08.10.2026

Taristuministri määruse „Kliimaministri 22. juuni 2023. a määruse nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“ muutmine“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse meresõiduohutuse seaduse § 75^8 lõike 3 alusel.

Määrusega muudetakse kliimaministri 22. juuni 2023. a määrust nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“ (edaspidi *määrus*), täiendades Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, nende tasumäärasid ja tasude arvestamise korda navigatsioonimärgistuse haldamise teenusega, selle tasumäärade ja tasude arvestamise korraga ning korrigeerides veesõiduki kasutusse andmise tasumäärasid. Määrus on koostatud taristuministri määrusena, kuna peaministri 12.08.2024. a korralduse nr 88 „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“ punkti 11 kohaselt kuulub Riigilaevastik taristuministri vastutusvaldkonda.

Riigilaevastiku osutatavad tasulised teenused on loetletud meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 75^8 lõikes 1. Alates 1. juulist 2023 hakkas Riigilaevastik pakkuma tasulist veesõidukite laevaperega või laevapereta kasutusse andmise teenust. Eelnõuga kavandatakse täiendada Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu navigatsioonimärgistuse haldamise teenusega. Seda teenust pakkusid varem Transpordiamet ja Veeteede Amet.

Kõnealuseid teenuseid pakutakse erasektorile eesmärgiga tagada riigi veesõidukite efektiivne kasutamine ja meremajanduse areng. Teenustega teenitakse tulu ning teatud teenuste puhul, mida turul piisavalt ei pakuta, aidatakse lahendada ka turutõrget. Teenuste osutamine ei tohi Riigilaevastikul takistada õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist. Seda põhimõtet järgib Riigilaevastik kõigi tasuliste teenuste osutamisel.

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi merendusosakonna nõunik Martin Lein (martin.lein@kliimaministeerium.ee) ning Riigilaevastiku õigus- ja hankeüksuse juht Katrin Andre (Katrin.Andre@riigilaevastik.ee), finants- ja haldusüksuse juht Janno Luts (janno.luts@riigilaevastik.ee), tehnilise halduse ja planeerimise teenistuse direktor Neeme Muru (neeme.muru@riigilaevastik.ee) ja sama teenistuse navigatsioonimärgistuse üksuse juht Andry Rütkinen (andry.rytkinen@riigilaevastik.ee).

Eelnõu õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Kristina Parnaul-Ollik (kristina.parnaul-ollik@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Merike Koppel (merike.koppel@just.ee).

2. Eelnõu eesmärk

Eelnõu eesmärk on täiendada Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu navigatsioonimärgistuse haldamise teenusega ja kehtestada selle teenuse tasumäärad ning korrigeerida Riigilaevastiku veesõidukite kasutusse andmise tasumäärasid.

3. Eelnõu sisu

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist, millest esimene sisaldab kehtiva määruse muudatusi ja koosneb kümnest muutmispunktist ja teine nimetab määruse jõustumisaja.

Paragrahvi 1 punktiga 1 täpsustatakse määruse § 1 lõike 1 viidet määruse lisale. Kuna eelnõukohase määrusega loetakse kehtiva määruse lisa lisaks 1 ja määrust täiendatakse lisaga 2, on vaja § 1 lõikes 1 täpsustada, et koos laevaperega veesõiduki kasutusse andmise tasumäärad on esitatud määruse lisas 1. Tegemist on tehnilise täpsustusega.

Paragrahvi 1 punktiga 2 muudetakse määruse § 1 lõiget 4, mis sätestab, et tasule, välja arvatud lootsilaeva kasutusse andmisel, lisandub kütuse ja määrdeaine kulu vastavalt tegelikule kulule. Sättest jäetakse välja viide konkreetsele laevatüübile – lootsilaevadele – ning edaspidi arvestatakse kõikide laevade kasutusse andmisel renditasule juurde kütuse ja määrdeaine kulu vastavalt tegelikule kulule. Kuna selle kulukomponendi maksumus oleneb tarbitavast kogusest, mis omakorda oleneb veesõiduki suurusest ja konstruktsioonist, mootori võimsusest, teekonna pikkusest, sõidukiirusest, ilmastiku- ja mereoludest, lasti kaalust ja paigutusest jms, ei ole otstarbekas seda kasutustasu sisse arvestada. Täpsemad selgitused tasumäära kujunemise kohta on esitatud seletuskirjas eelnõu § 1 punkti 9 selgituste juures.

