

Taristuministri määruse „Toetuse andmise tingimused laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõuga kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse (AÕKS) § 161 lõike 3 ja § 182¹ lõike 5 alusel riigi eelarvestrateegia 2026–2029 lisa 5 kohase meetme „Laevade ümberehitus taastuenergia kasutuseks“ toetuse andmise tingimused laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks.

Vabariigi Valitsuse koalitsioonileppe 2025–2027 punkti 352 kohaselt on üks valitsuskoalitsiooni eesmärkidest teha Eestist meretööstuse ja laevade ümberehituse keskus, käivitades laevade ümberehituse meetme. Toetusmeetme määruse kehtestamine on Vabariigi Valitsuse tegevusplaani osa.

Euroopa Liidu eesmärk on vähendada 2030. aastaks heitkoguseid vähemalt 55% ja saavutada kliimaneutraalsus aastaks 2050. Selle eesmärgi saavutamiseks on vastu võetud Euroopa Liidu kliimapakett „Eesmärk 55“, mis näeb muu hulgas ette keskkonnahoidlikumate kütuste kasutuselevõtu suurendamise merendussektoris. Sellest tulenevalt kasvab ka laevade ja kaldataristu ümberehitamisega seotud toodete ja teenuste eksporditurg. Keskkonnasäästlikematele tehnoloogiatele, nagu alternatiivkütustel töötavatele (hübriid)mootoritele ja energiatõhusatele uuenduslikele süsteemidele üleminek võimaldab laevandussektoris vähendada heitkoguseid ja aidata kaasa Euroopa Liidu kliimaeesmärkide saavutamisele.

Investeeringud laevade ümberehitamisse on kulukad ning majandus- ja turuanalüüsid näitavad, et riik peaks puhtamatele tehnoloogiatele üleminekut toetama. Eesti meretööstusettevõtetel on olemas kõik oskused ja kogemused, et pakkuda laevaomanikele maailmatasemel ümberehitusteenust ja aidata kaasa laevade keskkonnasõbralikumaks muutmisele. See loob meie tööstussektorile tööd, suurendab maksutulu ja majanduskasvu ning tugevdab Eesti positsiooni rahvusvahelises merenduses.

Taristuministri 23. aprilli 2025. a määrusega nr 20 „Toetuse andmise tingimused ja kord laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“ (edaspidi *määrus nr 20*) kehtestati 2025. aastal käesoleva eelnõuga sarnast eesmärki kandev määrus. Määrus nr 20 kehtestati komisjoni määrmuses (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.06.2014, lk 1–78) (edaspidi *üldise grupierandi määrus*), sätestatud tingimuste kohaselt. Üldise grupierandi määrmuses sätestatud laevade ümberehitamise lubatava riigiabi tingimused on praktikas osutunud liialt piiravaks ning need ei võimalda toetada teatud laevade ümberehitamist ega teatud liiki ümberehitustegevusi, mille järele laevandussektoris on tegelik ja kasvav vajadus. Seetõttu jäävad paljud keskkonna- ja energiatõhususe seisukohast olulised investeeringud praegu toetuseta, kuigi need aitaksid märkimisväärselt kaasa sektori rohepöörde eesmärkide saavutamisele ning heitkoguste vähendamisele.

Kliimaministerium on seetõttu taotlenud Euroopa Komisjonilt riigiabi luba komisjoni teatise „Kliima-, keskkonnakaitse ja energiaalase riigiabi suunised alates aastast 2022“ (ELT C 80,

18.02.2022, lk 1–89) (edaspidi *komisjoni teatis*) jao 4.3.1 kohaselt, mis võimaldaks toetada laevade ümberehitamist laiematel tingimustel kui määruse nr 20 järgi seni võimalik oli.

Käesoleva määrusega kehtestatakse laevade ümberehitamise toetamiseks tingimused kooskõlas komisjoni teatises ja riigiabi loa taotluses kirjeldatud tingimustega. Eelnõuga nähakse ette üldised tingimused, toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkuse tingimused ja toetuse kasutamise kord meetme tegevuste elluviimiseks ning oodatud tulemuste saavutamiseks, samuti kehtestatakse toetuse tagasinõudmise tingimused ja kord. Toetuse taotlemisele, andmisele ja tagasinõudmisele kohaldatakse ka haldusmenetluse seadust, konkurentsiseadust ning Euroopa Liidu riigiabi reguleerivaid õigusakte.

Meetme tegevusi rahastatakse riigi lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest kehtiva riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve alusel.

Kuna võrreldes määruse nr 20 tekstiga on muudatusi palju, sealjuures puudutavad muudatused olulisi tingimusi, nagu toetatavad tegevused ja taotluste hindamise protsess, kehtestatakse regulatsioon uue määrusena ning määrus nr 20 tunnistatakse kehtetuks.

Eelnõuga ei seata taotlejatele ega toetuse saajatele uusi kohustusi võrreldes määrusega nr 20 ning nende halduskoormus vähesel määral väheneb. Toetuse taotlemine, menetlemine ja aruandlus toimuvad olemasoleva infosüsteemi ehk Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonna kaudu (edaspidi *e-toetuse keskkond*). Toetuse taotluses esitatavad dokumendid on üldjoontes sama nagu määruses nr 20. Erinevusena ei nõuta eelnõus järelaruande esitamist 13 kuu möödudes projekti lõppemisest, mis vähendab toetuse saajate halduskoormust. Eelnõu ei too kaasa ka täiendavaid kooskõlastus- ega aruandluskohustusi teistele riigiasutustele ega ümberkorraldamise või lisatööjõu vajadust toetuse rakendamise koordineerimisel või meetme elluviimisel. Toetuse saamisega ei kaasne täiendavaid regulatiivseid nõudeid väljaspool käesolevas määruses sätestatud. Kokkuvõttes on eelnõu mõju sisemisele ja välisele bürokraatialle neutraalne ning eelnõu rakendamine ei too kaasa halduskoormuse kasvu.

1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Määruse ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi merendusosakonna merenduspoliitika valdkonna juht Hana-Maarja Helinurm (e-post hana-maarja.helinurm@kliimaministeerium.ee), Keskkonnainvesteeringute Keskuse jurist Jaanika Vilde (e-post jaanika.vilde@kik.ee) ja meetme koordinaator Tiiu Noormaa (e-post tiiu.noormaa@kik.ee). Riigiabi teatise Euroopa Komisjonile koostasid KIK ja Kliimaministeerium koostöös advokaadibürooga TEGOS. Määruse juriidilise ekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Rene Lauk (rene.lauk@kliimaministeerium.ee). Eelnõu on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Helen Noormägi (e-post helen.noormagi@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga ega ole otseselt seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega, kuid Euroopa Liidu õiguses on liikmesriikidele kehtestatud riigiabi andmise reeglid, mida tuleb toetuste andmise tingimusi kehtestades järgida.

Toetuse rakendamiseks on kõigepealt vaja saada Euroopa Komisjonilt riigiabi luba (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõige 3). Seega taotleb Kliimaministeerium

Euroopa Komisjonilt riigiabi luba laevade ümberehitamise toetamiseks keskkonnakaitseks antava abina komisjoni teatise jao 4.3.1 kohaselt.

Määrus kehtestatakse pärast riigiabi loa saamist ja määruse eelnõu § 3 lõike 2 teksti lisatakse vastava riigiabi loa number.

2. Määruse eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu kohaselt on määruse tekst jaotatud 9 peatükiks:

1. Üldsätted;
2. Toetuse andmise alused;
3. Taotlusele esitatavad nõuded;
4. Taotlusvooru avamine;
5. Taotluse menetlemine;
6. Toetuse saaja õigused ja kohustused;
7. Toetuse maksmine ja kasutamine;
8. Vaidemenetlus;
9. Määruse kehtetuks tunnistamine.

Määrus koosneb 27 paragrahvist.

Määruse 1. peatükis reguleeritakse üldsätteid.

Paragrahvis 1 sätestatakse toetuse andmise tingimuste määruse reguleerimisala, toetuse andmise eesmärk ja tulemus. Riigi eelarvestrateegia 2026–2029 lisa 5 kohaselt on tegemist meetmega, mida kavandatakse perioodi 2021–2030 ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise vahenditest ning mis on suunatud kliima- ja energiaeesmärkide täitmisele. Lähtudes Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi tingimustest, peavad toetuse andmise tulemusena ümberehitatavad laevad eraldama vähem kasvuhoonegaase ja/või olema energiatõhusamad. Heite vähenemist mõõdetakse süsinikdioksiidi ekvivalendi tonnides aastas ($t(CO_2e)/a$).

Paragrahviga 2 sätestatakse, et meetme rakendamist koordineerib Kliimaministeerium. AÕKS § 161 lõige 3 ja riigi eelarvestrateegia sätestavad tulu kasutamise eest vastutava ministri pädevuse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest laekuvate vahendite kasutamise korraldamiseks kliimapoliitika eesmärkidel. Ministeerium võib vajaduse korral volitada pädevaid riiklikke sihtasutusi, sõlmides selleks halduslepingu AÕKS § 161 lõike 7 kohaselt. Haldusleping on Keskkonnainvesteeringute Keskusega (edaspidi *KIK*) juba sõlmitud. Toetust antakse haldusotsuse alusel.

KIK hindab toetuse taotlusi, teeb taotluste rahuldamise ja rahuldamata jätmise otsused, teeb projektide üle järelevalvet ja väljamakseid. KIK säilitab kõik toetuse andmisega seotud dokumendid e-toetuse keskkonnas kümme aastat pärast toetuse viimast väljamakset. Selle aja jooksul peab olema tagatud võimalus tõendada, et riigiabi on antud toetuse saajale õiglasel suurusel.

