

**EESTI LAEVANDUSSEKTORI KONKURENTSIVÕIME  
TUGEVDAMINE**

Töö kokkuvõte

Tallinn

September 2014

# 1. Sisukord

2.	Sissejuhatus .....	3
3.	Lühikokkuvõte.....	4
4.	Laevaregistrite alamtöögrupi kokkuvõte.....	7
4.1.	Hetkeolukord.....	7
4.2.	Soovitud tulemus.....	8
4.2.1.	<b>Uued põhimõtted laevade registreerimisel</b> .....	8
4.2.2.	<b>Registrite koondamine ühte ametiasutusse</b> .....	8
4.2.3.	<b>Registreerimisprotsessi loogilisus</b> .....	9
4.2.4.	<b>Laeva asjaõigus</b> .....	10
4.2.5.	<b>Laeva registreerimine mitte kinnistamine</b> .....	10
4.2.6.	<b>Seaduste kooskõla ning lipuõiguse saamise kriteeriumid</b> .....	11
4.2.7.	<b>Registri ülesehitus</b> .....	11
4.3.	Muutmist vajavad õigusaktid .....	12
5.	Maksusoodustuste alamtöögrupp .....	14
5.1.	Kehtiv regulatsioon tööjõu maksustamisel Eesti lipu all sõitval laeval .....	14
5.2.	Maksusoodustuste objekt .....	18
5.3.	Maksumäärade muutmise ettepanekud.....	18
5.3.1.	<b>Tulumaks</b> .....	18
5.3.2.	<b>Sotsiaalmaks</b> .....	19
5.3.3.	<b>Töötuskindlustusmaks</b> .....	22
5.4.	Töötutoetus.....	22
5.5.	Tonnaažimaks.....	23
5.6.	Maksukogumine .....	25
5.7.	Erinevad laevapere liikmete maksustamisstsenaariumid .....	25
5.7.1.	<b>Stsenaarium 1</b> .....	26
5.7.2.	<b>Stsenaarium 2</b> .....	28
5.7.3.	<b>Stsenaarium 3</b> .....	30
5.8.	Maksustsenaariumite analüüs ja töögrupi soovitus .....	30
5.9.	Muutmist vajavad õigusaktid .....	32
6.	Tööjõu liikumise alamtöögrupp .....	33
6.1.	Alamtöögrupile püstitatud küsimuse lahendamine .....	33
6.2.	Kehtiva regulatsiooni analüüs .....	35
6.3.	Tööjõu liikumise alamtöögrupi soovitus.....	36
	Lisa 1 .....	38

## 2. Sissejuhatus

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 10.03.2014. a. käskkirjaga nr 14-0074 moodustati töögrupp Eesti merendussektori konkurentsivõime tõstmise vajaduse ja võimaluste analüüsimiseks, sh Eesti laevaregistrit puudutavate muudatuste ja ümberkorralduste vajalikkuse analüüsimiseks. Töögrupi tegevust määrati juhtima Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, liikmeteks Veeteede Ameti, Siseministeeriumi, Sotsiaalministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Põllumajandusministeeriumi, Justiitsministeeriumi, Eesti Laevaomanike Liidu, Merendusnõukoda, Riigikogu merenduse toetusrühma, MalscoLaw Office'i, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse ning Arengufondi esindajad.

Töögrupi ülesanneteks oli analüüsida Eesti merendussektori konkurentsivõime hetkeolukorda, lähtudes eelkõige arengukavas „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“ toodust, analüüsida nn teise laevaregistri loomise vajadust ja positiivse seisukoha korral valmistada ette tegevuskava vastavate õigusaktide muutmiseks ning vormistada töögrupi töö tulemustest kokkuvõte.

Arvestades merendussektori konkurentsivõime tõstmisega seonduvate teemade mahukust, otsustati 11.04.2014. a. toimunud töögrupi kohtumisel moodustada töögrupi liikmetest alamtöögrupid kolmes valdkonnas: laevaregistrite temaatikat puudutavad küsimused, maksusoodustusi ja sotsiaalseid garantiisid puudutavad küsimused ning tööjõu liikumisega seonduvad küsimused Eesti lipu all sõitvatel laevadel. Eeltoodust tingituna on käesolevas kokkuvõttes esitatud analüüs ning töö tulemus kajastatud kõnealuste alamtöögruppide tegevuste ning valdkondade kaupa.

19.06.2014 pikendati majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga töögrupi tegevusaega kuni 15.09.2014. Töögrupi ja alamtöögruppide peale kokku toimus 21 koosolekut, kus osales 44 erinevat inimest esindades 16 erinevat asutust või organisatsiooni.

Töögrupi raames täpsustasid erinevad osapooled paljude kitsaskohtade praktilisi aspekte, samuti leiti paljudes küsimustes üksmeel. Osadel juhtudel osapooled ühises lähenemises kokku ei leppinud, millistel juhtudel on tekstile lisatud eriarvamusele jäänud osapoole kommentaar. Lisaks jäi Rahandusministeerium eriarvamusele kehtiva maksusüsteemi ja praktika muutmise vajaduses osas. Siiski oli enamuse osapoolte suhtumine maksusüsteemi sektoraalsele käsitlusele soosiv.

Positiivsete muudatuste toimumiseks laevandussektoris on vajalik laevaregistrite ümberkorralduse, maksumuudatuste, sotsiaalsete garantiide ja tööjõu liikumisega seonduvaid küsimusi käsitleda paketine, kuna üksikud muutused Eesti laevanduse ettevõtluskeskkonnas ei oma loodetud atraktiivset mõju laevandussektorile globaalsel ja regionaalsel tasandil.

Käesoleva dokumendi lahutamatu osa on exceli formaadis arvutusmudel (vt. ka allpool punktid 4, 4.7.1, 4.7.2 ja 4.7.3). Samuti tuleb käsitleda käesoleva töö selgitava materjalina 2013. aastal Veeteede Ameti poolt koostatud materjali „Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine. Ettepanek riigiabi andmise meetmete juurutamiseks ja laevaregistrite reorganiseerimiseks, eesmärgiga tõsta Eesti laevandussektori konkurentsivõimet, kiirendada sektori arengut ja tagada selle jätkusuutlikkus“, mille edasiarenduseks töögrupi töö kokkuvõte on.

### 3. Lühikokkuvõte

Eesti laevandussektori ettevõtluskeskkonnas tuleb teha muudatused nii registrite korralduses, maksustamises kui ka tööjõu liikumise regulatsioonis.

Peamisteks muudatusteks Eesti laevaregistrite korralduses on hetkel erinevate ametkondade poolt peetavate registrite ümberkujundamine ja koondamine Veeteede Ametisse, kus on Eesti laevanduse suurim administratiivne kompetents. Sealjuures peab toimuma registrite pidamises mõttemalli muutus sujuva ja kiire klienditeeninduse suunas. Inglise keel on rahvusvaheline merenduskeel ja tulevikus peaks olema Eesti laevaregistrile võimalik esitada dokumendid ka ingliskeelsetena. Sõltumata päritoluriigist võimaldame Eesti lipu all sõitmise õiguse saamise kõikidele reederitele. Täna Eestis kasutusel olevad sisulise notariaalse tõestamise toimingud tuleb laevaregistris asendada notariaalse kinnitamise toimingutega ning mõnel puhul sellest loobuda.

Eesti siseriiklikusse õigusesse kirjutatakse sisse vajalikud rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni sätted ja samuti need, mis kohalduvad täitemenetlusele. Samuti peab olema võimalik registreerida teises riigis tehtud tehinguga seatud laevahüpoteeki ja kohaldada nii asja- kui ka võlaõiguslikule lepingule teise riigi õigust.

Registrite ületoomisel Veeteede Ametisse peaksid kolm tänast laevaregistrit säilima. Laevaregistreid on vaja täiendada alajaotistega, mille alusel hakatakse tulevikus eristama üle 500GT kaubalaevu, mis osalevad rahvusvahelises kaubaveos:

- 1) **I laevaregister**
  - a. Merelaevad
  - b. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel >500 GT rahvusvahelises sõidus; ISM reederi asukoht Eestis).
  - c. Siseveelaevad
- 2) **II laevaregister:**
  - a. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus; ISM reederi asukoht välisriigis).
- 3) **Laevapereta prahitud laevade register:**
  - a. Merelaevad
  - b. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus; ISM reederi aukoht Eestis või välisriigis).
  - c. Siseveelaevad
- 4) **Ehitatavate laevade register:**
  - a. ehitatavad merelaevad
  - b. ehitatavad siseveelaevad
  - c. ehitatavad teisaldatavad ujuvvahendid ja ehitatavad teisaldatavad laevad
  - d. teisaldatavad ujuvvahendid ja teisaldatavad laevad
  - e. laevad, mis ei vasta registreerimise hetkel meresõiduohutuse nõuetele.

Käesoleval hetkel ei ole Eesti laevaregistris ühtegi > 500 kogumahutavusega konventsionaalset kaubalaeva, mis näitab selgelt Eesti laevanduse ettevõtluskeskkonna võimet konkureerida riikidevahelises konkurentsisis. Teised Euroopa Majanduspiirkonna riigid on aktiivselt kasutanud laevandussektorile maksuerisuste tegemise võimalust ja Eesti on antud praktikat mitte kohaldades tegelikult loonud maksuerisuse, kuid enda kahjuks.

Konkurentsivõime analüüsimiseks on töögrupp koostöös Arengufondiga välja töötanud tabelarvutuse vormis esitatud mudeli „Merelaevanduse mudel“, mis võimaldab, muutes erinevaid sisendeid, sh maksu – ja maksemäärasid, simuleerida riigi tulu ja kulu muutumist erinevate maksustsenaariumite puhul. Töögrupp pakub välja kolm erinevat laevapere liikmete ja tööandjate maksustamise stsenaariumi ning positiivseid ja negatiivseid külgi kaaludes annab oma soovitus optimaalsele stsenaariumile, mis arvestab nii reederite soovi maksusoodustustele, riigi huve tulude kasvule kui ka laevapere liikmete õigust sotsiaalsele kaitsele. Stsenaariumide puhul on allpool välja toodud näitajad, mis „Merelaevanduse mudel’i“ alusel on saavutatavad vastavalt ca 10 ja 20 aasta perspektiivis.

### **Stsenaarium nr. 1.**

0% tulu -, sotsiaal – ja töötuskindlustuse määr.

I laevaregistris 60 laeva

II registris 300 laeva

Sellega kaasneb riigieelarvesse tulusid otseste registritasudena 10,0mEur ja võttes arvesse lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvava kaldasektorile ka indutseeritud majandusmõju, siis kaasneb sellega riigieelarvesse tulusid 339,8mEur, mis moodustab 1,6% Eesti SKT-st. Samuti moodustab merendussektor 1,2% Eesti tööhõivest.

I laevaregistris 200 laeva

II registris 500 laeva

Sellega kaasneb riigieelarvesse tulusid otseste registritasudena 17,1mEur ja võttes arvesse lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvava kaldasektorile ka indutseeritud majandusmõju, siis kaasneb sellega riigieelarvesse tulusid 1116,4mEur, mis moodustab 5,2% Eesti SKT-st. Samuti moodustab merendussektor 4,1% Eesti tööhõivest.

### **Stsenaarium nr. 2.**

0% tulu -, 10% sotsiaalmaksu ja 0% töötuskindlustuse määr. Ravikindlustus on vabatahtlik ja kui võetud, lisandub laevapere liikme töötasu suhtes kohaldatavatele maksudele ja maksetele. Summaarne laevapere liikmete maksumäär on suurem kui suurte laevaregistrite poolt pakutud 0% ja seetõttu on Eesti Laevaregister reederitele vähem atraktiivne – laevade arv Eesti Laevaregistris väheneb hinnangulise 30% võrra võrreldes stsenaariumiga I.

I laevaregistris 42 laeva

II registris 210 laeva

Sellega kaasneb riigieelarvesse tulusid otseste registritasudena 7,0mEur ja võttes arvesse lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvava kaldasektorile ka indutseeritud majandusmõju, siis kaasneb sellega riigieelarvesse tulusid 244,9mEur, mis moodustab 1,1% Eesti SKT-st. Samuti moodustab merendussektor 0,9% Eesti tööhõivest.

I laevaregistris 140 laeva

II registris 350 laeva

Sellega kaasneb riigieelarvesse tulusid otseste registritasudena 11,9mEur ja võttes arvesse lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvava kaldasektorile ka indutseeritud majandusmõju, siis kaasneb sellega riigieelarvesse tulusid 794,3mEur, mis moodustab 3,7% Eesti SKT-st. Samuti moodustab merendussektor 2,9% Eesti tööhõivest.

### **Stsenaarium nr. 3.**

21% tulu -, 33% sotsiaal – ja 3% töötuskindlustuse määr.

Kuna nimetatud maksustsenaarium on reederitele koormavam, kui täna kehtiv maksusüsteem koos EAS meetmega, ei täida nimetatud maksusüsteem eesmärki tuua Eesti lipu alla laevu. Sellest tulenevalt ei teki riigile ka tulu ja stsenaariumit ei saa Merelaevanduse mudeli abil analüüsida. Vaatamata sellele kannab riik kulusid 10 mEur aastas, olemasoleva 6000 välisriikide lippude all töötava meremehe rahvapensioni näol.

Töögrupp soovib rakendada stsenaariumit nr. 2. Vähendatud laevapere liikmete tööjõumaksumäärad kehtivad laevapere liikmete töötasude suhtes, mis on teenitud rahvusvahelises sõidus olevatel, 500GT ja suurematel Eesti lipu all sõitvatel kaubalaevadel ja rahvusvahelises sõidus olevatel, 500GT ja suurematel reisilaevadel Euroopa Majanduspiirkonna välistel liinidel. Antud piirang tähendab seda, et Eesti riigil saab antud tingimustel maksutulu vaid suurened, kuna käesoleval ajal pole nimetatud laevu Eesti registris ühtegi. Aastate pärast, kui käesolevate muudatuste tulemusel on riigi maksutulu laevandussektorist märkimisväärselt kasvanud, on selle arvelt võimalik vähendada mõnevõrra ka teiste laevandussektori segmentide maksukoormust, mis omakorda tugevdab Eesti laevandussektorit kui sellist.