Paragrahvi 1 punktiga 3 muudetakse määruse § 1 lõike 5 teist lauset. Kehtivas § 1 lõikes 5 on sätestatud, et kui teenuse osutamisel on vaja kasutada tasulisi sadamateenuseid või majutada veesõiduki laevapere liikmeid, kooskõlastab Riigilaevastik selle teenuse tellijaga. Tasuliste sadamateenuste kasutamise või veesõiduki laevapere liikmete majutuse kulu kannab teenuse tellija. Eelnõukohase määrusega muudetakse lõike 5 teist lauset, sätestades, et sadamateenuste kasutamise ja veesõiduki laevapere liikmete majutuse kulu lisandub tasule, st et teenuse tellija peab edaspidi tasuma Riigilaevastiku esitatud arve ega pea arveldama teiste teenusepakkujatega. Sadamale või majutusasutusele tasub teenuse eest Riigilaevastik ja esitab sama suure arve teenuse tellijale. Muudatuse tulemusena muutub teenuse eest tasumise korraldus teenuse tellijale selgemaks.

Paragrahvi 1 punktiga 4 asendatakse § 1 lõigete 6 ja 7 viide lootsilaevale viitega veesõidukile. Viidatud sätetes nähakse ette erand teenuse hinnastamises, kui veesõidukit kasutatakse jääoludes või jäämurdetöödeks. Jääoludes kasutamise või jäämurdevõimekust ei ole kõikidel töölaevadel. Täpsemad selgitused on esitatud seletuskirjas eelnõu § 1 punkti 9 selgituste juures.

Paragrahvi 1 punktiga 5 täiendatakse määruse § 2 pealkirja tekstiosaga „tingimused“, sest eelnimetatud MSOSi §-ga 75^8 loodi erand, mille kohaselt võib laevapereta veesõidukit kasutusse anda vaid teadus- ja arendusasutustele ning haridusasutustele. Tegemist on üksnes tehnilise täpsustusega.

Paragrahvi 1 punktiga 6 muudetakse määruse § 2 lõike 1 sõnastust. 1. mail 2025 jõustunud MSOSi muudatustega lisati MSOSi § 75^8 lõike 1 punkti 2 ilma laevapereta veesõiduki kasutusse andmise puhul lisatingimus, et seda teenust võib osutada vaid teadus- ja arendusasutusele ning haridusasutustele. Määruse § 2 lõike 1 sõnastus viiakse kooskõlla seadusega.

Kuna eelnõukohase määrusega loetakse kehtiva määruse lisa lisaks 1 ja määrust täiendatakse lisaga 2, on vaja § 2 lõikes 1 täpsustada, et laevapereta veesõiduki kasutusse andmise tasumäärad on esitatud määruse lisas 1. Tegemist on tehnilise täpsustusega.

Paragrahvi 1 punktiga 7 tunnistatakse kehtetuks määruse § 2 lõige 2, milles sisaldus piirang, mille kohaselt sai laevapereta veesõidukit kasutusse anda vähemalt ühekuuse rendiperioodi

puhul. Ilma laevapereta veesõiduki kasutusse andmine on pigem erandlik ja seda tehakse vaid juhul, kui veesõidukit ei ole Riigilaevastikul endal ajutiselt teenuse osutamiseks vaja. Samas ei ole otstarbekas laevapereta veesõiduki kasutusse andmist piirata konkreetse miinimumperioodiga, kuna teenuse tellijal võib olla vaja veesõidukit kasutada vaid mõne päeva. Ööpäevased tasumäärad on esitatud määruse lisas 1.

Paragrahvi 1 punktiga 8 täiendatakse määrust §-ga 2[1], milles nähakse Riigilaevastiku tasulise teenusena ette navigatsioonimärgistuse haldamise teenus ning sätestatakse teenuse tasumäärad ja tasu arvestamise kord.

Vastavalt taristuministri 12. novembri 2025. a määruse nr 72 „Navigatsioonimärgistuse rajamise, muutmise ja tühistamise ning märgistusest teavitamise nõuded ja kord“ § 2 lõikele 3 jagunevad navigatsioonimärgid püsimärkideks, ujuvmärkideks ja virtuaalmärkideks. Püsimärk on maismaal või veekogus aluspinnasega püsivalt ühendatud ehitis ning ujuvmärk on eemaldatavana veekogu põhja ankurdatud ujuv navigatsioonimärk (sama määruse § 2 lg-d 4 ja 5). Püsimärgid määruse tähenduses on tulepaagid ja ujuvmärgid poid ja toodrid.

Navigatsioonimärgistuse haldamise teenust pakkus sadamapidajatega sõlmitud lepingute alusel Transpordiamet (ja veel varem Veeteede Amet). Teenust on hinnastatud vastavalt sõlmitud lepingule. Riigilaevastik on Transpordiametilt üle võtnud 26 varem navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamiseks sõlmitud lepingut kokku 46 sadama kohta. Pärast lepingute sõlmimist ei ole hindu korrigeeritud, kuigi sisendhinnad on pidevalt kasvanud.

Eelnõukohase määrusega lisatava § 2[1] lõike 1 kohaselt maksab navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse tellija selle eest tasu, mis on arvestatud lisas 2 esitatud tasumäära alusel. Tasumäärad, millest lähtudes navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse tasu arvutatakse, on esitatud iga konkreetse navigatsioonimärgi tüübi kohta määruse lisas 2.

Tegemist on teenuse eest kord kalendriaastas tasutava summaga, mis koosneb kahest komponendist – navigatsioonimärgi renditasust ja selle hooldustasust. Määruse lisas 2 esitatud tasumäärad ei sisalda käibemaksu, mis lisatakse teenuse eest esitatavale arvele vastavalt õigusaktides sätestatule.

Tasumäärade suuruse määramisel on arvesse võetud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas[1] esitatud hinnastamise põhimõtteid. Tasumäära arvutamisel on teenuse hinda arvatud personalikulu, seotud kaldataristu kulu ja navigatsioonimärgi hind ja selle hoolduskulu. Tasuliste teenuste hinnastamise komponendiks on ka mõistlik marginaal. Vastavalt riigiabi reeglitele on oluline, et teenust ei pakutaks alla turuhinna. Analoogse teenuse pakkujaid on Eestis vähe. Navigatsioonimärke müüb ja paigaldab Top Marine OÜ. Navigatsioonimärgistusega seotud teenuseid pakub ka OÜ Gotta Port Services, ettevõtja on paigaldanud poisid ja päevamärke 8 sadamasse.[2]

Tasumäärade kehtestamisel on lähtutud eri tüüpi navigatsioonimärkide haldamisega seotud kuludest. Erinevalt on hinnastatud püsi- ja ujuvmärkide haldamise teenus.

Ujuvmärkide haldamise teenuse tasumäärade arvutamisel on arvestatud erinevate kulukomponentidega. Tuleta poide puhul moodustub tasumäär järgmiste komponentidega seotud kuludest – poi, ankrukett, seekel, pöörel, ankur, materjalid ja tarvikud. Tulega poide

[1] Kaubandusliku meresõidu seaduse ja meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu 741 SE esimese lugemise seletuskiri muudetud kujul (kättesaadav 08.10.2026).
[2] Gotta Port Services (kättesaadav 08.10.2026).

puhul lisandub poipatarei, poilaterna, poi kupli ja kaugseire sideoperaatori kulu. Tuleta toodri puhul moodustub tasumäär järgmiste komponentidega seotud kuludest – tooder, ankrukett, seekel, ankur, materjalid ja tarvikud. Tulega toodri puhul lisandub laterna ja laternaaluse kulu. Ujuvmärkide puhul oleneb tasumäär ka sellest, kui pika keti ja ankruga tuleb märk merepõhjale kinnitada, et see ettenähtud kohal püsiks.

Püsimärkide puhul oleneb tasumäär sellest, milline on navigatsioonimärgi tuli ja millisel energiaallikal tuli töötab. Eristatakse sihitule, ringtule ja sektoritulega püsimärke. Ringtuli on igasse suunda ühtemoodi paistev tuli. Sektorituli on tuli, mille eri värvi sektoritega tähistatakse erinevaid alasid. Sageli tähistatakse valge värviga ohutut veeala ning parema ja vasaku tulega sellest vastavalt paremale ja vasakule jäävad ohtlikku veeala. Sihituled on reeglina kitsa sektoriga, mis näitavad ainult sihi suunas.

Sihitulega püsimärgi puhul moodustub tasumäär järgmiste komponentidega seotud kuludest – sihilatern, GSM- ja GPS-antennid, sidekontroller, plinker, aku, akulaadija, seadmekapp ja side. Kui püsimärgi tuli kasutab alternatiivenergiat – päikseenergiat – on kuluks ka päikesepaneeli kulud. Ring- ja sektortulega märkides kasutatakse vastavalt ringlaternat või sektorlaternat.

Konkreetse navigatsioonimärgi komponentide kulule lisandub märgi hooldamise ja kaugseirega seotud tööjõu (navigatsioonimärgistuse üksuse töötajad) kulu. Hooajalist ujuvmärki ja püsimärki hooldatakse igal aastal, aastaringset ujuvmärki iga nelja aasta järel.

Eelnõukohase määrusega lisatavas § 2^1 lõikes 2 sätestatakse, et kui navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamiseks on vaja kasutada veesõidukit, lisandub koos laevaperega veesõiduki kasutamise tasu. Veesõiduki kasutusse andmise tasumäärad on kehtestatud määruse lisas (eelnõuga kavandatava muudatuse tulemusena lisas 1). Veesõiduki kasutamise kulu võib navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse maksumusest moodustada keskmiselt 27% (sõlmitud lepingute puhul on hinnakalkulatsioonid koostatud 15 sadama kohta, sh AS Saarte Liinid sadamad, ning veesõiduki kasutamise kulu moodustab nende puhul 7–39%). Veesõiduki kasutamise kulu sõltub sellest, millist laeva on vaja kasutada, kas laev saab samas piirkonnas teha töid mitmele sadamale või üldkasutataval veeteel asuvaid navigatsioonimärke hooldada, kui kaugel sadam asub jms. Navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamiseks kasutatakse järgmisi veesõidukeid: merel EVA-316, EVA-318 ja Sektori ning sisevetel EVA-302, EVA-325 ja EVA-327.

Sõlmitud lepingute puhul kasvab teenuse hind, arvestades nii navigatsioonimärkide haldamisega seotud kulu kui ka veesõiduki kasutamise kulu, keskmiselt 27% sadama kohta (sõlmitud lepingute puhul on hinnakalkulatsioonid koostatud 15 sadama kohta, sh AS Saarte Liinid sadamad). Väikesadamate puhul on hinnatõus keskmiselt 25%. Riigilaevastik vaatab koos iga konkreetse sadama pidajaga sadama märgistamise vajadused üle, et leida optimaalsemad lahendused. See võib tähendada, et näiteks tulega märk asendatakse tuleta märgiga, vähendatakse märkide arvu, leitakse soodsam lahendus jms, kuid seejuures peab esmajärjekorras jätkuvalt olema tagatud meresõiduohutus.

Eelnõukohase määrusega lisatavas § 2^1 lõikes 3 sätestatakse, et kui navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamisel on vaja kasutada tasulist transporditeenust, sadamateenust või majutada Riigilaevastiku töötajat, kooskõlastab Riigilaevastik selle teenuse tellijaga. Transporditeenuse, sadamateenuse kasutamise ja töötaja majutuse kulu lisandub tasule.

Seega lisandub navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse tasule ja veesõiduki kasutamise tasule vajadusel sadamatasu. Kui teenuse osutamisega seoses on vaja kasutada mõnes sadamas tasulisi sadamateenuseid, näiteks kasutada tasu eest kaid või on vaja majutada Riigilaevastiku

töötajaid, kooskõlastab Riigilaevastik selle eelnevalt teenuse tellijaga. Töötajate all mõeldakse navigatsioonimärgistuse üksuse töötajaid, kes tegelevad märgistuse paigaldamise ja hooldamisega, ja veesõiduki kasutamise vajaduse korral veesõiduki laevapere liikmeid. Töötajate majutuse kulu lisandub teenuse tasule. Majutusteenuse kasutamise vajadus oleneb sadama asukohast ja kasutatavast laevast (kas laeval on meeskonna jaoks ööbimisvõimalus olemas või mitte). Transporditeenuse kasutamise vajadus kaasneb näiteks juhul, kui navigatsioonimärgistuse (eelkõige püsimärgistuse) haldamise teenust osutatakse sadamas, kuhu sõidetakse sõiduautoga, kasutades mandri ja saare või saarte vahel sõitvat parvlaeva. Sellisel juhul sisaldub tasus parvlaeva piletite hind. Tasulise transporditeenuse korral kooskõlastab Riigilaevastik selle eelnevalt teenuse tellijaga.

