

Väljatöötamiskavatsus

04.06.2024

Meresõiduohutuse seaduse veeteetasude regulatsiooni terviklik ülevaatamine ja muutmine

1. Lahendatav probleem

MSOS § 50¹ 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.

Meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS) 11¹. 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 konkurentsipüsivuseks.

Veeteetasude kehtestamisega muudeti täielikult seni kehtinud tasude arvestamise aluseid ja mindi üle ühel kogumahutavusühikul¹ (1 GT) 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).

Probleem 1. Praeguseks on regulatsioon vananenud ning vajab ülevaatamist tervikuna. Eelkõige ei ole veeteetasude regulatsioonis arvestatud keskkonnamõjudega ega küsimusega keskkonnaohtlike tegevuste maksustamise vajaduse kohta. Samal ajal on nt teistes lähiriikides (nt Rootsis, samuti Helsingi sadamas) võetud kasutusele veeteetasu arvestamise mudelid, mille alusel kehtestatakse soodustused vähemsaastavatele laevadele.

Euroopa Liit ja Eesti on seadnud sihiks saavutada kliimanetraalne 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. Maailma tarbimise tõttu kasvab ka meretranspordi maht ning koos ka sellega kasvahoonegaaside hulk, mistõttu on vajalik soodustada keskkonnasõbralikke lahenduste kasutuselevõttu. Meetmed keskkonnasäästlikuma laevanduse edendamiseks on oluline samm säästva ja keskkonnasõbraliku transpordi suunas.

Vastavad eesmärgid on välja toodud ka valdkondlikes arengukavades. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on loonud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“², mis seab pikaajalise visiooni ohutu, kiire ja tehnoloogiliselt uuendusliku transpordisektori, -taristu ning konkurentsivõimelise logistikasektori arendamiseks. Arengukava punkti 6.3 (alavaldkond „Mereriik Eesti, innovatiivne ja keskkonnahoidlik meretransport“) kohaselt on riigi eesmärk muuta meretransport konkurentsivõimelisemaks ja

¹ Kogumahutavus, tähis GT (ingl k gross tonnage), on laeva mõõtmise ühik. See on kõigi laevaruumide ja kinniste tekiehitiste koguruumala, millest on maha arvatud laeva topelt põhja ja mõningate teenindusruumide mahud.

² Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035. <https://www.mkm.ee/transpord-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

rohelisemaks, üheks meetmeks on diferentseerida sadamatasud³ lähtuvalt keskkonnakriteeriumidest, et vältida konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.⁴

Transpordi ja liikuvuse arengukava alamdokumendina koostati „Meremajanduse valge raamat 2022–2035“, milles muuhulgas lepitakse kokku 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, vältimaks konkurentsi keskkonnasäästu arvelt.

Suurimaks probleemiks on kehtiva MSOS veeteetase regulatsiooni puhul asjaolu, et tänane arvestusmetoodika ei arvesta laeva keskkonnasäästlikkusega. Samuti tuleb, lähtuvalt ka riigi pikaajalistest eesmärkidest, tulevikus arvesse võtta ka laeva mõju keskkonnale. Üldiselt võib välja tuua kaks keskkonnaga seotud küsimust, mis vajavad MSOS-is ülevaatamist:

- Laevade punkerdamisega seotud vabastuste ülevaatamine.
- Veeteetase diferentseerimine asjaomaste keskkonnaindeksite alusel.

Laevade punkerdamine

Praegu on veeteetase maksimisest täielikult vabastatud reidil⁵ punkerdavad ning pils- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad, mis ei külasta Eesti sadamaid. Esiteks tuleb arvestada, et tegu on potentsiaalselt keskkonnaohtliku tegevusega, millele kehtivad ranged keskkonnanõuded (nt nõuded laevale, teavitamiskohustus, enne käitlemise alustamist ja käitlemise ajal nõutavad toimingud). Ka suheldes avalike konsultatsioonide käigus eri huvigruppidega (laevandusettevõtjad, sadamad jm) jõuti järeldusele, et reidil punkerdavad ning pils- ja tankipesuvett ning õlijääke äraandvad laevad kasutavad samamoodi veeteed ning vajavad navigatsioonilist korraldamist, jäämurde- ja informatsiooniteenuseid ning kasutavad veetele meresõiduohustuse tagamiseks paigaldatud taristut, mistõttu ei ole põhjendatud reidil/ankruaalal punkerdamise veeteetase vabastamine. Eelduslikult jääb punkerdamine reidil kokkuvõttes ikkagi soodsamaks kui sadamas, sest reidil punkerdades ei kaasne sadamale makstavaid tasusid, mida riik ei reguleeri. Seega tuleb maksustada keskkonna saastamist reidil, püüdes seejuures leida tasakaalu, et majandusharu Eesti territoriaal- ja sisemerest ära ei kaoks, kuid suunata tegevus rohkem sadamatesse, kus on paremad võimalused reostuse kontrolli alla saamiseks. Ühtlasi oleks see kooskõlas „saastaja-maksab“ printsiibiga, 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 keskkonnaalaste eesmärkide tõhusaks ja õiglaseks saavutamiseks.