Paragrahv 3 näeb ette alused riigiabi andmiseks. Riigiabi antakse komisjoni teatise „Kliima-, keskkonnakaitse ja energiaalase riigiabi suunised alates aastast 2022“ (ELT C 80, 18.02.2022,

lk 1–89) alusel.¹ Riigiabi andmise aluseks on komisjoni otsus, millega loetakse abi kooskõlas olevaks Euroopa Liidu õigusaktidega.

Toetusel peab komisjoni teatise jao 3.1.2 kohaselt olema ergutav mõju, mis tähendab, et tegevustega (nt siduva lepingu sõlmimine) ei tohi olla alustatud enne abi taotlemist.

Eraldi on võimalik anda vähese tähtsusega abi komisjoni 13. detsembri 2023. aasta määruse (EL) 2023/2831 kohaselt määruse § 7 lõike 1 punktis 2 nimetatud tegevuseks. Samale projektile riigiabi ja vähese tähtsusega abi korraga ei anta.

Lisaks märgitakse ära, et toetust ei anta raskustes olevale ettevõtjale, taotlejale, kellele Euroopa Komisjoni või Euroopa Kohtu eelneva otsuse alusel, millega sama liikmesriigi antud abi on tunnustatud ebaseaduslikuks või väärkasutatuks ja ühisturuga kokkusobimatuks, on esitatud seni täitmata korraldus abi tagasi maksta, ning taotlejale, kes on töödega alustanud enne taotluse KIKile esitamist (ergutava mõju puudumine).

Paragrahvis 4 on määratletud eelnõus kasutatavad terminid.

Lõikes 1 esitatud mõisted on defineeritud eelnõu tekstis.

Lõike 2 punktides 1–3 esitatud keskkonnasõbraliku laeva mõisted tulenevad komisjoni teatise jao 2.4 punkti 19 alapunkti 20 alapunkti e alapunktide i–iii tekstist. Lõikes 2 sätestatud nõuded laevale on alternatiivsed ehk piisab ühele neist vastamisest.

Lõike 2 punktis 4 esitatud keskkonnasõbraliku laeva mõiste tuleneb komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määruse (EL) 2021/2139, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/852, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnamärgke,² I lisa, millega sätestatakse, millistel tingimustel võib majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele oluliselt kaasa aitavaks, punktist 6.12.

Lõike 2 punktis 5 esitatud keskkonnasõbraliku laeva mõiste on lepitud kokku Euroopa Komisjoniga riigiabi loa läbirääkimistel.

2011. aastal võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon vastu 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muutmise 1997. aasta protokolliga lisa muudatused, millega kehtestati tehnilised ja operatiivsed energiatõhususe meetmed, et vähendada rahvusvahelise laevanduse CO₂ heitkoguseid.³ Energiatõhususe projekteerimisindeks (EEDI) ja laeva energiatõhususe juhtimiskava (SEEMP) jõustusid 1. jaanuaril 2013. Sellest alates peab uute laevade projekteerimisel arvestama projekteeritava laevatuubi jaoks kehtestatud energiatõhususe sihttasemega. Uueks laevaks loetakse laeva, mille ehitusleping on sõlmitud 1. jaanuaril 2013

¹ Komisjoni teatis „Kliima-, keskkonnakaitse ja energiaalase riigiabi suunised alates aastast 2022“ (ELT C 80, 18.02.2022, lk 1–89). [C_2022080ET.01000101.xml](#).

² Komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/2139, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/852, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnamärgke. [EUR-Lex - 02021R2139-20260101 - ET - EUR-Lex](#).

³ Resolution MEPC.203(62). [MEPC 203 62](#).

või hiljem, ning laeva, mis on üle antud 1. juulil 2015 või hiljem. Seega ei kohaldu EEDI kõigile laevatüüpidele ega laevadele, eelkõige vanematele laevadele. Samas vajavad just paljud vanemad laevad ümberehitamist, et vastata üha karmistuvatele keskkonna- ja kliimanõuetele, aga ka diisel-elektrimootoriga või hübriidmootoriga laevad, millele EEDI ei kohaldu.

2021. aastal võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon vastu 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muutmise 1997. aasta protokolliga lisa muudatused⁴, millega muudeti energiatõhususe nõudeid ning lisati olemasoleva laeva energiatõhususe indeksiga (EEXI) seonduvad nõuded.

Kuna kehtiv üldise grupierandi regulatsioon ei hõlma EEXI kasutamise võimalust, ei olnud võimalik seda ka määrusesse nr 20 lisada. Seega on olemasolevate ja vanemate laevade ümberehitamise toetamise võimalused olnud piiratud ja eksisteerib oluline lünk sektori jaoks vajaliku toetuse pakkumisel. Euroopa Komisjon on 2025. aastal välja töötanud üldise grupierandi määruse muudatused, mis võimaldaksid arvestada laevade ümberehitamise toetamisel ka EEXIga, ent muudatused ei ole käesoleva eelnõu koostamise ajaks veel jõustunud.

Olulise erinevusena laieneb seega käesoleva eelnõuga keskkonnasõbraliku veesõiduki määratlus ja see hõlmab kehtiva määrusega võrreldes edaspidi ka mitut uut ümberehitamise kategooriat:

- laev, mille ümberehitamise tulemusena väheneb kütusekulu 15% võrra, väljendatuna kütuse grammides kandevõimetonn-meremiili kohta kaubalaevade puhul ja brutotonnaaž-meremiili kohta reisilaevade puhul, nagu näitavad arvutuslik hüdrodünaamika (CFD), paagikatsed või samalaadsed tehnilised arvutused;
- kaubaveoks ette nähtud mere- ja rannikulaev, mida kasutatakse üksnes ranniku- ja lähimereveeteenuste osutamiseks, mille eesmärk on võimaldada praegu maismaad mööda veetava kauba ümbersuunamist merele, ning mille otsene (väljalasketoru) CO₂-heide on energiatõhususe indeksi (EEDI) alusel arvatuna 50% väiksem kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.07.2019, lk 202), artikli 11 kohaselt raskeveokite (veokite allrühm 5-LH) jaoks kindlaks määratud keskmine CO₂-võrdlusheite väärtus;
- laev, mille puhul ümberehitamine võimaldab enne 2015. aastat valminud laeval saavutada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni energiatõhususe indeksi (EEXI) väärtuse, mis on vähemalt 10% väiksem 1. jaanuaril 2023 kehtinud EEXI nõuetest, ning kui laev suudab kasutada otsese (väljalasketoru) CO₂-heiteta kütuseid või taastuvatest allikatest pärit kütuseid ning sel on kaldatoitega ühendamise võimekus ja vastav tehnoloogia.

Määruse 2. peatükis sätestatakse toetuse andmise alused, sealhulgas määratakse kindlaks nõuded taotlejale ja ümberehitatavale laevale, toetatavad tegevused ja abikõlblikud kulud, projekti abikõlblikkuse periood ning toetuse eelarve, summa ja osakaal.

Paragrahvi 5 lõikega 1 sätestatakse, et toetuse saajaks saab olla taotleja, kes on Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis registreeritud juriidiline isik.

⁴ Resolution MEPC.328(76). [MEPC 76-15-Add.1 - Report Of The Marine...eventy-Sixth Session \(Secretariat\).pdf](#).

Lõikega 2 sätestatakse üldised nõuded taotlejale seoses sanktsioonide, varasema maksekäitumise, majandustegevuse, toetuste kasutamise ja muude taoliste asjaoludega.

Oluline on, et toetuse maksmise kaudu ei toetaks Eesti riik Venemaa Föderatsiooni agressiooni Ukrainas ega agressiooni toetavat Valgevene Vabariiki. ELi tasandil on kehtestatud 20 sanktsioonipaketti erinevate isikuvastaste ja majandussanktsioonidega, mis puudutavad ka laevandust. Sanktsioone on kehtestatud sadade laevade ja ka mitme laevandusega seotud ettevõtja vastu. Kehtivaid sanktsioone kontrollib KIK avalikest andmebaasidest.

Kõik taotlejad kinnitavad määruse § 11 lõike 3 punktis 21 nõutu kohaselt e-toetuse keskkonnas, et taotlejale esitatavad nõuded on täidetud. Eesti Vabariigis registreeritud taotleja puhul kontrollib KIK struktuuritoetuste registrit, et taotleja ei oleks sama kulu hüvitamiseks varem toetust saanud, ja e-toetuse keskkonnast tehakse taotleja kontrollimiseks automaatne päring karistusregistrisse.

Paragrahviga 6 kehtestatakse nõuded ümberehitatavale laevale. Ümberehitatav laev peab olema tsiviilotstarbeline mere- või rannikulaev, mis on mõeldud reisijate- või kaubaveoks, sadamatoiminguteks või kasutatav abitegevusteks, näiteks puksiirlaevad, sildumislaevad, päästelaevad, jäämurdjad. Toetust ei anta kala- ega sõjalaevade ümberehituseks.

Definitsioon tuleneb komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2021/2139 I lisa punktist 6.12, mille kohaselt on kliimamuutuste leevendamisele oluliselt kaasa aitav selliste laevade moderniseerimine ja uuendamine, mis on konstrueeritud ja varustatud nii, et need sobivad kauba- või sõitjateveoks merel või rannavetes, või mis on sadamatoiminguteks ja abitegevusteks vajalikud laevad, nagu puksiirlaevad, tõstelaevad, lootsilaevad, päästelaevad ja jäämurdjad.

Laeva kogumahutavus peab olema vähemalt 100. Kogumahutavus (GT, ingl *gross tonnage*) on laeva kogumahutavuse mõõtühik, mis arvutatakse laeva kogu suletud ruumala põhjal kooskõlas rahvusvaheliste standarditega. Määruses nr 20 oli ümberehitatava laeva kogumahutavuse alampiiriks 300, mistõttu ei saanud toetusmeedet kasutada väiksemate sadamatoiminguteks kasutatavate laevade puhul. Seepärast seatakse eelnõuga kogumahutavuseks 100.

Laeva lipuriigile määruse eelnõuga erinõudeid ei seata, kuid laeva ega laeva lipuriigi suhtes ei tohi olla kehtivat rahvusvahelist sanktsiooni rahvusvahelise sanktsiooni seaduse (RSanS)⁵ tähenduses ning laeva lipuriik ei tohi olla taotluse esitamise ajal kehtivas „26. jaanuari 1982. aasta Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumi laevakontrolli kohta“ mustas nimekirjas.⁶

Paragrahviga 7 sätestatakse, millistele tegevustele toetust antakse. Lõike 1 kohaselt on toetatavad tegevused projekti põhitegevused ja projekti kõrvaltegevused, mis on vajalikud määruse § 1 lõigetes 2 ja 3 sätestatud toetuse andmise eesmärgi ja tulemuse saavutamiseks.

⁵ RT I. 07.06.2024. 22.

Sanktsioneeritud laevade nimekiri määratakse nõukogu 24. juuni 2024. aasta otsusega (ÜVJP) 2024/1744, millega muudetakse otsust 2014/512/ÜVJP, mis käsitleb piiravaid meetmeid seoses Venemaa tegevusega, mis destabiliseerib olukorda Ukrainas. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401744. Lisaks Ühinenud Rahvaste Organisatsioon sanktsioonid: https://main.un.org/securitycouncil/sites/default/files/1718_designated_vessels_list_final.pdf.

⁶ <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>.

Projekti põhitegevus on määruse § 4 lõike 1 punkti 4 kohaselt laeva ümberehitamine, mille tulemusel muudetakse laev § 7 lõikes 2 kirjeldatud veesõidukiks, ning projekti kõrvaltegevus on määruse § 4 lõike 1 punkti 5 kohaselt laeva ümberehitamine, mis ei ole projekti põhitegevus, aga aitab saavutada määruse § 1 lõigetes 2 ja 3 sätestatud toetuse andmise eesmärgi ja tulemust.

Lõike 2 kohaselt toetatakse projekti raames projekti põhitegevust, mille tulemuseks on laeva ümberehitamine keskkonnasõbralikuks laevaks; laeva ümberehitamine, võimaldamaks laeval kasutada fossiilkütuste kõrval või asemel biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, sealhulgas muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud vedelaid ja gaasilisi transpordikütuseid, või suurendada selliste kütuste osakaalu (tingimusel, et laeva ümberehitamisel veeldatud maagaasi (LNG) või surumaagaasi (CNG) kasutamiseks moodustab bio-LNG või bio-CNG osakaal vähemalt kümme protsenti kogu kütusekulust) ning laeva ümberehitamine, et võimaldada laeval liikuda tuule jõul.

Projekti põhitegevuste loetelu vastab komisjoni teatise jao 4.3.2.1 punkti 163 alapunktidele a–c. Erisusena on koosõlas Euroopa Komisjoni nõude ja riigiabi praktikaga lisatud lõike 2 punkti 2 tingimus, mille kohaselt laeva ümberehitamisel veeldatud maagaasi või surumaagaasi kasutamiseks peab bio-LNG või bio-CNG osakaal moodustama vähemalt kümme protsenti kogu kütusekulust.

Komisjoni teatise jao 4.3.1.5 punkti 184 kohaselt võidakse abi veetranspordis kasutatavate surumaagaasil ja veeldatud maagaasil töötavate sõidukite ja mobiilsete teenindusseadmete soetamiseks või liisimiseks siiski pidada abiks, mis ei tekita pikaajalise seotuse efekti ega tõrju kõrvale investeeringuid keskkonnasõbralikumatesse tehnoloogilistesse lahendustesse, kui liikmesriik tõendab, et keskkonnasõbralikumad alternatiivid ei ole turul hõlpsasti kättesaadavad ja eeldatavasti ei muutu need lühiajalises perspektiivis kättesaadavaks. Sama põhimõtet rakendab komisjon ka veesõidukite moderniseerimisele.

Kuna LNG ja CNG ei ole nullheitega kütused, on kõnealuse lisatingimuse abil võimalik tagada, et laeva ümberehitamine LNGd või CNGd kasutava süsteemi peale ei tekita pikaajalist sõltuvust fossiilkütustel põhinevatest tehnoloogiatest, vaid taotleja peab suunduma siiski puhtamate kütuste poole.

Lõike 3 kohaselt rahastatakse projekti põhitegevust ja kõiki sama projekti raames elluviidavaid kõrvaltegevusi riigiabi skeemi alusel.

Lõikes 4 sätestatakse, et laeva ümberehitamiseks vajalikeks kõrvaltegevusteks antakse abi vähese tähtsusega abina (edaspidi ka *VTA*). VTA andmise eesmärk on toetada üksikinvesteeringuid (nt sõukruvide vahetus, kergemate mööbliesemete või inventari soetamine ja paigaldamine) või mitut investeeringut koos, mille tulemusena väheneb laeva kasvuhoonegaaside heide, kuid mille toetamine ei vastaks määrusega seatud tingimustele, sest laev ei vastaks ümberehitamise tulemusena § 7 lõikes 2 sätestatud tingimustele. Seega annab VTA toetatavate tegevuste seisukohast paindlikkust, kuigi VTAna antava toetuse maksimaalne summa on tunduvalt piiratum. VTA alusel toetatava tegevusega kasvuhoonegaaside heite vähendamise toob taotleja välja taotluse lisana, lähtudes KIKi kodulehel avaldatavast kasvuhoonegaaside vähenemise arvutamise juhendist.

Lõike 5 kohaselt peavad tegevused olema suunatud kasvuhoonegaaside heite vähendamisele, st panustama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32), artikli 10 lõike 3 punktis f kirjeldatud

tegevusse, milleks on merendussektori süsinikuheite vähendamine, sealhulgas laevade, sadamate, uuenduslike tehnoloogiate ja taristu energiatõhususe parandamise, säästvate alternatiivkütuste, nagu taastuvallikatest toodetud vesinik ja ammoniaak, kasutamise, samuti heitevabade jõuseadmete paigaldamise kaudu.

Paragrahviga 8 sätestatakse projekti abikõlblikkuse periood. Projekti abikõlblikkuse periood on ajavahemik, millal toetatav tegevus tuleb ellu viia. Abikõlblikkuse perioodi lõpuks peab olema toetatav tegevus ellu viidud ja toetuse saaja peab olema abikõlblike kulude eest töövõtjatele ja tarnijatele tasunud. Mitteabikõlblike kulude eest võib tasuda ka pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu. Abikõlblikkuse perioodi määrab KIK.

Lõike 2 kohaselt tuleb projektiga alustada hiljemalt ühe aasta jooksul taotluse rahuldamise otsusest. Säte on vajalik, et vältida liigset viivitamist projekti elluviimisega. Üldise hinnatõusu tõttu kaasneb pikkade viivitustega sageli märkimisväärne kulude kasv. See võib põhjustada projekti katkestamist või tühistamist, kuid kui projekti algus on nihutatud meetme abikõlblikkuse perioodi lõppu, ei pruugi olla võimalik enam vabanenud vahendeid meetme eesmärgi täitmiseks kasutada.

Lõikes 3 sätestatud abikõlblikkuse perioodi lõpp tuleneb Vabariigi Valitsuse 4. novembri 2016. a määrusest nr 121 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud tulu kasutamise, aruandluse ja teavitamise üldtingimused“.⁷

Lõikega 4 sätestatakse tingimused, millega loetakse projekt lõppenuks. Toetuse kasutamise aruannete esitamine ja toetuse saaja kohustused on esitatud määruse eelnõu §-s 17, mille lõike 7 kohaselt teeb KIK enne hanke väljakuulutamist ning enne kui ta vahe- ja lõpparuanded kinnitab, ümberehitatava laeva paikvaatluse.

Paragrahviga 9 sätestatakse projekti abikõlblikud kulud.

Lõikega 1 sätestatakse, et toetust antakse üksnes nendeks abikõlblikeks kuludeks, mis on põhjendatud, mõistlikud ja vajalikud määruse § 1 lõikes 2 nimetatud eesmärgi täitmiseks ja § 1 lõikes 3 nimetatud tulemuse saavutamiseks ning mis on tehtud projekti abikõlblikkuse perioodil ja kooskõlas määruse tingimustega. Säte on vajalik, et tagada antava toetuse eesmärgipärane kasutus ja ettenähtud ajaraamistikus püsimine.

Lõikes 2 sätestatakse abikõlblike kuludena investeeringukulud laeva ümberehitamiseks määruse § 7 lõikes 2 sätestatud tulemuse saavutamiseks, ning vähese tähtsusega abi andmisel investeeringukulud, mille eesmärk on vähendada laeva kasvuhoonegaaside heidet. Tegevuskulusid ei rahastata, kuna sellega ei kaasneks KHG heite vähenemine, mis on konkreetsete vahendite kasutamise eelduseks.

Lõikega 3 sätestatakse lisatingimused selliste laevade ümberehitamisele, mis on hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.09.2023, lk 48–100) (edaspidi *määrus 2023/1805*), artikli 2 lõikega 1. Määrusega 2023/1805 kehtestatakse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuva, seal viibiva või sealt väljuva laeva pardal kasutatava energia

⁷ [Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud tulu kasutamise, aruandluse ja teavitamise üldtingimused–Riigi Teataja.](#)

kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär ning kohustus kasutada liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuulavas sadamas kaldaelektri toidet või heitevaba tehnoloogiat. Määrus 2023/1805 kohaldub kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärieesmärkidel. Määruse 2023/1805 artikli 4 lõikes 1 on sätestatud, et aruandeperioodil laeva pardal kasutatava energia aasta keskmine kasvuhoonegaaside heitemahukus ei tohi ületada sama määruse lõikes 2 sätestatud piirmäära. Lõikes 2 on esitatud piirmäärad, mille arvutamiseks vähendatakse kontrollväärtust 91,16 grammi CO₂ ekvivalenti MJ kohta ning mis kohalduvad astmeliselt, suurenedes järk-järgult aastate arvestuses.

Tingimus tuleneb komisjoni teatise jao 3.1.2 punktist 32, milles selgitatakse, et komisjon leiab, et abil, mida antakse üksnes liidu standarditega kohandamise kulude katmiseks, ei ole põhimõtteliselt ergutavat mõju. Üldreegli kohaselt võib ergutav mõju olla ainult abil, mida antakse selleks, et rakendada liidu standarditest rangemaid standardeid. Kui aga asjakohane liidu standard on juba vastu võetud, kuid ei ole veel jõustunud, võib abil olla ergutav mõju juhul, kui see ergutab investeringut tegema ja lõpule viima vähemalt 18 kuud enne standardi jõustumist.

Seetõttu on määruses sätestatud, et määruse 2023/1805 kohaldamisalasse kuuluvate laevade ümberehitamiseks võib abi anda tingimusel, et abi võimaldab investeringu teha ja lõpule viia vähemalt 18 kuud enne liidu õigusest tulenevate nõuete jõustumist, või toetatavad tehnoloogiad võimaldavad saavutada kõrgema keskkonnakaitse taseme kui liidu õiguses sätestatud tase ning abikõlblikud on üksnes need lisakulud, mis tekivad keskkonnakaitse taseme parandamisest üle liidu õiguses nõutud taseme. Taotluses tuleb määruse § 11 lõike 3 punkti 10 kohaselt ka vastavat asjaolu tõendada.

Lõikes 4 sätestatakse, et kulu peab olema tekkinud tööde käigus, mille on EMPs teinud EMPs registreeritud ettevõtja, kellel on vähemalt kolmeaastane kogemus laeva keskkonnasõbralikuks või heiteta laevaks ümberehitamise projektides või VTAna toetatavate üksiktegevuste puhul varasem sarnaste tööde tegemise kogemus. Tööde tegijal peab olema ISO 14 001 keskkonnajuhtimissüsteemi sertifikaat või sellega samaväärne sertifikaat. Tingimused on seatud, et tagada toetuse andmisel tulemuse saavutamine ja seeläbi positiivne mõju keskkonnamärgidele.

Lõikes 5 loetletakse abikõlbmatud kulud. Piirangud täidavad eesmärgi saavutada rahastusega maksimaalne positiivne keskkonnamõju.

Paragrahv 10 määratleb toetuse summa tingimused.

Lõikes 1 selgitatakse, et maksimaalne toetuse summa on viis miljonit eurot projekti põhitegevuste toetamisel ja 300 000 eurot VTAna. Taotlusvooru eelarve ja ajakava kinnitab taristuminister käskkirjaga. Ühele projektile antava toetuse maksimaalne suurus on 5 miljonit eurot. Toetuse maksimumsumma 5 miljonit eurot projekti kohta on kehtestatud selleks, et tagada olemasoleva eelarve tõhus jaotamine ning võimaldada toetust mitmele taotlejale. Selline ülempiir on mõeldud selleks, et eelarve toimiks siduva piiranguna konkurentsipõhises valikumenetluses kooskõlas komisjoni teatise punkti 49 alapunktiga c. See tähendab, et eelduslikult ei saa kõik taotlejad toetust ning taotlejate arv on piisav tõhusa konkurentsi tagamiseks. Eelarve on määratud tasemele, mis jääb alla meetme raames prognoositud kogunõudluse, tagades seeläbi, et valikuprotsess toimib kavandatud konkurentsipõhiselt.

Lõikes 2 täpsustatakse, et ühele ettevõtjale antava VTA kogusumma ei tohi mis tahes kolme aasta pikkuse ajavahemiku jooksul ületada 300 000 eurot.

Lõiked 3 ja 4 täpsustavad toetuste kasutamist ja kombineerimist ning omafinantseeringu nõuet. Lõige 3 vastab komisjoni teatise punktidele 56 ja 57, keelates abi kumuleerimise mis tahes muu avaliku sektori rahastusega, sealhulgas Euroopa Liidu vahendite ja muu välisabi toetusega. Selline lähenemine välistab ülekompenseerimise riski, kuna sama projekti kulude katmiseks ei ole lubatud kasutada samal ajal ühtegi teist avaliku sektori rahastamisallikat. Taotlejad peavad taotluse esitamise etapis kinnitama, et projekti kulude katmiseks ei ole taotletud ega saadud toetust muudest riigieelarvelistest, Euroopa Liidu ega välisabi allikatest (§ 11 lõike 3 punkt 20). Lõike 4 kohaselt peab taotlejal olema omafinantseering projekti elluviimiseks. Kuigi eelnõus ei ole sätestatud minimaalset omafinantseeringu protsendimäära, on toetusmeede üles ehitatud selliselt, et abi katab üksnes osa abikõlblikest kuludest – põhitegevuse maksimaalne toetussumma on 5 miljonit eurot. Toetuse saaja peab esitama täieliku projektieelarve, milles eristatakse selgelt omafinantseering ja toetus (§ 11 lõike 3 punkt 17), ning esitama kirjaliku kinnituse omafinantseeringu olemasolu kohta (§ 11 lõike 3 punkt 18). Omafinantseering peab seejuures koosnema tegelikest eravahenditest.

Määruse 3. peatükis sätestatakse taotlusele esitatavad nõuded.

Paragrahviga 11 sätestatakse, et toetuse saajal tuleb e-toetuse keskkonnas täita taotlusvorm. E-toetuse keskkond on struktuuritoetuse register, mis on avaliku teabe seadusega kooskõlas asutatud andmekogu. Registri põhimäärus ja kasutamise kord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega.

Taotlusvormil tuleb täita eesti keeles korrektselt kõik lahtrid, mis hõlmavad infot taotleja, projekti tegevuste, ajakava, eelarve ja väljundnäitajate kohta. Taotlusvormil esitatud andmed peavad olema täielikud ja õiged. Kui taotlusvormis esitatakse ebaõigeid andmeid, jätab KIK taotluse rahuldamata. Kui andmed on puudulikud, saadetakse taotlejale e-toetuse keskkonnas päring koos suunistega taotluse täiendamiseks. Ühtlasi peab taotleja kinnitama, et ta on taotlusvormi täitnud korrektselt, andmed on õiged ja täielikud ning planeeritud tegevused on kooskõlas määruse ning Euroopa Liidu ja riigisiseste õigusaktidega. Taotluse peab olema allkirjastanud esindusõigusega isik, kellel on Eesti isikukood, sest välismaalastel ei ole praegu võimalik e-toetuse keskkonnas taotlusi esitada, kuid arendustööd käivad.

Lõikes 3 sätestatakse, milliseid kinnitusi, andmeid või dokumente peab taotleja taotlusele lisama. Sätte kohaselt tuleb esitada põhiaandmeid, nagu taotleja nimi, registrikood, ettevõtte suurus, aga ka spetsiifilisemaid andmeid ja dokumente, nagu tõend selle kohta, et taotleja on ümberehitatava laeva omanik või tal on õiguslik alus ümberehitatavat laeva vallata; andmed ümberehitatava laeva kohta, sealhulgas liputunnistus või merelaevatunnistus; projekti ja projekti tulemuse ning mõju kirjeldus; turu-uuringud või hinnapakkumused, projekti kogueelarve kululiikide kaupa, eristades abikõlblikud ja abikõlbmatud kulud; vajaduse korral volikiri, kui taotleja esindaja tegutseb volituse alusel; kinnitus, et projekti kuludeks ei ole taotletud toetust muudest riigieelarvelistest, Euroopa Liidu või välisabi vahenditest; kinnitus, et taotlejale esitatavad nõuded on täidetud jm.

Taotlejal tuleb taotluse lisana esitada ka tehniline ja keskkonnasäästlikkuse aruanne, mis sisaldab volitatud klassifikatsiooniühingu (Lloyd's Register, Bureau Veritas, DNV AS,

American Bureau of Shipping, Registro Italiano Navale, Polish Register of Shipping) kinnitust⁸, et projekti alusel on võimalik laeva ümber ehitada selliselt, et see vastaks määruses sätestatud projekti põhitegevuse tulemusele. Tehnilise ja keskkonnavalase jätkusuutlikkuse aruanne peab võimaldama tuvastada, et planeeritud investeering on teostatav. VTA taotlemisel peab tehnilise ja keskkonnavalase jätkusuutlikkuse aruanne sisaldama volitatud klassifikatsiooniühingu kinnitust, et projekti alusel on võimalik saavutada taotluses väljatoodud kasvuhoonegaaside tulemusnäitajad. Tehnilise ja keskkonnavalase jätkusuutlikkuse aruanne on olnud nõutav näiteks ka Itaalia merelaevade moderniseerimiseks või omandamiseks mõeldud riigiabi kava kohaselt.⁹ Lisaks peab esitama tõendi selle kohta, et määruse 2023/1805 kohaldamisalasse jääva laeva ümberehitamisel on täidetud määruse § 9 lõike 3 punktis 1 või 2 sätestatud tingimus.

Taotleja, kes ei ole registreeritud Eestis, peab esitama tõendi, mis kinnitab, et taotleja majandustegevus ei ole lõppenud ega peatunud, taotleja suhtes ei ole algatatud likvideerimis- ega pankrotimenetlust ega tehtud pankrotiotsust, taotlejal ega tema seaduslikul esindajal ei ole kehtivat kriminaalkaristust. Taotleja peab kinnitama, et ei ole sama kulu hüvitamiseks saanud toetust muudest Euroopa Liidu või välisabi vahenditest.

Tõendid ja andmed omafinantseeringu olemasolu kohta on näiteks digiallkirjastatud eelkokkulepped, eellepingud, tõendid pangast jms. Taotleja peab veenvalt näitama, et tal on taotluse rahuldamise korral võimekus omafinantseering tagada.

Dokumentide loetelu on koostatud selliselt, et oleks võimalik hinnata taotleja ja taotluse vastavust eelnõus seatud nõuetele.

Määruse 4. peatükis sätestatakse taotlusvooru avamise ja eelarvega seonduvad tingimused.

Paragrahvi 12 kohaselt korraldab KIK avatud taotlusvooru, mille eelarve ja avamise tähtaeg omakorda kinnitatakse taristuministri käskkirjaga. Samuti sätestatakse maksimaalne tähtaeg, mille jooksul KIK peab vooru avama. Taotlusvooru rahalise mahu jäägist ja eelarve ammendumisest teatatakse KIKi veebilehel.

Avatud taotlusvoor on määruse § 4 lõike 1 punkti 1 kohaselt konkurentsipõhine pakkumismenetlus projekti elluvijate valimiseks. Komisjoni teatise jao 3.2.1.3 kohaselt annab konkurentsipõhine pakkumismenetlus usaldusväärse hinnangu võimalikele abisaajatele vajaliku minimaalse abi kohta. Seetõttu leiab komisjon, et abi proportsionaalsus on tagatud, kui pakkumismenetlus on konkurentsipõhine, nimelt see on avatud, selge, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, põhineb objektiivsetel kriteeriumidel, mis on varem kindlaks määratud olenevalt meetme eesmärgist ja minimeerides strateegilise pakkumise riski; kriteeriumid avaldatakse piisavalt aegsasti enne taotluste esitamise tähtaega, et võimaldada tõhusat konkurentsi; pakkumismenetlusega seotud eelarve või maht on siduv piirang, mis tähendab, et eeldatavalt ei saa mitte kõik pakujad abi, pakujate eeldatav arv on tõhusa konkurentsi tagamiseks piisav ning kui kava rakendamise ajal läbiviidavates pakkumismenetlustes on liiga vähe pakujaid, parandatakse pakkumismenetluste korraldust, et tagada tõhus konkurentsi järgnevates pakkumismenetlustes, või kui see ei ole võimalik, siis niipea, kui see on asjakohane;

⁸ Volitatud klassifikatsiooniühingutega on Transpordiamet sõlminud kokkulepped vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 26. augusti 2011. a määrusele „[Volitatud klassifikatsiooniühingutele esitatavad nõuded ja volitatud klassifikatsiooniühingute üle järelevalve teostamise kord](#)“.

⁹ Vt ka Itaalia merelaevade soetamise või ümberehitamise riigiabi kava (State Aid SA. 101308 (2022/N) – Italy State aid scheme for the acquisition or retrofitting of maritime vessels). https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202324/SA_101308_80319F88-0000-C4FD-8196-82CD25385AD5_62_1.pdf.

välditakse pakkumismenetluse tulemuste tagantjärele kohandamist (nt hilisemad läbirääkimised pakkumise tulemuste üle või normeerimine), sest need võivad vähendada menetluse tulemuse tõhusust.

Määruse 5. peatükis sätestatakse taotluse menetlemise kord.

Paragrahviga 13 sätestatakse taotluse menetlemisega seotud üldtegevused. KIK kontrollib taotleja ja taotluse vastavust nõuetele ning võib vajaduse korral nõuda taotlejalt selgitusi ja lisainformatsiooni, andes puuduse kõrvaldamiseks taotlejale kuni 14 kalendripäeva pikkuse tähtaja. Taotluse menetlemiseks on ette nähtud kuni 90 päeva. KIKil on õigus kaasata eksperte ja teha paikvaatlust.

Lõike 3 kohaselt on KIKil õigus nõuda lisateavet ja selgitusi või nõuda taotluse muutmist, kui taotlus ei ole piisavalt selge. See aitab vältida olukordi, kus muidu sisuliselt nõuetele vastavad taotlused jäetakse rahuldamata üksnes ebaselguse või puhtalt vormiliste puuduste tõttu. Selline taotluse täpsustamise ja muutmise mehhanism rakendub üksnes taotluse menetlemise etapis – st enne hindamist, järjestamist ja rahuldamisotsuse tegemist – ning seetõttu ei käsitata seda tagantjärele (mittelubitava) kohandusena komisjoni teatise punkti 49 alapunkti d tähenduses.

Paragrahviga 14 sätestatakse taotluse nõuetele vastavuse hindamise põhitingimused. KIK tunnistab taotleja ja taotluse nõuetele vastavaks, kui määruses sätestatud tingimused on täidetud, ning ei tunnista taotlust nõuetele vastavaks, kui see ei vasta määruses sätestatud nõuetele.

Paragrahviga 15 kirjeldatakse hindamiskomisjoni moodustamist ja selle tegevust. Hindamiskomisjoni moodustab ning komisjoni tööd koordineerib KIK. KIK võib kaasata hindamiskomisjoni koosseisu eksperte. Nõuded hindamiskomisjoni moodustamise kohta on vajalikud selleks, et taotlusi hindaksid valdkonna eksperdid ning samas oleks tagatud ja fikseeritud taotlejate erapooletus ja konfidentsiaalsus. Hindajad kohustuvad mitte avaldama hindamise käigus teatavaks saanud informatsiooni, sealhulgas ärisaladust. Hindajate nimesid KIK ei avalda, et välistada hindajate mõjutamine taotlejate poolt.

Paragrahvi 16 kohaselt hinnatakse nõuetele vastavaid taotlusi määruse lisa esitatud hindamiskriteeriumite alusel (täpsemalt määruse lisa kirjelduse juures). Hindamiskomisjon annab punkte kooskõlas määruse lisa kirjeldatud meetodikaga ja koguhinne moodustub hindamiskriteeriumide alusel antud punktide summeerimisel. Saadud punktisumma põhjal moodustatakse taotluste pingerida, mille alusel tehakse taotluste rahuldamise ja mitterahuldamise otsused.

Paragrahviga 17 sätestatakse taotluse rahuldamise tingimused. Lõike 1 kohaselt teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse. Lõikes 2 on kirjeldatud taotluste paremusjärjestuse tingimused. Kuna tegemist on konkureeriva pakkumismenetlusega, järjestatakse taotlused hindamiskomisjoni punktisummade alusel ning taotlused rahldatakse, alustades suurima punktisumma teeninud taotlusest kuni eelarve ammendumiseni, sealjuures taotluste osaline rahuldamine ei ole lubatud.

Taotluse rahuldamise otsuse kohustuslikud elemendid on sätestatud eelnõus. KIK toimetab otsuse toetuse taotlejale kätte kolme tööpäeva jooksul pärast otsuse tegemist E-toetuse keskkonna vahendusel, samuti tagab andmete edastamise riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse.

Paragrahv 18 käsitleb taotluse rahuldamata jätmist. Lõike 1 kohaselt tehakse taotluse rahuldamata jätmise otsus, kui taotleja, taotlus või laev ei vasta nõuetele, taotleja on esitanud valeandmeid, taotleja mõjutab õigusvastaselt taotluse menetlemist või ei võimalda taotluse nõuetele vastavust kontrollida, taotlusvooru eelarve on ammendunud. Lõike 2 kohaselt teeb KIK seda ka siis, kui taotleja ei kõrvalda KIKi tuvastatud puudust määratud tähtaja jooksul. Lõikes 3 on sätestatud kõnealuse otsuse kohustuslikud elemendid ning lõikes 4 otsuse kättetoimetamine E-toetuse keskkonnas.

Paragrahv 19 sätestab taotluse kõrvaltingimustega rahuldamise võimaluse, mille kohaselt KIK võib teha taotluse rahuldamise otsuse kõrvaltingimusega kooskõlas haldusmenetluse seaduse (HMS) §-ga 53, kui on tõenäoline, et taotleja täidab lõpliku otsuse tegemise eelduseks oleva kõrvaltingimuse tingimuses määratud tähtjaks ning sellise tingimuse seadmine on mõistlik. Kui taotlus rahuldatakse kõrvaltingimusega, ei maksta toetust välja enne, kui ka kõrvaltingimus on täidetud. HMS § 53 lõike 1 punktide 1–3 järgi on haldusakti kõrvaltingimus haldusakti kehtivusaja piiramine kindlaksmääratud tähtpäevast või tulevikus aset leida võivast sündmusest lähtudes, haldusakti põhiregulatsiooniga seotud lisakohustus, lisatingimus haldusakti põhiregulatsioonist tuleneva õiguse tekkimiseks vms.

Paragrahviga 20 sätestatakse taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja kehtetuks tunnistamise tingimused ja kord.

Lõikes 1 sätestatakse, et taotluse rahuldamise otsust võib muuta KIKi algatusel või taotleja avalduse alusel.