Paragrahvi 1 punktiga 9 loetakse määruse lisa lisaks 1 ja see kehtestatakse uues sõnastuses. Kehtiva määruse lisa pealkiri on „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste tasumäärad". Kuna tasuliste teenuste loetelu täieneb, siis jäetakse määruse lisasse 1 veesõiduki kasutusse andmise tasumäärad ja pealkirjastatakse see vastavalt.

Määruse lisas 1 korrigeeritakse veesõiduki kasutusse andmise tasumäärasid, jagades need laevaperega ja laevapereta veesõiduki kasutusse andmise tasumääradeks.

Riigilaevastiku analüüsi kohaselt ei kata määrusega kehtestatud tasumäärad veesõidukite kasutamise tegelikke kulusid ega võimalda teenida mõistlikku kasumit. Uute tasumäärade arvestamisel analüüsiti avalikult kättesaadavaid andmeid turul osutatava analoogse teenuse kohta. Riigilaevastik ei saa osutada teenust turuhinnast madalama hinnaga, arvestades riigiabi reegleid.

1. juulil 2023 jõustunud määrusega kehtestatud laevade kasutamise tasumäärad lähtusid Transpordiameti ja AS-i Eesti Loots kehtestatud tasumääradest. Veesõidukite kasutusse andmist pakkusid Transpordiamet (ametiabi korras) ja teenusena AS Eesti Loots, kelle veesõidukid Riigilaevastik enda kasutusse sai. Transpordiameti varem kehtestatud hinnad olid ametiabi hinnad, kuna turuteenuse osutamise õigust Transpordiametil ei olnud. AS-i Eesti Loots hinnad kehtestati aastal 2018 ning need ei vasta enam turuhindadele. AS-i Eesti Loots 2018. a kehtestatud kasutustasu määrasid ja Transpordiameti 2023. a alguses kehtestatud kasutustasu (ametiabi) määrasid tõsteti 7,5% võrra. Tasumäärade põhjalikku sisulist analüüsi (vastavust tegelikele kuludele ja turuhinnale) ei jõutud enne hindade kehtestamist teha, arvestades samaaegset uue riigiasutuse loomise kiireloomulist ülesannet ning asjaolu, et puudusid veel põhjalikud teadmised tegelikest teenustega kaasnevatest kuludest. Samuti on teenuste kulud kasvanud, arvestades vahepealseid hinnatõuse.

Uute hindade puhul on arvestatud teenuse osutamise tegeliku kulu ja mõistliku marginaaliga. Laevade kasutamise hinnad on võrreldavad teiste turuosaliste analoogse teenuse hindadega.

Võrreldes kehtiva määrusega ei ole määruse lisas 1 enam nimetatud konkreetsete veesõidukite nimesid, vaid veesõidukid on grupeeritud nende pikkuse järgi kuude kategooriasse, v.a jäämurdja ja hüdrograafialaev Jakob Prei, millele on kehtestatud tasumäärad laeva pikkusest olenemata.

Riigilaevastiku hallatavad laevad jagunevad tasumäärade järgi järgmistesse kategooriatesse.

	Veesõiduki kategooria	Vastavasse kategooriasse kuuluvad veesõidukid
1	Jäämurdja	Tarmo, jäämurdeperioodil prahilepingu alusel Botnica
2	Üle 45 m pikkune veesõiduk	EVA-316
3	Jakob Prei	Jakob Prei
4	24–45 m pikkune veesõiduk	Sektori, KRATT
5	15–23,9 m pikkune veesõiduk	EVA-301, EVA-317, EVA-318, EVA-320, AHTO-01, -02, -07, -09, -15, -25, -26, -27, -28, -29
6	12–14,9 m pikkune veesõiduk	EVA-302, EVA-325, AHTO-06, -12, -14, -17, -19, -20, -21, -23
7	6–11,9 m pikkune veesõiduk	KAJA, EVATAR, EVA-026, EVA-324, EVA-326, EVA-327, EVA-328
8	Alla 6 m pikkune veesõiduk	Lahtised tööpaadid mootoriga või mootorita

Tabel 1

Veesõiduki koos laevaperega kasutusse andmise tasumäärade suuruse arvutamisel on lähtutud järgmistest komponentidest: veesõiduki kasutusiga (amortisatsioon, kapitalikulu), veesõiduki kindlustus, tehniline kulum ja meeskonna kulu (töötasu, toitlustus, kindlustus ja kvalifikatsiooni hoidmise kulu). Veesõiduki laevapereta kasutusse andmise tasumäärade suuruse arvutamisel ei arvestata tasu hulka meeskonna kulu. Mõlema puhul lisandub mõistlik kasum.

Võrreldes kehtiva määrusega on keskmine tasumäära kasv 86%. Reaalsest tasumäära tõusust saab rääkida ainult nende laevade puhul, millega on teenust tegelikult osutatud ning nende puhul on tasumäära keskmine kasv 23%. Riigilaevastik on andnud koos meeskonnaga kasutusse järgmisi laevu: lootsikaatrid AHTO-14, -15, -17, -20, -21, -23, -25, -26, -27 ja -28 ning poilaev EVA-318 ja mitmeotstarbeline laev EVA-316. Lootsikaatrite puhul on hinnatõus 18%, s.o 40–63 eurot, olenevalt lootsikaatri pikkusest on hinnatõus 217 eurost 280 euroni, 260 eurost 310 euroni või 240 eurost 280 euroni. EVA-318 puhul on tasumäära kasv 78% ehk 136 eurot (174 eurost 310 euroni) ning EVA-316 puhul 10% ehk 104 eurot (1076 eurost 1180 euroni). Kui vaadelda kasutustasu määrasid laevade puhul, millega tasulist teenust ei ole osutatud, siis väheneb tasumäär lootsikaatri AHTO-29 puhul, 6–24 meetri pikkuste veesõidukite puhul on hinnatõus keskmiselt 84 eurot.

Kui veesõidukit kasutakse jääoludes või jäämurdetöödeks, rakendub vastavalt kas pooleteistkordne või kahekordne tasumäär. Selles osas eelnõus võrreldes kehtiva määrusega muudatusi kavandatud ei ole. Määrus erineb kehtivast määrusest aga selle poolest, et veesõiduki jääoludes sõitmise või jäämurdetöödeks kasutamise korral rakendatakse koefitsienti kõikide veesõidukite puhul, mitte ainult lootsilaevade puhul, nagu kehtivas määruses. Jääoludes kasutamise või jäämurdevõimekust ei ole kõikidel töölaevadel. Jääoludes saavad sõita enamik lootsikaatreid, jäämurdja Tarmo, EVA-316, EVA-301 ja Sektori. Jäämurdevõimekus on jäämurdja Tarmol, EVA-316, Sektoril ja teraskerega lootsikaatritel.

Vajadusel tuleb teenuse tellijal lisaks arvestada sadamateenuse kulu ja laevapere majutuskuluga. Selles osas eelnõus võrreldes kehtiva määrusega muudatusi kavandatud ei ole.

Määruse lisas 1 on esitatud uued tasumäärad laevapereta veesõiduki kasutusse andmisel. Kehtivas määruses on tasumäär kinnitatud vaid lootsilaeva AHTO-15 puhul, kuna määruse kehtestamise hetkeks oli vaid seda veesõidukit AS-i Eesti Loots varem sõlmitud lepingu alusel ilma laevapereta kasutusse antud. Määruse muudatuses on laevapereta veesõiduki kasutusse andmisel tasumäärad sätestatud veesõiduki pikkuse järgi nelja kategooria kohta. Seletuskirja

tabelis 1 esitatud 5.–8. kategooria kohta on tasumäärad määruse lisas 1 esitatud ka laevapereta laeva kasutusse andmisel. 24 m pikkuseid ja pikemaid laevu ilma laevapereta kasutusse ei anta.

Määruse lisas 1 esitatud tasumäärad ei sisalda käibemaksu, mis lisatakse teenuse eest esitatavale arvele vastavalt õigusaktides sätestatule.

Tuleb rõhutada, et määruses kehtestatud hindade puhul on tegemist asjaomaste teenuste turuhindadega. Need hinnad ei kohaldu halduskoostöö seaduse (HKTS) alusel teisele haldusorganile (riik, kohalik omavalitsus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik) ametiabi andmise üksikjuhtudel. Ametiabi andmisel kohaldub HKTS-i § 20, mille kohaselt hüvitab ametiabi saaja ametiabi andjale tema ametiabi andmisel tehtud mõistlikud kulutused.

Paragrahvi 1 punktiga 10 täiendatakse määrust lisaga 2, kus on esitatud navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse tasumäärad. Täpsemad selgitused selle kohta, millistest põhimõtetest on navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse tasumäärade (lisa 2) kehtestamisel lähtutud, on esitatud seletuskirjas eelnõu § 1 punkti 7 selgituste juures.