Teisalt on oluline jätkuvalt edendada alternatiiv- ja taastuvkütuste (nt vesiniku, metanooli jm) punkerdamist, mis oleks kooskõlas ka taastuenergia direktiiviga⁶ eesmärkidega suurendada

³ Sadamatasude hulka loetakse nii need tasud, mida kogub sadam (nt sildumis-, jääme- jm tasud) kui ka riik, ehk riiklikud sadamatasud (Eestis veete- ja lootsitasu).

⁴ Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035, punkt 30.

⁵ Reid on rannalähedane veeala, kus laevu hoitakse ankrus. Sisuliselt on silmas peetud ankruala, mis on MSOS § 2 p 43 kohaselt navigatsiooniteabes avaldatud piirkond, mis on määratud laeva ankrus seismiseks. Õiguselguse huvides tuleb asendada termin „reid“ mõistega „ankruala“, mis on üheselt mõistetav ja MSOS-is laialt kasutatav.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/2413, 18. oktoober 2023, millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise ja tunnustamise kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652

taastuenergia 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 taastuallikatest toodetud vesinik ja vesinikupõhised sünteetilised kütused) 5,5% osakaal transpordisektorile tarnitud taastuenergiast. Seetõttu säilib mittefossiilsete laevakütuste punkerdamisel vabastus veeteetasu maksmisest.

Veeteetasude diferentseerimine

Arvestades riigi pikemaajalisi eesmärke, on üheks võimalikuks lahenduseks pakkuda maksusoodustusi vm stiimuleid laevandusettevõtetele, kes investeerivad roheliste tehnoloogiate kasutamisse. See võib hõlmata investeringuid taastuenergiaallikatesse, energiatarbimisesse transpordivahenditesse või uuenduslikesse merekaitsemeetmetesse.

Veeteetasude temaatikat rohepöörde toetamise kontekstis on Eestis uuritud eelkõige Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia 2022. a uuringus „Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel Eestis, Lätis, Soomes ja Rootsis näitel“.⁷ Uuringus on nenditud, et seoses keskkonnateema tähtsuse kasvuga on sadamatasud üks meede, kuidas laevandusfirmasid suunata kasutama keskkonnasõbralikumaid laevu. Kõikide uuringus võrreldud riikide (Eesti, Läti, Soome Rootsi) sadamates olid mingil kujul kehtestatud soodustused tulenevalt laeva mõjust keskkonnale, küll aga olid kasutusel väga erinevad põhimõtted kuidas ja mille alusel soodustust saadi. Kõige põhjalikum keskkonnapõhine soodustus oli Rootsi Mereadministratsiooni veeteetasu. Rootsi veeteetasude rakendamise diferentseeritud toetusmeetmet on lisaks käsitletud magistritöös „Rohepöörde toetamise võimalused Eesti transpordisektoris“.⁸ Diferentseeritud meetme eesmärk on vähendada õhusaastet ja -heitmeid ning suunata laevaomanikke kasutama keskkonnasõbralikke laevu ning investeerima rohetehnoloogiatesse ning seeläbi vastata IMO, EL-i ja Rootsi enda poolt sätestatud kliimaeesmärkidele. Rootsi süsteem põhineb *Clean Shipping Index (CSI)* süsteemil, mis on vahend laeva keskkonnatulemuslikkuse hindamiseks ja mis hõlmab viit kategooriat: NO_x-heitmed, CO₂-heitmed, SO_x-heitmed, tahkete osakeste (PM) heitmed, kemikaalide ja jäätmete käitlemine. Ühe kategooria kohta on võimalik saada maksimaalselt 30 punkti maksimaalse kogusummaga 150. Üldhinnete põhjal jagab Rootsi Mereamet laevad süsteemi sees viide klassi (A-E), millest igaühele vastab osakaal veeteetasu tavahinnast. CSI tunnustuse annab välja rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühing⁹, tunnustus kehtib kolm aastat. Seejuures tuleb iga-aastaselt ajakohastada infot laeva SO_x-, tahkete osakeste (PM) ja CO₂ heitmete kohta.

CSI andmebaasi registreerimisel tuleb maksta iga-aastaselt kasutustasu 2 800 eurot ja tunnustuse väljastamise tasu on 500 eurot, kuid CSI andmebaasi registreeritud ettevõtjatel on võimalik saada CSI tunnustus kümnele laevale aastas ilma väljastustasu maksmiseta.

⁷ Tapaninen, U. P., Hunt, T., Prause, G. K., Palu, R., Laasma, A. (2022) Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel Eestis, Lätis, Soomes ja Rootsis näitel. Tallinna Tehnikaülikool

⁸ I. Ild, K. Läänemand „Rohepöörde toetamise võimalused Eesti transpordisektoris“. Magistritöö, Tartu Ülikool 2023. <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/24fef307-8144-4efc-b8d9-a2337e9770d8/content>

⁹ Tegemist on ülemaailmsete rahvusvaheliste ettevõtete, mis teevad laevade ülevaatusi ja väljastavad laevatunnustusi. Ka Transpordiamet on sõlminud mitmete klassifikatsiooniühingutega Eesti Vabariigi riigilipu all sõitvate laevade sertifitseerimiseks ja vastavate tunnustuste väljastamiseks.