Lõikes 2 on täpsustatud, millistel juhtudel võib taotluse rahuldamise otsust muuta: kui muudatus puudutab projekti kõrvaltegevust või selle ulatust või kõrvaltegevuse lisamist või eemaldamist, tingimusel et määruse § 7 lõikes 2 kirjeldatud projekti põhitegevus ei muutu projekti tulemusnäitajat või projektispetsiifilist näitajat või selle sihttasest, tingimusel et muudatus ei kujuta endast taotluses esitatud kasvuhoonegaaside heite vähendamise näitaja sihttaseme vähendamist; abikõlblike kulude või toetuse summat, kui toetuse summat vähendatakse võrreldes algses otsuses kinnitatud summaga; projekti abikõlblikkuse perioodi jms. Oluline on, et muuta ei saa tingimusi, mis olid aluseks taotluse vastavaks tunnistamisele või hindamisele ja mille põhjal kujunes ka paremusjärjestus.

Lõike 3 kohaselt ei muudeta taotluse rahuldamise otsust toetuse summa suurendamiseks. Sätte eesmärk on tagada meetme eelarve prognoositavus ja toetuse saajate võrdne kohtlemine ning rõhutada, et toetuse suurus määratakse kindlaks taotluse menetlemisel tehtava otsusega. Toetuse saaja vastutab taotluses esitatud eelarve realistlikkuse eest ning pärast taotluse rahuldamise otsuse tegemist ei ole võimalik toetuse summat suurendada ka juhul, kui projekti elluviimise käigus ilmneb täiendav rahavajadus või kulude suurenemine.

Lõike 4 kohaselt on KIKil õigus keelduda otsuse muutmisest, kui soovitatav muudatus seab kahtluse alla projekti oodatavate tulemuste saavutamise või projekti tegevuste abikõlblikkuse projekti perioodil või on vastuolus riigiabi reeglitega, sealhulgas komisjoni teatises kirjeldatud konkurentsipõhise taotlemise nõuetega. Lõike 4 järgi tuleb otsus teha 30 päeva jooksul.

Lõike 5 kohaselt otsustab KIK muutmise 30 päeva jooksul.

Lõikes 6 sätestatakse alused, mille ilmnemisel on KIKil õigus taotluse rahuldamise otsus kehtetuks tunnistada. Seda võib teha näiteks juhul, kui toetuse saaja ei vii projekti ellu rahuldatud taotluse kohaselt, rikub toetuse andmise tingimusi, ei täida projekti ajakava.

Lõike 7 kohaselt tunnistatakse taotluse rahuldamise otsus täielikult kehtetuks, kui toetuse saajat on karistatud karistusseadustiku § 260¹ alusel või tema asukohariigi samaväärse õigusnormi alusel ja toetus on määratud 12 kuu jooksul enne ebaseadusliku töötamise võimaldamise avastamist või toetus tuleb välja maksta viie aasta jooksul ebaseadusliku töötamise võimaldamise avastamisest arvates. Lõikega tagatakse liikmesriigi kohustus, mis tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/52/EÜ, millega sätestatakse ebaseaduslikult riigis viibivate kolmandate riikide kodanike tööandjatele kohaldatavate karistuste ja meetmete miinimumnõuded (ELTL 22 L 168, 30.06.2009, lk 24–32), artikli 7 lõike 1 punktides a ja c. Punkti a kohaselt ei tohi anda toetust viie aasta jooksul ebaseadusliku töötamise avastamisest ja punkti c kohaselt tuleb 12 kuu jooksul enne ebaseadusliku töötamise avastamist toetuse saajale määratud toetuse otsus tühistada. Nimetatud sätteid saab rakendada alates karistuse jõustumisest isikule, kes on Eestis ebaseaduslikult viibiva inimese tööle võtnud või selle võimaldamise eest karistatud. Seega, kui ilmneb, et toetuse saaja või partner on karistatud karistusseadustiku § 260¹ alusel, tuleb taotluse rahuldamise otsus kehtetuks tunnistada ja toetus tagasi nõuda.

Lõike 8 kohaselt tunnistatakse taotluse rahuldamise otsus kehtetuks ka siis, kui toetuse saaja ei esita määruse § 21 lõikes 2 nimetatud dokumenti hiljemalt ühe kuu jooksul taotluse rahuldamise otsuse saamisest. Viidatud dokument on taotleja asukohariigi äri- või muu kohase registri asjakohane apostillitud ja eesti keelde tõlgitud dokument, mis tõendab tema staatust juriidilise isikuna ning maksejõuetuse, likvideerimise, tegevuse peatamise või muu sellise asjaolu puudumist, mille tõttu ei pruugi olla tegemist jätkuvalt tegutseva ettevõtjaga. Kui vastav teave on KIKi menetlejale avalikest usaldusväärsetest andmebaasidest kättesaadav, siis teostab kontrolli KIK ja dokumenti esitada ei ole tarvis.

Määruse 6. peatükis sätestatakse toetuse saaja õigused ja kohustused.

Paragrahviga 21 sätestatakse toetuse saaja õigused ja kohustused.

Lõike 1 kohaselt on toetuse saajal õigus saada informatsiooni ja nõu määruses sätestatud nõuete ja kohustuste kohta. KIKis tegeleb iga toetuse saajaga temale määratud projektikoordinaator, kelle nimi ja kontaktid teatatakse toetuse saajale teatavaks koos taotluse rahuldamise otsusega. Toetuse saajal on õigus oma projektikoordinaatorilt saada projekti elluviimisel nõustamist, kuid riigiabi saaja vastutab riigiabi reeglitele vastamise eest ise. Projektikoordinaatorile on tagatud KIKi poolt nõuandev tugi oma toetuse saajate abistamiseks.

Lõige 2 käsitleb olukorda, kus toetuse saaja, kes ei ole registreeritud Eestis, peab pärast taotluse rahuldamise otsuse saamist esitama apostillitult või legaliseeritult ja ametliku tõlkega eesti keelde asukohariigi äri- või muu kohase registri asjakohase dokumendi, mis tõendab tema staatust juriidilise isikuna ning maksejõuetuse, likvideerimise, tegevuse peatamise või muu sellise asjaolu puudumist, mille tõttu ei pruugi olla tegemist jätkuvalt tegutseva ettevõtjaga, sest KIKil puuduvad iseseisvad võimalused selliste asjaolude kontrollimiseks.

Lõige 3 sätestab teavitamistingimused, mis tuleneb Vabariigi Valitsuse 4.11.2016 määrusest nr 121 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud

tulu kasutamise, aruandluse ja teavitamise üldtingimused¹⁰. Nimetatud määruse § 7¹ lõike 1 kohaselt tuleb projektiga seotud kommunikatsioonis, veebilehtedel ja sotsiaalmeediakanalites toetuse saajal viidata projekti rahastusallikale sõnastuses „Projekti toetas Eesti riik heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumistulust” või analoogse sõnastusega, mis sisaldab viidet heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumisel saadud tulule.

Lõige 4 viitab määruse §-le 22, mis sätestab hangete läbiviimise korra. Abikõlblike kulude tegemiseks on taotlejal kohustus avaldada hanketeade riigihangete seaduse § 181 kohases riigihangete registris ühe aasta jooksul abikõlblikkuse perioodi algusest arvates.

Lõigete 5 ja 6 kohaselt peab toetuse saaja tagama projekti tegevuste elluviimise taotluses ja taotluse rahuldamise otsuses ning määruses toodud tingimuste kohaselt, säilitama dokumente toetuse kasutamise kohta, kohustuma alluma kontrollile ja järelevalvele määruse tingimuste kohaselt.

Lõige 7 sätestab toetuse saaja kohustuse võimaldada KIKil ja KIKi poolt kaasatud ekspertidel teostada projekti elluviimise käigus ümberehitataval laeval paikvaatlust Eesti Vabariigi territooriumil asuvas sadamas enne hanke väljakuulutamist ning taotluse vahe- ja lõpparuande kinnitamist. KIK võib kaasata paikvaatluse tegemisse eksperte. KIK viib § 21 lõikes 7 kirjeldatud paikvaatluse läbi enne hanke väljakuulutamist, enne vahearuarande kinnitamist ja enne lõpparuande kinnitamist. KIKil on õigus läbi viia ka täiendavaid paikvaatlusi pisteliselt HMS § 38 lõike 2 alusel. KIK võib kaasata paikvaatluse tegemisse eksperte. Enne hanke väljakuulutamist läbiviidava paikvaatluse eesmärgiks on veenduda, et projektis kirjeldatud tegevustega ei ole alustatud enne taotluse esitamist, st et ergutava mõju tingimus on täidetud, ning fikseerida olukord enne projekti algust selleks, et oleks võimalik hiljem võrrelda ja hinnata toimunud muutust ja teostatud töid. KIK viib paikvaatluse läbi haldusmenetluse seaduses sätestatud reegleid järgides Eestis, seega peab laev, millele toetust taotletakse, paikvaatluse ajal viibima Eestis. Enne vahearuarande ja lõpparuande kinnitamist läbiviidava paikvaatluse eesmärgiks on kontrollida toetuse kasutamist. Täiendavalt on paikvaatlus vajalik ka riigi eelarvevahendite kasutamise järelevalve ja läbipaistvuse tagamiseks, kuna toetuse saajate ring on lai ning toetust võivad taotleda ka kolmandate riikide ettevõtted. Eestis toimuv paikvaatlus võimaldab veenduda toetuse nõuetekohases kasutamises ning tagada, et projekti raames kavandatud tegevused vastavad toetuse andmise tingimustele. Kuna toetust võivad saada ka kolmandate riikide ettevõtted, vähendab Eestis läbiviidav paikvaatlus riski, et projektis ettenähtud töid ei ole tegelikult ellu viidud või et toetuse taotleja kasutab vahendeid eesmärgipärasest erinevalt.