Paragrahvis 2 sätestatakse määruse jõustumise aeg, milleks on 1. jaanuar 2027.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõukohase määrusega ei muudeta kehtiva õiguse terminoloogiat ega võeta kasutusele uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõul ei ole otsest puutumust Euroopa Liidu õigusega, kuid eelnõus on arvestatud riigiabi andmise reeglitega.

6. Määruse mõjud

Riigilaevastiku poolse tasuliste teenuste osutamise mõju on käsitletud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas.[3] Määrus avaldab majanduslikku mõju tasulisi teenuseid vajavatele isikutele ja ettevõtjatele.

Teenus: veesõiduki kasutusse andmine koos laevaperega ja ilma laevapereta

Eelnõuga kavandatavate muudatuste mõju avaldumise sagedust võib hinnata väikeseks, kuna Riigilaevastiku osutatava tasulise teenuse – veesõiduki kasutusse andmise – maht ei ole suur. Riigilaevastiku prioriteet on õigusaktide kohaste ülesannete täitmine, tasuliste teenuste osutamine on teisejärguline. Mõjutatud sihtrühm on väike, kuna isikuid, kes sooviksid Riigilaevastikult tasulisi teenuseid tellida, ei ole Eestis palju. Alates 2023. a juulist, kui Riigilaevastiku tasulisi teenuseid reguleeriv määrus kehtestati, on veesõiduki koos laevaperega kasutusse andmise teenust osutatud 24 ettevõtjale.

Muudatus mõjutab 24 ettevõtjat, kes on seni veesõidukeid koos laevaperega Riigilaevastikult kasutusse võtnud, ning uusi kliente.

[3] Samas, lk 13.

Riigilaevastik on tasulise teenusena andnud 2024. a veesõidukeid koos laevaperega kasutusse 65 korral 12-le ettevõtjale. Kasutusse anti järgmisi veesõidukeid: lootsikaatrid AHTO-14, -15, -17, -20, -21, -23, -25, -26, -27 ja -28 ning EVA-318 ja EVA-316.

2025. a anti veesõidukeid kasutusse 28 korral kaheksale ettevõtjale. Kasutusse anti järgmisi veesõidukeid: AHTO-14, -15, -17, -20, -25, -26, -27, -28 ja EVA-316.

Ilma laevapereta on kasutusse antud vaid lootsilaeva AHTO-15, kuid see leping on lõppenud.

Muudatus ei mõjuta riigi ja kohaliku omavalitsuse asutusi ega avalik-õiguslikke juriidilisi isikuid, kellele osutatakse teenust ametiabi korras, mitte tasulise teenusena määruse mõistes.

Ebasoovitava mõju avaldumise riski muudatustega ei kaasne, kuna negatiivse iseloomuga mõju puudub. Veesõiduki kasutusse andmise teenust pakuvad turul lisaks Riigilaevastikule mitmed ettevõtjad. Eelnõukohase määrusega kehtestatavate teenuse tasumäärade puhul on tegemist kulupõhiste ja mõistlikku kasumit sisaldavate hindadega, mistõttu ei moonutata konkurentsi. Riigilaevastik osutab teenust, lähtudes samadest põhimõtetest nagu iga turul tegutsev ettevõtja. Osa Riigilaevastiku veesõidukitest on spetsiifilised töölaevad, mille teenuse pakkujaid Eestis ei ole. Neid veesõidukeid võimaldab riik vajadusel ettevõtjatel kasutada ehk teeb need kättesaadavaks teenuse sisule vastava hinna eest.

Teenus: navigatsioonimärgistuse haldamine

Eelnõuga navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse hinnastamises kavandatavate muudatuste mõju avaldumise sagedust võib hinnata väikeseks, kuna Riigilaevastiku osutatava tasulise teenuse – navigatsioonimärgistuse haldamise – maht ei ole suur. Riigilaevastiku prioriteet on õigusaktide kohaste ülesannete täitmine, tasuliste teenuste osutamine on teisejärguline. Mõjutatud sihtrühm on väike, kuna isikuid, kes sooviksid Riigilaevastikult tasulisi teenuseid tellida, ei ole Eestis palju. Sadamaregistri andmete kohaselt on 10. juuli 2026. a seisuga Eestis 247 sadamat. Riigilaevastik on Transpordiametilt üle võtnud 26 varem navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamiseks sõlmitud lepingut kokku 46 sadama kohta. Kõige vanemad lepingud on sõlmitud aastal 2019. Pärast lepingute sõlmimist ei ole hindu korrigeeritud, kuigi sisendhinnad on pidevalt kasvanud. Viimase viie aasta jooksul on hüppeliselt kasvanud sadamas kasutatavate ujuvmärkide hind seoses roostevaba ja plastmaterjali hinnatõusuga. Samuti on kasvanud tööjõukulud.