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

Viidatud magistritöö autorid on koostanud veeteetaste diferentseerimise SWOT-analüüsi. Meetme tugevusena eristub selgelt positiivne signaal ja mõju avaldamine laevaomanike valikutele. Diferentseeritud veeteetaste rakendamine Rootsis on neid selgelt eristanud, meetme eesmärk oli vähendada õhusaastet ja -emissioone ning suunata laevaomanike kasutama keskkonnasõbralikke laevu ning investeerima rohetehnoloogiatesse, kasutades *Clean Shipping Index* (CSI) süsteemi. Nõrkusena saab tuua välja laevaomanike suurt investeringuvajadust, mis annab positiivse mõjuna palju vähem tagasi. Seda nõrkust saab seejuures pidada ka ohuks. Veeteetaste suurim võimalus on odavalt ja lihtsalt mõjutada ning motiveerida tihedalt Eesti merealal liikuvaid laevu (mis ei pruugi sõita Eesti lipu all), kes on seejuures suurimad saastajad.

Veeteetaste SWOT-analüüs:

<p>Tugevused</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hea maine kestlikule mereriigile • Eristumine rahvusvahelises konkurents • Positiivne signaal laevaomanikele roheinvesteeringute tegemiseks • Professionaalne ja piiritletud sektor, mis lihtsustab rakendamist 	<p>Nõrkused</p> <ul style="list-style-type: none"> • Väike mõju emissioonidele transpordisektoris tervikuna • Laevade keskkonnasõbralikuks ümberehitamine või uute ehitamine on väga kallis ja ajamahukas tegevus
<p>Ohud</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eraldiseisvana ei pruugi laevaomanikke piisavalt mõjutada roheinvesteeringuid tegema • Riigitulude vähenemine edukal Käivitumisel 	<p>Võimalused</p> <ul style="list-style-type: none"> • Üks väheseid võimalusi mõjutada veeteedel liikuvaid laevu olema keskkonnasõbralikud • Võimalus nügida veesõidukipargi uuendamist • Eesti meretööstuse konkurentsivõime toetamine

Seejuures on oluline ka märkida, et valdav osa Eesti sadamaid ja ankrualasid küllastavatest laevadest sõidab muu riigi lipu all.

Käesoleva VTK koostajad on uurinud tagasisidet ka Rootsi mereadministratsioonilt, kas nende hinnangul on praegune, CSI mudelil põhinev süsteem end õigustanud või on esile kerkinud olulised kitsaskohad. Rootsi mereadministratsiooni hinnangul on praktika näidanud kehtestatud süsteemi sobivust ning praegu ei nähta vajadust teha põhimõttelisi muudatusi. Lisaks märkis Rootsi mereadministratsioon järgmist:

- Kehtiva süsteemiga on rahul eelkõige uuemate, alla 10 a vanuste laevade omanikud, kuna laevaehitusel on keskkonnafaktoritega tavaliselt juba arvestatud ning seeläbi on lihtsam saavutada kõrgemat CSI klassi
- 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.
- Kui võrrelda CSI mudelit muude sarnaste keskkonnanäitajaid arvestavate süsteemidega, nagu näiteks ESI (Environmental Shipping Index), on CSI mudel tõhusam. Kontroll on rangem ning oluline on märkida, et keskkonnakategooriate eest antavaid punkte, mis on aluseks CSI kogusummale, hindab sõltumatu hindaja (kolmas isik). ESI puhul puudub seevastu sõltumatu hindaja ja punkte annavad laevaomanikud ise.

Tuleb ka märkida, et viimastel aastatel on riigieelarvest laevandussektorit toetatud ning kehtestatud MSOS-is veeteetasu arvestamise erisused, millega vähendatakse tasumisele kuuluvat veeteetasu. Tegemist on meetmega, mis sõltub järgmiseks aastaks kavandatavast riigieelarvest, mistõttu on soodustuse määr olnud viimastel aastatel erinev:

- 2022. a 50%
- 2023. a 37,5%
- 2024. a 15%.

Nagu näha, on veeteetasu vähendamise määr aastate jooksul olnud üsna kõikum ning järgmisteks aastateks on raske ennustada, kas riigieelarve vahendid võimaldavad selle meetmega jätkata. Seetõttu on veeteetasude diferentseerimine keskkonnanäitajate alusel alternatiivseks meetmeks, millega ühelt poolt võimaldada laevandusettevõtjatel saada soodustust veeteetasu täismäärast ja ühtlasi aidata kaasa keskkonnanäitajate täitmisele.

Probleem 2: praegune veeteetasude süsteem ei ole piisavalt selge, samuti on liiga palju erisusi eri kategooriate (laeva tüüp, jääklass) puhul, mis ei ole praeguseks enam põhjendatud ning tekitab ettevõtjatele pigem segadust.

MSOS-is on kehtestatud erinevad ühikuhinnad merematkelaevadele (0,12 eurot kogumahutavuse ühiku kohta), lisaks on erisused sõltuvalt laeva jääklassist (ühikuhind jääb vahemikku 0,28–0,35 eurot sõltuvalt jääklassist). Praegu ei ole enam põhjendatud merematkelaevadele 2,5 kuni 3 korda madalama ühikuhinna kehtestamine, arvestades ka veeteetasu maksimaalset suurust ühe reisi kohta. Seega ühtlustatakse merematkelaevade ühikuhinda muude laevade ühikuhinnaga.

Jääklassi ühikuhindade kategooriad jäävad samaks, samas korrigeeritakse vähesel määral ühikuhindade proportsioone. Kui praegu on kõigile kategooriatele märgitud ühikuhinnad, siis edaspidi jääb ühikuhind (nö. baasühikuhinnast) kehtima ilma jääklassita laevale ning teiste jääklasside soodustus märgitakse protsentidena. Näiteks 1A jääklassi soodustus tuleb edaspidi 10% baasühikuhinnast ning 1A Super jääklassi soodustus 20%. Sel juhul ei ole baasühikuhinna (praegu 0,35) edaspidisel muutmisel vaja korrigeerida ka muude jääklasside ühikuhinda.

Eeldusel, et baasühikuhind jääb praegu samaks, tõuseb 1A jääklassi ühikuhind 10% soodustuse puhul praegusest 0,30 eurot 0,315 euroni. 1A Super jääklassi ühikuhind (20% soodustust) ei muutu ning jääb 0,28 euro peale.

Samuti on erinev veeteetasu maksimaalne suurus ühe laevakülastuse kohta, mis jääb sõltuvalt laevatüübist vahemikku 12000–20000 eurot. Muudatustega ühtlustatakse merematkelaevade maksimaalse veeteetasu summat teiste laevatüüpide maksimaalse summaga (15 000 eurot). Erandiks jäävad tankerid, millele kehtestatud kõrgem piirmäär võrreldes teiste laevadega (20 000 eurot) tuleneb tankeritega veetava kauba suuremast keskkonnaohtlikkusest.

2. Eesmärgid

Laevanduse keskkonnamõju vähendamise vajadus on tingitud mitmest olulisest tegurist, mis mõjutavad nii looduskeskkonda kui ka ühiskonda laiemalt. Kavandatavate muudatuste eesmärk on ühelt poolt maksustada keskkonnaohtlike tegevusi (laeva punkerdamine ankruaalal, mille käigus toimub sageli ohtlike ja kahjulike ainete käitlemine), ühtlasi stimuleerida Eesti sadamaid küllastavate laevade reedereid kasutama oma laevade puhul keskkonnasäästlike lahendusi ning seeläbi aidata kaasa Eesti ja Euroopa Liidu

keskkonnaeesmärkide saavutamisele, säilitades samas Eesti laevanduse rahvusvahelise konkurentsivõime ning toetades traditsiooniliste ja uute arenevate sektorite tegutsemist.

Kehtiv regulatsioon, seotud strateegiad ja arengukavad

- MSOS 11¹. peatükk „Veeteetasud“
- Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035. Arengukava 5.1 arenguobjektina „merendus“ on esitatud eesmärk tuua *rohkem laevu Eesti lipu alla, luues neile konkurentsivõimelise keskkonna ja toimivad infosüsteemid, tagada konkurentsivõimelised veeteetasud ning toetame kaldasektori arengut summas u 20 mln eurot. konkurentsivõimeliste sadamatasude ja keskkonnasäästlike rajatistega vähendame meretranspordi negatiivset keskkonnamõju.*
- Meremajanduse valge raamat 2022–2035. *Sadamate konkurentsivõime sõltub paljustki juurdepääsust sadamale ning riigipiirini viivast transpordikoridorist tervikuna. Maismaa transporditaristu planeerimisel tuleb muu hulgas arvestada ka sadamate kaudu käideldava kauba mahuga ning investeringuotsused peavad tagama sujuva kaubavoo liikumise sadamast kuni piirini. Ühtne andmete liikumine erinevate transpordiliikide vahel, konkurentsivõimeline veeteetasu ja keskkonnahoidlikud innovaatilised lähenemised toetavad veelgi enam sadamate konkurentsivõimet ja arengut.*

3. Võimalikud lahendused

Kaalutud võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Avalikkuse teavitamine	EI
Rahastuse suurendamine	EI
Mitte midagi tegemine ehk olemasoleva olukorra säilitamine	JAH
Senise regulatsiooni parem rakendamine	EI
Muu (palun täpsusta)	EI

Kaalutud võimalike mitteregulatiivsete lahenduste võrdlev analüüs

Mitte midagi tegemine ehk olemasoleva olukorra säilitamine. Olemasoleva olukorra säilitamine tähendab VTK punktis 1 nimetatud murekohtade jätkumist, mistõttu ei oleks võimalik saavutada ühtegi VTK eesmärki.

Järeldus mitteregulatiivse lahenduse sobimatusest

Kuna kirjeldatud mitteregulatiivne lahendusvariant ei vii soovitud eesmärgini, on tänaste teadmiste pealt parim lahendus eelnimetatud probleemide kõrvaldamiseks muuta olemasolevat regulatsiooni, mistõttu tuleb rakendada regulatiivseid lahendusi.

4. Uuringud ja kaasatud osapooled

Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia viis 2022. a läbi uuringu „Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel Eesti, Läti, Soome ja Rootsi näitel“. Uuringus võrreldi eri riikide sadamatasusid laevatüüpide lõikes, sh selgitati ka veeteetasude arvestamise põhimõtteid eri riikides. Uuringus jõuti ka järeldusele, et sadamatasude diferentseerimisel keskkonnanäitajate alusel tuleks valida kriteeriumid, mis

kataks võimalikult mitmed erinevad keskkonnategurid (nt õhusaaste, mürasaaste, veesaaste jms). Milline kriteeriumitest, indeksitest oleks see õige, vajaks eraldi analüüsi.

Kliimaministerium on konsulteerinud asjaomaste huvigruppidega: Eesti Laevaomanike Liit, AS Tallink Grupp, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Sadamate Liit. Küsitud on huvigruppide hinnangut nii hetkeseisu kui ka võimalike muudatuste kohta ning korraldatud 2023. a suvel töökoosolekuid huvigruppide esindajate osavõtul.

5. Mõju

Kavas on välja töötada eelnõu, millega tehakse muudatused MSOS 11¹. peatükis saavutamaks VTK punktis 2 kirjeldatud eesmärgid. Eelnõu väljatöötamine algab pärast väljatöötamiskavatsusele saadud tagasiside analüüsimist.

Kavandatav muudatus 1 – vähendatud määras veeteetasu maksmise kohustuse tekitamine ankrualal punkerdavatele laevadele

Mõju valdkond I: mõju majandusele ja turuosalistele.

Sihtrühm: laevaagendid, punkerdamisega tegelevad ettevõtjad, ankrualasid külastavad laevad.

Tänase päeva seisuga on Eestis 19 laevade punkerdamisega seotud ettevõtjat. Tegemist on suure käibega sektoriga, mille müügitulu on viimastel aastatel olnud u 1 miljard eurot. Tulenevalt Eesti geograafiliselt asukohast põhja ja lõuna suunaliste kaubavoogude vaates on Eesti merealadel ja sellega külgnevatel aladel tihe liiklus, mis ühelt poolt pakub erinevaid võimalusi teenuste osutamiseks nii sadamatesse tulevatele laevadele kui ka mööduvatele laevadele ankrualadel. Suurem osa punkerdamistest toimub sadamates, mille külastus on veeteetasuga hõlmatud. Ankrualadel toimus 2023. a EMDE kohaselt kokku 36 punkerdamist.

Laevaagendid, kes peavad tasuma veeteetasu ankrualal peatuvate ja punkerdavate laevade eest. Mõju laevaagentidele on väike, sest laevaagendid kasutavad EMDE-t igapäevaselt. Praeguse seisuga tegutseb Eestis 56 agenteerimisettevõtet.

Punkerdatavate laevade reederid/omanikud, kel tekib sama kohustus. 2023. a statistika kohaselt olid punkerdamisteenust vajavad laevad peamiselt tankerid, sellise laeva keskmine kogumahutavus oli 30 000. Üldjuhul olid need laevad ilma jääklassita, seega oleks veeteetasu täishind ühe sellise punkerdamise eest u 10 000 eurot. Samas tuleb ka 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 kaasa muudatusi ankrualal punkerdamisteenust vajavate laevade arvus.

Mõju ulatus: Sihtrühmade puhul ei toimu suuri sisulisi muudatusi. Praegu on reidil punkerdamine veeteetasust vabastatud, edaspidi tuleb selliste laevade puhul maksta veeteetasu. Eeldatavalt tuleb maksta veeteetasu vähendatud määras.

Ettevõtjatele ei kaasne muudatusega täiendavaid kohustusi – muudatus ei mõjuta punkerdamist sadamas ning arvestades, et eelduslikult jääb punkerdamine reidil kokkuvõttes soodsamaks punkerdamisest sadamas, ei ole eeldada reidil punkerdavate laevade arvu märkimisväärset vähenemist. Laeva punkerdamine alternatiiv- ja taastuvkütustega jääb ka edaspidi veeteetasu maksmisest vabastatuks.

Laevaagendid esitavad ka praegu EMDE kaudu teavet reidile saabuvate laevade kohta. Muudatusega lisandub agentidele kohustus tasuda veeteetasu ka reidil punkerdavate laevade eest, kuid veeteetasu maksmise kohustus kuulub laevaagentide igapäevategevuse hulka. Arvestades reidil punkerdavate laevade suhteliselt väikest arvu, ei ole tegemist suure mõjuga.

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

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk: väike, meede võimaldab edaspidi maksustada ohtlike ja kahjulike ainete käitlemist, st keskkonnaohtlikke tegevusi.

Kavandatav muudatus 2 – veeteetasude diferentseerimine keskkonnanäitajate alusel

Mõju valdkond I: mõju majandusele ja turuosalistele.

Sihtrühm: Eesti sadamaid külastavad laevad. Viimastel aastatel on Eesti sadamates ja ankrualadel olnud u 10 000–11 000 laevakülastust.

Mõju ulatus: veeteetasude diferentseerimine on keskmise mõjuga. Eeldusel, et kasutatakse keskkonnamudel on Rootsisis kasutatav Clean Shipping Index (CSI) süsteem, siis eelkõige avaldab see positiivset mõju laevade puhul, millel on rahvusvahelise klassifikatsiooniühingu väljastatud CSI tunnistus. Nendele laevade rakenduvad kavandatava muudatuse kohaselt edaspidi soodsamad veeteetasud Eesti sadamates.

2023. a tehti EMDE põhjal kokku 10 223 laevakülastust, neist regulaarreiside raames¹⁰ tehti kokku 7053 laevakülastust. Kokku maksti veeteetasu 2023. a eest ligi 8,9 miljonit eurot (ilma 37,5% soodustusega olnuks summa 14,3 miljonit eurot).

