,8 miljonit eurot.

## 8. Rakendusaktid

Seaduse jõustumine ei eelda kehtivate rakendusaktide muutmist ega uute kehtestamist.

## 9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 1. jaanuaril 2026. a, et anda merendussektorile piisavalt aega muudatustega kohanemiseks.

## 10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile, Justiitsministeeriumile, Kaitseministeeriumile ja Siseministeeriumile.

Eelnõu esitatakse teadmiseks Transpordiametile, Keskkonnaametile ja Riigilaevastikule ning arvamuse avaldamiseks järgmistele huvirühmadele ja asutustele: Eesti Laevaomanike Liit, AS Tallinna Sadam, Logistika ja Sadamate Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing.