

EESTI LAEVANDUSSEKTORI KONKURENTSIVÕIME TUGEVDAMINE.

Ettepanek riigiabi andmise meetmete juurutamiseks ja laevaregistrite reorganiseerimiseks, eesmärgiga tõsta Eesti laevandussektori konkurentsivõimet, kiirendada sektori arengut ja tagada selle jätkusuutlikkus

TALLINN 2013

Sisukord

Sisukord.....	2
1 Valdkonna hetkeolukorra kirjeldus	3
1.1 Eesti laevaregistrite ja laevandussektori hetkeolukord	3
1.2 Euroopa laevanduse hetkeolukord versus kolmandad riigid.....	3
2 Kavandatava laevaregistrite ümberkorralduse eesmärk	5
3 Eesmärgi saavutamise võimalikud abinõud	5
4 Laevaregistrite uus mudel (vt ka voogdiagrammi - lisa 3).....	7
5 Miks just Eesti lipp sobiks välismaistele reederitele?.....	10
6 Mõju Eesti lipu mainele.	11
7 Kas Veeteede Ameti töö maht suureneb hüppeliselt?.....	13
8 Võimalikud kulud Eestile kui lipuriigile	13
8.1 Laeva kinnipidamine	13
8.2 Laevaõnnetused	13
8.3 Laeva kindlustus	14
Nimetatud kohustuslike kindlustuste olemasolu kontrollitakse perioodiliselt lipuriigi, klassifikatsiooniühingu ja sadamariigi pädevate ametkondade poolt.	15
9 Registrite ümberkorralduse rahastamine ja lisakulu	15
10 Laevaregistrite ümberkorraldamiseks vajalikud seadusemuudatused.....	15
11 Kokkuvõte	16
12 Dokumendi ettevalmistajad.....	17
Lisad	18
Lisa 1 Laevastiku suurused laevade arvu järgi lipuriikide lõikes 2011-2012	18
Lisa 2 Laevastiku suurused kandevõime järgi lipuriikide lõikes 2006-2012 (kandevõime tuhandetes tonnides).....	19
Lisa 3 Laevaregistrite struktuur.....	21
Lisa 4 Registritasude näidisarvutus.....	22
Lisa 5 Kirjavahetus.....	23
Lisa 6 Maksusoodustuste sisseviimisega kaasnevad tulud.	24
1. Maksusoodustuste tasuvuspunkt.	25
2. Laevapere maksude vähendus riikide lõikes võrreldes kaldatööjõuga.	27
3. Laevapere liikmete kuupalgad	28
4. Maksustamise erinevad stsenaariumid	29
5. Maksutulu suurenemine ja/või vähenemine	29
6. Meremehe vanaduspension	30

1 Valdkonna hetkeolukorra kirjeldus

1.1 Eesti laevaregistrite ja laevandussektori hetkeolukord

Eesti lipu all sõitvate kaubalaevade arv on viimasel kümnendil olnud väga väike ja langustrendis. Kui 2003 aastal sõitis Eesti lipu all 11 kaubalaeva, siis 2012 aastaks on arv kukkunud 4-le (500GT ja suuremad). Muutust ei ole toonud ka alates 2007 aastast kehtiv sotsiaalmaksu tagastamise süsteem (EAS meede). Oluline on tähele panna, et laevad ja laevandus ei ole iseenesest kadunud – Eesti reederid opereerivad jätkuvalt ca 60 kaubalaevaga, kuid need on registreeritud teiste riikide registrites. See näitab ilmekalt, et Eesti laevaregistrid ei ole globaalses mastaabis konkurentsivõimelised. Ka võrreldes meie lähipiirkonna riikidega (Norra - 597 kaubalaeva, Taani – 372 kaubalaeva, Soome – 102 kaubalaeva, Holland – 744 kaubalaeva), on Eesti lipu olukord äärmiselt kehv. Põhjuseid, miks Eesti lipu alla ei soovita laevu registreerida, tuleb otsida registritega seotud administratiivsete toimingute keerukuses, laevapere liikmete kõrges tööjõumaksude määras ning välismaise kodakondsusega meremeeste palkamise keerukuses.

Eesti kodakondsusega meremeeste arvuks, kes seilavad välisriikide lippude all, võib hinnata 3000 – 5000 meremeest, kuid täpne statistika selles osas kahjuks puudub. Välisriikide lippude all sõites alluvad meremehed lipuriigi maksuseadustele ning maksutulud Eesti riigile ei laeku.

Maailma laevastikus on puudu 13 000 ohvitseri (BIMCO/ISF Manpower Update 2010) ja see loobki olukorra, kus täna ei ole Eestis merehariduse omandanud spetsialistidel tööpuudust seni, kuni nad merd soovivad sõita. Töökoha leidmise probleem tekib neil siis, kui nad soovivad merelt lahkuda ja alustada tööd kaldasektoris. Kuna Eestis on laevandussektor väga väike, eriti just kaubalaevade haldusega tegelevate ettevõtete osas, on neil kaks valikut: kas kolida koos perega välismaale ja alustada tööd sealse laevandusettevõttes või jääda Eestisse ja õppida uus eriala. Mõlemal juhul kaob Eesti merendussektori jaoks vajalik kõrgelt haritud ja kogemustega merendusspetsialist. Samas, kui meremehel oleks võimalus asuda tööle Eesti laevandusettevõttes kaldal, laekuks riigile tema töötasult makse (töökohad laevanduses on üldjuhul kõrgelt tasustatud) ning meremehel endal oleks võimalik saada kogemust kaldastruktuurides töötamisel, mis omakorda võimaldaks tal hiljem luua enda ettevõtte. See loomulikult suurendaks veelgi Eesti laevandussektorit ning looks juurde töökohti.

Kokkuvõtvalt; Eesti on oma naabritest laevandus – ja merendussektori arendamisel maha jäänud. Hoolimata sellest, on meil tänasel päeval veel olemas potentsiaal trend ümber pöörata ja muutuda nii Euroopa kui ka maailma kontekstis arvestatavaks mereriigiks.

1.2 Euroopa laevanduse hetkeolukord versus kolmandad riigid

Nagu eelmises punktis selgus, on Lääne-Euroopa riigid oma laevandussektori arengus Eestiga võrreldes tunduvalt paremas olukorras. Sellest hoolimata, ei ole globaalses kontekstis Euroopa laevanduse olukord eriti kiita. Seda näitab ennekõike laevade arvu stabiliseerumine või vähenemine võrreldes eelnevate aastatega, samas kui kolmandate riikide laevade arv näitab tugevat kasvutendentsi. [Lisas 1](#) on välja toodud riikide võrdlus laevade arvu lõikes. Kuna informatsioon üldise andmebaasi kujul on laevade arvu suhtes kättesaadav vaid viimase kahe aasta kohta, peame eelnevate aastate kohta hankima informatsiooni laevade kandevõime arvestuses - vt. [lisa 2](#).

[Lisast 1](#) on selgelt näha, et Euroopa laevaregistris registreeritud laevade arv on viimasel kahel aastal olnud langustrendis, samas kui kolmandate riikide laevastikud on jõudsalt kasvanud.

Kui süveneda [lisas 2](#) toodud andmetesse, selgub, et sama tendents on valdav ka seal. Positiivselt paistab silma Taani, kes on suutnud oma laevastiku kandevõimet kasvatada alates 2006. aastast 44,19%. Kuid tuleb siiski tähele panna, et viimasel kahel aastal on Taani laevastiku kandevõime vähenenud. Saksamaa on suutnud samuti aastatel 2006 – 2012 oma laevastiku kandevõimet kasvatada 28% võrra. Kuid siin tuleb märkida, et Saksa valitsus on oma reedereid peale tonnaažimaksu kehtestamist aktiivselt survestanud tooma laevu Saksa lipu alla. See surve töötas majandusbuumi aastatel, mil reederitel oli rohkem rahalisi vahendeid, kuid nagu tabelitest näha, on alates aastast 2009 (tabelites on andmed 1. jaanuari seisuga) kasv peatunud kandevõime lõikes ja laevade arvu suhtes on toimunud vähenemine.

Malta paistab ainsa erandina Euroopas silma kui riik, mis on suutnud oma laevastikku järjekindlalt kasvatada – seda nii laevade arvu, kui ka kandevõime suhtes. Malta ongi ainuke Euroopa riik, kes tänu oma avatud registri süsteemi põhimõttele suudab jätkuvalt meelitada laevu oma lipu alla.

Siinkohal veidi lähemalt kasutatavatest laevaregistri süsteemidest, mida kasutatakse nii Euroopas kui ka mujal maailmas. Põhimõtteliselt võib jagada laevaregistrid kaheks:

- nn avatud registrid – registrid, kuhu lisaks kodumaistele reederitele võivad registreerida oma laevu ka välismaal paiknevad reederid.
- nn suletud registrid, kuhu laeva kandmiseks (lipu kandmise õiguse omandamiseks), peab laev olema hallatud suuremal või vähemal määral lipuriigi territooriumilt.

Avatud registrite põhimõtet rakendavad [lisas 1](#) ja [lisas 2](#) välja toodud riikidest: Malta, Küpros, Singapur, Panama, Libeeria ning Antigua ja Barbuda. Suletud registri põhimõtet rakendavad [lisas 1](#) ja [lisas 2](#) välja toodud riikidest: Taani, Saksamaa, Soome, Läti, Leedu, Norra ja Rootsi. Eesti paigutub suletud registri süsteemi kasutatavate riikide hulka, kuid eelpool nimetatud suletud registri süsteemi kasutatavatest riikidest eristab meid lisaks tunduvalt ebasoodsam maksukliima, laevaregistri toimingute teostamise keerukus, välismaise tööjõu laevadele palkamise raskendus ja vähenev rahvusvaheliste finantsasutuste hulgas.

[Lisa 1](#) ja [lisa 2](#) analüüsist tuleb selgelt välja, et edukad on olnud just avatud registrite süsteemil põhinevad laevaregistrid: Singapuri laevastiku kandevõime kasv oli aastatel 2006 – 2012: 62,77%, Libeeria 106,19%, Panama 54,54%, Malta 91,63% ning Antigua ja Barbuda 51,92%. Tuleb kindlasti tähele panna, et kõigi nende riikide laevastike kasv on olnud järjepidev läbi kogu analüüsitud aastate. Ka majanduslanguse aastad ei ole vähendanud nendesse riikidesse laevade registreerimist. Ainuke avatud registri süsteemil põhinev riik, kes ei ole suutnud oma laevade arvu viimastel aastatel märkimisväärselt kasvatada, on Küpros. Selle põhjuseks võib lugeda Küprose ja Türgi vahelised poliitilised lahkehelid, mille tulemusena on Türgi keelanud Küprose lippu kandvatel laevadel oma sadamatesse siseneda. Probleemid on ka laevadel, mis on registreeritud Küprose laevaregistris ja on edasi prahitud ning kannavad teisi lippe.

2 Kavandatava laevaregistrite ümberkorralduse eesmärk

Kavandatava ümberkorralduse eesmärk 10 aasta perspektiivis on 400-500 laeva lisandumine Eesti lipu alla ning selle kaudu meelitada Eestisse investeerima välismaiseid reedereid (avama laevade haldusega tegelevaid harukontoreid Eestis). Planeeritavad ümberkorraldused haakuvad ka Eesti merenduspoliitika dokumendis (riiklik arengukava „Eesti merenduspoliitika“ 2011-2020) välja toodud väikese ja kahaneva Eesti lipu all sõitva laevastiku problemaatikaga ning on aluseks arengukavas planeeritud tulemuste saavutamiseks.

Riigil on kasulik omada oma lipu all võimalikult palju laevu, mida opereeritakse samaaegselt lipuriigist, st reeder haldab laevu tehniliselt ja muudes aspektides, tegutsedes seejuures füüsiliselt lipuriigi territooriumil. Sellega luuakse asukohamaal uusi töökohti, kust laekub maksutulu. Kuna laevandussektor ning sadama- ja logistikasektor on omavahel lahutamatult seotud, arendab laevandussektori areng ka teisi majandusvaldkondi. Ei tasu unustada, et laevade haldusega tegeleva ettevõtjuse juurde tekib alati ka teisi, neile teenuseid osutavaid ettevõtteid: kindlustusseltsid, laevade varustamist pakuvad ettevõtted, arbitraaži- ja õigusteenuseid pakuvad ettevõtted, laevanduse finantseerimisega tegelevad fondid, pangad jne. Laevandussektor aitab laiendada Eesti ekspordi sihtriikide ringi, mis praegu koosneb suuresti vaid meie lähiriikidest. Laevandussektori poolt pakutav transporditeenus on ülimalt rahvusvaheline ja võimaldab nt Euroopa majandusraskuste korral suunata laevad kergesti Kaug-Itta, tagades sellega enda ellujäämise ja maksutulu jätkuva laekumise riigile.

Hollandis läbiviidud uuringute põhjal tekitab iga uus töökoht merel juurde 3 uut töökohta kaldal. Taani on riiklikult deklareerinud: „*hea (seadusandlik) raamistik aitab kinnistada laevu Taani lipu alla, mille tulem on merendusala kompetentsi lisandumine. Ilma laevadeta ei oleks Taanis võimalik säilitada merendusklasit. Kui umbes 12-14000 inimest töötab laevapere liikmetena, siis umbes 80000 inimest töötab merendusklasit tervikuna (umbes 6% kogu erasektori tööjõust Taanis). Laevandusettevõtete kaldapersonali palgad ületavad keskmist palgataset*“.¹

Laevandussektori areng ja seega laevandusspetsialistide juurdetootmine kasvatab Eestis merendusala oskusteavet ja loob ka järjepidevuse teadmiste edasiandmisel järeltulevatele põlvetele.

Kokkuvõtvalt tuleb tõdeda, et suur laevade ja laevandusettevõtete arv Eestis on riigile kasulik ja kõikide lubatud meetmete kasutamine (vt. *Community guidelines on State aid to maritime transport C(2004) 43*) selle kasvatamiseks on riigile nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis kasulikud. Oluline on tagada, et elluviidavad meetmed oleksid pikaajalised, mis tagab potentsiaalsetele investoritele kindlustunde.

3 Eesmärgi saavutamise võimalikud abinõud

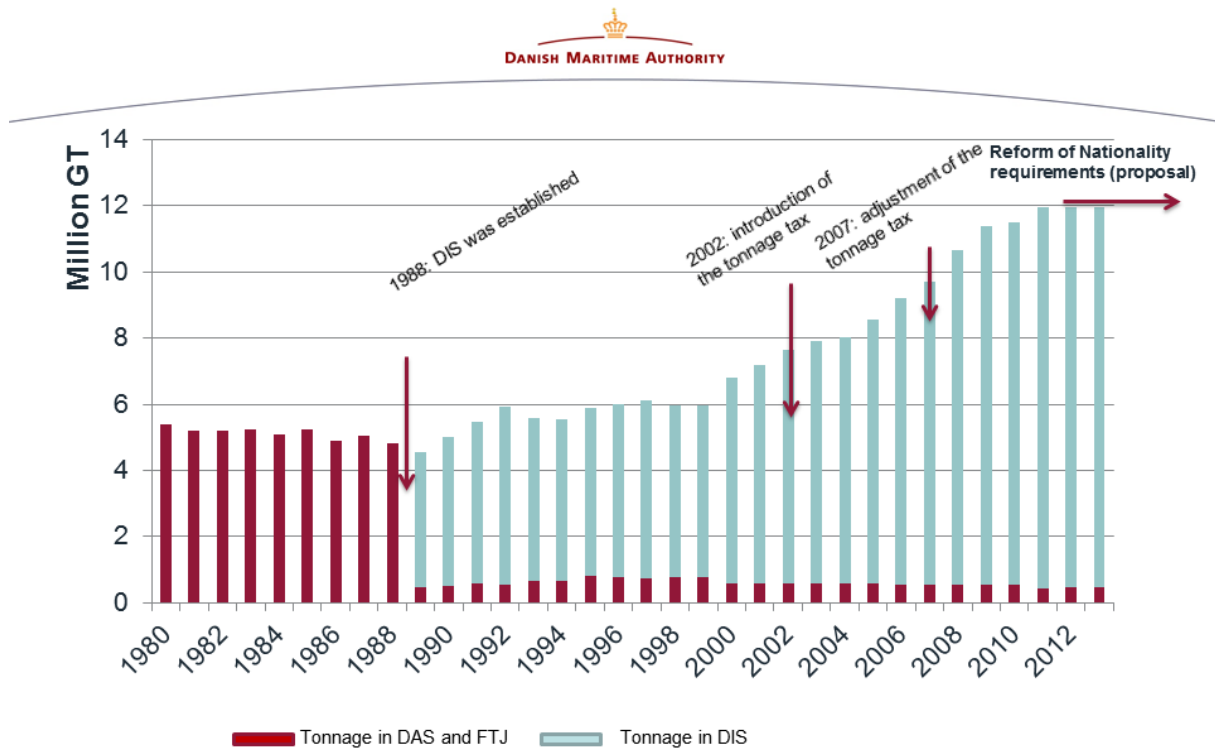
Kuna eesmärgiks on võimalikult paljude välismaiste laevandusettevõtete siameelitamine ja kodumaistele reederitele arenguks soodsate tingimuste loomine, tuleb mõelda, kuidas seda kõige paremini, st kiiremini ja rahaliselt efektiivsemalt saavutada.

Eelnevalt mainitud nn suletud laevaregistrit kasutavad riigid on oma laevaregistri tegelikult kaheks jaganud. Kui mõlemas registris on kasutusel sama põhimõte, et laevu peab opereerima lipuriigi territooriumilt, siis maksunduse mõistes on see erinev. Näitena võime kasutada Taanit, kus on samuti kasutusel 2 registrit:

¹ Danish Maritime Authority: <http://www.dma.dk/Policy/Sider/Economicfc.aspx>

- Taani rahvusvaheline laevaregister (*Dansk International Skibsregister [DIS]*), kus nii residentidest meremehed kui ka mitteresidentidest meremehed on vabastatud täielikult tulumaksu tasumisest. Laev peab olema hallatud Taani territooriumilt.
- Taani laevaregister, kus residentidest meremees tasub tulumaksu täies ulatuses, kuid tulumaksult tehakse mahaarvamisi 7 639,02.- EUR ulatuses. Mitteresidentid maksavad maksu 30% ulatuses töötasult, mahaarvamised pole lubatud. Laev peab olema hallatud Taani territooriumilt.

Alltoodud joonis näitab kuidas Taani laevastiku arengut on mõjutanud erinevad riiklikud soodustused aastatel 1980 – 2012.



Source: The Danish Maritime Authority

DIS = Danish International Shipping Register, DAS = Danish Register and FTJ = Danish Fleet Register

Taani laevaregistrid on siiani olnud edukad, kuna riik on suutnud järjest teravneva globaalse konkurentsi tingimustes pakkuda oma reederitele järjest soodsamaid tingimusi. Erinevus Eestiga on selles, et Taanil on olnud kogu aeg tugev kaubalaevastik, mida Eestil pole. Seega Eesti ei pea mitte lihtsalt looma häid tingimusi, et reedereid Eestis hoida, vaid peab looma piisavalt soodsad tingimused, et reederid siia meelitada. Selleks aga peab looma veelgi paremaid tingimused, kui on reederid asukohamaal, et kompenseerida ülekolimise kulusid. Lisaks peavad Eesti riik seadusandluse mõttes ja Veeteede Amet pädeva haldusorganina efektiivse klienditeeninduse mõttes end kõigepealt välismaistele reederitele toestama. Kuna laevanduses on ajafaktor väga tähtis (1 seisupäev keskmise suurusega kaubalaevale maksab tuhandeid kuni kümneid tuhandeid eurosid), peab Veeteede Amet suutma kiiresti reageerida igale võimalikule ette tulevale probleemile.

Välismaine reeder soovib enda riskide maandamiseks enne harukontori Eestisse loomist selles veenduda. Seetõttu soovib Veeteede Amet reorganiseerida Eesti laevaregistri ning luua kaks registrit, millest üks põhineb „avatud registri“ mudelil ja teine „suletud registri“

mudelil. Avatud registri eemärk on pakkuda välismaistele reederitele võimalust tuua oma laevad Eesti lipu alla ilma liigseid rahalisi riske võtmata, veenduda Eesti seadusandluse vettpidavuses ja Veeteede Ameti efektiivsuses ning seejärel järgmise sammuna luua oma harukontor Eestis. Otsustavaks on seejuures aspekt, et kui laev on juba registreeritud Eesti avatud registris, algab Veeteede Ameti ja välismaise reederi vahel koostöö, mis väljendub seminarides, ringkirjades ja igapäevases tavasuhtluses, kus Veeteede Amet saab igal võimalikul juhul esitleda Eestit kui kasulikku ja turvalist riiki investeringuteks (laevade ületoomiseks I registrisse). Hea näide on Küpros, mis hoolimata oma probleemidest Türgiga on suutnud tänaseks meelitada riiki 60 otseselt laevade haldusega tegelevat ettevõtet, mis annavad 7-8% riigi SKP-st.

4 Laevaregistrite uus mudel (vt ka voogdiagrammi - [lisa 3](#))

Üldine eeldus.

Hetkel asub laevapereta prahitud laevade register Veeteede Ametis ning laevaregister ja ehitatavate laevade register asuvad kohtute juures. Uue mudeli toimimiseks tuleb koondada kõik laevaregistrid Veeteede Ametisse, sest:

1. Veeteede Ametis on täielik ülevaade laevast, tema merekõlblikkusest, asukohast ja operaatoritest.
2. Kohtul puudub pädevus tuvastada registreerimisel esitatud andmete õigsust, Veeteede Ametil on see olemas.
3. Laeva registreerimiseks on reederitel vaja eeltööd teha ja registri haldajal neile selgitada erinevaid nüansse seadusandluses. Et seda efektiivselt ja arusaadavalt teha, peab registri haldaja omama merendustausta. Kohtul see taust ja pädevus puudub.
4. Kõik registrid üheskoos annavad parema ülevaate haldajale – laevu registreeritakse ühest registrist teise tihti, seetõttu on võimalik pakkuda ka paremat klienditeenindust. Ka laevade registreerimise kiirus suureneb. Tänapäeval on reederil vaja võtta Veeteede Ametist originaaldokumendid ja minna nendega kohtusse, kus kohus vormistab kande laevakinnisturaamatusse. Kui dokumentidesse tekib viga, siis tuleb protsessi korrata. Kui laevaregistrid asuksid kõik Veeteede Ametis, piisab reederil vaid taotluse esitamisest, ülejäänud teeb Veeteede Amet. Vea puhul piisaks vaid suhtlusest Veeteede Ameti ja reederiga.
5. Laevade tehnilise järelvalve koha pealt jätkab Veeteede Amet senist ranget joont, et tagada lipu säilimine Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding) valges nimekirjas.

I laevaregister:

hõlmab laevu, mille haldamine toimub Eestist. Suuruse piirang jääb samaks nagu hetkel kehtiva „Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusega“ ette nähtud – registrisse kuuluvad kõik laevad pikkusega 12m ja pikemad. Sisuliselt saab selleks praegune laevaregister, mille suhtes tehakse maksusoodustused laevapere liikmete palkadelt.

Tingimused:

1. Kriteeriumid kohustusele ja õigusele kanda Eesti riigilippu jäävad võrreldes kehtiva seadusega samaks.
2. ISM (*International Safety Management*) reeder asub ja haldab laeva füüsiliselt Eestist; ISM reeder – ettevõtja, kes vastutab laeva tehnilise olukorra eest. Sellest punktist tulenevalt on tegu „suletud registri“ süsteemi kasutava laevaregistriga.
3. Reederid võivad palgata laevadele nii Eesti residentide kui ka mitteresidentide.

4. Sotsiaalmaks: Eesti residentidest meremeeste suhtes kohaldada 0% sotsiaalmaksumäär. EL liikmesriigi residentidest meremehe suhtes kohaldub ISM reederi või laevade mehitamisteenuseid pakkuva ettevõtte asukohamaa sotsiaalsüsteem (*EÜ 883/2004 sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta, Artikkel 11 4.*), kolmandate riikide residentidest meremeeste suhtes kohaldada 0% sotsiaalmaksumäära. (vt. selgitust punktis 10.3.). [Lisas 6](#) on toodud erinevate sotsiaalmaksumäärade võrdlused ja tulu-kulu projektsioon riigile 50 aasta lõikes.
5. Tulumaks: Eesti residentidest ja mitteresidentidest meremeestele kehtestada 0% tulumaksumäär. (vt selgitust punktis 10.4.).
6. Riigile laekub registritasuna ühekordne registreerimistasu. Kuna meie eesmärk on igati soodustada laevade just I registrisse toomist, siis peaks registritasu suurus olema suhteliselt marginaalne.
7. Kaldapersonaalilt laekuvad tööjõumaksud täies mahus vastavalt kehtivale seadusandlusele – suurenenud kaldapersonal ja sellest tulenevad suurenenud tööjõumaksud on uue registrisüsteemi üks eesmärkidest.
8. Laevade tehnilist seisukorda kontrollib Veeteede Amet edasi praegustel alustel - kõikide Eestis tegutsevate ISM reederite laevad võetakse registrisse vastu, kuid halva tehnilise seisukorra tõttu võib Veeteede Amet keelata laeva sadamast väljumise kuniks puudused on kõrvaldatud.

II laevaregister:

hõlmab endas suuremaid kui 500GT laevu (v.a. kalalaevad), mille haldamine toimub väljastpoolt Eestit. Siin saame võtta eeskujuks Malta ja Singapuri mudeli.

Tingimused:

1. Kriteeriumid kohustusele ja õigusele kanda Eesti riigilippu jäävad võrreldes kehtiva seadusega samaks.
2. ISM reeder asub väljaspool Eestit. Sellest punktist tulenevalt on tegu „avatud registri“ süsteemi kasutava registriga.
3. Reederid võivad palgata laevadele nii Eesti residente kui ka mitteresidente.
4. Sotsiaalmaks: Eesti residentidest meremeeste suhtes kohaldada 0% sotsiaalmaksumäär. EL liikmesriigi meremehe suhtes kohaldub ISM reederi või laevade mehitamisteenuseid pakkuva ettevõtte asukohamaa sotsiaalsüsteem (*EÜ 883/2004 sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta, Artikkel 11 4.*), kolmandate riikide meremeeste suhtes kohaldada 0% sotsiaalmaksumäära. (vt. selgitust punktis 10.3.). [Lisas 6](#) on toodud erinevate sotsiaalmaksumäärade võrdlused ja tulu-kulu projektsioon riigile 50 aasta lõikes.
5. Tulumaks: Eesti residentidest ja mitteresidentidest meremeestele kehtestada 0% tulumaksumäär (vt selgitust punktis 10.4.).
6. Riigile laekub registritasuna aastatulu iga laeva kohta, lisaks ühekordne registreerimistasu. Makse suurus seotakse laeva teiste avatud registri teenuseid pakkuvate riikide eeskujul netotonnaažiga. Registritasu suuruse määramisel tuleb arvestada konkureerivate laevaregistrite tasuga, mille ülevaade (Libeeria, Marshalli Saarte ja Malta kohta) on toodud tabelina lisas 4. Tabeli analüüsil tuleb arvestada, et eri riikide laevaregistrid esitavad oma tasumäärad erinevalt; mõned lisavad enamuse oma erinevatest teenustasudest, nagu dokumendiväljastus, raadiolitsentsi tasu jne. registritasu hulka, teised nii ei tee. Nt Malta puhul küündib tegelik reederile esitatav iga-aastane arve tabelis toodud 13712NT laeva puhul 9000–10000 euroni. Marshalli saared vastupidiselt lisavad enamuse erinevatest tasudest laeva esmase registreerimise hulka. Lähtuvalt tabelis toodud arvudest võiks Eesti laevaregistri aastatasu olla tabelis toodud 13712NT suurusel laeval ca 8000–9000 EUR ja

1824NT suurusega laeval 5000–6000EUR. Lisandub ka laevade registreerimistasu, mille suurus võiks teiste avatud registri teenust pakkuvate riikide eeskujul olla 3000–5000 EUR (vt lisa 4).

7. Kaldapersonali töötasudelt makse ei laeku, kuna kaldapersonal asub väljaspool Eestit.
8. Laevade tehniline seisukord: kuna II registrisse on eeldatavasti tulemas rohkem laevu kui I registrisse, siis tuleb kehtestada lisatingimused, millega tagada registris olevate laevade hea tehniline seisukord:
 - Võtta vastu vaid meie poolt tunnustatud klassiüfikatsiooniühingu järelvalve all olevaid laevu (Lloyd's Register, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, American Bureau of Shipping, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping).
 - Kui laev tuleb meie registrisse ja vahetab ühtlasi klassi, kusjuures eelnev klassifikatsiooniühing on olnud meie poolt tunnustamata, siis kohaldada laeva suhtes lisakontrolli.
 - Kui laev on üle 15 aasta vana, siis kohaldada laeva suhtes lisakontrolli.

Olulised põhimõtted: kahe registri süsteem ei ole loodud mitte lihtsalt Eesti lipu all sõitvate laevade arvu suurendamiseks, vaid teenib kahte peaesmärki:

- II registri osutatavate teenuste kaudu „müüa“ Eestit kui atraktiivset investeringute sihtriiki eesmärgiga suurendada laevade haldusega tegelevate ettevõtete arvu, seeläbi suurendades laevandussektorit ja laevandusega seotud ettevõtluse arengut Eestis ning seeläbi suurendada maksutulu riigile. Luua võrdsed konkurentsitingimused Eesti reederitele võrreldes teiste Euroopa riikidega, seeläbi soodustades Eestis tegutsevate laevandusettevõtete kasvu ja suurendades maksutulu riigile.
- Suurendada riigi tulusid läbi registritasude laekumise II registris registreeritud laevade pealt ja seeläbi kompenseerida peamiselt reisilaevade maksutulu vähenemist. Mõne aasta perspektiivis jõuda kokkuvõttes kasumisse.

Kui soovime muuta oma laevaregistreid rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliseks, siis peame maksusüsteemi muutmisel võtma eeskujuks edukad laevaregistrid teistes riikides, nagu Singapur ja Malta (vt [lisa 1](#) ja [lisa 2](#)), kus on kehtestatud laevapere liikmetele 0% tulu- ja sotsiaalmaksumäär. Vastavalt kodu- ja välismaiste reederite tagasisidele, on just Eestis kehtiv laevapere liikmete maksustamispõhimõte suurim takistus laevade Eesti lipu alla registreerimisele. Seetõttu soovitab Veeteede Amet kehtestada Eestis samuti 0% tulu- ja sotsiaalmaks laevapere liikmetele.

Samuti tuleb maksusüsteemi muutmise juures jälgida põhimõtet, et II ja I registri laevapere liikmete maksukoormus oleks sama. Vastasel juhul ei viida laevu üle II-st I-sse registrisse, ei avata harukontoreid ja ümberkorralduse lõppeesmärk jääb saavutamata.

Lisaks tuleb endale teadvustada, et praegusel hetkel hinnanguliselt 3000–5000 Eesti meremehe palkadelt, kes töötavad välismaiste lippude all, makse riigile üldse ei laeku. Ümberkorralduse tulemusel kaob küll maksutulu Eestis registreeritud reisilaevade laevapere pealt, kuid lisalaekumised suurenenud laevastikust (kaldapersonali tööjõumaksud ning registritasud) kompenseerivad selle keskpikas perspektiivis. Lisaks tagame me oma reisilaevastikule paremad konkurentsitingimused võrreldes teiste riikidega, mis võimaldab neil omakorda ehitada uusi laevu, avada uusi liine ning paisutada kaldapersonali, mis jällegi suurendab maksulaekumist.

Kui olemasoleva maksuõiguse muutmine on liiga komplitseeritud protsess, siis võib kaaluda Prantsusmaa eeskujul sisse viia eraldi laevapere maksustamise seaduse (*Etablissement National des Invalides de la Marine*). Olemasolevatesse maksuseadustesse kirjutame sisse vaid viite nimetatud eraldiseisvale õigusaktile. See oleks ka välismaisele reederile mugav, sest siis ei pea ta erinevatesse seadustesse süvenema, püüdes eristada viiteid laevanduse kohta ja/või tellides kulukaid maksukonsultatsioone, vaid saab kõige kohta lugeda ühest dokumendist. Näiteks ka Malta on läinud seda teed.²

Kui reisilaevade laevapere kohesed maksuvähendamised on riigile liiga suur kaotus, saab kaaluda ka alternatiive, nt reisilaevade maksusoodustuste tegemise edasilükkamine kuni hetkeni, mil Eesti lipu all on piisav hulk kaubalaevu, millelt laekuvad registritasud ja kaldapersonali tööjõumaksud kompenseerivad reisilaevade laevapere maksusoodustustest tekkinud kaotuse.

5 Miks just Eesti lipp sobiks välismaistele reederitele?

Alljärgnevalt on toodud loetelu põhjustest, miks Eesti võiks ja saaks olla atraktiivne lipuriik:

1. Algne riigiabi lubamise tingimus Euroopa Komisjoni poolt oli, et laevaomanikud tootsid vähemalt 60% laevastikust Euroopa Liidu lipu alla. Vastasel juhul ähvardab EL reedereid reaalne oht jääda ilma tonnaažimaksu süsteemist ja teistest riigiabina käsitletavatest maksusoodustustest. Kuna surve Euroopa Komisjoni poolt on just viimasel ajal kasvanud, otsivadki Euroopa reederid aktiivselt uut laevaregistrit, kuhu oma laevad registreerida, saavutamaks eelmainitud osakaalu. Punktis 1.2 analüüsitud tingimuste tõttu, on Malta ainuke register, mis suudaks Euroopa lipuna pakkuda konkurentsivõimelist teenust. Malta probleem on siiski nende „lõunamaine töökultuur“, kus telefonile ei vastata lõunapausi ajal ja kontor lõpetab töö kell 1600. Laevandus on oma olemuselt 24/7 äri, kus sellised viivitused lähevad rahaliselt väga kalliks maksmata. Siin oleks Eestil võimalus turule siseneda ja pakkuda kvaliteetset ning efektiivset klienditeenindust – vt ka [lisa 5](#) (kiri Saksa reederilt Leonhardt&Blumberg).
2. Eestil on hetkel hea rahvusvaheline kuvand kui tulevikku vaatavast efektiivsest riigist.
3. Eestil on hea IT infrastruktuur ja võimalus e-teenusena kiirelt ettevõtteid luua.
4. Eestil on soodne maksukliima ettevõtetele (ettevõtte tulumaksuvabastus reinvesteeringut tulult).
5. Euroopa Liidu lippu nõutakse prahtija poolt sageli kabotaažvedudel Euroopa Liidu liikmesriikides.
6. Tihti soovivad investorid ja finantsinstitutsioonid rahastamise eeltingimusena näha laeval Euroopa Liidu lippu.
7. Lääne-Euroopa riikides ei olnud möödunud kümnenditel meremehe elukutse populaarne. Seetõttu on reederitel väga raske leida oma kaldapersonali hulka haritud merekogemusega tööjõudu ja väga paljud spetsialistid on tänasel päeval värvatud

² <http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=8734>

kolmandate riikide kodanike hulgast. Nende puhul on tihti probleemiks piiratud kehtivusega töölubade väljastamine. Eestil on olemas 3000–5000 hea erihariduse ja ettevalmistusega meremeest, kellest paljud oleksid valmis võimaluse korral tööle asuma laevandusettevõttes kaldal.

8. Ülalpool toodud registrite struktuuri juures võidavad reederid harukontori avamisega Eestis (laevade ümberregistreerimisega II registrist I registrisse) otsese rahalise kasuna aastas nt 13712NT mahutavusega laeva kohta 41255.- EUR; sellest 32255.- EUR³ moodustab tonnažimaks Saksa riigile ja 9000.- EUR registritasu Eesti riigile. Nt 1824NT laeva kohta on reederi kokkuhoid aastas 11435.-EUR; sellest 5435.-EUR³ moodustab tonnažimaks Saksa riigile ja ca 6000.-EUR registritasu Eesti riigile. Kokkuhoid saavutatakse sellega et I registris on reeder vabastatud iga-aastasest registritasust Eestile ja tonnažimaksust asukohamaale. Alltoodud näide illustreerib ilmekalt, milline on Saksa reederi iga-aastane rahaline võit, kui ta otsustab luua harukontori Eestisse. See on hea argument motiveerimaks neid Eestisse investeerima.

Näide: aastane maksukulu Saksamaa reederile laeva kohta Eesti II⁴ ja I registris.

	Tonnažimaks reederi asukohamaale (EUR)		Laevaregistri tasu lipuriigile (EUR)		Reederi kulu kokku	
	13712NT laev	1824NT laev	13712NT laev	1824NT laev	13712NT laev	1824NT laev
Eesti II register	32255	5435	9000	6000	41255	11435
Eesti I register	0	0	0	0	0	0

6 Mõju Eesti lipu mainele.

1. UNCLOS nõue „genuine link“ - täna on Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusega kehtestatud nõue, et Eesti lipu kandmise õiguse saamiseks peab laev kuuluma Eesti kodanikule või Eestis registreeritud juriidilisele isikule. See nõue jääb kehtima ka avatud registri teenust pakkudes. See nõue tagab ka UNCLOS poolt sätestatud nõude sideme (*genuine link*) täitmise.
2. Laevade tehniline seisukord - veel paarkümmend aastat tagasi oli teatud lipuriikidel võimalus pakkuda reederitele oma nõrga seadusandluse ja ebaefektiivse haldustegevusega head võimalust kulude vähendamiseks ehk teisisõnu – laevade tehnilisele seisukorrale ja laevapere liikmete palkadele oli reederitel võimalik vähem

³ http://www.gesetze-im-internet.de/estg/_5a.html

⁴ Eesti II registri tasud on võrreldavad teiste avatud registrite tasudega, vt. lisa 4

kulutada. Selline seadusandluste erinevus üksikute riikide lõikes oli tollal võimalik tänu rahvusvaheliste konventsioonide puudulikkusele.

Tänaseks on rahvusvahelised konventsioonid, mis esitavad nõuded laevade tehnilisele seisukorrale, reostuse ennetamisele ja reostuse tagajärgede likvideerimisele (sh kohustuslikud kindlustused), muutunud vägagi rangeks ja reederitel ei ole enam võimalik peituda üksikute riikide seadusandluse taha, sest kõik suuremad avatud laevaregistritega riigid on liitunud samade rahvusvaheliste konventsioonidega ja nõuavad konventsioonide nõuete täitmist ka reederitelt. Isegi riigid, mis ei ole liitunud mõne rahvusvahelise konventsiooniga, ei pääse nende nõuete täitmisest oma laevadel, sest läbi tänaseks väga efektiivseks muutunud sadamariikide kontrolli, sunnitakse nende laevad ikkagi konventsiooni nõudeid täitma (*Paris Memorandum of Understanding (MoU)* „*non-favourable treatment*“ põhimõtte).

Paris Memorandum of Understanding (Euroopa Liidu riigid, Venemaa ja Kanada) jagab lipuriigid vastavalt laevade tehnilisele olukorrale musta, halli ja valgesse nimekirja. Mustas nimekirjas on lipuriigid, kelle laevu kõige sagedamini välissadamates kinni peetakse; valges need riigid, kelle lipu all sõitvate laevade kinnipidamiste protsent on kõige väiksem. Eesti jõudis Paris MOU valgesse nimekirja 2007a.

Näiteks tankeritele lisanduvad ka „*oil major*“-ite (ettevõtted, mis tegelevad toornafta ja naftasaaduste käitlemisega: Exxon Mobile, Shell jt.) veelgi rangemad nõudmised, ilma mille täitmata ei ole laevadel võimalik ühtegi lasti saada. Nn traditsioonilised mugavuslipu maad nagu Panama, Malta ja Libeeria on kõik Paris MoU ja Tokyo MoU valges nimekirjas, mis tähendab, et registris olevate laevade tehniline seisukord on väga hea ja Libeeria kvalifitseerub lisaks ka USCG Qualship21 (*US Coast Guard Quality Ship for 21st Century*) programmi. USCG Qualship21 sertifikaadi saavad reederid, kes suudavad hoida oma laevu väga heal tehnilisel tasemel, muuhulgas on tingimuseks ka nn kvaliteetlipu omamine (maksimaalselt kuni 1,0% antud lipu all sõitvate laevade kinnipidamisi 3 eelneva aasta jooksul). Reederitele tähendab kvalifitseerumine kokkuvõttes vähendatud laevakontrolle.

Ka Eesti on liitunud enamike rahvusvaheliste konventsioonidega ja esitab need nõuded juba täna kõikidele Eesti lipu all sõitvatele laevadele. Kui hakkame pakkuma avatud registri teenust, siis laiendame loomulikult nimetatud konventsioonide, EÜ direktiivide ja meie oma seadusandluse nõuded ka kõigile meie laevaregistritesse juurdetulevatele laevadele. Järelevalveorgan on seejuures täna ja ka tulevikus Veeteede Amet.

3. Meremeeste töötasu - meremeeste töötasu on tänapäeval valdavalt kõrge ja ületab juhtkonna osas kaugelt ITF (*International Transport Federation*) poolt sätestatud miinimumi ([vt lisa 6, tabel 3.1.](#)). Reederid on sunnitud maksma meremeestele kõrgeid palku, kuna ilma selleta ei leia nad kvaliteetset tööjõudu.

20.08.2013 hakkas kehtima Maritime Labour Convention (*MLC*), mis laiendas veelgi sadamariigi kontrolliõigusi meremeeste töö- ja elamistingimuste suhtes. See tähendab, et reederitel muutub veelgi raskemaks laevapere olmetingimustele läbi sõrmede vaadata.

Kokkuvõttes: Eesti lipu maine on täna kohalikul tasemel (Läänemeri) väga hea. Me oleme Paris MoU valges nimekirjas. Laiemalt ei ole Eesti lipp tuntud, kuna meie lipu all sõidavad maailmameredel vaid 5 kaubalaeva. Laevade arvu suurendes on meie kindel eesmärk hoida kõrget taset. Meie miinimumstandardid (rahvusvahelised konventsioonid, EÜ ja meie enda seadusandlus) on piisavalt ranged, et tagada laevade hea tehniline seisukord – selle tõenduseks on meie kuulumine Paris MoU valgesse nimekirja ning turg ise (ning hiljuti kehtima hakanud MLC) reguleerivad efektiivselt meremeeste palkasid ja olmetingimusi. Kiire laevade registreerimine, efektiivne klienditeenindus, tehniliselt korras laevad ning kvalifitseeritud tööjõu vaba liikumine,

mis iseloomustavad ka suuremaid avatud registreid, peaksid olema iga riigi eesmärgid, mille poole konkurentsivõimelise laevandussektori arendamisel püüelda.

7 Kas Veeteede Ameti töö maht suureneb hüppeliselt?

Veeteede Ameti töömahu olulist suurenemist ning sellest tingitud personali paisutamist ei juhtu. Praeguse personaliga suudame tagada hinnanguliselt ca 50 lisalaeva administreerimise. Täna sel päeval on laevakontrolli ülesanded vastavalt meresõiduohutuse seadusele jagatud Veeteede Ameti ja volitatud klassifikatsiooniühingu (*nn RO, Recognized Organization*) vahel. Pärast nimetatud 50 laeva lisandumist tuleb aga otsustada, kas delegeerime rohkem ülesandeid RO-dele või suurendame Veeteede Ameti laevakontrolli personali. Kui delegeerime rohkem tööülesandeid RO-dele, siis nihkub Veeteede Ameti fookus RO-de kontrollimisele ja auditeerimisele. Selline otsus nõuab meresõiduohutuse seaduse muutmist.

Igal juhul jääb põhimõtteks, et kõigepealt lisanduvad laevad, mis maksavad registritasusid ja alles seejärel palkame vajadusel personali juurde.

Alguses peab olema minimaalne rahvusvahelist suhtlust ja registritoiminguid jms. valdav klienditeenindust pakkuv personal olemas.

8 Võimalikud kulud Eestile kui lipuriigile

Siinkohal oleks sobilik vaadelda ka võimalikke riske Eestile kui lipuriigile juhul, kui meie laevadega juhtub õnnetusi või põhjustab meie laev merekeskkonna reostuse või laev peetakse välisriigi sadamas kinni seoses laeva halva tehnilise olukorraga ning kas ja kuidas on nimetatud riskid maandatud kindlustustega.

8.1 Laeva kinnipidamine

Laeva kinnipidamise korral välisriigi sadamas, kui sadamariigi poolt on tuvastatud laeva mittevastavus rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele, jäävad kõik seonduvad kulud laevaomaniku kanda. Kui laeva kinni pidanud sadamariik otsustab vastavalt nt „*Paris Memorandum of Understanding*“ reeglitele nõuda laeva vabastamise eeltingimusena ISM välisauditi läbiviimist, siis on vastavalt kehtivale meresõiduohutuse seadusele kohustatud seda tegema Veeteede Amet (teatud tingimustel võib Veeteede Amet selle delegeerida ka volitatud klassifikatsiooniühingule). Kehtiva meresõiduohutuse seaduse järgi peab laevaomanik kandma sellisel puhul Veeteede Ameti töötaja lähetusega seonduvad kulud.

Kokkuvõtvalt: laeva kinnipidamise korral kulusid riigile ei teki.

8.2 Laevaõnnetused

Lipuriik peab hoolitsema selle eest, et ohutusjuurdlus viiakse läbi iga laevaõnnetuse suhtes, mille tulemusena saab laevapere liige vigastada või kahjustatakse tõsiselt laeva või kahjustatakse merekeskkonda (*United Nations Convention: „Law of the Seas“ [UNCLOS], Article 94, 7.*). See tähendab, et väiksema kahjuga õnnetuste suhtes jääb lipuriigile valik, kas viia ohutusjuurdlus läbi või mitte. Tavapraktikaks on välja kujunenud, et lipuriigid on välja töötanud blanketid, mille peab kapten või reeder

laevaõnnetuse korral täitma ja seejärel otsustab lipuriik, kas ja millises ulatuses on ohutusjuurdluse läbiviimine vajalik.

Juhul, kui õnnetusse on segatud vaid üks osapool (nt avamerel toimunud laevaõnnetus ühe laevaga), viib ohutusjuurdluse läbi lipuriik. Kui laevaõnnetuses on mitu osalisriiki (nt teise riigi territoriaalmeres toimunud laevaõnnetus), siis lepivad osalisriigid omavahel kokku, kes viib läbi ohutusjuurdluse. Need põhimõtted on kajastatud rahvusvahelises konventsioonis inimelude ohutusest merel (SOLAS – 74) ja ka meresõiduohutuse seaduses. Tavaliselt on selleks praktilistest kaalutlustest lähtuvalt rannikuriik. See omakorda tähendab, et rannikuriik kannab ka ohutusjuurdluse läbiviimise kulud.

Kokkuvõtvalt: laevaõnnetuse juurdluse korral võivad tekkida teatud kulud (labori ekspertiis, juurdleja lähetuskulud), kuid see ei tähenda, et kui Eesti lipu all sõitva laevaga juhtub õnnetus, siis peab tingimata Eesti riik alati ise juurdluse läbi viima ja sellega seotud kulud kandma. Samas peab Eestil olema võimekus juurdluse läbiviimiseks Eesti territoriaalmeres juhtunud laevaõnnetuse osas, kus kumbki osapool ei kanna Eesti lippu. See kulu on siiski juba olemas ka tänasel päeval.

8.3 Laeva kindlustus

Laevaga ja laeva tööga seotud õnnetused on kaetud erinevat tüüpi kindlustega:

1. Varakindlustus „*Hull and Machinery, H&M*“ – katab laeva ja tema seadmed. Vabatahtlik kindlustus, kuid kuna valdav enamus laevu on ostetud panga kaasfinantseerimisel, on pank kehtestanud oma vara kaitseks kindlustuse nõude. Seega sisuliselt kohustuslik valdavale enamusele laevadele.
2. Vastutuskindlustus „*Protection & Indemnity, P&I*“ – katab kolmandate osapoolte nõuded laevaomaniku suhtes, nagu kaup, laevapere, illegaalsed reisijad (*stowaways*) jne. Samuti katab ta laevahuku korral, kui vrakk segab laevaliiklust, vraki kõrvaldamise või märgistamise kulud. On alati nõutud kaubaomanike poolt, seega ilma nimetatud kindlustuseta on laevaomanikel praktiliselt võimatu laeva opereerida. Euroopa Liidu direktiiv 2009/20/EC kehtestas kindlustuse omamise nõude kohustuslikus korras kõigile Euroopa Liidu liikmesriikide lippu kandvatele laevadele alates 01.01.2012 – sellega on kindlustuse omamise nõue tehtud liikmesriikidele täies ulatuses kohustuslikuks. Samuti nõutakse sarnast kindlustust kõikidelt kolmandate riikide lipu all sõitvatelt laevadelt, eks külastavad EL sadamaid.
3. CLC 1992 Convention – vastavalt nimetatud konventsioonile on iga laev, mis veab laadungina naftasaadusi, kohustatud omama vastavat kindlustust. Kindlustus katab laadungi merresattumise korral, kas laevahuku või juhusliku lekke näol, merekeskkonna reostusest puhastamise kulud.
4. Bunker 2001 Convention – vastavalt nimetatud konventsioonile peab iga laev suurusega üle 1000GT omama vastavat kindlustust. Kindlustus katab punkrikütuse merresattumise korral, kas laevahuku või juhusliku lekke näol, merekeskkonna reostusest puhastamise kulud.
5. Athens Convention 1974/2002 – sätestab laevaomaniku vastutuse reisilaevadel reisija ja tema pagasi suhtes. Antud vastutuse puhul kehtib samuti kohustusliku kindlustuse nõue. Euroopa Liidu määrus 329/2009 jõustas nimetatud konventsiooni liikmesriikidele alates 31.12.2012.
6. Maritime Labour Convention (MLC) – hakkas kehtima alates 20.08.2013. Kehtestab igale liikmesriigile kohustuse sätestada oma seadusandluses nõuded tagada laevapere liikmetele kindlustus või mõni muu tagatis juhul, kui

laevaomanik ei suuda täita oma lepingulisi kohustusi laevapere liikme värbamise suhtes. *P&I* kindlustus katab tänasel päeval enamuse laevapere liikmetega seotud võimalikest kahjunõuetest, kuid reguleerimata on veel, kes katab laevapere liikme kojutoomise kulud laevaomaniku pankrotistumise ja laeva hülgamise korral. Mereteenistuse seaduse muudatused, kus antud küsimused reguleeritakse, on Eestis veel väljatöötamisel.

Nimetatud kohustuslike kindlustuste olemasolu kontrollitakse perioodiliselt lipuriigi, klassifikatsiooniühingu ja sadamariigi pädevate ametkondade poolt.

9 Registrite ümberkorralduse rahastamine ja lisakulu

Laevaregistrite ümberkorralduseks ja uue mudeliga tööle hakkamiseks lisakulu ei kaasne. Olemasoleva struktuuriga suudame hinnanguliselt tagada ca 50 lisalaeva administreerimise.

RO-de ja laevade pistelise kontrolli jaoks on inspektoritel vaja külastada laevu erinevates maailma paikades. Reisikulu on lisakulu, kuid see tekib alles siis, kui meil on laevu, kes maksavad registritasusid. Pistelise kontrolli sageduse määrab Veeteede Amet ise.

Kuna registritasud laekuvad riigi eelarvesse, peab olema loodud võimalus sealt kiiresti finantse saada. See võib juhtuda nt siis, kui laevade arv kasvab hüppeliselt ja meil ei ole võimalik oodata järgmise aasta eelarve koostamist. Meeles tuleb ka pidada, et nt laevakontrolli inspektori väljakoolitamine võtab vähemalt 1 aasta. Seega peab teatud ametikohtade täitmine olema pikalt ette planeeritud.

Kokkuvõttes: tegevuse orienteerime me siiski sellele, et kõigepealt teenime tulu ja siis kulutame. Lõpptulemusena peab tulu olema suurem kui kulu.

10 Laevaregistrite ümberkorraldamiseks vajalikud seadusemuudatused

1. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus – efektiivsema klienditeeninduse huvides koondada kõik laevaregistrid Veeteede Ametisse st. nii I kui ka II register. Lahendada tuleb hüpoteegi seadmise küsimus, mis täna on ainuvõimalik kohtute juures peetavates registrites. Praktiliselt peaks olema see võimalik, sest väärtpaberiregistri näol on pretsedent olemas, kusjuures seda peab eraõiguslik juriidiline isik lepingu alusel.
2. Laeva asjaõigusseadus – laevaregistrite koondamisel ühte ametiasutusse on vaja teha vastavad muudatused.
3. Sotsiaalmaksuseadus – 0% sotsiaalmaksumäär kehtestamisel tuleb arvestada tõsiasi, et riik on EAS-i meetme kujul juba aastast 2007 leidnud võimaluse tagastada reederitele kaubalaeva laevapere liikmete pealt makstud sotsiaalmaksu. Tagastussüsteem on bürokraatlik, aja- ning ressursimahukas ja seda nii tõendaja kui ka kontrollija poole pealt vaadatuna. Keskmiselt tagastati Eesti reederile sotsiaalmaksu ca 80% ulatuses (hetkel kehtiva süsteemi ja uue süsteemi tuludekulude võrdlus on toodud [lisa 6, tabelis 1.2](#)). Seetõttu soovitab Veeteede Amet kehtestada koheselt 0% sotsiaalmaksumäär. Meremees hakkab saama rahvapensioni ja haigekassaga on meremehel võimalik sõlmida vabatahtlik ravikindlustusleping, mille kindlustusmakse arvestatakse Eesti keskmise brutopalgaga alusel, mille suuruseks 2013a. on 109 eurot kuus (aastamakse 1802 eurot). Haiguskindlustuse puhul tuleb arvestada ka meremeeste residentsusega ning asjaoluga, et

haigushüvitised ja nende ravi laevas viibimise ajal on juba eelnevalt kaetud reederi poolt võetud kindlustusega. See hõlmab vajadusel ka järeldravi kaldal ning kompensatsiooni surma ja invaliidsuse korral. Haigestumise korral tekivad seega reaalsed kulutused riigile vaid sel puhul, kui meremees haigestub puhkusel viibimise ajal.

4. Tulumaksuseadus – kehtestada 0% tulumaksumäär laevapere liikmetele. Põhimõte on, et residendist laevapere liige tarbib vaid piiratud mahu riigi poolt tulumaksu abil loodavaid hüvesid. Mitteresident ei tarbi loodavaid hüvesid üldse.
5. Välismaalaste seadus – tuleb lihtsustada ajutiste töölubade väljastamise korda meremeestele töötamiseks Eesti lippu kandvatel laevadel. Kuna laev asub Eesti maismaast üldjuhul väga kaugel, siis tegelikku vajadust tööloa väljastamiseks ei ole. Laeval töötamise puhul soovitab Veeteede Amet tööloa nõude kaotada. Lisaks soovitab Veeteede Amet kaotada piirangud kapteni rahvuse suhtes Eesti laevadel töötamisel nii, nagu see on tehtud Malta, Singapuri ja teiste edukate registrite poolt. See tähendab, et Eesti lipu all sõitval laeval võib töötada meeskond, mis koosneb 100% välismaalastest.
6. Riigilõivuseadus – määratleda laevaregistri tasu meie registrites paiknevatele laevadele.

Lisaks tuleb kavandatav seadusmuudatuste pakett esitada Euroopa Komisjonile kinnitamiseks, kuna tegemist oleks riigiabiga „*C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport*“ mõistes.

11 Kokkuvõte

Eestil on täna harukordne võimalus (vt punkt 5. 1 – Euroopa Komisjoni surve reederitele) luua maailma mastaabis konkurentsivõimeline laevaregister, selle kaudu tuua meie lipu alla sadu laevu ja arendada välja tugev laevandussektor kaldal, mis haldaks neid laevu. Sellega lisanduks Eestisse merendusala oskusteavet, loodaks uusi kõrgelt tasustatud töökohti, loodaks merehariduse ja -teadmiste järjepidevus ning leitaks rakendus Eesti Mereakadeemias ettevalmistatavatele meremeestele peale meretöölt lahkumist Eestis paiknevas laevandusettevõttes.

Positiivne on, et tänu kahe registri süsteemile, on võimalik I registris tehtavalt maksusoodustustelt laekumata jäänud tulu kompenseerida II-s registris olevatelt laevadelt kogutavate registritasude näol.

Eesti majandust vedavates majandusharudes, nagu info – ja kommunikatsioonitehnoloogias, elektroonikas, masinaehituses ning metallitöötlemises on tänasel päeval väga suur haritud spetsialistide puudus. Merendussektor on seevastu vastupidises olukorras, kus koolitatud spetsialistidel ei ole võimalik Eestist leida erialast tööd. Need 3000–5000 meremeest, kes sõidavad välisriigi lippu kandvatel laevadel on hea stardikapital merendussektori arendamiseks.

Reederitele soodustuste loomises ei ole midagi uut – seda teed on läinud enamuse Lääne-Euroopa riike, meil on vaja lihtsalt õppida nende kogemustest ja püüda luua midagi paremat, et olla konkurentsivõimeline ka globaalses kontekstis. Laevanduse tähtsust nii tervikuna ja selle toetamist läbi riigiabi meetmete on tunnistanud Euroopa Komisjon juba 2004. aastal (*C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport*).

Oma riigi lipu all sõitva elujõulise laevastiku tähtsust merendussektori keskse tegurina on rõhutanud ka Eesti merenduspoliitika dokument. Laevastiku olemasolu tugevdab sidemeid merendussektori osapoolte vahel, aitab kaasa teadmiste ja oskuste sektoriseses edasiandmises ning võimaldab maksimaalselt ära kasutada Eesti geograafilist eelist, teenides tulu ka Eesti sadamaid läbivate kaupade merevedudest, lisaks sadama- ja logistikasektori poolt loodavale lisandväärtusele.

12 Dokumendi ettevalmistajad

Veeteede Ameti vaneminspektor Eero Naaber (6205736, eero.naaber@vta.ee) ja laevade järelevalve osakonna juhataja Marek Rauk (6205724, marek.rauk@vta.ee).

Lisad

Lisa 1 Laevastiku suurused laevade arvu järgi lipuriikide lõikes 2011-2012

YEAR		2011	2012			2011	2012
ECONOMY	SHIP TYPE			ECONOMY	SHIP TYPE		
Antigua and Barbuda				Sweden			
Barbuda	Oil tankers	7	5		Oil tankers	43	37
	Bulk carriers	51	42		Bulk carriers	8	7
	General cargo	767	799		General cargo	88	81
	Container ships	406	409		Container ships	..	..
	Total merchant fleet	1289	1255		Total merchant fleet	139	125
Cyprus				Malta			
	Oil tankers	132	128		Oil tankers	439	489
	Bulk carriers	275	277		Bulk carriers	528	567
	General cargo	184	183		General cargo	424	394
	Container ships	198	195		Container ships	107	120
	Total merchant fleet	789	783		Total merchant fleet	1498	1570
Denmark				Liberia			
	Oil tankers	159	166		Oil tankers	734	771
	Bulk carriers	6	6		Bulk carriers	580	736
	General cargo	119	105		General cargo	278	288
	Container ships	93	95		Container ships	899	978
	Total merchant fleet	377	372		Total merchant fleet	2491	2773
Latvia				Norway			
	Oil tankers	7	6		Oil tankers	179	175
	Bulk carriers	..	..		Bulk carriers	62	71
	General cargo	8	8		General cargo	379	351
	Container ships	..	..		Container ships	1	..
	Total merchant fleet	15	14		Total merchant fleet	621	597
Finland				Panama			
	Oil tankers	13	12		Oil tankers	1099	1074
	Bulk carriers	1	3		Bulk carriers	2441	2624
	General cargo	82	84		General cargo	1984	1928
	Container ships	3	3		Container ships	738	737
	Total merchant fleet	99	102		Total merchant fleet	6262	6363
Germany				Singapore			
	Oil tankers	41	37		Oil tankers	708	779
	Bulk carriers	7	5		Bulk carriers	207	286
	General cargo	92	84		General cargo	178	205
	Container ships	293	278		Container ships	329	346
	Total merchant fleet	443	404		Total merchant fleet	1422	1616
Lithuania							
	Oil tankers	1	..				
	Bulk carriers	..	..		
	General cargo	44	34				
	Container ships	1	1				
	Total merchant fleet	46	35				