Peamiselt tehti laevakülastusi reisiparvlaevadega (5749 külastust) ja segalastilaevadega (1995 külastust). Muud tüüpi laevade reiside arv oli oluliselt väiksem, nt tankerid (664 külastust, hõlmab nii nafta-, kemikaali- kui naftasaaduste tankereid), konteinerlaevad (354 külastust), puistlastilaevad (295 külastust) ja veeremilaevad (289 külastust).

Reisiparvlaevu, millega tehti 2023. a vähemalt 60 laevakülastust, oli kokku 10 (Megastar, MyStar, Star, Sailor, Regal Star, Baltic Queen, Finlandia, Viking XPRS, Finbo Cargo ja Sirena Seaways). MSOS § 50¹⁰ lõike 1 punkti 1 kohaselt oli veeteetasust vabastatud laevakülastuste arv 5067. Kokku maksti regulaarreise tegevate reisiparvlaevade sadamakülastuste eest veeteetasu u 3,76 miljonit eurot.

Muid laevu, millega tehti 2023. a vähemalt 10 laevakülastust (segalastilaevad, konteinerlaevad jne), oli kokku 61. Laeva keskmine kogumahutavus oli u 9000 ning mediaankogumahutavus 5000. MSOS § 50¹⁰ lõike 1 punkti 3 kohaselt oli veeteetasust vabastatud laevakülastuste arv 776. Kokku maksti selliste laevade sadamakülastuste eest veeteetasu u 1,04 miljonit eurot.

Eestis kehtiv laevapõhine veeteetasu sõltub laeva kogumahutavusest ja jääklassist, seega tuleb suurema kogumahutavusega laeva eest maksta kõrgemat veeteetasu. Võttes täiendavalt aluseks Rootsisis kehtiva diferentseeritud keskkonnatasude mudeli, mille kohaselt CSI mudeli A-klassi laeva puhul tuleb maksta 10%, B-klassi puhul 30% ja C-klassi puhul 90% veeteetasu tavahinnast, siis suurema kokkuhoiu annab see eelkõige suurema kogumahutavusega reisiparvlaevadele, mille puhul tuleb maksta suurema arvu reiside eest. Näiteks 40 000-se

¹⁰ Silmas on peetud kordade arvu, mille eest tuleb maksta veeteetasu maksimaalses ulatuses MSOS § 50¹⁰ lõike 1 alusel. Reisilaevade puhul 60 korda, muude laevade puhul 10 korda.

kogumahutavusega reisiparvlaeva puhul tuleb CSI mudelit arvestades¹¹ maksta ühe reisi eest praegusest umbes 800-850 euro võrra vähem veeteetasu, mis teeb aastas (arvestades 60 reisi) umbes 50 000 euro võrra väiksema veeteetasu laeva kohta. Kui laevale on CSI alusel väljastatud kõrgema klassi tunnistus, on ka kokkuhoid märkimisväärselt suurem. Oluline on ka märkida, et regulaarse tegevate reisiparvlaevadega tehakse ligi 60% kõigist laevakülastustest aastas ning laevakülastuste tegemine vähemsaastavamate laevadega (st laevadega, millel on vähemalt C-klassi tunnistus) avaldab positiivset mõju laeva reederile ning võimaldab riigil täita senisest paremini keskkonnaeesmärke. Eestis on CSI tunnistus väljastatud Tallinn-Stockholmi parvlaevaliini sõitvatele AS Tallink Grupp kuuluvatele 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 märkimisväärssem.

Siinkohal tuleb arvestada ka rahalise mõjuga reederitele, kui nad taotlevad oma laevale tunnistust CSI mudeli alusel. CSI andmebaasi registreerimisel tuleb maksta iga-aastaselt kasutustasu 2 800 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 reederitele, mis külastavad Eesti sadamaid regulaarselt.

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.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on suur. Viimastel aastatel on Eesti sadamatesse tehtud u 10 000 sadamakülastust.

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk: väike. CSI tunnistuse olemasolu ei ole reederile kohustuslik, selle puudumine ei tõsta laevakülastuse eest makstavat veeteetasu. Küll aga avaldab selle olemasolu arvestatavat positiivset mõju suurema kogumahutavusega laeva, eelkõige regulaarse tegevate reisiparvlaevade reederitele.

Mõju valdkond II: mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Mõju kirjeldus

Nagu eespool selgitatud, arvestatakse Rootsis kehtiva CSI mudeli puhul laeva keskkonnatulemuslikkuse hindamiseks viit kategooriat: NO_x-heitmed, CO₂-heitmed, SO_x-heitmed, tahkete osakeste (PM) heitmed, kemikaalide ja jäätmete käitlemine. Sarnase mudeli juurutamine Eestis ja sellistele laevadele soodustuste kehtestamine avaldab positiivset mõju elu- ja looduskeskkonnale, soodustades keskkonnasõbralikemate laevade külastusi Eesti sadamatesse, mille tulemusel väheneb kahjulike heitmete (CO₂, NO_x, SO_x, tahked osakesed) emissioon sadamates. Tegemist on meetmega, mille kaudu saab riik aidata kaasa keskkonnasõbralikumale meretranspordi arendamisele.

¹¹ Eelduseks on võetud, et laeval on C-klass, mille puhul tuleb maksta 90% veeteetasust.

Kavandatav muudatus 3 – veeteetasu ühikuhindade kategooriate ühtlustamine

Mõju valdkond I: mõju majandusele ja turuosalistele.