Tööjõu liikuvuse osas on ilmnenu küsimus kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme Eesti lipu all sõitvale laevale tööle asumise siseriikliku regulatsiooni piisavusest. Kõnealuste isikute Eesti lipu all sõitvale laevale tööle asumise regulatsiooni tuleb täpsustada, sealjuures nähes ette erisused nendel juhtudel, kui välismaalase tööle võtmise vajadus ilmneb laeva kolmanda riigi sadamas oleku ajal.

## 4. Laevaregistrite alamtöögrupi kokkuvõte.

**Alamtöögrupi juht:** Marek Rauk (Veeteede Amet)

Alamtöögrupi liikmed:

- 1) **Justiitsministeerium:** Kadri Laud.
- 2) **Põllumajandusministeerium:** Sandra Suviste.
- 3) **Veeteede Amet:** Eero Naaber, Ene Lillipuu.
- 4) **Merendusnõukoda:** Allan Noor.
- 5) **MalscoLawoffice:** Indrek Nuut.
- 6) **Eesti Laevaomanike Liit:** Indra Kaunis, Enn Kreem.

Töögrupi eesmärgiks oli kaardistada Eesti laevaregistrite hetkeolukord, tuua välja kitsaskohad, mis praktikas probleeme tekitavad ning esitada arutelude tulemusena töögrupi ettepanek soovitud tulemustest ning nendega kaasnevatest mõjudest.

### 4.1. Hetkeolukord

Laevaregistrite ja registreerimisprotsessiga seotud kitsaskohtadena tõi laevaregistrite alamtöögrupp välja järgmist:

- a) Laevaregistrite jagamisest registripidajate (Veeteede Amet ning kohtute registriosakonnad) vahel tingitud erinev menetluspraktika ja –kogemus.

Kohtute registriosakondade ametnikel ei ole reeglina seotust merendusvaldkonnaga ning registritoimingute järgselt puudub laeva ekspluatatsiooni käigushilisem kontakt laeva ja reederiga. Veeteede Ametil on seevastu lisaks registritoimingutele hilisem tihe side laeva ja ka reederiga ning väljastatakse tunnistusi ning tehakse korralisi tehnilisi ülevaatusi.

- b) Registreerimisprotsessi ebaloogilisus.

Laeva registreerimisel nõutakse dokumente, mis on pigem seotud laeva merekõlblikkusega ja hilisema ekspluatatsiooniga. Näiteks tuleb registreerimiseks esitada raadioluba (kuigi lipudokumendil on kirjas vaid laeva kutsung), mille saamine võib võtta aega 5 kuni 7 päeva (elektroonilise side seaduse § 13 kohaselt on menetluseks antud aega koguni 6 nädalat). Veeteede Ametist tuleb võtta tõend laeva nime kooskõlastuse kohta ja kinnitus laeva vastavuse kohta Eestis kehtestatud meresõiduohutuse nõuetele.

- c) Laevakinnistusraamatu pidamisele kohaldatakse kinnistusraamatusseaduse sätteid, mis teeb protsessi aja- ja töömahukaks, samas ei arvesta registreerimisprotseduur rahvusvaheliselt väljakujunenud laevade ostu-müügi praktikat ega aktsepti selle käigus koostatavaid dokumente.

Näiteks laeva kinnistamise avaldusele kohaldatakse notariaalse kinnitamise nõuet, menetluspraktikas ei tunnustata laevade ostu-müügi pugul selliseid dokumente nagu müügikiri jne.

- d) Seaduste vasturääkivused ning tõlgendustel põhinev praktika.

Näiteks reederile kohaldatavad nõuded meresõiduohutuse seaduses ja laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduses on erinevad, üheselt ei ole aru saada, milliste kriteeriumide alusel laevale Eesti lipu kandmise õigus tekib.

- e) Laeva asjaõigusseadus eraldiseisvana ei kajasta kõiki rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni sätteid.

Näiteks täitemenetluses koheldakse kinnistatud ja kinnistamata laeva erinevalt, neist esimesele kohaldatakse täitemenetluse seadustiku kinnisvarale kohalduvaid sätteid ja viimasele vallasvarale kohalduvaid sätteid. Üle on võtmata osapoolte teavitamine sundmüügi korral.

- f) Registreerimise teenust ei ole võimalik saada ühest punktist, protsessiga on seotud vähemalt 3-4 erinevat ametiasutust.

Eeltoodu omab negatiivset mõju teenuse kvaliteedile, kiirusele ja lihtsusele.

## **4.2. Soovitud tulemus**

### **4.2.1. Uued põhimõtted laevade registreerimisel**

- a) Loobume laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduses Eesti laevaomanikele seatud kohustusest registreerida oma laevu Eesti lipu alla, seejuures piirame isikute ringi, kes võivad oma laevu Eesti lipu alla tuua, Eesti reederitega. Võimaldame sõltumata päritoluriigist Eesti lipu all sõitmise õiguse saamise kõikidele reederitele, kes seda soovivad ning täidavad vastava õiguse saamisele sätestatud tingimused.
- b) Õiguslikud alused Eesti riigilipu saamiseks (laeva registreerimiseks Eesti laevaregistris) peavad muutuma senisest mitmekesisemaks ning järgima kaasaegseid arenguid merenduses.
- c) Riigilipp laeva ahtris ei ole tänapäeval enam privileeg laevaomanikule, vaid riigi merendussektori arendamiseks, töökohtade loomiseks ning täiendava maksutulu saamiseks vajalik tingimus. Reederite ning lipuriigi vahel tekib paratamatult seos, mis loob võimaluse eelnimetatud eesmärgi realiseerimiseks.
- d) On olemas nõudlus merendussektori nõuetele ja ootustele vastava efektiivse laevaregistri järele.

### **4.2.2. Registrise koondamine ühte ametiasutusse**



- a) Laevaregistrite reorganiseerimise käigus tuleb olemasolevad registrid koondada ühte ametiasutusse, milleks peaks alamtöögrupi hinnangul olema Veeteede Amet, kus laevaregistrid enne 01.07.1998 jõustunud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadust ka asusid. Selle tulemusena peetakse laevaregistreid asutuses, kus on Eesti ametkondadest parim merendusala oskusteave ning side laeva ja reederiga säilib ka peale registreerimist. Reeder saab seeläbi kogu vajamineva info nii registreerimiseks kui ka hilisemaks laeva sertifitseerimiseks ühest kohast, mis teeb asjaajamise kiiremaks, lihtsamaks ja kvaliteetsemaks, mis on laevandussektoris palju olulisemad kriteeriumid usalduse tekkeks, kui keerukate protseduureeglitega laevakinnistusraamat, mis täna peaks tagama reederitele ja finantsasutustele õiguskindluse. Õiguskindlus finantsasutuste jaoks sõltub õiguskorrast riigis tervikuna.
- b) Muudatustega peab kaasas käima ka mõttemaailma muutus, mis tähendab et laevade registreerimist tuleks käsitleda mitte riikliku menetluse vaid teenusena, kus protsess on sujuv, loogiline ja ilma liigse bürokraatiata (shvāga selged dokumendi esitamise ning nende kontrollimise protseduurid, avalikud kontroll-lehed taotlejale kontrollimaks esitatava taotluse kompleksust ja võimalust e-lahenduste abil reaalsajas jälgida taotluse menetluse kulgu).
- c) Alternatiivina võib alamtöögrupi hinnangul käsitleda varianti, kus laevakinnistusraamatut jäävad endiselt pidama kohtute registriosakonnad ja Veeteede Ameti juurde luuakse lisaks laevapereta prahitud laevade registrile nn avatud laevaregister, mis ei sea lipuõiguse saamiseks selliseid nõudeid nagu laevakinnistusraamat. Selle alternatiivi miinuseks on registrite jätkuv jagamine mitme ametiasutuse vahel, laevade registreerimist ja kustutamist puudutavate menetluste erinevus.

#### **4.2.3. Registreerimisprotsessi loogilisus**

- a) Õigusaktides tuleb ette näha muudatused, mille kohaselt laeva registreerimiseks esitatakse vaid sellised andmed, mis on vajalikud antud protsessi raames. Hilisema tehnilise järelevalvega tegeleb niikuinii Veeteede Amet ja tagab, et laevad vastavad meresõiduohutuse nõuetele. Ei ole mõistlik nõuda raadioloo esitamist laeva registreerimise eeltingimuseks, piisaks näiteks raadioloo taotluse ettenäitamisest registrile (Malta näide) ja kutsungi kui vajaliku info liputunnistusel võiks genereerida registripidaja automaatselt. Ümberkorralduste käigus peaks kaaluma, kas raadioluba peab käsitlema sarnaselt kõigi teiste sageduslubadega.
- b) Loobuda tuleks ka täna kehtivast eesti keele nõudest registripidajale esitatavate dokumentide suhtes. Inglise keel on rahvusvaheline merenduskeel ja tulevikus peaks olema Eesti laevaregistrile võimalik esitada dokumendid (taotlus koos seadusega ettenähtud dokumentidega) ka ingliskeelsetena (siin saab lähinaabritest eeskujuks tuua Soomet, kus soomekeelsena nõutakse vaid taotlust ja muud dokumendid võivad olla inglise keeles).
- c) Registrite toomisega Veeteede Ametisse langeb ära ka nime kooskõlastuse küsimise temaatika teisest ametiasutusest. Kaaluda võiks küsimust kas oludes, kus laeval on nagunii registri kordumatu identifitseerimisnumber ja IMO number võiks loobuda nime

range eristatavuse nõudest ning isegi lubada nimekordusi eritüübilistel laevadel. Selline praktika on kasutusel näiteks Norra laevaregistris. Merekõlblikkuse küsimuse saab lahendada laevade teatud vanuseni selliselt, et usaldame volitatud klassifikatsiooniühingute väljastatud tunnistusi ja see on piisavaks tõendiks, et laeva võib probleemideta Eestis registreerida. Teiste riikide kogemust arvestades võib laeva teatud vanusest alates kehtestada ka registreerimise ühe tingimusena laeva ülevaatuse nõude, mille Veeteede Amet peab läbi viima teatud aja jooksul peale registreerimist või reederi taotlusel ka enne laeva registreerimist kinnitamaks laeva vastavust Eesti nõuetele (see võib olla vajalik vanemate laevade puhul).

- d) Paindlikkuse huvides peaks kaaluma ka ajutise registreerimise võimaldamist, mis tähendab, et laev saab registreeritud ning vajadusel saab seada ka laevahüpoteegi olukorras, kus kõikide dokumentide originaalid ei ole registripidajale esitatud, kuid kõnealuse nõude täitmiseks antakse täiendav tähtaeg.

#### **4.2.4. Laeva asjaõigus**

- a) Laeva asjaõigusseadust tuleb täiendada selliselt, et Eesti siseriiklikusse õigusesse kirjutatakse sisse vajalikud rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni sätted ja samuti need, mis kohalduvad täitemenetlusele. Täna kohalduvad merivõlgade ja merinõuete vastavad sätted ainult osaliselt läbi laeva asjaõigusseaduse, kuid puudub kooskõla ja koostoimet loov regulatsioon täitemenetluse seadustikus. Laevahüpoteegi mõiste ja eraldiseisev staatus peab säilima, et tagada laevahüpoteegi konventsioonijärgne järjekoht. Registerpant, sarnaselt muude valdkondadega (õhusõidukite ja väärtpaberite register), ei ole lahenduseks ja kommertspandiseadus ei anna vajalikku õiguskindlust (eelkõige pandi järjekoha regulatsioon).
- b) Samuti peab olema võimalik registreerida teises riigis tehtud tehinguga seatud laevahüpoteeki ja kohaldada nii asja- kui ka võlaõiguslikule lepingule teise riigi õigust. Teema on oluline seepoolest, et nii laeva ehitust ja ka ostu-müüki vahendavad finantsasutused paiknevad Eestist väljaspool ning ka laev külastab oma eluea jooksul Eesti sadamaid suhteliselt harva ja mõningatel juhtudel ei tee seda kunagi.
- c) Tuleks välja töötada merivõlgade ja pantide konventsiooniga kooskõlas olev regulatsioon merivõlgade ja pantide realiseerimiseks Eestis. Konventsiooni üldistavast sõnastusest lähtuvalt eeldatakse siseriiklik täpsema regulatsioonisättestamist.

#### **4.2.5. Laeva registreerimine mitte kinnistamine**

- a) Tänane registreerimisprotsessi aeglus ja ebaefektiivsus on mõneti tingitud sellest, et laeva kinnistamisel nõutakse notariaalselt kinnitatud koopiaid ka nendest dokumentidest, mis on õiguslikust seisukohast informatiivsed või kohati üldse mittevajalikud (raadioluba, mõõtekiri). Laevade registreerimisel tuleks loobuda notariaalse sisulise tõestamise nõudest omandamise ja võõrandamise tehingule. See on vajalik meede, kui räägime kinnisvaratehingutest, kus üks pool tavakodaniku näol on ilmselgelt nõrgem pool ja seeläbi on ta kuritarvituste eest kaitstud ning on põhjendatud tõestamisest tulenev

nn sisulise notariaalse tõestuse nõue. Laevandussektor ei ole säärase hoolitsuse sihtgrupp ning osapooled on tehingute nüansside ja kõikide riskidega väga hästi kursis. Täna Eestis kasutusel olevad sisulise notariaalse tõestamise toimingud tuleb laevaregistris asendada notariaalse kinnitamise toimingutega ning mõnel puhul sellest loobuda (registreerimisavaldus). See on vajalik ka sellest aspektist, et register peab registreerima laeva ja hüpoteegi tihti välismaal välisriigi õiguse kohaselt tehtud tehingu alusel.

- b) Tuleviku register peab olema registreerimisprotsessi lihtsuse poolest võrreldav tänase laevapereta prahitud laevade registriga ning vaba kinnistamisega kaasnevast bürokraatiast. Kui protsess on sujuv, jälgitav ja arusaadav, kaovad suure tõenäosusega ka finantsasutuste kõhklused laevade ja laevahüpoteekide registreerimisel Eesti laevaregistrisse.

