

Meresõiduohutuse seaduse täiendamise seaduse eelnou seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Meresõiduohutuse seaduse täiendamise seaduse eelnõu on välja töötatud lähtudes vajadusest säilitada kaupade ja reisijate vedu merel. Merendus- ja logistikasektor tervikuna ei ole täielikult taastunud COVID-19 pandeemia mõjudest, mis on alates 2020. aasta algusest põhjustanud olulise reisijate- ja kaubavahetuse languse veeteedel ning Eesti sadamates. Lisaks vähenesid Eesti meretranspordi ja sadamate kaubamahud oluliselt 2023. aastal, eelkõige seoses sõjaga Ukrainas ja sellest tulenevalt ELi kehtestatud sanktsioonidega Venemaalt pärit kauba suhtes. Aastatel 2024-2025 on kaubamahud jätkuvalt vähenenud. Eelnõu eesmärk on jätkata rahvusvahelise meretranspordi toetamist läbi Eesti sadamate ning motiveerida kaubasaatjaid suunama oma kaubavoogusid läbi Eesti sadamate.

Eelnõuga vähendatakse 2026. aasta 1. jaanuarist kuni 2026. aasta 31. detsembrini kõikidel Eesti sadamatesse või sadama reidile sisenevatel laevadel tasumisele kuuluvat veeteetasu 15 % võrra.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostas Riigikogu majanduskomisjon.

1.3. Märkused

Eelnõuga täiendatakse meresõiduohutuse seaduse RT I, 02.10.2025, 6 redaktsiooni.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

Eelnõu on seotud 2026. aasta riigieelarve seaduse eelnõuga 737 SE.¹

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

2. Seaduse eesmärk

Meresõiduohutuse seaduse (MSOS) täiendamise eesmärk on veeteetasude langetamise abil toetada rahvusvahelise meretranspordi jätkumist läbi Eesti sadamate ning motiveerida kaubasaatjaid suunama oma kaubavoogusid läbi Eesti sadamate.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Paragrahv 1 käsitleb MSOS-i täendamist ja § 2 sätestab seaduse jõustumisaja.

Paragrahviga 1 täiendatakse MSOS-i §-ga 95¹³.

MSOS-i §-s 95¹³ sätestatakse, et 2026. aasta 1. jaanuarist kuni 2026. aasta 31. detsembrini vähendatakse Eesti sadamasse või sadama reidile sisenevate laevade eest makstavat veeteetasu 15 % võrra.

MSOS § 50¹ kohaselt on veeteetasu üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu, mis laekub riigieelarvesse. Veeteetasu peab maksma, kui laev siseneb Eesti sadamasse või sadama reidile. Veeteetasu makstaks kõigi

¹ <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/cac6c58a-c884-423d-99b4-994b670b649a/2026.-aasta-riigieelarve-seadus/>

laevade eest sõltumata laeva lipuriigist, seda tasub reeder või laevaagent. Veeteetasu arvestab ja makseteatiseid väljastab Transpordiamet.

Sarnaselt eelnõus kavandatule on veeteetasu vähendatud ka eelmistel aastatel. 2021. a ja 2022. a vähendati veeteetasu 50%, 2023. a 37,5%, 2024. a 15% ja 2025. a 14%.

Veeteetasu vähendamise määra arvutamisel 2026. aastaks on arvestatud 2025. a esimese kolme kvartaliga laekunud veeteetasudega ning selle põhjal on tehtud 2026. a prognoos.

Tabel. 2025. a veeteetasud eurodes (arvestades veeteetasu vähendamist 14%)

I kvartal	5 831 572,81
II kvartal	1 488 328,09
III kvartal	1 298 838,72
IV kvartal (prognoos)	789 735,99
2025. a kokku (prognoos)	9 418 475,61

Ilma veeteetasu 14% vähendamiseta oleks 2025. a veeteetasu prognoos 10 951 715,83 eurot.

Riigi eelarvestrateegia 2024–2027 kohaselt vähendatakse veeteetasu sel perioodil hinnanguliselt 4,8 miljonit eurot.² 2026. aastaks on ette nähtud veeteetasu vähendamise kulude katmine riigieelarvest (Kliimaministeeriumi valitsemisala, mere ja vee programm, meremajanduse konkurentsivõime ja veetaristu arendamine) 1,6 miljoni euro ulatuses.