Muudatus mõjutab 46 sadama pidajat (26 isikut), kellega on sõlmitud teenuse osutamise lepingud, ning uusi kliente.

Ebasoovitava mõju avaldumise riski muudatustega ei kaasne, kuna negatiivse iseloomuga mõju puudub. Riigilaevastiku poolse tasulise teenuse osutamisega ei moonutataks konkurentsi, sest Riigilaevastik osutaks teenuseid kulupõhiselt, arvestades mõistliku kasumiga, käitudes seega tavapärase ettevõtja hoolsusega.

7. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse osutamisega Riigilaevastikule lisategevusi ei kaasne, kuna Riigilaevastik jätkab selle teenuse osutamist, mida varem osutas Transpordiamet. Alates 1. juulist 2023 jätkas Riigilaevastiku koosseisus seda tööd navigatsioonimärgistuse üksus, mis kuulus varem Transpordiameti koosseisu.

Riigilaevastiku tasuliste teenuste osutamise õigus võimaldab tal teenida lisatulu. Lisatulu aitab katta asutuse tegevuskulusid ja investeeringutega seotud kulusid ning see omakorda aitab vähendada survet riigieelarvele. Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste tulud laekuvad esmalt riigieelarvesse.

Riigilaevastik on Transpordiametilt üle võtnud 46 erasadama kohta sõlmitud navigatsioonimärgistuse haldamise lepingut (26 lepingupartnerit). 2024. a müügitulu navigatsioonimärgistuse hooldamise teenuse eest oli *ca* 130 000 eurot ja 2025. a *ca* 159 000 eurot. Võrreldes Transpordiameti osutatava teenuse hindadega on määrusega kehtestatavad teenuse hinnad kõrgemad, mistõttu laekuv tulu eeldatavasti suureneb. Eeldatav tulu on aastas *ca* 180 000 eurot. Mitu sadamat on avaldanud soovi Riigilaevastikult teenust tellida, mistõttu võib uute lepingupartnerite lisandumisel tulu veelgi suureneda. Samas, kui mõni senine lepingupartner otsustab tasumäärade tõusu tõttu lepingu lõpetada, ei pruugi teenuse osutamisest saadav tulu oluliselt kasvada. Samuti ei suureneks tulu, kui turule siseneks uusi kõnealust teenust pakkuvaid ettevõtjaid, kes asuvad senistele Riigilaevastiku lepingupartneritele teenust pakkuma.

Veesõidukite kasutusse andmise teenuse müügitulu oli 2024. aastal *ca* 160 000 eurot ja 2025. aastal *ca* 157 000 eurot. Tasumäärade tõstmisega suureneb eeldatavasti ka laekuv tulu. Samas võib mõni senine teenuse kasutaja tasumäärade kasvu tõttu asuda kasutama mõne turul tegutseva ettevõtja teenuseid ja sel juhul ei pruugi teenuse osutamisest saadav tulu suureneda.

8. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 1. jaanuaril 2027. aastal.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Logistika ja Sadamate Liidule, Väikesadamate Kompetentsikeskusele, Eesti Väikesadamate Liidule ja järgmistele ettevõtjatele, asutustele ja organisatsioonidele: Eesti Varude Keskus AS, INF Infra OÜ, Baltic Workboats AS, Viimsi Vallavalitsus, Saarte Liinid AS, aktsiaselts Miiduranna Sadam, Mellson Grupp OÜ, Kihnu Vallavalitsus, Lohusalu Sadam OÜ, SA Räpina Sadamad ja Puhkealad, Tallinna Transpordiamet, AS Varbla Puhkeküla, Mustvee Haldus Osaühing, Saaremaa Vallavalitsus, Lääneranna Vallavalitsus, Modify OÜ, Kunda Sadam AS, Sihtasutus Hiiumaa Sadamad, Alliklepa Sadam OÜ, Neeme Marina OÜ, Noarootsi Osavalla Valitsus, Võsu Sadam MTÜ, Haven Management OÜ, Perekond Piidivabrik MTÜ, Hara Sadam MTÜ, SA Eesti Meremuuseum.