#### **4.2.6. Seaduste kooskõla ning lipuõiguse saamise kriteeriumid**

- a) Muudatuste käigus (haakub ka planeeritava merenduse õigusaktide kodifitseerimise küsimusega) tuleb saavutada erinevate merendust reguleerivate õigusaktide kooskõla ja – mõju. Olulisemad küsimused on siinjuures mõistete õige kasutamine ja neile erinevates seadustes õige tähenduse omistamine. Täpselt peab olema reguleeritud, millistele tingimustele peab laevaomanik vastama, et tema omanduses olevatel laevadel tekiks Eesti lipu kandmise õigus. Ümberkorralduste eesmärki arvestades on see äärmiselt oluline, sest vahetegemine, millisesse registrisse või registri peatükki laev registreeritakse, hakkab toimuma selle järgi, kus asub laeva ISM reeder (International SafetyManagementCode (ISM Code) mõistes). Sellest sõltub, kas laevale laieneb registritasu maksmise kohustus või mitte.
- b) Tulevikus peaksime laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse tähenduses rääkima vaid Eesti lipu kandmise õigusest, mitte aga kohustusest, mis on täna käibel paralleelselt lipu kandmise õigusega. Kuigi lipu kandmise õiguse kriteeriumid peavad olema ühed, tuleb täpselt reguleerida sellise laevaomaniku kohustused, kes annab oma Eestis registreeritud laeva hallata välisriigis asuvale ISM reederile (omandivormi nõuded, registreerimine *management* lepingu alusel Eesti *manageri* puhul, registreerimine esindaja olemasolul (*management*välismaal)).

#### **4.2.7. Registri ülesehitus**

Registrite ületoomisel Veeteede Ametisse peaksid kolm tänast laevaregistrit säilima. Laevaregistreid on vaja täiendada alajaotistega, mille alusel hakatakse tulevikus eristama üle 500GT kaubalaevu, mis osalevad rahvusvahelises kaubaveos (tingimuseks tuleb seada, et rahvusvaheliste sõitude osakaal peab olema üle 50%) nende ISM reederi asukoha alusel.

Eesti laevaregistrid:

##### **1) I laevaregister**

- a. Merelaevad
- b. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
  - i. ISM reederi asukoht Eestis
- c. Siseveelaevad

**2) II laevaregister:**

- a. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
  - i. ISM reederi asukoht välisriigis

**3) Laevapereta prahitud laevade register:**

- a. Merelaevad
- b. Merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
  - i. ISM reederi aukoht Eestis,
  - ii. ISM reederi asukoht välisriigis.
- c. Siseveelaevad

**4) Ehitatavate laevade register:**

- a. ehitatavad merelaevad
- b. ehitatavad siseveelaevad
- c. ehitatavad teisaldatavad ujuvvahendid ja ehitatavad teisaldatavad laevad
- d. teisaldatavad ujuvvahendid ja teisaldatavad laevad
- e. laevad, mis ei vasta registreerimise hetkel meresõiduohutuse nõuetele???

### **4.3. Muutmist vajavad õigusaktid**

- 1) Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadus
  - Registrate viimine veeteede ametisse
  - Lipu kandmise õiguse kriteeriumid
  - Kaubalaevade eristamine (>500GT ja rahvusvaheline sõit)
- 2) Laeva asjaõigusseadus
  - Rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni lahtikirjutamine siseriiklikus õiguses
  - Sundmüügi sätete lisamine, teavitamiskohustused
- 3) Täitemenetluse seadustik
  - laevakinnistusraamatu ja laevahüpoteeegi viidete kustutamine
- 4) Riigilõivuseadus
  - riigilõivude muutmine ja uute lisamine
- 5) Elektroonilise side seadus
  - Raadioloa menetlustähtaegade muutmine
  - Kutsungi genereerimise võimaldamine registripidaja poolt
- 6) Meresõiduohutuse seadus
  - Registrateis olevate ja sinna kantavate laevade merekõlblikkust puudutavate sätete lisamine
- 7) Väiksemaid redaktsioonilisi muudatusi on vaja teha järgnevatel seadustel:

- Tõestamiseadus
- Notari tasu seadus
- Tsiviilkohtumenetluse seadustiku ja täitemenetluse seadustiku rakendamise seadus
- Rahvusvaheline sanktsioonide seadus
- Pankrotiseadus
- Mereteenistuse seadus (varsti jõustuv meretöö seadus)
- Tsiviilkohtumenetluse seadustik
- Maksukorralduse seadus
- Rahapesu ja terrorismi rahastamise tõkestamise seadus
- Kalapüügi seadus
- Kohtute seadus
- Perekonnaseadus
- Kindlustustegevuse seadus
- Võlaõigusseadus
- Asjaõigusseadus
- Karistusseadustik
- Konsulaarseadus
- Kaubandusliku meresõidu koodeks
- Kaubandusliku meresõidu seadus
- Riigivaraseadus

## 5. Maksusoodustuste alamtöögrupp

**Alamtöögrupi juht:** Eero Naaber (Veeteede Amet)

Alamtöögrupi liikmed:

- 1) **Rahandusministeerium:** Elo Madiste, Lemmi Oro, Iiris Põldma, Kairi Ani.
- 2) **Sotsiaalministeerium:** Katerin Peärnberg, Eva Põldis. Kaasatud spetsialistid: Kristiina Rääk, Leili Zaglmayer, Marina Jefrosinina, Ülle Jordan, Õie Jõgiste, Liidia Soontak, Hede Sinisaar, Mari Kreitzberg, Mariliis Proos.
- 3) **Majandus – ja Kommunikatsiooniministeerium:** Jaak Kaabel.
- 4) **Veeteede Amet:** Marek Rauk, Ene Lillipuu.
- 5) **Merendusnõukoda:** Allan Noor.
- 6) **MalscoLawOffice:** Indrek Nuut.
- 7) **Eesti Laevaomanike Liit:** Indra Kaunis, Enn Kreem.
- 8) **Arengufond:** Peep Siitam, Olavi Grünvald.

Töögrupi eesmärgiks on pakkuda välja kolm erinevat laevapere liikmete ja tööandjate maksustamise stsenaariumi ning positiivseid ja negatiivseid külgi kaaludes anda oma soovitus optimaalsele stsenaariumile, mis arvestab nii reederite soovi maksusoodustustele, riigi huve tulude kasvule jalaevapere liikmete õigust sotsiaalsele kaitsele.

Maksusoodustuste alamtöögrupi töö kokkuvõtte koosneb teoreetilisest osast ning tabelarvutuse vormis esitatud mudelist „Merelaevanduse mudel“, mis võimaldab, muutes erinevaid sisendeid, sh maksu – ja maksemäärasid, simuleerida riigi tulu ja kulu muutumist erinevate maksustsenaariumite puhul. Mudel on koostatud koostöös Arengufondiga.

### 5.1. Kehtiv regulatsioon tööjõu maksustamisel Eesti lipu all sõitval laeval

- 1) Tulumaks. Tulumaksuga maksustatakse Eesti residente täna kehtiva määraga 21%. Teiste riikide residentide tulumaksuga maksustamise suhtes on siseriiklik seadusandlus ebaselge. Selgelt on formuleerimata, kas Eesti lipu all sõitev laev on Eesti maksuterritoorium või mitte.
- 2) Sotsiaalmaks. Tööandja on kohustatud tasuma töötaja eest sotsiaalmaksu täies mahus. Euroopa Liidus reguleerib sotsiaalkindlustuse valdkonda sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise määrus (EÜ) nr. 883/2004 (põhimäärus) ja selle rakendusmäärus (EÜ) nr. 987/2009. Määruste kohaldamisel tuleb kõiki Euroopa Liidu kodanikke ja teisi määruse subjekte kohelda võrdselt. Nimetatud määrus laiendab läbi võrdse kohtlemise põhimõtte Eesti kodanikele kohalduvad sätted kõigile määruse subjektidele: peamiselt Euroopa Liidu, Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) ja Šveitsi kodanikele, kuid teatud piiratud juhtudel ka kolmanda riigi kodanikele. Koordineerimissätetega kehtestatakse

ühtsed eeskirjad ja põhimõtted, mille peamine eesmärk on tagada, et Euroopa Liidu kodanikud ei kaotaks Euroopa Liidu piires liikudes oma sotsiaalkindlustusega seonduvaid õigusi. Määrused on tervikuna siduvad ja vahetult kohaldatavad kõikides liikmesriikides.

Üks koordineerimismääruste üldpõhimõtetest on, et isik allub korraga ainult ühe liikmesriigi (või EMP liikmesriigi, Šveitsi) õigusele ning tema suhtes kohaldatakse üksnes ühe liikmesriigi õigusakte. See tähendab sh seda, et töötaja kuulub korraga vaid ühe liikmesriigi sotsiaalkindlustussüsteemi alla ning tema eest tasutakse sotsiaalkindlustusmaksleid vaid ühte liikmesriiki.

Laevapere liikmepuhul kehtib kohalduva õiguse kindlaksmääramisel eraldi reegel. Nimelt kui määruse subjektist laevapere liige töötab mõne liikmesriigi lipu all sõitval laeval, kohaldatakse tema suhtes just selle liikmesriigi sotsiaalkindlustust ja sotsiaalkindlustusmaksleid reguleerivaid õigusakte, isegi kui isik elab teises liikmesriigis. Näiteks kui Eesti lipu all sõitval laeval töötab isik, kelle elukoht on Lätis, siis kohalduvad isikule Eesti õigusaktid ning tema tööandja tasub ka sotsiaalkindlustusmaksleid Eestisse.

Sellest reeglist kehtib omakorda erand. Nimelt kui laevapere liikme tööandja registreeritud tegevuskoht on muus liikmesriigis kui see, mille lipu all laev sõidab, kusjuures laevapere liikme alaline elukoht on samuti selles muus liikmesriigis, kehtivad tema suhtes tema elukohariigi seadused. Näiteks, kui laevapere liige töötab Läti lipu all, siis vaatamata sellele kohaldub laevapere liikmele Eesti õigus, kui laevapere liikme alaline elukoht on Eestis ja ka tema tööandja registreeritud tegevuskoht on Eestis. Isiku elukoht on koht, kus isik tavaliselt elab (põhimääruse artikkel 1 p j).

ELi sätted sotsiaalkindlustuse valdkonna koordineerimise kohta käsitlevad järgmisi liikmesriikide riigisiseste õigusaktidega reguleeritavaid skeeme:

- a) haigushüvitised (rahalised ja mitterahalised hüvitised, sh meditsiiniteenused);
- b) sünnitushüvitised ja sellega samaväärsed isadushüvitised;
- c) tööõnnetushüvitised ja kutsehaigushüvitised
- d) invaliidsushüvitised;
- e) vanaduspensionid;
- f) toitjakaotushüvitised;
- g) matusetootus;
- h) töötushüvitised;
- i) perehüvitised;
- j) eelpensionihüvitised.

Igal liikmesriigil on oma eraldiseisev siseriiklik sotsiaalkindlustussüsteem ning määruses nimetatud skeemide alla kuuluvad sotsiaalkindlustushüvitised võivad seega olla liikmesriigiti erinevad. Määrused kohalduvad alljärgnevatele Eesti poolt makstavatele sotsiaalkindlustushüvitistele, mille väljamaksmine, suurus, osutamine või saamine sõltub sotsiaalmaksu, töötuskindlustusmaksete või kohustusliku kogumispensioni sissemaksle tasumisest.

- a) Tervishoiuteenused, vajalikud ravimid ja meditsiiniseadmed, hambaravi hüvitis (ravikindlustuse seadus);
- b) ajutise töövõimetuse hüvitised: haigushüvitis, sünnitushüvitis, lapsendamishüvitis ja hooldushüvitis (ravikindlustuse seadus);

- c) vanaduspension, rahvapension, töövõimetuspension ja toitjakaotuspension ehk I samba pensionid (riikliku pensionikindlustuse seadus ja eriseadused);
- d) kohustuslik kogumispension ehk II samba pension (kogumispensionide seadus)<sup>1</sup>
- e) töötuskindlustushüvitis (töötuskindlustuse seadus, rahastatakse töötaja töötuskindlustusmaksest);
- f) kindlustushüvitis koondamise korral (töötuskindlustuse seadus, rahastatakse tööandja töötuskindlustusmaksest);
- g) hüvitis tööandja maksejõuetuse korral (töötuskindlustuse seadus, rahastatakse tööandja töötuskindlustusmaksest);
- h) töötutoetus
- i) peretoetuste seaduse alusel makstavad sotsiaalkindlustushüvitised ja vanemahüvitis (vanemahüvitise seadus).

Lisaks on Eestil sõlmitud kahepoolsed riikidevahelised sotsiaalkindlustuslepingud järgmiste riikidega: Ukraina, Kanada, Venemaa, Moldova. Sotsiaalkindlustuslepingute läbirääkimised on pooleli Ameerika Ühendriikide, Austraalia, Aserbaidžani, Valgevene ja Gruusiaga.

Vastavalt Eesti ja Ukraina vahelisele sotsiaalkindlustuslepingule kohaldatakse laevapere liikmele ning laeval töötavale isikule selle lepingupoole õigusakte, kelle lipu all laev sõidab.

Ameerika Ühendriikide ja Eesti Vabariigi vaheline sotsiaalkindlustuslepingu projekt sisaldab samuti viidet sellele, millise riigi õigusakte laevapere liikmetele kohaldatakse, kuid õigusaktide mõiste all on konkreetselt välja toodud, et õigusaktide all mõistetakse sh neid õigusakte, mis reguleerivad sotsiaalmaksu maksmist, kohustusliku kogumispensioni sissemaksid ja töötuskindlustusmaksid. See tähendab, et neid makse peab tasuma vaid sellesse lepinguriiki, kelle lipu all laev sõidab. Ameerika Ühendriikidega sõlmitava sotsiaalkindlustuslepingu läbirääkimised on siiski hetkel pooleli ning ei ole teada, millal leping jõustub.

Kanadaga on samuti sõlmitud sotsiaalkindlustusleping, kuid lepingus ei ole sätestatud eraldi kohalduva õiguse erireeglit laevapere liikmetele. Kanada leping sätestab üldise põhimõtte, et lepingupoole territooriumil töötavale isikule kohaldatakse üksnes selle lepingupoole õigusakte. Õigusaktide laienemise kontekstis kasutatakse mõistet „lepingupoole territooriumil töötav isik“. Lepingu kohaldamisalasse kuulub maksudusalastest seadustest sotsiaalmaksuseadus ning seega on lepingu alusel võimalik vältida sotsiaalmaksuga topeltmaksustamist. Välja jäävad seega lepingust töötuskindlustusmaksed ja kohustusliku kogumispensioni sissemaksed. Sarnane viide vaid „lepingupoole territooriumil töötav isikule“ on ka Austraaliaga ettevalmistatavas sotsiaalkindlustuslepingu projektis. Lepingu projekti kohaldamisalasse kuuluvad õigusaktid, mis käsitlevad sotsiaalmaksu maksmist, kohustusliku kogumispensioni sissemaksete ja töötuskindlustusmaksete tegemist.

Lisaks on Eestil sõlmitud veel sotsiaalkindlustuslepingud Venemaa ja Moldovaga. Nendes lepingutes puuduvad kohalduva õiguse sätted (st topeltmaksustamise vältimist võimaldavad sätted), kuid juhul kui Venemaal elav Venemaa või Eesti kodanik<sup>2</sup> või

<sup>1</sup> Selle kohta on Eestil määruses erand (kantud määruse lissasse), mille kohaselt ei kohaldata Eesti vanaduspensioni suhtes liitmist. II samba pensioni on aga võimalik saada ka teises liikmesriikides elades.

<sup>2</sup> Erandina on vastav sotsiaalkindlustusleping kodakondsuspõhine.



vastavalt Moldova elanik on meie sotsiaalkindlustussüsteemi makseid teinud, kehtib ka nende suhtes pensionikindlustuse eksportimise põhimõte ehk nimetatud riikide elanikud hakkavad vastava välislepingu alusel saama Eestilt pensioni. Pensione eksporditakse vaid teise lepingupoole territooriumile, mitte üle maailma. Nt kui Venemaa kodanik on töötanud Eesti lipu all sõitval laeval ja tema eest on Eestile sotsiaalmaksu tasutud, siis on sellel Venemaa kodanikul vastavalt lepingule õigus saada Eesti pensioni ka Venemaal elades (kui ta vastab muudele siseriiklikele ja lepingust tulenevatele pensioni saamise tingimustele) ehk Eesti pension eksporditakse siis lepingu alusel Venemaale.

Ülejäänud riikide elanike puhul tekib topeltmaksustamise oht, st nad võivad olla kohustatud tasuma sotsiaalmaksu Eestile ka juhul, kui nende elukohamaa seadusandlus nõuab sotsiaalkindlustusmaksete tasumist samal ajal ka riigis, kus on isiku elukoht.

Alates 2007. aastast kehtib kaubalaevadele Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) meede – laevapere liikmete sotsiaalmaksu tagastamise süsteem. Tagastust saab taotleda vaid perioodi kohta, kui laev viibis merel. Laias laastus, arvestades tegelikku sadamas ja merel viibimise aega, saab tööandja laevapere liikmete eest makstud sotsiaalmaksu tagasi 70 - 80% ulatuses. See viib olukorrani, kus laevapere liige panustab pensionisüsteemi 20 - 30% ulatuses üldisest sotsiaalmaksumäärast, kuid pensionile jäädes saab tagasi 100% ulatuses, ehk kokkuvõttes kannab riik kahju. Kokkuvõttes suureneb riigi maksualane miinus iga Eesti lipu all oleva kaubalaeva pealt. Täna ei ole küll see olukord enam kehtiv, sest viimane kaubalaev lahkus Eesti lipu alt aprillis 2014. a., kuid eelnevate aastate jooksul on nimetatud miinust kasvatatud. Sellest hoolimata ei ole nimetatud meede reederitele atraktiivne. Tõenduseks on kaubalaevade lahkumine Eesti lipu alt. Reederitele ei ole meede vastuvõetav järgmistel põhjustel.

- a) Reeder peab pidama täpset arvestust laeva sadama – ja merepäevade suhtes, mis tekitab arvestatava bürokraatliku koormuse.
  - b) Tegu on sotsiaalmaksu tagasimaksega üks kord aastas, mitte vabastusega. Sisuliselt peab reeder deponeerima oma raha terveks aastaks. Nii ei saa ta oma raha kasutada ning raha väärtus väheneb ka aastase inflatsiooni võrra.
  - c) Meede on ühe-aastase kehtivusega ja kinnitatakse igal aastal uuesti. Nii on reederil võimatu oma äritegevust planeerida.
- 3) Töötuskindlustusmakse. Töötuskindlustusmakset tasutakse, kui tööandja on Eesti residendist juriidiline isik tulumaksuseaduse § 6 lõike 2 tähenduses<sup>3</sup>. Töötuskindlustusmakset maksavad nii töötaja kui ka tööandja.

Kuna Eesti lipu alt lahkus viimane rahvusvahelises sõidus olev kaubalaev 16.04.2014, siis on selge, et täna kehtiv maksustamiskord ei ole rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline. Laevade mehitamiskulud on täna kõrged ja moodustavad laeva kogukuludest ca 50%<sup>4</sup>. Reederi seisukohast vaadatuna ei ole tal võimalik maksta laevapere liikmete töötasudele lisaks Eesti kõrgeid tööjõumakse, kuna ta ei peaks sellisel moel vastu rahvusvahelises konkurentsisis.

<sup>3</sup> Töötuskindlustuse seadus<sup>2</sup>, §4 (2).

<sup>4</sup> Ernst & Young. Operating Costs 2009. A study on the operating costs of German containerships.

## 5.2. Maksusoodustuste objekt

- 1) Vähendatud laevapere liikmete tööjõumaksumäärad hakkavad kehtima laevapere liikmete töötasude suhtes, mis on teenitud rahvusvahelises sõidus olevatel, 500GT<sup>5</sup> ja suurematel Eesti lipu all sõitvatel kaubalaevadel.
- 2) Vähendatud laevapere liikmete tööjõumaksumäärad hakkavad kehtima laevapere liikmete töötasude suhtes, mis on teenitud rahvusvahelises sõidus olevatel, 500GT ja suurematel Eesti lipu all sõitvatel reisilaevadel EMP välistel liinidel.

Töötasude suhtes, mis on teenitud ülejäänud Eesti lipu all sõitvatel laevadel, jäävad kehtima tänased tööjõumaksumäärad. Kõik viited allolevas tekstis laevapere liikmete kohta kehtivad vaid ülalnimetatud punktides 1) ja 2) toodud laevadel sõitvatelaevapere liikmete kohta.

## 5.3. Maksumäärade muutmise ettepanekud

### 5.3.1. Tulumaks

Et Eesti laevaregister oleks konkurentsivõimeline, on vaja tulumaksu määramisel arvestada konkureerivate riikide tulumaksumaksumääradega laevapere liikmetele. Teiste riikide poolt kehtestatud tulumaksumäärade ülevaade rahvusvahelises sõidus sõitvatellaevadel töötavate laevapere liikmete töötasude suhtes on toodud tabelis 1.

Tabel 1. Tulumaksumäärad laevapere liikmete töötasude suhtes riikide lõikes.

Riik	Laevapere liikme tulumaks	Kommentaar
Rootsi	Laevapere liikmele tagastatakse kogu makstud tulumaks.	Sisuliselt on tegu 0% maksuga, koos lisabürokraatiaga.
Taani II (rahvusvaheline) register	0%	
Soome	Kehtib tagastussüsteem. Kaubalaeva laevapere liikmele tagastatakse kogu makstud tulumaks ja reisilaeva EMP elanikust laevapere liikmele 97% teenitud palgast.	Sisuliselt on kaubalaeva puhul tegu 0% maksuga, koos lisabürokraatiaga.
Läti	Ohvitserid: 25% 2,5-	

<sup>5</sup> Väljendab laeva kogumahutavust. 500GT ja suurematele laevadele rakendatakse rahvusvaheliste konventsioonidega sätestatud ühtseid nõudeid.

	kordseltmiinimumpalgalt, madrused: 25% 1,5-kordselt miinimumpalgalt.	
Leedu	0%, kui laev on Leedu või EMP lipu all	
Malta	15% Malta residentidele. Teiste riikide residentidele (k.a. EMP riigid) on Malta kehtestanud 0% tulumaksumäära.	Maltal ei ole probleemi kehtestada enda meremeestele 15% tulumaksumäär, kuna Maltal puudub arvestatav hulk meremehi rahvusvahelises sõidus.
Singapur	0%	
Kreeka	Ohvitserid 15% ja madrused 10%	
Prantsusmaa	0% juhul kui laev on Prantsuse lipu all ja laevapere liige veedab laevas rohkem kui 183 päeva aastas.	Kasutab 183 päeva reeglit, et välistada maksuresidentsus laevapere liikmetele. Sisuliselt kehtib 0% määr, kuna kõik meremehed viibivad merel rohkem kui 183 päeva aastas.
Holland	Täismaks	Kasutab laialdaselt Hollandi Antillide lippu, kus on kehtestanud 0% maksumäärad.
Marshalli Saared	0%	
Panama	0%	
Libeeria	0%	

**Töögrupi ettepanek** on kehtestada teiste riikide eeskujul Eesti residentidest laevapere liikmete töötasude suhtes 0% tulumaksumäär ning sätestada seadusandluses tulumaksuvabastus teiste riikide residentidest laevapere liikmete töötasude suhtes.

### 5.3.2. Sotsiaalmaks

Vastavalt määrusele sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta (EÜ) nr 883/2004, kehtib laevapere liikmesuhtes selle riigi sotsiaalkindlustussüsteem, mille lippu laev kannab. Erandiks on siinjuures olukord, kui laevapere liikme tööandja registreeritud tegevuskoht on muus liikmesriigis kui see, mille lipu all laev sõidab, kusjuures laevapere liikme alaline elukoht on samuti selles muus liikmesriigis. Sellisel juhul kehtivad tema suhtes tema elukohariigi seadused.

Täna töötab välisriikide lippude all hinnanguliselt 6000 Eesti meremeest, kelle töötasudelt Eestile sotsiaalkindlustusmaksid ei laeku. Valdav enamus töötab neist tähtajalise lepinguga. See tähendab sealhulgas, et nimetatud meremehed ei ole kaetud ravikindlustusega peale laevalt lahkumist, ega hakka saama Eesti vanaduspensioni laeval töötatud aastate eest. Küll aga hakkavad nad saama Eestilt pensioniikka jõudes rahvapensioni, välja arvatud juhul kui nad ei saa mõne teise riigi pensioni<sup>6</sup> või ei omanud töökohta väljaspool laeva. Valdavalt töötavad nimetatud meremehed siiski laevadel, mille lipuriik nende töötasudelt makse ei nõua, ehk ei hakka nad saama ka pensioni sellelt riigilt. Tulemusena tekib Eestil kohustus maksta neile rahvapensioni. Seda võib kvalifitseerida otsese kuluna riigile, kuna laevapere liige pole varasemalt sotsiaalkindlustussüsteemi piisavalt panustanud.

**Töögrupi ettepanek** on kehtestada tähtajalise töölepinguga töötavate laevapere liikmete töötasude suhtes vähendatud sotsiaalmaksu määr. Määr hõlmab kõiki sotsiaalkindlustuse komponente, välja arvatud ravikindlustus. Määr võiks ollapiisavalt suur, et nullida tänane rahvapensionilt jooksev miinus riigile ja võimalikult väike, et tagada laevaregistri konkurentsivõime suurte laevaregistritega võrreldes, mis on kehtestanud oma laevadel töötavate laevapere liikmete töötasude suhtes 0% sotsiaalmaksumäära. Sotsiaalmaksu tasumise kohustus jääb endiselt tööandjale. Määra väljatöötamise juures peame me arvestamaka Eesti reederitelt kogutud tagasisidega, mis on välja toodud allolevas tabelis. Kolmandate riikide laevapere liikmed soovivad töögrupp vabastada sotsiaalmaksust ja sellest tulenevalt mitte katta neid Eesti sotsiaalkindlustusega.

Tabel 2. Reederite tagasid. Maksimaalsed aktsepteeritavad tööjõu maksumäärad laevadel.

Reeder	Tulumaks	Sotsiaalmaks
1	0%	10-15%
2	0%	33% kahekordselt miinimumpalgalt = € 234,30 <sup>7</sup>
3	21% kolmekordselt miinimumpalgalt = € 223,65	33% kolmekordselt miinimumpalgalt = € 351,45 <sup>8</sup>
4	0%	0%

Sotsiaalmaksumäära kehtestamisel saame lähtuda ka alates 2007. aastast makstavast sotsiaalmaksust kaubalaevade laevapere liikmete töötasudelt s.o. täissotsiaalmaks miinus EAS meetmega tagastatud summa.

Selgitav näide täna kehtiva EAS meetme kohta, laevapere liige teenib netopalgana €2845 kuus.

33% laevapere liikmetöötasust:  $2845 * 0,33 = €939$

80% tagasimakse €939-st:  $939 * 0,80 = €751$

20%, midakokkuvõttes peab laevapere liikme eest tasuma tema tööandja:  $939 - 751 = €188$   
 $€188, €2845$ -st töötasust:  $188 * 100 / 2845 = 6,6\%$ .

<sup>6</sup>RPKS § 22 lg 3: Rahvapensioni ei määrata ning määratud rahvapensioni maksmine lõpetatakse, kui isik saab mõne teise riigi pensioni

<sup>7</sup> 8,2% laevapere liikme keskmisest kuupalgast € 2845 (vt Lisa 1)

<sup>8</sup> 12,35% laevapere liikme keskmisest kuupalgast € 2845 (vt Lisa 1)

Seega alates 2007. aastast kehtib kaubalaeva laevapere liikmetöötasule, arvestades tagastust, 6,6% sotsiaalmaksukohustus.

Ravikindlustuses kehtib põhimõte, et Eestis viibivale inimesele on alati tagatud vältimatu abi, ka juhul kui tal ei ole ravikindlustust. Kuna välisriigi lipu all töötav laevapere liige ei maksa sotsiaalmaksu, ei ole tal ka ravikindlustust ja seega jääb Eestis osutatud vältimatu abi maksumus riigi kanda. Vältimatu abi on tervishoiuteenus, mida tervishoiutöötaja osutab olukorras, kus abi edasilükkamine või selle andmata jätmine võib põhjustada abivajaja surma või püsiva tervisekahjustuse. Ravikindlustuse uue korra välja töötamisel tuleb arvestada ka tõsiasja, et laevas viibides on laevapere liikmele tagatud arstiabi, mis hõlmab nii haiguste ja vigastuste ravi laevas viibimise ajal kui ka järelravi kaldal kuniks laevapere liige on täielikult paranenud või on arstide konsiiliumi poolt talle omistatud invaliidsusgrupp. Haigusest ja vigastusest paranemise jooksul on laevapere liikmele tagatud 100% töötasu, kuni tema jõudmiseni sihtkohta<sup>9</sup> kuid mitte kauem kui 16 nädalat arvestades laevapere liikme haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates ning kuni töölepingu seaduse § 29 lõikes 8 sätestatud korras arvutatud töötaja keskmisest töötasust 70% alates laevapere liikme jõudmisest sihtkohta või ravile tervishoiuteenuse osutaja juurde käesoleva seaduse § 33 lõigetes 2 ja 3 sätestatud juhul, kuid kõige kauem 16 nädalat laevapere liikme haigestumisest või vigastuse tekkimisest arvates<sup>10</sup>.

**Töögrupi ettepanek** on võimaldada tähtajalise meretöölepinguga laevapere liikmete vabatahtlik kindlustusleping, mille alusel võrdsustatakse teda ravikindlustuse seaduse alusel kindlustatud isikuga (edaspidi: vabatahtlik ravikindlustus) puhkusel viibimise ajaks. Nii on laevapere liikmel ise võimalik vastavalt oma töö – ja puhkuse graafikule jälgida, millal ta peab ravikindlustuse sõlmima. Vabatahtliku ravikindlustuse võimalus teatud puhkudel on ka täna olemas. Nimetatud võimalus tuleks anda ka laevapere liikmetele. Kindlustusmakse arvutamise aluseks on statistikaameti viimati avaldatud eelmise kalendriaasta Eesti keskmine kuubrutopalk, mis korrutatakse 0,13ga. Kindlustusmakse suurus ühe kalendrikuu eest on 2014. aastal 115 eurot<sup>11</sup>. Täna on võimalik vabatahtlikku ravikindlustust osta minimaalselt üheks aastaks. Laevapere liikmete suhtes tuleb seadusandluses sätestada võimalus osta seda minimaalselt üheks kuuks. Tähtajatu meretöölepinguga töötava laevapere liikmete puhul (keda on väike hulk, võrreldes tähtajalise lepinguga töötava laevapere liikmetega), kus laevapere liige saab töötasu ka puhkusel viibimise ajal, peaks ravikindlustuse komponent olema töötaja poolt tasutava sotsiaalmaksu sees.

**Sotsiaalministeeriumi seisukoht:** „Nimetatud summa (115 eurot kalendrikuu eest) ei ole laevapere liikmete puhul piisav. Kui töötasu ületab keskmisest palka, siis sellelt tuleks maksta 13% kindlustusmakseid. See on õigustatud, sest laevapere liikmetel on keskmisest suuremad sissetulekud ning tegemist on aktiivselt tööturul osalevate isikutega. Ravikindlustuse seaduse § 22 alusel kindlustuse saamine eeldab, et isik on sellesse süsteemi ka varasemalt panustanud (erand on vaid pensionärid, mis kehtestati peamiselt Eestisse tagasipöörduvate isikute jaoks nn väliseestlased) ning selle põhimõtte muutmist me ei poolda. Vastasel juhul oleks tegu tavapärase kindlustusega ning selline tervisekindlustus

<sup>9</sup> Meretöö seadus. §56, (1): Reeder korraldab laevapere liikme kojusõidu Eesti Vabariigi territooriumile, meretöölepingu sõlmimise kohta, kollektiivlepinguga kokkulepitud kohta või laevapere liikme elukohariiki, kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti.

<sup>10</sup> Meretöö seadus. §34, (3).

<sup>11</sup> Eesti Haigekassa. Vabatahtlik kindlustus.

tuleks sõlmida VÕSi ja kindlustustegevuse seaduse alusel. Esiteks igakordne lepingu sõlmimine tekitab Haigekassale väga suure haldustöökoormuse. Teiseks on ravikindlustus laiem, kui reederid poolt kohustuslikult tagatud arstiabi. Ravikindlustus tagab lisaks ka rahalised ravikindlustushüvitised, mida laevapere liikmel on võimalik saada ka laeval viibides. Laevapere liikmel on lapsed, pensionärist vanemad, kes sotsiaalmaksu ise ei tasu - lisandub solidaarsusargument.“

### 5.3.3. Töötuskindlustusmaksed

Tööandja tasub 2014. aastal töötuskindlustusmaksed 1% ulatuses töötaja brutopalgast ja töötaja 2% ulatuses (tööandja peab töötaja töötuskindlustusmaksed kinni töötaja brutopalgast), kokku on töötuskindlustusmaksed 3%. Inimesel on töötuskindlustushüvitisele õigus, kui ta on töötuna arvele võtmisele eelnenud 36 kuu jooksul vähemalt 12 kuud töötanud ja töötuskindlustusmaksed tasunud. Tööandja peab seejuures olema Eesti residentist juriidiline isik tulumaksuseaduse § 6 lõike 2 tähenduses<sup>12</sup>.

Tavapäraselt ei ole laevapere liikme tööandja (juriidiline isik) registreeritud samas riigis, kus laevapere liigeresideerib. Isegi kui meretööleping väljastatakse Eesti laevapere liikmele Eestis asuva ettevõtte poolt, väljastatakse tööleping tavaliselt välismaal asuva ettevõtte nimel („*as agent only...*“ või „*on behalf of...*“). See tähendab, et valdavas osas töötuskindlustust täna välismaal töötavatel Eesti laevapere liikmetel faktiliselt pole (kui tegemist pole just Euroopa Liidu tööandjaga, kes tasub laevapere liikme eest töötuskindlustusmaksed teise Euroopa Liidu liikmesriiki).

**Töögrupi ettepanek** on kehtestada laevapere liikmete ja nende tööandjate suhtes töötuskindlustusmaksed 0% määra, kuna tööandja maksude suurendamisel kaotaks Eesti Laevaregister konkurentsivõimes.

Sotsiaalministeeriumi seisukoht: „Pigem peaks jätma töötuskindlustuse ja sellest tulenevad garantiid laevapere liikmele alles. Maksusoodustusi tuleks luua sotsiaalmaksu ja tulumaksu suhtes, et üldist laevapere liikmete tööandjate maksukoormust alla tuua. Töötuskindlustusmaksed on suhteliselt madal kindlustusmaksed, kuid samas tagab väga laias ulatuses kindlustuskaitse. Praegu on töötuskindlustusmaksed määra 3%, kuid järgmisest aastast langeb tõenäoliselt veelgi (2,4%). Seega ei tohiks see maksed oluliselt mõjutada Eesti laevandussektori konkurentsivõimet.“

## 5.4. Töötutoetus

Töötutoetuse saamiseks peab inimene olema töötuna arvelevõtmisele eelnenud 12 kuul vähemalt 180 päeva kas töötanud või tegelenud tööga võrdsustatud tegevusega<sup>13</sup>. Üldjuhul töötab kaubalaeva laevapere liigetähtjalise lepinguga, mille kestvus on keskmiselt neli kuud ja seejärel viibib ta tavaliselt kaks kuud kaldal, mille järgselt siirdub ta uuesti laeva tööle. See tähendab, et laevapere liikmel on õigus saada töötutoetust iga teise tööperioodi järel. Samas on tal siiski võimalus end peale igat tööperioodit töötuna arvele võtta ja läbi selle saada ka õigus ravikindlustusele. Kuna töötuna arvelolek tähendab ka regulaarseid intervjuusid

<sup>12</sup> Töötuskindlustuse seadus<sup>1</sup> §4 (2), 1).

<sup>13</sup> Sotsiaalministeerium. Töötutoetus ja selle saamise tingimused.

Töötukassas ja kohustust vastu võtta esimene profiiliga sobiv töö, ei ole meremehed seda võimalust täna aktiivselt kasutanud. Maailma laevastikus on puudu 13000 ohvitseri<sup>14</sup> ja see loob olukorra, kus töö leidmine meremehele on väga lihtne. Meremees soovib siiski peale laevas töötamist puhata ja seetõttu ei registreeri end töötuna. Eeltoodud kajastab ka Töötukassa statistika: vastavalt Töötukassa andmetele oli 2014. aprilli seisuga Töötukassas arvel ligikaudu 150 isikut (madrused, tüürimehed jt). Nendest 30% sai töötuskindlustushüvitist st, et nad on maksnud töötuskindlustusmaksed ja 22% sai töötutoetust st, neil on olnud tööleping, kuid makseid laekunud ei pea olema. Kuna kaubalaeva laevapere liige töötab üldjuhul tähtajalise lepinguga ja seejärel siirdub pärast mõnda aega kaldal viibimist uuesti laevale tööle, on ta kodus olles sisuliselt puhkusel, mitte töötus.

Tavapärane praktika on ka, et uue tähtajalise lepingu alguse aeg lepitakse üldjuhul juba laevapere liikme laevalt lahkudes kokku. Sellest tulenevalt ei tohiks ta riigi seisukohast sisuliselt olla töötutoetuse kõlblik. Seda aspekti toetab ka fakt, et enamuses merel kasutusel olevates palgaskaalades on puhkuseraha komponent (*leavepay*) juba töötasu sisse arvestatud. Seega makstakse tähtajalise lepinguga laevapere liikmele nn puhkuseraha juba ette ära ning tulenevalt sellest on laevapere liige kodus olles sisuliselt palgalisel puhkusel, mitte töötus. Samas on oluline eristada, millal inimene muutub tegelikult töötuks st ta ei suuda leida endale uut laeva.

**Töögrupi ettepanek** on muuta seadusandlust selliselt, et laevapere liikmel on võimalus registreerida end töötuks peale 50% ajavahemiku möödumist eelmisest mereloleku perioodist, nt neljakuulise laevas viibimise puhul on laevapere liikmel võimalik registreerida end töötuks peale kahekuulist kodus viibimist. Tööturuteenuste ja -toetuste seaduse §6 (5) tuleb täiendada vastava erisusega. Ajavahemikku peale puhkust, peale mida on võimalik end töötuks registreerida, ei saa siiski fikseerida järgalt nt kahe kuuga, kuna meremeeste lepingud on ka pikemad või lühemad kui neli kuud ning sellest tulenevalt on ka nende puhkused erineva pikkusega. Töötuks registreerimise eelduseks on seejuures töötamise eelnev registreerimine töötajate registris. Seadust tuleb täiendada ka nii, et laevapere liikmel oleks võimalik saada töötutoetust peale iga tööperioodi.

## 5.5. Tonnaažimaks

Laevanduses kasutatakse riskide maandamiseks tavaliselt skeemi, kus iga laev on registreeritud erineva äriühingu alla (igal laeval on erinev laevaomanik-ettevõte), mis tavaliselt ei tegele laeva opereerimisega. Opereerimine on edasi delegeeritud ISM reederile ja/või kaubaga tegelemise aspektist prahtijale. Täna kasutavad Eestis asuvad laevaomanikud maailmas levinud skeemi, kus laevaomanik-ettevõte on asutatud madala maksumääraga riigis ja laeva opereerimine on antud Eestis asuvale ettevõttele. Kuna laeva müüb laevaomanik-ettevõte, siis laeva müügilt saadud tulu Eestile ei laeku. Juhul, kui sellised laevad kannavad Eesti lippu, asuvad laevad vaid Eesti laevapereta prahitud laevade registris. Selleks, et Eestisse tekiks rohkem laevaomanikke-ettevõtteid (sellega seoses suureneks Eesti laevade alusregister ja hakkaks laekuma ka laeva omamiselt saadud tulu), on mõistlik vähendada laeva müügilt saadud tulu maksustamist. Suur laevade alusregister loob Eestile ka positiivse kuvandi laevade finantseerimisega tegelevate ettevõtete hulgas.

---

<sup>14</sup>Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation (BIMCO/ISF) Manpower Update 2010.

Täna kehtiv süsteem. Ettevõtte kasumit maksustatakse vaid juhul, kui kasum jaotatakse. Kui kasum investeeritakse uuesti ettevõttesse, siis seda ei maksustata. Laeva müügilt saadud tulu maksustatakse samuti juhul, kui kasum jaotatakse. Kui laevaomanik finantseerib nt vana laeva müügilt saadud tuluga uue laeva soetamist, siis vana laeva müügilt saadud tulu ei maksustata. Laevandussektoris suhtutakse laevadesse tihti kui projekti, mis algab laeva ostuga ja lõpeb laeva müügiga. See tähendab, et teatud hetkel soovib laevaomanik projektist (kasumiga) väljuda. Eestis kehtiv ettevõtte tulumaksustamissüsteem näeb ette, et sellisel puhul maksustatakse jaotatud kasum (kaasa arvatud laeva müügist laekunud tulu) 21% tulumaksumääraga. Laeva müügi tulumaksustamise asendamine tonnaažimaksuga annaks Eestile olulise konkurentsieelise teiste riikide ees.

**Töögrupi ettepanek** on luua paralleelne süsteem, kus laevade müügilt saadud tulu maksustamine asendatakse iga-aastase tonnaažimaksuga. Tonnaažimaksu võib kohaldada vaid juriidilisele laevaomanikule-äriühingule. Eesti lipu saamise õiguse miinimumkriteeriumiks jääb Eestis asuva esindaja nõue. Maksuarvestust tehakse laeva netotonnaažilt ja on iga-aastane. Laeva müügilt saadud (võimalikku) tulu (jaotatud kasumit) ei maksustata. Tonnaažimaksu võib kohaldada vaid rahvusvahelises sõidus olevatele, üle 500GT kaubalaevadele ja EL välistel liinidel sõitvatele üle 500GT reisilaevadele. Et välistada skeem, kus üle maailma asuvad laevaomanikud loovad laevaomanik-ettevõtte Eestisse vaid vahetult enne laeva müüki (laev Eesti alusregistrisse ja ühtlasi prahitakse välja teise riigi laevapereta prahitud laevade registrisse), et nii kvalifitseeruda maksuvabastusele laeva müügilt, seame lisatingimuse, kus laeva müügilt saadud tulu maksuvabastusele kvalifitseerumiseks, peab laev olema Eesti alusregistris ja kandma Eesti lippu vähemalt viie laeva müügile eelnenud aasta jooksul. Kehtima jääb ka täna jõus olev tulu maksustamise süsteem, kus reinvesteeringud kasumit ei maksustata.

Silmas pidades alusregistri suurendamise soovi ja ka lisamaksulaekumist, soovib töögrupp kaaluda tonnaažimaksu õiguse laiendamist ka kõikidele teistele rahvusvahelises sõidus olevatele, üle 500GT laevadele k.a. ühendusesisestel liinidel sõitvatel reisilaevadele.

Laevaomanikule jääb valikuvõimalus valida enda laeva(de)le kas tonnaažimaksu süsteem või täna jõus olev süsteem. Kui laevaomanik on juba valinud ühe ülalnimetatud skeemidest, siis see kohaldub kõigi tema omanduses olevate laevade kohta ja kehtib neile kuni laeva ettevõtte omanduses olemiseni. Nii ei ole laevaomanikul nt võimalik omada laeva täna kehtiva süsteemi järgi ja vahetult enne laeva müümist valida endale tonnaažimaksu süsteem, vältides niimoodi nii tonnaažimaksu kui ka laeva müügilt saadud kasumi maksustamist.

Laeva müügilt saadud kasumi maksustamise asendamine tonnaažimaksuga mõjub ka positiivselt laevade II registrist I registrisse toomisel, stimuleerides nii kaldasektori kasvu Eestis.

Näide 1: juhul, kui ISM reeder ja laevaomanik on erinevad juriidilised isikud ja mõlemad asuvad Eestis, siis maksustatakse ISM reeder, kui laeva opereerimiselt tulu saav isik, vastavalt täna kehtivale ettevõtte tulumaksu skeemile. Laevaomanikul on võimalus valida kas tonnaažimaksu süsteem või täna kehtiv süsteem.

Näide 2: juhul, kui ISM reeder ja laevaomanik on siiski sama juriidiline isik ja mõlemad asuvad Eestis, siis on ettevõttel võimalik valida tonnaažimaksu režiim, mis laieneb ka laeva opereerimisele. Ettevõtte võib tegeleda vaid laeva opereerimisega vahetult seotud tegevustega (tehniline haldus, prahtimine, mehitamine). Praktikas on selliseid olukordi siiski vähe, kuna iga laev on tavaliselt registreeritud riskide minimeerimise eesmärgil eri ettevõtete alla.



## 5.6. Maksukogumine

Maksukohuslaseks saab ISM reeder<sup>15</sup> kui laevapere liikmete tööst kasu saav isik. ISM reederi nimetamisel maksukohuslaseks on eeliseks, et nimetatud isik on sertifitseeritud lipuriigi (Eesti) poolt ja seetõttu on alati täpselt teada, milline ettevõtte on kohustatud makse kinni pidama ning Maksu – ja Tolliameti küsimustele vastama.

Eesti, EMP ja Ukraina elanike suhtes on ISM reeder kohustatud tegema sissekandeid töötajate registrisse. EMP väline ISM reeder peab seejuures nimetama endale füüsiliselt Eesti territooriumil asuva esindaja, kes vastutab nimetatud kannete tegemise ning sotsiaalkindlustusmaksete tasumise eest. Loomulikult säilib ISM reederil õigus maksukohustust ja töötajate registrite sissekandeid edasi delegeerida alltöövõtjale nt renditööettevõttele, kuid vastutus jääb ISM reederile.

## 5.7. Erinevad laevapere liikmete maksustamisstsenaariumid

Kuna täna kehtiv maksusüsteem laevapere liikmetele ei ole konkurentsivõimeline, jäetakse see analüüsist välja. Analüüsiks on valitud:

1. 0% tulu -, sotsiaal – ja töötuskindlustuse määr.
2. 0% tulu -, 10% sotsiaalmaksu ja 0% töötuskindlustuse määr. Ravikindlustus on vabatahtlik ja kui võetud, lisandub laevapere liikmetöötasu suhtes kohaldatavatele maksudele ja maksetele. Summaarne laevapere liikmete maksumäär on suurem kui suurte laevaregistrite poolt pakutud 0% ja seetõttu on Eesti Laevaregister reederitele vähem atraktiivne – laevade arv Eesti Laevaregistris väheneb hinnangulise 30% võrra võrreldes stsenaariumiga I.
3. 21% tulu -, 33% sotsiaal – ja 3% töötuskindlustuse määr.

---

<sup>15</sup> Laeva tehnilise seisukorra eest vastutuse võtnud ja vastavalt lipuriigi poolt auditeeritud ja sertifitseeritud (valdavalt) juriidiline isik.

### 5.7.1. Stsenaarium 1

Tabel 3. Riigi aastane tulu maksumuudatustelt 2036. aastaks. 0% tulu -, sotsiaal – ja töötuskindlustuse määr. Väljundid „Merelaevanduse mudelist“

Laevade arv I registris	10	20	60	100	200
Laevade arv II registris	50	100	300	500	500
Tööjõumaksud laevapere liikmetelt (MEUR)	0	0	0	0	0
Riigi maksutulud: laevapere liikmed + rahvapensioni kulu (MEUR)	- 10,0	- 10,0	- 10,0	- 10,0	- 10,0
Riigi maksutulud: laevatasud I+II register (MEUR)	1,6	3,3	10,0	16,6	17,1
<b>Riigi maksutulud kokku: (MEUR)</b>	<b>56,6</b>	<b>103,3</b>	<b>339,8</b>	<b>566,3</b>	<b>1 116,4</b>
Loodud SKT osakaal Eesti SKT-st	0,3%	0,5%	1,6%	2,6%	5,2%
Loodud töökohad Eesti tööhõivest	0,2%	0,4%	1,2%	2,0%	4,1%

## Eelised.

- a) Mõjutaks väga positiivselt laevade Eesti laevaregistrisse toomist. 0% maksumäärad on rakendatud ka suurtes laevaregistris, nagu Singapur, Libeeria, Malta, Küpros, Taanil summaarselt 4% maksumäär jne. Sama madal sotsiaalmaksumäär võimaldaks Eestil edukalt konkureerida nimetatud laevaregistritega.
- b) Suur laevade arv Eesti laevaregistris tähendab suuremat laevaregistri tasu laekumist.

## Puudused.

- a) Kui Eestis elav laevapere liige ei saa vanaduspensioni, on Eesti riik kohustatud maksma talle 63-aastaseks saamisel (riiklik vanaduspensioniga) rahvapensioni ja tõenäoliselt ka toimetulekutoetust, seega; laevapere liige ise ei panusta sotsiaalkindlustussüsteemi, kuid saab vastu hüvesid.
- b) Rahvapension on väga väike ja ei taga tegelikult inimese toimetulemist pensionieas. Kuna rahvapensioni tase on väga madal, siis suure tõenäosusega on rahvapensioni saaja tulevane toimetulekutoetuse saajate sihtrühma kuuluja.
- c) Vanaduspension koosneb Eestis kolmest sambast. II samba puhul maksab töötaja sambasse 2% ja riik panustab omalt poolt sambasse 4% töötaja palgalt arvestatava sotsiaalmaksu arvelt. Kuna laevapere liikme sotsiaalmaks on 0%, siis ei ole laevapere liikmel võimalik luua endale ka II sammast.
- d) Teatud isikute grupi välistamine sotsiaalkindlustusest läheb vastuollu Eesti Vabariigi põhiseaduse ja ka Eesti rahvusvaheliste kohustustega (nt Parandatud ja täiendatud Euroopa sotsiaalharta).
- e) Laevapere liige on kaetud sotsiaalkindlustushüvitisega vaid osaliselt ning jääb täielikult ilma töötuskindlustushüvitistest. Samuti võib olla faktiline tagajärg see, et laevapere liige vabatahtlikku ravikindlustuslepingut ei sõlmi ning saab riigi kulul vältimatut arstiabi. Vabatahtliku kindlustuse miinuseks on, et selle puhul ei laeku kehtestatud määras vahendeid kindlustatud isikuga võrdsustatud isikute eest. Ravikindlustuses on nimelt solidaarsusosa väga suur, sest võrdsustatud isikuid ehk isikuid, kes on ravikindlustusega kaetud ilma sissemaksid tegemata, on sama palju kui neid, kes sissemaksid teevad. Kuid peab arvestama, et ka täna ei laeku nimetatud 6000 meremehe eest ravikindlustusmaksid, samas kui talle on siiski kaldal viibimise ajal tagatud vältimatu arstiabi ning tema lapsed ning teised temast sõltuvad isikud on kindlustatud teiste (tavaliselt) riiklike vahendite arvelt. Või töötab meremees fiktiivselt mõnes kaldal asuvas ettevõttes ja maksab sotsiaalmaksu miinimumpalga pealt
- f) Eesti resident, kes ise ja kelle pere elab Eestis, peaks ka muude teenuste finantseerimisse panustama. Tulumaks nende töötasudelt jääb laekumata ka kohalike omavalitsuse eelarvetesse.

## 5.7.2. Stsenaarium 2

Tabel 3. Riigi aastane tulu maksumuudatustelt 2036. aastaks. 0% tulu -, 10% sotsiaal – ja 0% töötuskindlustuse määr. Ravikindlustus on vabatahtlik ja kui võetud, lisandub laevapere liikme töötasule kohaldatavatele maksudele. Summaarne laevapere liikmete maksumäär on suurem kui suurte laevaregistrite poolt pakutud 0% ja seetõttu on Eesti Laevaregister reederitele vähem atraktiivne – laevade arv Eesti Laevaregistris väheneb hinnangulise 30% võrra võrreldes stsenaariumiga I. Väljundid „Merelaevanduse mudelist“.

Laevade arv I registris	7	14	42	70	140
Laevade arv II registris	35	70	210	350	350
Tööjõumaksud laevapere liikmetelt (MEUR)	1,0	2,0	6,1	10,2	11,9
Riigi maksutulud: laevapere liikmed + rahvapensioni kulu (MEUR)	-8,1	-7,1	- 3,0	1,1	2,8
Riigi maksutulud: laevatasud I+II register (MEUR)	1,1	2,4	7,0	11,6	11,9
<b>Riigi maksutulud kokku (MEUR)</b>	<b>41,6</b>	<b>82,2</b>	<b>244,9</b>	<b>407,5</b>	<b>794,3</b>
Loodud SKT osakaal Eesti SKT-st	0,2	0,4	1,1	1,8	3,7
Loodud töökohad Eesti tööhõivest	0,1	0,3	0,9	1,4	2,9

## Eelised

- a) Riigi tulu suureneb lühikeses perspektiivis laevade registritasude laekumise arvelt ja Eesti, EMP ja Ukraina elanike sotsiaalmaksult. Kuna maksusoodustused ei puuduta täna Eesti lipu all sõitvaid laevu, ei suurene riigi kulu.
- b) Riigi tulu suureneb pikas perspektiivis kaldasektori suurenemise ja sellelt laekuva tööjõumaksude arvelt.
- c) Laevapere liige on osaliselt kaetud sotsiaalkindlustusega.
- d) Laevapere liige saab osaleda II pensionisambas võrdselt teiste elualade esindajatega.
- e) Riigile laekub lisaraha ja riik ei panusta inimesesse rohkem kui inimene sisse maksab – ei kannu kulu.
- f) Kuna laevapere liige saab pensionile jäädes eeldatavalt sissemaksepõhist vanaduspensionit, kaob riigil kohustus maksta talle elamispõhist rahvapensioni. See gäväheneb riigi tänane kulu rahvapensionitele.

## Puudused

- a) Kuigi Eesti reederite poolt kogutud tagasiside näitab, et ca 10% maksumäär on neile vastuvõetav, ei saa olla kindel, et välismaistele reederitele see sobib. Nad peavad laeva Eesti lipu alla tuues kas suurendama täna makstavaid Eesti, EMP ja Ukraina laevapere liikmete netopalku maksude võrra (mis on neile lisakulu), vähendama nimetatud meremeeste netopalku maksude võrra (mis tähendab, et neil on raskem leida oma laevadele meremehi) või palkama Eesti lipu all olevatele laevadele vaid kolmandate riikide kodanikke/residente (mis tähendab reederile probleeme laevapere liikmete rotatsioonil ning Eestile vastavalt sotsiaalmaksu laekumise vähenemist). Väga tõenäoline on, et vähendatud maksumäära puhul lisandub Eesti lipu alla vähem laevu, kui 0% summaarse maksumäära puhul.
- b) Lisabürokraatia ISM reederile ning lisakulu EMP välisele ISM reederile, et hoida Eesti, EMP ja Ukraina elanike andmed ajakohased nimetatud isiku juures.
- c) Laevapere liige on kaetud sotsiaalkindlustushüvitisega vaid osaliselt ning jääb täielikult ilma töötuskindlustushüvitistest. Samuti võib olla faktiline tagajärg see, et laevapere liige vabatahtlikku ravikindlustuslepingut ei sõlmi ning saab riigi kulul vältimatut arstiabi. Vabatahtliku kindlustuse miinuseks on, et selle puhul ei laeku kehtestatud määras vahendeid kindlustatud isikuga võrdsustatud isikute eest. Ravikindlustuses on nimelt solidaarsusosa väga suur, sest võrdsustatud isikuid ehk isikuid, kes on ravikindlustusega kaetud ilma sissemaksid tegemata, on sama palju kui neid, kes sissemaksid teevad. Kuid peab arvestama, et ka täna ei laeku nimetatud 6000 meremehe eest ravikindlustusmaksid, samas kui talle on siiski kaldal viibimise ajal tagatud vältimatu arstiabi ning tema lapsed ning teised temast sõltuvad isikud on kindlustatud teiste (tavaliselt) riiklike vahendite arvelt. Või töötab meremees fiktiivselt mõnes kaldal asuvas ettevõttes ja maksab sotsiaalmaksu miinimumpalga pealt.
- d) 10% sotsiaalmaksu 20% asemel tähendab seda, et laevapere liikme vanaduspensionid väheneb oluliselt.
- e) Eesti resident, kes ise ja kelle pere elab Eestis, peaks ka muude teenuste finantseerimisse panustama. Tulumaks nende palkadelt jääb ettepaneku tulemusel laekumata ka kohalike omavalitsuse eelarvetesse.

### 5.7.3. Stsenaarium 3

21% tulu -, 33% sotsiaal – ja 3% töötuskindlustuse määr.

#### Eelised

- a) Laevapere liige on kaetud sotsiaalkindlustusega võrdselt teiste elualade esindajatega.
- b) Laevapere liige panustab ise sotsiaalsüsteemi ja saab osaleda II pensionisambas võrdselt teiste elualade esindajatega.

#### Puudused

Kuna nimetatud maksustsenaarium on reederitele koormavam, kui täna kehtiv maksusüsteem koos EAS meetmega, ei täida nimetatud maksusüsteem eesmärki tuua Eesti lipu alla laevu. Sellest tulenevalt ei teki riigile ka tulu ja stsenaariumit ei saa Merelaevanduse mudeli abil analüüsida. Vaatamata sellele kannab riik kulusid 10 milj.eur aastas, olemasoleva 6000 välisriikide lippude all töötava meremehe rahvapensioni näol.

### 5.8. Maksustsenaariumite analüüs ja töögrupi soovitus

Soovides tekitada riigile lisatuluallikaid laevadelt ja laevandussektorilt, tuleb arvestada alati reederite (nii kodu – kui välismaiste) ootustega laevapere liikmete maksumäärade suhtes. Ilma nendele ootustele vastamata ei tooda Eesti lipu alla ka laevu. Nagu eelpool mainitud, moodustavad laevade mehitamiskulud täna ca 50% laeva kogukuludest. Reeder, kes on sunnitud nimetatud 50%-le oluliselt juurde maksma (laevapere liikmete maksumäärade võrra), langeb konkurentsist välja. Tänapäeval kasutavadki reederid seetõttu aktiivselt selliste laevaregistrite teenuseid, mis maksustavad laevapere liikmete töötasusid nullmääraga, ehk reederid saavad arvestada netokuluga laevapere liikmete töötasudelt. Samas peame me arvestama ka sotsiaalse aspektiga. Laevapere liikmetele peavad laienema samad sotsiaalkindlustuse hüved nagu teistele Eesti elanikele. Tulenevalt määrusest (EÜ) 883/2004 laienevad Eesti laevapere liikmete sotsiaalkindlustuse hüved ka EMP elanikele ning tulenevalt Eesti ja Ukraina riikidevahelisest sotsiaalkindlustuslepingust osaliselt ka Ukraina elanikele.

Stsenaariumite analüüsil ja maksumäärade sätestamisel tuleb alati meeles pidada, et kogu lisanduv tulu on võimalik vaid laevade arvu suurenedes Eesti lipu all. Kui ei lisandu laevu, ei lisandu ka tulu. Ei laeku laevade registritasud ega laeku ka laevapere liikmetetöötajate töötasud. Samuti tuleb meeles pidada, et maksusoodustused kehtivad jällegi vaid Eesti lipu all töötavate laevapere liikmete töötasude suhtes. Need laevapere liikmed, kes töötavad teiste riikide lippude all, peavad endiselt järgima nende suhtes kohalduvaid Eesti maksuseadusi ja maksumäärasid. Samuti ei pea riik süsteemi muutmisesse rahaliselt panustama, välja arvatud ametnike töötunnid seadusemuudatuste tegemisel. Ehk maksusoodustuste tegemisel ei kannaks riik kahju vähimalgi määral. Võrreldes stsenaarium I ja stsenaarium II väljundeid on selgelt näha, et maksutulu suurus riigile on kõige otsesemalt seotud laevade arvuga Eesti lipu all ja eriti laevade arvuga I laevaregistris, mis tähendab kaldasektori suurenemist Eestis ja sellest tulenevate kaldasektori töötajate töötasude laekumist. Vähendatud laevapere liikmete töötajate töötasud ning rahvapensioni kulu on muu tulu kõrval suhteliselt marginaalne.

Stsenaariumite analüüsil on selge, et tulu suurenemist soovides on vaja keskenduda laevade arvu suurenemisele, mitte laevapere liikmete töötasude maksustamisele.

Töögrupi koosolekul ilmnes arvamuste oluline lahknevus töögrupi liikmete vahel. Osad töögrupi liikmed toetusid oma ettepanekutes laevade arvu kasvule ning sellest tulenevale tulule ühiskonnale. Suurim laevade arvu kasv saab ilmselgelt tulla vaid juhul, kui Eesti pakub oma maksusüsteemina 0% summaarset laevapere liikmete töötasude maksustamist, nii nagu on teinud suured laevaregistrid. Selleks, et pakkuda riigile kohest tulu laekumist pakkusid laevandusringkonnad (Veeteede Amet, Majandus – ja Kommunikatsiooni Ministeeriumi Lennunduse – ja merenduse osakond ja Merendusnõukoda) välja II laevaregistri idee, kust hakkaksid koheselt laekuma laevade registritasud ning pikemas perspektiivis suureneks (tänu lisanduvatele laevadele) laevu teenindav kaldasektor ning sealt laekuvad tööjõu maksud. Rahandusministeerium seisis ühtse maksusüsteemi lihtsuse eest ning ei soovinud luua pretsedenti, kus laevandusele tehtavate maksuerisuste järgselt ka teised sektorid hakkaksid maksuerisusi nõudma. Sotsiaalministeerium seisis arusaadavalt laevapere liikmete sotsiaalsete õiguste eest.

**Töögrupi soovitus** on vähendada oluliselt punktis 3 nimetatud Eesti lipu all sõitvate laevapere liikmete töötasudelt makstavaid makse, mis kindlasti ei peaks ületama stsenaariumis 2. välja toodud maksumäärasid: 0% tulu -, 10% sotsiaal – ja 0% töötuskindlustuse määr. Sotsiaalmaksu määra vähendamine alla 10% suurendab tõenäosust saada Eesti lipu alla rohkem laevu, mille kasv suurendab ka Eesti riigi sissetulekuid laevade registreerimise tasudelt ja muudelt laevade Eesti lipu all olekuga seoses tehtavatelt toimingutelt ning loob uusi laevandusega seotud töökohti kaldal. Ravikindlustus tähtajalise meretöölepingu puhul on laevapere liikmele vabatahtlik ja kui see on võetud, siis lisandub see laevapere liikme maksukoormusele st seda maksab laevapere liige. Vabatahtliku ravikindlustuse pluss seisneb selles, et seda maksab laevapere liige ise ja selle võrra väheneb reederi maksukoormus, muutes Eesti lipu neile atraktiivsemaks. Tähtajatu meretöölepinguga töötava laevapere liikmete puhul (keda on väike hulk, võrreldes tähtajalise lepinguga töötava laevapere liikmetega), kus laevapere liige saab töötasu ka puhkusel viibimise ajal, peaks ravikindlustuse komponent olema tööandja poolt tasutava sotsiaalmaksu sees.

Sotsiaalministeerium jäi siinkohal eriarvamusele ning soovib jätta alles üldkehtiv töötuskindlustusmaks 3% (järgmisest aastast tõenäoline vähenemine 2,4%-ni). Vabatahtlikku ravikindlustust laevapere liikmele on võimalik kaaluda, et vähendada reederi üldist maksukoormust, kuid see peab kehtima ka meremehe laevas viibimise ajal, kuna ravikindlustus on laiem, kui reederi poolt tagatud arstiabi, sisaldades ka rahalisi ravikindlustushüvitisi. Ravikindlustuse maksemäär peab olema 13% laevapere liikme töötasult, kuna ravikindlustuse sees on ka väga tugev solidaarsuskomponent - ravikindlustust tarbivaid inimesi on praktiliselt sama palju kui ravikindlustusse panustavaid inimesi. Üldise sotsiaalmaksumäära vähendamisel on ennekõike võimalik vähendada sotsiaalmaksu vanaduspensioni osa, kuid vaja on analüüsi, kuidas pension sellisel juhul täpsemalt arvutatakse ja kui suurt pensioni laevapere liikmed selle tulemusena hakkavad saama ning kas see tagab neile piisava sissetuleku.

## 5.9. Muutmist vajavad õigusaktid

1. Tulumaksuseadus
  - Tulumaksumäära muutmine laevapere liikmetele
  - Tulumaksu asendamine tonnaažimaksuga laevaomanikule
2. Sotsiaalmaksuseadus
  - Pensionikindlustuse ja ravikindlustuse maksete lahtisidumine laevapere liikmetele
3. Riikliku pensionikindlustuse seadus.
  - Pensionikindlustuse vähendatud määra sätestamine laevapere liikmetele
4. Ravikindlustuse seadus
  - Laevapere liikme võrdsustamine kindlustatud isikuga
5. Töötuskindlustuse seadus
  - Maksemäära muutmine laevapere liikmele
6. Tööturuteenuste ja -toetuste seadus
  - Laevapere liikme töötuna või tööotsijana arvelevõtmine
7. Maksukorralduse seadus
  - ISM reederi määramine töötamise registri registreerimiskohustusega isikuks.
8. Riigilõivuseadus
  - Riigilõivude sätestamine II laevaregistri laevadele



## 6. Töäjõu liikumise alamtöögrupp

**Alamtöögrupi juht:** Liisa Surva (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium)

Alamtöögrupi liikmed:

- 1) **Rahandusministeerium:** Elo Madiste, Iris Põldma.
- 2) **Sotsiaalministeerium:** Mariliis Proos.
- 3) **Siseministeerium:** Laura-Sofia Annus, Harry Kattai.
- 4) **Politsei- ja Piirivalveamet:** Margit Ratnik.
- 5) **Eesti Laevaomanike Liit:** Indra Kaunis, Enn Kreem.
- 6) **Tallink AS:** Margus Tali, Vahur Ausmees.
- 7) **MalscoLaw Office:** Indrek Nuut
- 8) **Eesti Kaugpüüdjate Liit:** Mati Sarevet
- 9) **Veeteede Amet:** Eero Naaber, Marek Rauk

Laevandussektori konkurentsivõime tõstmise analüüsimise töögrupi arutelul tõusetus praktikute poolt küsimus kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme Eesti lipu all sõitvale laevale tööle asumise siseriikliku regulatsiooni piisavusest ning võimalikust vajadusest muuta siseriiklikku õigust (kas välismaalaste seadus (edaspidi VMS) või muu seadus), lihtsustades kõnealuste isikute Eesti lipu all sõitvale laevale tööle asumiseks vajaliku seadusliku aluse taotlemise tingimusi või nähes ette erisused nendel juhtudel, kui välismaalase tööle võtmise vajadus ilmneb laeva kolmanda riigi sadamas oleku ajal.

Töäjõu liikumise alamtöögrupp eesmärgiks oli arutelude käigus tuvastada, milline õigus (kas siseriiklik või rahvusvaheline) kohaldub Eesti lipu all sõitval laeval töötavale välismaalasele, kel ei ole muud seost Eesti riigiga peale Eesti lipu all sõitval laeval töötamise, seda nii juhul kui välismaalane tuleb tööle Eesti riigi sadamast kui ka juhul, kui laevapere liige võetakse laevale tööle kolmanda riigi sadamast ning kas kehtiv regulatsioon on piisav. Teiseks, kui kõnealune küsimus ei kuulu rahvusvahelise õiguse reguleerimisalasse ning vastav regulatsioon ei tulene ka siseriiklikust õigusest, siis millises õigusaktis tuleks ette näha vajalikud muudatused.

### 6.1. Alamtöögrupile püstitatud küsimuse lahendamine

Laevandussektori töögrupis tõstatatud küsimuse lahendamiseks toimusid töäjõu liikumise alamtöögrupis alljärgnevad tegevused:

1. 17.04.2014 kaasati töäjõu liikumise alamtöögrupi tegevusse Politsei- ja Piirivalveamet.
2. Analüüsitati Soome, Norra ja Taani välismaalaste seaduses sätestatud hindamaks vajadust teha sarnastel alustel muudatused Eesti VMSis. Täpsustusena märgime, et Soome ning

Norra välismaalaste seadustes on toodud eriregulatsioon laevapere liikmete suhtes. Taani regulatsioonis on sätestatud tööloa nõue välismaalaste suhtes, kes töötavad Taani lipu all sõitval laeval, mis peatub regulaarselt Taani sadamates.

3. 24.04.2014 toimus tööjõu liikumise alamtöögrupi kohtumine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis.
4. Siseministeeriumi eestvedamisel edastati seonduvalt kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme töötamisega Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitval laeval 08.05.2014 päring Euroopa Liidu liikmesriikidesse, milles paluti liikmesriikidel vastata järgmistele küsimustele:
  - 1) Kas kolmanda riigi kodanikust laevapere liige, kes omab välisriigi poolt välja antud ILO konventsiooni (meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta) kohast meremehe dokumenti ning soovib asuda tööle teie riigi lipu all sõitvale laevale, peab omama lisaks välisriigi poolt välja antud meremehe isikut tõendavale dokumendile elamisluba, tööloa või muud seaduslikku alust laeval töötamiseks või on teie riigi lipu all sõitval laeval töötamiseks nõutud üksnes välisriigis välja antud meremehe isikut tõendava dokumendi olemasolu?
  - 2) Kas teie siseriiklikus õiguses on sätestatud eriregulatsioon üldistest välismaalastele kehtestatud nõuetest nendele kolmanda riigi kodanikust laevapere liikmetele, kes asuvad tööle teie riigi lipu all sõitvale laevale (näiteks seadusliku aluse omamise nõue või välismaalastele kehtestatud üldistest nõuetest erisuse tegemine või on siseriiklikus õiguses sätestatud, et vastavate isikute teie riigi lipu all sõitval laeval viibimise tingimused tulenevad konventsioonist, välislepingutest vmt)?
  - 3) Millises õigusaktis ning kuidas on vastav eriregulatsioon teie riigis sätestatud?

Oma sisulise vastuse küsimustele märkis 14 liikmesriiki (koos Eestiga): 3 puhul (sh Austria, Saksamaa, Luksemburg) ei nõuta riigi lipu all sõitval laeval töötamiseks elamis- või tööloa ega ole sätestatud vastavas osas eriregulatsiooni siseriiklikus õigusaktis, 3 puhul (sh Tšehhi, Ungari, Läti) piisab meremehe dokumendist ning siseriiklik õigus sätestab vastavas osas erisuse elamis- või tööloa olemasolu või viisa nõudest, 1 puhul (Leedu) ei sätestata kõnealustele laevapere liikmetele tööloa omamise nõuet, küll aga on sätestatud vastavas osas erisus siseriiklikus õigusaktis ning võimalus taotleda pikaajalist viisat, 1 puhul (Holland) ei nõuta elamis- või tööloa, kuid on sätestatud eriregulatsioon elamis- või tööloa saamiseks, 1 puhul (Prantsusmaa) ei lubata kolmanda riigi kodanikel töötada riigi lipu all sõitval laeval, 1 puhul (Rumeenia) ei ole sätestatud eriregulatsiooni ning neile kohaldatakse üldisi töötamise nõudeid, 1 puhul (Suurbritannia) on siseriiklikus regulatsioonis toodud tööloa omamise nõue juhul, kui töötatakse riigi lipu all sõitval laeval, mis ei teosta reise välisriigi sadamasse või mis täielikult või suuremas osas teostab sõite Suurbritannia vetes. Belgia lipu all sõitval laeval töötavad laevapere liikmed peavad olema registreeritud meremeeste üldises hoolekande fondis (Seamen`s General WelfareFund), mis annab neile ühtlasi õiguse töötada tööloata. Slovakkia Vabariik ei ole ratifitseerinud konventsiooni meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta, kuid siseriiklikult on sätestatud regulatsioon, mille kohaselt ei pea kõnealused laevapere liikmed omama elamis- ega tööloa.