Võttes 2026. aastaks aluseks 2025. a prognoosi, mille kohaselt on veeteetasu suurus ilma vähendamiseta 10 951 715,83 eurot, moodustab veeteetasu vähendamine 15% võrra 1,6 miljonit eurot veeteetasude täismahust. Veeteetasu suuruse vähendamine kehtib kõikidele laevadele sõltumata laevatüübist ja lipust, mille all laev sõidab. Sellega koheldakse võrdselt kõiki laevu, mis sel perioodil Eesti sadamat külastavad või sadama reidile sisenevad.

Paragrahvi 2 kohaselt jõustub seadus Riigi Teatajas avaldamisele järgneval päeval.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on analüüsitud seoses võimaliku riigiabi andmisega. Otsest riigiabi definitsiooni Euroopa Liidu Toimimise Lepingu (ELTL) artikkel 107 ei anna, lähtuda tuleb viidatud artiklis nimetatud neljast tingimusest:

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

Kuna ELTL art 107 lg-s 1 loetletud tingimused on kumulatiivsed tingimused, siis peavad meetme kvalifitseerimiseks riigiabina olema täidetud kõik tingimused samaaegselt. Kui üks tingimustest ei ole täidetud, ei ole tegemist riigiabiga.

Kavandatav meede on omistatav riigile, kuna riik loobub osaliselt riigieelarvesse laekuvast riigitulust. Teiseks, meetmega vähendatakse ettevõtja kulusid, mis on seotud Eesti sadamate

² Riigi eelarvestrateegia 2024–2027, lk 90. <https://www.fin.ee/sites/default/files/documents/2024-02/Riigi%20eelarvestrateegia%202024-2027.pdf>

külastamisega. Käesoleval juhul on abi saajaks ettevõtjad ehk Eesti sadamasse või sadama reidile sisenevate laevade reederid. Veeteetasu suuruse vähendamine kehtib kõikidele reederitele, kelle laevad sisenevad ükskõik millisesse Eesti sadamasse või sadama reidile, olenemata laeva lipuriigist. Kõik reederid, kelle laevad sisenevad Eesti sadamatesse või sadama reidile, on võrdses olukorras. Seega, kuna kõiki sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras olevaid ettevõtjaid koheldakse samamoodi, ei saa ükski ettevõtja teistega võrreldes eelist. Kuna muudatuste eesmärk on eelkõige toetada rahvusvahelise meretranspordi jätkumist läbi Eesti sadamate ning motiveerida kaubasaatjaid suunama oma kaubavoogusid läbi Eesti sadamate, siis võib meede mõjutada liikmesriikide vahelist kaubandust ja avaldada mõju konkurentsile.

Kokkuvõttes, kuna eelnõuga kavandatava meetmega ei anta valikulist eelist, mistõttu on täitmata üks riigiabi element, siis ei ole tegemist riigiabiga.

Eelnõu ei ole seotud muu Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

6. Seaduse mõjud

Seadusega kaasneb otsene mõju majandusele. Eelnõul ei ole olulist mõju riigiasutuse töökorraldusele. Muud mõjud puuduvad.

Majanduslik mõju

Merendussektori mõju Eesti majandusele on analüüsitud Transpordiameti tellitud ja Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskuse läbiviidud uuringus „Eesti meremajanduse kaardistuse 1. osa“, mis valmis 2023. a märtsis.³ Uuringu tulemusena valmis Eesti merendussektori valdkondade ja seal tegutsevate ettevõtete ülevaade koos Eesti merendussektori mõju analüüsiga perioodil 2019–2021.

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. Uuringust selgub, et merendussektori ettevõtete müügitulu moodustas vaadeldaval perioodil kogumajanduse müügitulust keskmiselt 7%.⁴ Merendussektori osakaal lisandväärtuse alusel moodustas 5% kogumajandusest. Merendussektor moodustas aastatel SKP-st keskmiselt 1,69–3,63%. Kui analüüsida merendussektorit kogu lisandväärtuse alusel (kaasates nii ettevõtete põhi- kui ka lisategevusalad), panustab merendussektorist SKP-sse enim transport, millest suurema osakaalu moodustavad sadamad ja teenindustegevused maal.