Lõike 8 kohaselt peab toetuse saaja hoidma ümberehitatud laeva Eesti lipu all vähemalt kolm aastat pärast lõppmakse tegemist juhul, kui ta sai taotluse hindamisel punkte määruse lisas toodud kolmanda hindamiskriteeriumi alusel, st et taotlemise hetkel oli ümberehitatava laeva lipuriik Eesti Vabariik. Nõue aitab vältida olukorda, kus laev registreeritakse Eesti lipu alla vaid toetuse saamise eesmärgil ning pärast toetuse saamist registreeritakse mujale.

Lõike 9 kohaselt peab toetuse saaja asja ostmise või teenuse osutamise lepingu muutmisel esitama KIKile lepingumuudatuste kavandi. Eesmärk on võimaldada KIKil enne muudatuste jõustumist hinnata, kas muudatused on kooskõlas toetuse andmise tingimustega, kas muudatus

¹⁰ [Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud tulu kasutamise, aruandluse ja teavitamise üldtingimused–Riigi Teataja.](#)

mõjutab projekti eelarvet, ajakava või muid toetuse saamise aluseid, kas muudatus ei tekita riski toetuse väärkasutuseks või toetuse tagasinõudmiseks jmt.

Lõike 10 kohaselt peab toetuse saaja teavitama KIKi mistahes asjaoludest, mis võivad mõjutada projektiga seonduvaid varasid või kohustuste täitmist.

Paragrahviga 22 sätestatakse nõuded hanke läbiviimiseks. Toetuse saaja peab hanketeate avaldama riigihangete registris, et tagada avalike vahendite otstarbekas ja efektiivne kasutamine. Riigihangete registris tuleb hange avaldada kui „toetuse saaja ost“. KIK nõustab toetuse saajat hanke läbiviimise juures. Kui sõlmitava lepingu eeldatav maksumus on vähemalt 100 000 eurot käibemaksuta, peab toetuse saaja esitama KIKile eestikeelse hankedokumendi enne hanke läbiviimist, et KIK saaks nõustada toetuse saajat nõuetekohaselt hanke korraldamisel. Paremaks nõustamiseks lisab toetuse saaja KIKi projektikoordinaatori hanke juurde kui „vaatleja“. Lepingu muutmise korral tuleb esitada KIKile enne lepingu muutmist muutmise kavand, nt sõlmitav lepingu lisa.

Paragrahviga 23 sätestatakse nõuded toetuse kasutamisega seotud aruannete kohta.

Toetuse saaja esitab KIKile:

- vahearuande projekti abikõlblikkuse perioodi jooksul, täpsemalt taotluse rahuldamise otsuses määratud tähtaja jooksul;
- lõpparuande pärast projekti lõpetamist;
- järelaruande viie aasta jooksul pärast lõppmakse laekumist, aastate kaupa jaotatuna.

Aruanded peavad sisaldama vähemalt: aruandeperioodi, projekti elluviimise kirjeldust (tehtud tööd ja tegevused), tulemuste ja eesmärkide saavutamist, andmeid kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise ning muude tulemusnäitajate kohta KIKi etteantud arvutusvormi alusel, samuti kütusekasutuse ja läbisõidu tõendavaid dokumente.

Lõpparuandes esitatud kasvuhoonegaaside vähendamise andmed peavad olema kontrollitud Eestis tegutseva tunnustatud klassifikatsiooniühingu poolt ning vastav kinnitus tuleb lisada lõpparuandele. See tagab sõltumatu tehnilise kontrolli, et taotluse etapis prognoositud kasvuhoonegaaside kokkuvõtte on tegelikult saavutatud ka käitamisel. Kui järelkontrolli perioodil selgub, et tegelik kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemine jääb oluliselt alla taotluses esitatud prognoosidele, näiteks juhul, kui alternatiivkütuseid ei kasutata kokkulepitud mahu, annab § 25 lõige 2 punkt 1 KIKile õiguse nõuda toetuse osalist või täielikku tagasimaksmist, kuna on ilmnunud asjaolu, mille korral taotlust ei oleks rahuldatud.

Aruanded esitatakse e-toetuse keskkonna kaudu. Lõpparuandele peab olema lisatud Eesti riigi poolt volitatud klassifikatsiooniühingu poolt kinnitatud andmed projekti tulemusena väheneva kasvuhoonegaaside heite kohta.

Määruse 7. peatükis sätestatakse nõuded toetuse maksmise ja kasutamise kohta.

Paragrahviga 24 sätestatakse toetuse maksmise kord, kus on välja toodud, et toetus makstakse välja tasutud kuludokumentide alusel pärast vahe- või lõpparuande kinnitamist. Lõikes 2 loetletakse dokumendid, mis toetuse saaja peab makse saamiseks e-toetuse keskkonna kaudu esitama. Säte on vajalik, et võimaldada KIK-il enne makse tegemist kontrollida kuludega seotud asjaolusid ning tagada, et toetuse maksmine toimub tegelike kulude alusel.

Paragrahviga 25 sätestatakse toetuse tagasinõudmise tingimused. Toetuse tagasinõudmise õigus tekib KIKil, kui toetuse saaja ei täida määruses ja rahastusotsuses esitatud nõudeid. Paragrahvi lõigetes 2–5 on loetletud asjaolud, mis puhul toetust saab osaliselt või täielikult tagasi nõuda. Lõigetes 6 ja 7 sätestatakse toetuse tagasimaksmise tähtaeg, viivise kohaldamise alus ning toetuse tagasinõudmise lõpptähtaeg. Toetust saab tagasi nõuda kuni kümne aasta möödumiseni projekti lõpust. Toetuse väärkasutuse korral tagasinõudmise aluseks on AÕKS § 182¹ lõige 1.

Määruse 8. peatükis sätestatakse vaidemenetlus.

Paragrahviga 26 sätestatakse vaide esitamise ja menetlemise kord. Toetuse taotleja võib esitada vaide KIKi toimingut või otsuse peale haldusmenetluse seaduses sätestatud korras. Vaide lahendab KIK. Säte on vajalik, et võimalusel leida kohtuväline lahendus, nt selgitada vaidlusalused asjaolud ning viia puudustega taotlus või taotluse menetlus vastavusse TATiga. KIKi toimingud ja otsused peavad vastama haldusmenetluse seadusele ning neid on võimalik vaidlustada. Vaide lahendab KIK.

Määruse 9. peatükis sisaldub rakendussäte, millega tunnistatakse taristuministri 23.04.2025 määrus nr 20 „Toetuse andmise tingimused ja kord laevade ümberehitamiseks keskkonnasõbralikumaks“ (RT I, 24.04.2025, 7) kehtetuks.

Määruse lisas sätestatakse konkurentsipõhises pakkumismenetluses taotluste hindamise kriteeriumid.

Vastavalt komisjoni teatise jao 3.2.1.3 punktile 50 tuleks konkurentsipõhises pakkumismenetluses pakkumuste järjestamiseks ja lõpptulemusena abi andmiseks kasutatavate valikukriteeriumidega üldjuhul meetme põhieesmärkide saavutamisse antav panus otseselt või kaudselt seostada taotleja taotletud abisummaga. Seda võib väljendada näiteks abina keskkonnakaitse ühiku kohta või abina energიაühiku kohta. Samuti võib olla asjakohane lisada muid valikukriteeriume, mis ei ole otseselt ega kaudselt seotud meetme põhieesmärkidega. Niisugustel juhtudel ei või selliste muude kriteeriumide osakaal olla suurem kui 30 % kõigi valikukriteeriumide kaalust. Liikmesriik peab kavandatud lähenemisviisi põhjendama ja tagama, et see on taotletavate eesmärkide saavutamiseks sobiv.

Määruse lisa kohaselt on hindamiskriteeriumideks:

1. Ümberehitatud laeva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ühiku kohta antava toetuse suurus. Hindamine põhineb taotletud toetuse suurusel (eurodes) ja laeva ümberehituse tulemusel saavutatud kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste vähenemisel viie aasta jooksul pärast projekti lõppu (tCO₂e). Tulemus väljendatakse nende kahe näitaja suhtarvuna (€/tCO₂e). Maksimumpunktid (70) antakse taotlusele, millel on madalaim toetuse summa ühe KHG heitkoguse vähendamise ühiku kohta. Teiste taotluste punktisumma vähendatakse proportsionaalselt, lähtudes madalaima väärtuse ja hinnatava taotluse vastava väärtuse suhtest.
2. Ümberehitatud laeva keskkonnamõju. Hindamine põhineb ümberehituse tulemusel saavutatud keskkonnasõbraliku laeva keskkonnamõju tasemel. Maksimumpunktid (20) antakse taotlusele, kui ümberehitatud laeva kogu energiatarbimine on ümberehituse tulemusena emissioonivaba. 10 punkti antakse taotlusele, kui vähemalt 50% ümberehitatud laeva energiatarbimisest ühe meremiili kohta pärineb taastuvenergiast. 5 punkti antakse taotlusele, kui vähemalt 25% ümberehitatud laeva energiatarbimisest ühe meremiili kohta pärineb taastuvenergiast.

3. Seos Eestiga: Eesti lipp, Eesti laevandusettevõtte või külastused Eesti sadamates viimase 3 aasta jooksul. Kirjeldatud seose olemasolu annab 10 punkti.