Paljud riigid (sh Norra, Rootsi, Hispaania, Sloveenia, Portugal, Poola, Malta, Itaalia, Iirimaa, Kreeka, Soome, Küpros, Bulgaaria) vastasid liikmesriikidele suunatud küsimustele tervikuna jaatavalt, kuid jätsid vastuse sisuliselt täpsustamata.

5. 09.06.2014 edastatud Siseministeeriumi mitteametliku arvamuse kohaselt ei ole vaja VMS-i muuta, kuna VMS § 2 lg-e 4 järgi kohaldatakse VMS sätteid Eesti Vabariigile siduvas välislepingus toodud erisusi arvestades.
6. 19.06.2014 toimus Politsei- ja Piirivalveameti ning Siseministeeriumi arutelu vajadusest kohaldada kõnealuste kolmandate riikide kodanikest laevapere liikmete osas VMSi ning sätestada kõnealuste isikute suhtes VMSis eriregulatsioon.
7. 02.09.2014 Siseministeeriumi arvamus. Siseministeerium jääb oma varasemalt esitatud tõlgenduse juurde, mille kohaselt nõutakse VMS alusel välismaalastelt elamisloa olemasolu üksnes siis, kui välismaalane ka realselt asub Eestisse elama. Kui välismaalane töötab Eesti lipu all sõitval laeval ja see laev siseneb Eesti territooriumile, kohaldatakse nende suhtes „Konventsiooni meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta“ ja „Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioonis“ sätestatud.

Meremehe tunnistuse saab välismaalane Eestis taotleda, kui ta on välismaalasest meremees ning tal on Eestis kehtiv elamisluba või elamisõigus. Kui välismaalasel ei ole Eestis kehtivat elamisluba või elamisõigust, saab välismaalane meremehe tunnistuse taotleda oma kodakondsusjärgses või muus riigis, kus tal on vastav seaduslik alus elamiseks.

## 6.2. Kehtiva regulatsiooni analüüs

Tulenevalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (RT II 2005, 16, 48) art 91 lõikest 1 kehtestab riik laeva oma riikkondsusse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused. Laeval on selle riigi riikkondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Nimetatud riigi ja laeva vahel peab olema tegelik seos.

Nimetatud konventsiooni art 92 lõike 1 kohaselt on ühe riigi lipu all sõitvad laevad avamerel viibides selle riigi ainujurisdiiktsiooni all, kui rahvusvaheliste lepingutega või kõnealuse konventsiooniga ei nähta ette teisiti. Reisi vältel või külastatavas sadamas viibides ei tohi laev oma lippu vahetada, välja arvatud juhul, kui omanik vahetub või tehakse registrimuudatus.

Lähtuvalt mereõiguse konventsiooni art 94 lõikest 1 teostab riik oma lipu all sõitvate laevade haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes oma jurisdiktsiooni ja kontrolli ning sama artikli lõike 2 punkti b kohaselt on lipuriigi kohustuseks kohaldada siseriikliku õiguse alusel oma lipu all sõitva laeva ning selle kapteni, juhtkonna ja meeskonna suhtes oma jurisdiktsiooni haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes. Seega võib mereõiguse konventsioonis sätestatud järeldada, et laevapere liikmete suhtes kohaldatakse selle riigi jurisdiktsiooni, mille lipu all vastav laev sõidab.

Eeltoodust lähtuvalt tuleb hinnata, kas praktikas on vajadus erisuste sätestamiseks kolmanda riigi kodanikule töötamiseks Eesti lipu all sõitval laeval ning kas siseriiklik õigus juba sisaldab vajalikku regulatsiooni või tulenevad kõnealused nõuded rahvusvahelisest õigusest.

Alamtöögrupi arutelul viidati vajadusele muuta VMSi ning sätestada kõnealusel seaduses eriregulatsioon laevapere liikmetest kolmandate riikide kodanike suhtes, kes tulevad väliriigi sadamast tööle Eesti lipu all sõitvale laevale. Siseministeeriumi hinnangul kohaldatakse kõnealuste kolmanda riigi kodanike suhtes konventsiooni meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta ja rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni, kuivõrd VMS § 2 lõike 4 tulenevalt kohaldatakse VMSi Eesti Vabariigile siduvas välislepingus toodud erisusi arvestades, ning VMS antud olukorras muutmist ei vaja. Samas sätestavad kõnealused konventsioonid eelkõige meremehe õiguse ajutiseks riiki sisenemiseks meremehe dokumendi alusel ning riigi lipu all sõitval laeval töötamiseks konventsioonid regulatsiooni ei sätesta.

Välismaalastest laevapere liikme laeval töötamise tingimusi puudutab siseriiklikult ka meretöö seadus (edaspidi MTöös). Tulenevalt MTöös § 2 lõikest 1 kohaldatakse MTöös töötamisele Eesti laevakinnistusraamatusse või laevapere prahtitud laevade registrisse kantud laeval. Kõnealusel seaduse § 8 lõike 3 kohaselt võib välismaalase puhul reeder või muu tööandja meretöölepingu sõlmimiseks laevapere liikmelt nõuda elamisloa. MTöös seletuskiri täpsustab elamisloa esitamise vajaduse osas, et töö- ja elamislubadega seonduvat reguleerib VMS. Seega tekitab siseriiklik õigus (ka viidetega rahvusvahelistele konventsioonidele) ebaselgust, kas kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme Eesti lipu all sõitvale laeval tööle asumisel olukorras, kus isikul ei ole muud seost Eesti riigiga peale Eesti lipu all sõitval laeval töötamise, on vajadus nõuda isikult MTöös § 8 lõikes 3 sätestatud elamis- või tööluba või mitte.

Oluline on märkida, et eesmärgiks ei ole sätestada kõnealuste isikute suhtes elamisloa nõuet, vaid sätestada erisus, et kolmanda riigi kodanikul on eelkirjeldatud juhul võimalik töötada Eesti lipu all sõitval laeval ilma Eestis viibimiseks seaduslikku alust omamata.

### **6.3. Tööjõu liikumise alamtöögrupi soovitus**

Arvestades asjaolu, et kõnealusel küsimus on tõusetunud praktikas ning rahvusvahelised konventsioonid kolmanda riigi kodanikust laevapere liikmetele riigi lipu all sõitval laeval töötamise osas erisusi ei sätesta, samuti asjaolu, et siseriiklikus õiguses sätestatu ei ole üheselt mõistetav, soovib tööjõu liikumise alamtöögrupp järgmist:

1. Õigusselguse huvides tuleb täpsustada kolmanda riigi kodanikust laevapere liikmetele riigi lipu all sõitval laeval töötamise tingimusi. Kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme Eesti lipu all sõitvale laeval tööle asumise nõuded sätestatakse siseriikliku õigusega.
2. Kuivõrd siseriiklikult seonduvad kõnealusel küsimusega kaks õigusakti – VMS ning MTöös, tuleks edasi liikuda ühega alljärgnevatest lahendustest:

*Alternatiiv 1:* Sotsiaalministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koostöös valmistatakse ette MTöös muudatus, millega nähakse ette erisus MTöös § 8 lõike 3 punktis 5 sätestatust (ehk meretöölepingu sõlmimisel elamis- ja tööloa esitamist ei nõuta) kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme suhtes olukorras, kus isik võetakse laeval tööle välisriigi sadamast ning isikul ei ole muud seost Eesti riigiga peale Eesti lipu all sõitval laeval töötamise.

Sotsiaalministeeriumi eriarvamus: Sotsiaalministeerium ei poolda MTöös muutmist. Kõnealune seadus reguleerib, kuidas sõlmitakse meretööleping, milliseid tingimusi see sisaldada võib, kuidas see üles öeldakse, milline on laevapere liikme töö- ja puhkeaeg, millised peavad olema majutustingimused jne. MTöös § 8 lõike 3 kohaselt võib reeder õigustatud huvi korral teiste dokumentide kõrval meretöölepingu sõlmimiseks laevapere liikmeks soovijalt nõuda välismaalase elamis- või tööloa. Õigustatud huvi võib eeldada siis, kui laevapere liikmeks soovijal on laeval tööle asumiseks kohustus elamis- või tööloa omada. Samas ei ole MTöös eesmärgiks käsitleda välismaalaste elamis- ja tööloadega seonduvat vaid reguleerida meretöösuhet. Samamoodi on töölepingu seaduse eesmärgiks töösuhete reguleerimine, ilma, et reguleeritaks seda, milliseid eeltingimusi (elamis- või tööloa olemasolu) kolmandatest riikidest pärit välismaalane töösuhtesse astumiseks täitma peab.

Alternatiiv 2: Siseministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koostöös valmistatakse ette VMSmuudatus, millega nähakse ette erisus VMS üldregulatsioonist kolmanda riigi kodanikust laevapere liikme suhtes olukorras, kus isik võetakse rahvusvahelises sõidus sõitvale laevale tööle ning tal ei ole muud seost Eesti riigiga peale Eesti lipu all sõitval laeval töötamise.

Siseministeeriumi eriarvamus: Siseministeeriumi hinnangul ei tulene MTöös § 8 lõike 3 punktist 5 välismaalasele kohustust omada Eestis elamiseks elamisluba, samuti ei tulene kõnealusest sättest nõuet, et välismaalasel peab olema Eesti elamisluba, selleks, et töötada Eesti lipu all sõitval laeval. Juhime tähelepanu, et VMS-is ei ole enam tööloa regulatsiooni, mistõttu MTöös § 8 lõike 3 punktis 5 viidatud „tööloa“ VMS ei reguleeri. VMS muutmise osas märgib Siseministeerium, et arvestades asjaolu, et VMS reguleerib välismaalaste Eestisse saabumise, Eestis ajutise viibimise, elamise ja töötamise aluseid, peab selleks, et kehtestada antud isikute gruppide jaoks erisusi, eksisteerima ühte arusaam, et Eesti riigi lipu all sõitev laev on Eesti Vabariigi territoorium selles tähenduses, et teise riigi kodanikud peavad seal viibides omama Eestis viibimiseks seaduslikku alust. Kui siseriiklikult selline seisukoht võetakse, saab hakata arutama erisuste tegemist kõnealusele isikute grupile.

## **Lisa 1**

### **Laevapere liikmete kuupalgad**

Rahvusvahelises sõidus sõitva kaubalaeva laevapere liikmete arv varieerub olenevalt laeva vanusest, sõidupiirkonnast ja laeva tüübist 6-st liikmest kuni ca 20-ni. Alltoodud arvestuse aluseks on võetud keskmine, ehk 13 liikmeline laevapere. Arvestuses on näidatud laevapere liikmete töötasud erinevate palgaskaalade lõikes. Alustatud on kõige madalamast rahvusvaheliselt tunnustatud International Labour Office (ILO)<sup>16</sup> palgaskaalast ning lõpetab nn „*offshore*“ (tööstuse arendamine mandrilaval, nt naftaplatformid, tuulegeneraatorid) palgaskaalaga, mis sümboliseerib laevanduse tipppalku.

1. ILO kehtiv palgaskaala, mis on ILO poolt soovituslik miinimumpalk laevapere liikmetele. 20.08.2013 rahvusvaheliselt kehtima hakanud Meretöö Konventsioon (MLC) soovitab liikmesriikidel sätestada antud palgaskaala laevapere töötasude miinimumina.
2. ITF IBF/IMEC 2013a. palgaskaala<sup>17</sup>. IBF – *International BargainingForum*, kus kohtuvad reederid ja ametiühingud. Läbirääkimiste tulemusena sünnib antud palgaskaala. Palgaskaalade kokkuleppimisel võetakse arvesse ka laevapere liikme rahvust, nt filipiinlaste suhtes kohaldub AMOSUP/IMEC IBF, kus palgad on tunduvalt madalamad, nt kapten teenib € 3759 kuus.
3. Saksa reederite keskmine palgaskaala 2012. aasta andmetel, mille järgi maksavad palka 120 Saksa reederit - see sümboliseerib laevanduses makstavat keskmist tasumäära.
4. *Offshore*palgaskaala 2012. aasta andmetel, mis sümboliseerib laevanduse tipp-palku.

---

<sup>16</sup> ILO Min Wage JAN 2013 - Consolidated Interpretation.

<sup>17</sup> IBF IMEC Int'l 2012-2014 Wagescale.

Laevapere liikmete kuupalgad erinevate palgaskaalade lõikes<sup>18</sup>.

Nr	Ametikoht	ILO	ITF (IBF/IMEC)	Saksa reederite keskmine	Offshore
1	Kapten	2585	4333	6240	15000
2	Vanemtüürimees	1669	2962	5042	12000
3	2. tüürimees	1337	2378	3098	6000
4	3. tüürimees	1288	2876	2485	4500
5	Vanemmehaanik	2350	4081	6211	12600
6	2. mehaanik	1337	2378	5042	7500
7	3. mehaanik	1288	2212	3098	6000
8	Motorist	571	968	862	2700
9	Pootsman	857	1351	1077	3300
10	Vanemmadrus	767	1224	862	2700
11	Vanemmadrus	767	1224	862	2700
12	Nooremadrus	742	968	751	1800
13	Kokk	1337	1351	1358	2700
	<b>Kokku</b>	<b>16895</b>	<b>28306</b>	<b>36988</b>	<b>79500</b>
	<b>Keskmine palk</b>	<b>1300</b>	<b>2177</b>	<b><u>2845</u></b>	<b>6115</b>

<sup>18</sup>Palgad on toodud eurodes. Valuutavahetuskursina on kasutatud: 1EUR=1,3USD. Palka makstakse vaid merel oldud kuude eest.