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 meritsi veost (2021. a merenduse müügitulu 107 miljonit eurot).

Uuringus vaadeldud perioodil langes reisijateveo müügitulu 2021. a võrreldes 2019. aastaga neli korda. Ka praeguseks ei ole reisilaevandus saavutanud täielikult kriisieelset taset – taastumine on küll jätkumas ning reisijate arv on Läänemerel kasvamas, jäädes sadamate vaates

³ https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2023-03/Meremajanduse%20aruanne_2023.pdf

⁴ Samas, lk 96

veel siiski 65–75% tasemele pandeemia eelse ajaga võrreldes.⁵ See mõjutas ka veeteetasude laekumist, 2019. a maksti reisiparvlaevade eest veeteetasu u 7,1 miljonit eurot, 2024. a 5,1 miljonit.

Lastiveoga tegelevatele ettevõtjatele avaldasid väga tugevat mõju alates 2022. a ELi kehtestatud sanktsioonid Venemaalt pärit kauba veole. See on avaldanud olulist 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 2022. a ning 16 miljonit tonni vähem kui 2021. aastal. 2024. a vähenes kauba vedu veelgi, Statistikaameti andmetel veeti Eesti sadamate kaudu kokku u 21,7 miljonit tonni. 2025. a on see oktoobrikuu seisuga jäänud samale tasemele.

Veeteetasu vähendamata jätmisel väheneks kaubamaht Eesti sadamates ilmselt veelgi. Samuti halveneivad Eesti transiidi-, sadamate ja kaldasektori ettevõtete konkurentsitingimused võrreldes teiste lähiriikide sadamatega. Selle tulemusel väheneb sadamakülastuste arv, mille tulemusel väheneb veete- ja sadamatasude laekumine, samuti tõusevad sektori kulutused taristu ülalpidamisele.

Viimastel aastatel tekkinud olukorras, kus töötlev tööstus ja logistikasektor on sattunud madalseisu, on põhjendatud jätkata veeteetasu vähendamisega ka 2026. aastaks. 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 vajalik veeteetasude vähendamise kaudu ka eksporti toetada.

Järeldus mõju olulisuse kohta: muudatusel on sektorile oluline mõju.

Mõju riigiasutuste töökorraldusele

Veeteetasu arvestab ja makseteatisi väljastab Transpordiamet. Veeteetasu vähendatud määra muutumisega 2025. aastal kehtivalt 14 %-lt 2026. aasta jaanuarist alates 15 %-le ei muutu Transpordiameti töökorraldus ega töömaht. Eelnõuga plaanitav muudatus rakendada veeteetasu määradele 15 % vähendamist eeldab ühekordset toimingut veeteetasude arvestussüsteemis ega too kaasa märkimisväärset lisatööd.

Järeldus mõju olulisuse kohta: puudub oluline mõju Transpordiameti töökorraldusele.

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

Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile ega kohalikule omavalitsusele täiendavaid tegevusi.

Veeteetasude prognoositav laekumine 15 % võrra vähendatud määras 2026. aastaks on u 9,35 miljonit eurot. Ilma veeteetasu määra vähendamata oleks 2026. aastal prognoositav laekumine 10,95 miljonit eurot. Tekkinud vahe kaetakse Kliimaministeeriumi eelarvest 1,6 miljoni euro ulatuses.

8. Rakendusaktid

Eelnõu rakendamiseks ei ole vaja kehtestada uusi ega muuta olemasolevaid rakendusakte.

9. Seaduse jõustumine

⁵ AS Tallinna Sadam 2024. a majandusaasta aruanne. https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2025/04/Tallinna_Sadam_majandusaasta_aruanne_2024.pdf

Seadus jõustub Riigi Teatajas avaldamisele järgneval päeval, kuna seadust menetletakse paralleelselt 2026. aasta riigieelarve seadusega ning seadusega ette nähtud muudatus peab hakkama kehtima alates 1. jaanuarist 2026. a.

Algatab majanduskomisjon 12.11.2025.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Reinaas
Majanduskomisjoni esimees