Sihtrühm: merematkelaevade reederid

Mõju ulatus: Praegu on MSOS-is on 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 sõltuvalt laeva jääklassist. Samuti on praegu erinev veeteetasu maksimaalne suurus 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. Need erisused ei ole praegu, üle 10 aasta pärast algset veeteetasude regulatsiooni kehtestamist 2012. a lõpus, enam põhjendatud. Kavandatavate muudatusega ühtlustatakse merematkelaevade ühikuhind ja veeteetasu maksimaalne suurus ühe laevakülastuse eest teiste laevadega, st edaspidi on ka merematkelaeva laevakülastuse maksimaalne suurus 15 000 eurot.

Eelmisel aastal külastasid merematkelaevad Eesti sadamaid kokku 95 korda, veeteetasu maksti 73 laevakülastuse eest. Laevade kogumahutavuste lõikes maksti veeteetasu järgmiselt:

Laeva kogumahutavus	Külastuste arv
üle 100 000	17
90 000–100 000	16
80 000–90 000	2
70 000–80 000	3
60 000–70 000	3
50 000–60 000	5
40 000–50 000	5
alla 40 000	22

Kokku maksti 2023. a merematkelaevade külastuste eest u 340 000 eurot.

Muudatuse mõjul tõuseb veeteetasu merematkelaeva ühe külastuse eest vahemikus 1,25–3 korda. Vähemal määral mõjutab see veeteetasu suurst 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 2 korda, 40 000-se kogumahutavusega ja väiksemate laevade puhul 3 korda. Täpsemalt on ühe laevakülastuse võrdlus praegu kehtiva ja kavandatava regulatsiooni alusel näidatud järgmises tabelis:

Laeva kogumahutavus	Veeteetasu suurus praegu (kogumahutavus*ühikuhind)	Veeteetasu suurus uue mudeli alusel (kogumahutavus*ühikuhind ilma jääklassita)
100 000	$100\,000 * 0,12 = 12\,000$ eurot	$100\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot (merematkelaeva ühe külastuse maksimaalne suurus kavandatava regulatsiooni järgi)
90 000	$90\,000 * 0,12 = 10\,800$ eurot	$90\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot
80 000	$80\,000 * 0,12 = 9\,600$ eurot	$80\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot
70 000	$70\,000 * 0,12 = 8\,400$ eurot	$70\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot
60 000	$60\,000 * 0,12 = 7\,200$ eurot	$60\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot
50 000	$50\,000 * 0,12 = 6\,000$ eurot	$50\,000 * 0,35 = 15\,000$ eurot

40 000	40 000*0,12=4800 eurot	40 000*0,35=14 000 eurot
--------	------------------------	--------------------------

Mõju avaldumise sagedus: väike. Merematkelaevade aastane külastuste arv on viimastel aastatel jäänud u 100-300 reisi vahemikku, 2023. a tehti 95 laevakülastust, millest olid veeteetasuga hõlmatud 73 külastust. Arvestades, et Eesti sadamate laevakülastuste koguarv on u 10 000–11 000 külastust aastas, on tegemist proportsionaalselt väikese sagedusega.

Ebasoovitavate mõjude avaldumise risk: väike.

VTK-ga kavandatavate muudatuste mõju riigieelarvele:

Kavandatav muudatus avaldab mõju riigieelarve tuludele. Alates 2018. a on veeteetasu laekumine olnud järgmine:

	Veeteetasud kokku (eurot)	Veeteetasu sadamas	Veeteetasu reidil (ankruaal)	Veeteetasu vähendamise koefitsient	Veeteetasu ilma soodustuseta KOKKU
2018	17 986 596,49	17 969 979,00	16 617,49		17 986 596,49
2019	18 192 761,77	18 171 351,38	21 410,39		18 192 761,77
2020	4 695 421,53	4 691 345,98	4 075,55		4 695 421,53
2021	6 764 204,35	6 739 616,17	24 588,18	0,500 (50%)	13 528 408,70
2022	8 249 947,46	8 094 642,51	155 304,95	0,500	16 499 894,92
2023	8 898 588,87	8 526 238,71	372 350,16	0,375 (37,5%)	14 237 742,19

Nagu tabelist nähtub, on veeteetasu laekumist märkimisväärselt mõjutanud eelkõige Covid-19 kriis, mis mõjutas nii reisi- kui ka kaubalaevandust ning mille tulemusel langes veeteetasu laekumine 2020. a võrreldes 2019. aastaga ligi 4 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, võimaldades maksta veeteetasu väiksemas ulatuses. Tuleb siiski arvestada, et ja sellise erisuse suurus on aastate lõikes 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 iga-aastaselt järgmise aasta riigieelarveseaduse menetluse käigus. Seega on väga raske ennustada, kas ja millises ulatuses on meetmega võimalik järgmistel aastatel jätkata, mistõttu on vajalik püsivama meetme rakendamine, mis võimaldaks laevandussektoril kulusid kokku hoida.