3. Eelnõu vastavus EL õigusele

Euroopa Liidu eesmärk on vähendada 2030. aastaks Euroopa Liidu heitkoguseid vähemalt 55% ja saavutada kliimanetraalsus aastaks 2050.¹¹ Selle eesmärgi saavutamiseks on vastu võetud Euroopa Liidu kliimapakett „Eesmärk 55“, mis näeb muuhulgas ette keskkonnahoidlikumate kütuste kasutuselevõtu suurendamise merendussektoris.¹² ELi määrus taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamise kohta meretranspordis (nn FuelEU Maritime)¹³ seab kohustuslikud eesmärgid kasvuhoonegaaside intensiivsuse vähendamiseks laeva käitamisel kasutatava energia osas alates 2025. aastast.

Laevade ümberehitamise toetamine on käsitatav riigiabi andmisena Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Abi antakse veesõidukite moderniseerimiseks Euroopa Komisjoni teatise „Kliima-, keskkonnakaitse ja energiaalase riigiabi suunised alates aastast 2022“ (ELT C 80, 18.02.2022, lk 1–89) lõike 4.3.1. tähenduses. Väheste tähtsusega abi andmisel kohaldatakse Euroopa Komisjoni määrust (EL) 2023/2831, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist väheste tähtsusega abi suhtes (ELT L, 15.12.2023, lk 1–12). Abi antakse Euroopa Komisjoni riigiabi loa alusel.

Meetme jaoks eraldatakse vahendeid EL heitkogustega kauplemise süsteemist. Sellest tulenevalt on oluline, et toetatavad tegevused oleksid suunatud kasvuhoonegaaside vähendamisele. Direktiivi (EL) 2003/87/EÜ artikli 10 lõike 3 kohaselt on liikmesriikidel õigus otsustada selle üle, kuidas kasutada lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müügist saadud tulu. Artikli 10 lõike 3 punkti f kohaselt võivad liikmesriigid kasutada kõnealust tulu näiteks merendussektori süsinikuheite vähendamise meetmete jaoks, sh laevade, sadamate, uuenduslike tehnoloogiate ja taristu energiatõhususe parandamisele, säästvatele alternatiivkütustele, nagu taastuvallikatest toodetud vesinik ja ammoniaak, samuti heitevabadele jõuseadmetele. Vastav direktiiv on riigisisesele õigusesse üle võetud AÕKSi ja selle alusel kehtestatud määrustega. Lisapiiranguid viidatud regulatsioonidest vahendite kasutamisele ei tulene.

4. Eelnõu mõjud

4.1. Mõju majandusele

Merendus on rahvusvaheliselt tugevalt konkureeriv majandussektor, mille areng ja elujõulisus mõjutavad otseselt riigi majanduslikku, sotsiaalset ja strateegilist käekäiku. Merenduse konkurentsivõime tõstmine ja kliimapoliitika eesmärkide tagamine on pidev töö, mis eeldab sihitatud poliitika- ja majandusmeetmeid. Meretööstuse olulisust on rõhutatud ka ELi tasandil ning 2026. a avaldatud ELi meretööstuse strateegia¹⁴ keskendubki Euroopa merenduse tööstusliku võimekuse tugevdamisele. Strateegia fookuses on autonoomsete süsteemide

¹¹ Paketi „Eesmärk 55“ tutvustus. <https://www.consilium.europa.eu/et/policies/fit-for-55/>.

¹² Pakett „Eesmärk 55“: keskkonnahoidlikumate kütuste kasutuselevõtu suurendamine lennundus- ja merendussektoris.

<https://www.consilium.europa.eu/et/infographics/fit-for-55-refueu-and-fueu/>.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ. [L_2023234ET.01004801.xml](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj/2023234ET.01004801.xml).

¹⁴ EU Industrial Maritime Strategy. [EU Industrial Maritime Strategy](https://ec.europa.eu/industry-maritime/en/eu-industrial-maritime-strategy).

arendus ja tootmine, meretööstuse digitaliseerimine, alternatiivkütuste väärtusahelad, Euroopa strateegiline tehnoloogiline sõltumatus.

Eesti meretööstus on strateegilise tähtsusega sektor, mis hõlmab laevaehitust ja -remonti, meretransporti, alternatiivseid kütuseid, sadamate opereerimist, erinevate meretehnoloogiate (sh navigatsioonisüsteemid, nutipoid, droonid jmt) arendust ning digilahendusi. Eesti meretööstus pakub konkurentsivõimelist sihtkohta laevade ümberehituseks puhtamatele tehnoloogiatele. Eestis tegeleb laevaehituse ja -remondiga ligikaudu 200 ettevõtet, sektoris on hõivatud üle 2000 töötaja. Laevaehituse ja -remondi lisandväärtus on 10 aasta jooksul kolmekordistunud, sektoris hõivatute arv on samal perioodil kasvanud 1,6 korda. Sektori käive oli 2020. aastal veidi üle 300 miljoni euro. Laevade ümberehitusele spetsialiseerunud suuremate Eesti ettevõtete lisandväärtus töötaja kohta oli 2020. aastal 47 tuhat eurot.¹⁵

Määrusel on positiivne mõju Eesti meretööstusele ja majandusele, kuna toetus soodustab laevade ümberehitamise projektide elluviimist. Toetusmeede võimaldab ettevõtjatel oma teenuseid ja võimekust sihtturgudel senisest aktiivsemalt tutvustada, suurendada rahvusvahelist nähtavust ning tugevdada Eesti kui konkurentsivõimelise laevade ümberehituse ja puhtamate meretehnoloogiate keskuse mainet. Toetusmeetme rakendamine aitab kaasa laevaehitus- ja remondisektori tellimismahu kasvule, kõrgema lisandväärtusega töökohtade loomisele ja säilitamisele ning merendussektori tehnoloogilise võimekuse tugevdamisele. Samuti toetab meede innovatsiooni ja teadus- ning arendustegevuse rakendamist, sealhulgas alternatiivkütuste, energiatõhusate süsteemide ja muude keskkonnasäästlike meretehnoloogiate kasutuselevõttu.

Positiivne majanduslik mõju avaldub ka laevaomanikele, kelle jaoks laevade ümberehitamise toetus vähendab investeeringukuluseid ning võimaldab võtta kasutusele energiatõhusamaid ja keskkonnasäästlikumaid tehnoloogiaid väiksema finantskoormusega. See aitab parandada laevade vastavust rahvusvahelistele keskkonna- ja energiatõhususe nõuetele, vähendada kütusekulu ja tegevuskuluseid ning suurendada laevade konkurentsivõimet kiiresti muutuvates turu- ja regulatiivsetes tingimustes. Samuti loob toetus laevaomanikele suurema võimekuse investeerida innovatsiooni ja pikendada olemasolevate laevade kasutusiga kestlikul viisil.

4.2. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Määrusel on positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale, kuna see soodustab keskkonnasäästlikumate tehnoloogiate kasutuselevõttu laevandussektoris ning kasvuhoonegaaside heite vähendamist. Meetme tulemusnäitajaks on kasvuhoonegaaside heite vähenemine ning väljundnäitajaks täiendava taastuvenergia kasutuselevõtu võimekus. Toetusmeetme abil edendatakse üleminekut alternatiivkütustel töötavatele jõuseadmetele ning energiatõhusatele ja innovaatilistele tehnoloogilistele lahendustele, mis võimaldavad vähendada laevade tegevusest tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja muid keskkonnamõjusid. Meetme rakendamine aitab kaasa Euroopa Liidu kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamisele, sealhulgas kasvuhoonegaaside vähendamise ning kliimanetraalsuse eesmärkidele, toetades meretranspordi keskkonnajalajälje vähendamist ja sektori kestlikku arengut.

¹⁵ Meremajanduse Valge Raamat 2022–2035. [Meremajanduse valge raamat 2022–2035.pdf](#).

4.3. Sotsiaalne mõju

Toetuse abil elluviidavatel projektidel on eelduslikult ka positiivne sotsiaalne mõju. Eelkõige avaldub see kohaliku tööjõu kaasamises laevade ümberehitamise ja tehniliste tööde teostamisse, samuti kohalike teadus- ja arendusspetsialistide ning innovatsioonivõimekuse rakendamises projektide elluviimisel. Meetme rakendamine aitab kaasa kohalike spetsialistide teadmiste, oskuste ja tehnoloogilise võimekuse kasvule keskkonnasäästlike meretehnoloogiate, alternatiivkütuste ja energiatõhusate lahenduste valdkonnas. Seeläbi toetab meede kõrgema lisandväärtusega kompetentsi kujunemist ning merendussektori kvalifitseeritud tööjõu ja insenertehnilise suutlikkuse arengut Eestis.

5. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja eeldatavad tulud

Toetuseks kasutatavad summad laekuvad riigi lubatud heitkoguse ühikute müügist ja need kajastatakse riigieelarves. Eelnõukohase määruse alusel antav toetuse maht on määratud RES 2026–2029 perioodiks kogusummas 25 miljonit eurot (summa on jaotatud aastate 2025–2028 peale).¹⁶

Määruse alusel avatavate konkreetsete taotlusvoorude mahu määrab taristuminister käskkirjaga. Toetuse andmisel taotlusvoorudes lähtutakse uusimast teadaolevast informatsioonist toetuseks kasutatavate vahendite mahu kohta. Määruse täitmise korraldamiseks vajalikud tegevused viiakse ellu meetme vahenditest.

6. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Eelnõu saadetakse arvamuse avaldamiseks Eesti Meretööstuse Liidule, Eesti Merendusklaster MTÜ-le, Logistika ja Sadamate Liidule ning Eesti Laevaomanike Liidule.

7. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

¹⁶ Riigi eelarvestrateegia 2026–2029. Lisa 5. [Riigi eelarvestrateegia 2026–2029.pdf](#).