Kui vaadata veeteetasu laekumist 2023. a ilma MSOS §-s 95¹⁰ kehtestatud soodustusmeetmeta (veeteetasu vähendamine 37,5% võrra), oli see kokku u 14,2 miljonit eurot. Suurima osa veeteetasust moodustava regulaarse tegevate reisiparvlaevade (kokku 10 laeva) külastused, eelmisel aastal oli nende osakaal u 42,5% veeteetasu kogulaekumisest. Ilma 2023. a soodustusmeetmeta oluks nende eest makstav veeteetasu u 6,05 miljonit eurot. Clean Shipping Indexi mudeli rakendamisel väheneks nende laevade eest makstav veeteetasu sõltuvalt laeva CSI näitajast – kui kõik laevad oleksid C-klassiga, oleks nende aastane

külastustasu kokku u 5,6 miljonit eurot. Juhul kui mõni laev saavutaks B-klassi CSI mudeli alusel, oleks sellise laeva eest makstav veeteetasu aga kõigest 30% täissummast. Teisisõnu sõltub reisiparvlaevade eest tasutav veeteetasu edaspidi ka laeva keskkonnanäitajatest. Võib eeldada, et aastas tasutav veeteetasu reisiparvlaevade eest jääb kavandatava muudatuse tulemusel vahemikku 4–5,5 miljonit eurot.

Muude laevade, millega tehti 2023. a vähemalt 10 laevakülastust (segalastilaevad, konteinerlaevad jne), makstav aastane veeteetasu ilma 2023. a soodustusmeetmeta olnuks u 1,67 miljonit eurot. Nende laevade kogumahutavus varieerus suuresti – oli suuremaid laevu (kogumahutavusega 15 000–25 000), kuid enamik laevu oli 5000-se või väiksema kogumahutavusega. Tõenäoliselt jääb eelkõige väiksema kogumahutavusega laevade puhul motivatsioon CSI klassi saavutamiseks väiksemaks võrreldes reisiparvlaevadega. Lähtuvalt Rootsi praktikast tuleb arvestada ka laeva vanust (st kas vajalike ümberkorralduste tegemine laevale on reederi vaatest majanduslikult otstarbekas). Ka selliste laevade puhul on veeteetasu aastast laekumist kõnealuse meetme alusel keeruline prognoosida, tõenäoliselt jääb veeteetasu muutus üsna marginaalseks.

VTK alusel kavandatavad muudatused mõjutavad ka merematkelaevade eest laekuvat veeteetasu. Nende eest makstud 2023. a veeteetasu olnuks ilma soodustusmeetmeta u 550 000 eurot. Merematkelaevade ühikuhinna ja laevakülastuse maksimaalse veeteetasu ühtlustumisel teiste laevadega tõuseb veeteetasu ühe külastuse eest vahemikus 1,25–3 korda, sõltuvalt laeva kogumahutavusest (suuremate tõus on väiksem). Eeldusel, et järgmistel aastatel jääb veeteetasuga hõlmatud laevakülastuste arv (2023. a 73 külastust) ning merematkelaevade kogumahutavus jäävad samasse vahemikku, oleks veeteetasu tõus kokku ligi kahekordne ehk umbes 550 000 eurot.

Lisaks on edaspidi veeteetasuga hõlmatud laeva punkerdamine väljaspool sadamaid asuvatel ankrualadel, mis on praegu veeteetasu maksimisest vabastatud. Tegemist on keskkonnanäitajategevusega, mille maksustamine on kooskõlas „saastaja-maksab“ printsiibiga, mille kohaselt saastajad kannavad oma saastekulud, sealhulgas saaste vältimiseks, kontrollimiseks ja heastamiseks võetud meetmete kulud ning sellega ühiskonnale kaasnevad kulud.

Laeva punkerdamine toimub kas sadamas või selleks määratud ankrualadel. EMDE andmete kohaselt toimus ankrualadel 2023. a kokku 36 punkerdamist, mis olid veeteetasu maksimisest vabastatud. Valdavalt olid punkerdatavad laevad eri tüüpi tankerid. Võttes näitena 30 000-se kogumahutavusega laeva (ilma jääklassita), oleks sellise laeva puhul veeteetasu täishind 10500 eurot ankrualal punkerdamise eest. Veeteetasu maksumus sõltub ka sellest, kas punkerdamise maksustamist kavandatakse täies ulatuses või osaliselt.

6. Edasine väljatöötamine

Valitav lahendus: muudetakse meresõiduohutuse seaduse 11¹. peatükki, mis reguleerib veeteetasude maksmist. Uue tervikseaduse koostamine ei ole vajalik, kuna veeteetasude regulatsioon on sätestatud MSOS-i ühes peatükis, mis vaadatakse tervikuna üle. Muudatuste sisseviimine senise seaduse struktuuri on piisav ja asjakohane. Muudatused sobivad üldisesse seaduse ülesehitusse ning on omavahelises seoses seaduse teiste sätetega. Muudatuste tegemine on vajalik seaduse tasandil, kuna muudetavad sätted on sätestatud kehtivas seaduses.

VTK esitatakse eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamisele 2024. a II kvartalis.

Eeldatav eelnõu kooskõlastamisele saatmise aeg on august 2024.

Eeldatav seaduseelnõu Vabariigi Valitsusele esitamise aeg on oktoober 2024.

Eeldatav muudetavate õigusaktide jõustumise aeg on 2025. a I kvartal

Vastutavate ametnike nimed ja kontaktandmed: Vastutav ametnik on Anton Merits, Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik (e-posti aadress anton.merits@kliimaministeerium.ee, tel 715 3423).