Allikas: UNCTAD

Lisa 2 Laevastiku suurused kandevõime järgi lipuriikide lõikes 2006-2012 (kandevõime tuhandetes tonnides)

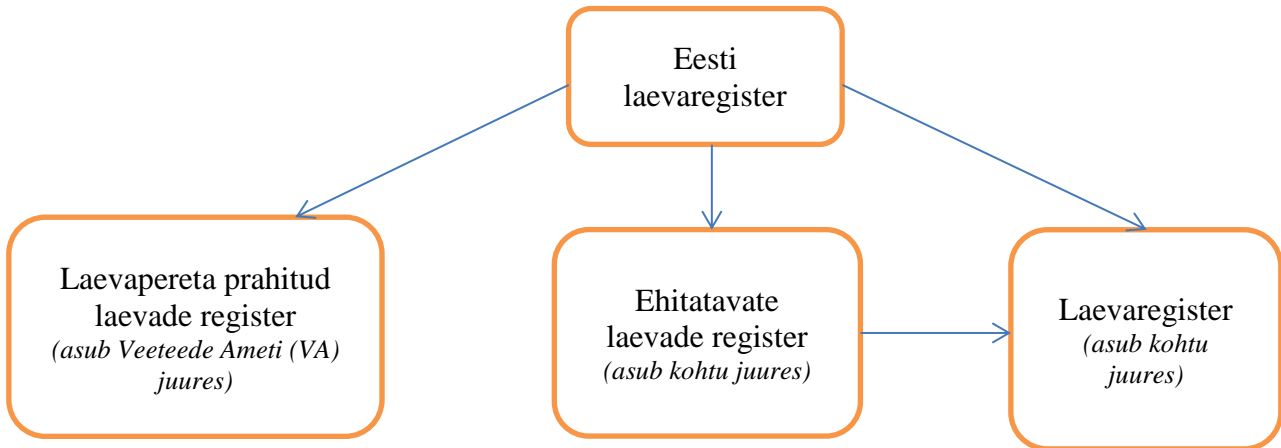
YEAR		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ECONOMY	SHIP TYPE							
Antigua and Barbuda	Oil tankers	28,757	35,207	28,904	25,655	22,836	22,836	16,489
	Bulk carriers	907,006	1198,29	1229,006	1331,956	1281,769	1453,581	1499,253
	General cargo	3233,451	3264,373	3635,114	4121,435	4313,465	4823,631	5308,199
	Container ships	5195,772	5861,417	6204,64	6874,911	7297,254	7448,357	7403,794
	Total merchant ship deadweight	9364,986	10359,29	11097,66	12353,96	12915,32	13748,41	14227,74
	Incr./decr. from 2006 to 2012							51,92%
Cyprus	Oil tankers	5898,919	6252,22	6560,633	8921,629	10134,02	9729,121	9466,21
	Bulk carriers	18544,02	17247,9	15963,97	15008,96	13689,84	15069,6	16283,17
	General cargo	2378,994	2337,046	2060,586	1945,116	1766,544	1678,871	1611,05
	Container ships	3329,952	4033,824	4569,653	4774,021	4876,122	4963,864	4703,026
	Total merchant ship deadweight	30151,88	29870,99	29154,84	30649,72	30466,52	31441,45	32063,46
	Incr./decr. from 2006 to 2012							6,34%
Denmark	Oil tankers	2846,169	3154,937	2932,99	4239,268	5269,566	5723,542	5289,637
	Bulk carriers	484,827	646,899	705,45	651,961	511,837	420,153	420,153
	General cargo	396,678	399,999	400,577	389,108	333,493	330,043	265,205
	Container ships	5561,322	5680,736	6189,291	6513,622	6705,982	7186,049	7419,182
	Total merchant ship deadweight	9288,996	9882,571	10228,31	11793,96	12820,88	13659,79	13394,18
	Incr./decr. from 2006 to 2012							44,19%
Finland	Oil tankers	529,599	417,138	609,177	609,177	609,177	609,507	609,177
	Bulk carriers	85,164	85,164	37,722	37,722	3,683	3,683	80,53
	General cargo	357,992	346,222	375,465	403,783	400,831	384,913	407,778
	Container ships	13,965	13,965	36,949	36,949	36,949	36,949	36,949
	Total merchant ship deadweight	986,72	862,489	1059,313	1087,631	1050,64	1035,052	1134,434
	Incr./decr. from 2006 to 2012							14,97%
Germany	Oil tankers	865,44	756,083	815,515	849,859	567,1	554,186	521,567
	Bulk carriers	324,227	324,227	324,227	828,312	828,312	828,312	751,766
	General cargo	521,133	404,042	300,884	473,62	536,932	457,654	391,991
	Container ships	11646,32	11452,64	13233,66	15439,17	15267,59	15340,8	15431,67
	Total merchant ship deadweight	13357,12	12936,99	14674,28	17590,96	17199,93	17180,96	17096,99
	Incr./decr. from 2006 to 2012							28,00%
Latvia	Oil tankers	251,421	244,839	108,375	103,156	106,176	80,719	12,252
	Bulk carriers	..	..	..	..	..	0	..
	General cargo	29,677	47,18	58,907	44,208	22,495	21,2	18,821
	Container ships	..	..	..	..	..	0	..
	Total merchant ship deadweight	281,098	292,019	167,282	147,364	128,671	101,919	31,073
	Incr./decr. from 2006 to 2012							-88,95%
Liberia	Oil tankers	49691,77	53202,46	57990,49	57726,14	63211,83	67825,92	72597,21
	Bulk carriers	19637,14	21134,03	23938,12	28372,19	35213,82	48577,52	61767,3
	General cargo	3027,914	3288,3	3666,615	3708,159	3777,576	4304,735	4446,689
	Container ships	16521,02	23054,17	27256,59	30371,68	33906,72	39646,06	44448,65
	Total merchant ship deadweight	88877,85	100679	112851,8	120178,2	136109,9	160354,2	183259,8
	Incr./decr. from 2006 to 2012							106,19%

YEAR		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lithuania	Oil tankers	6,341	6,341	6,341	3,659	1,62	1,62	..
	Bulk carriers	116,4	87,3	29,1	..	..	0	..
	General cargo	233,386	243,065	274,357	284,11	273,745	262,143	237,879
	Container ships	3,82	3,82	3,82	17,549	13,729	13,729	13,729
	Total merchant ship deadweight	359,947	340,526	313,618	305,318	289,094	277,492	251,608
	Incr./decr. from 2006 to 2012							-30,10%
Malta	Oil tankers	12476,09	13626,88	15354,38	19374,32	20681,8	22885,83	27772,48
	Bulk carriers	18913,98	21105,1	23339,45	23942,97	27759,58	29533,4	33579,35
	General cargo	3538,789	3679,53	4123,576	4181,18	3723,412	3481,537	3255,072
	Container ships	1552,95	1519,587	1785,11	2294,424	2863,555	4086,615	5303,496
	Total merchant ship deadweight	36481,81	39931,09	44602,52	49792,9	55028,35	59987,39	69910,39
	Incr./decr. from 2006 to 2012							91,63%
Norway	Oil tankers	8988,215	11615,84	12045,59	11494,31	9356,832	8671,651	8634,27
	Bulk carriers	7076,669	4674,336	4415,867	4149,167	4046,268	4248,117	4204,857
	General cargo	3195,912	3273,951	3347,311	3517,11	3315,799	3175,659	2853,278
	Container ships	68,76	199,461	199,461	7,283	7,283	7,283	..
	Total merchant ship deadweight	19329,56	19763,59	20008,22	19167,87	16726,18	16102,71	15692,41
	Incr./decr. from 2006 to 2012							-18,82%
Panama	Oil tankers	57952,84	61199,58	66342,25	66826,29	69363,41	67141,04	65622,55
	Bulk carriers	108314,7	120256,3	130433,3	141356,9	154645,3	172641	194843
	General cargo	15094,24	15806,94	17274,21	18841,63	18089,44	18360,18	18111,75
	Container ships	23281,93	26725,5	30006,72	34345,19	33878,93	35795,57	37686,34
	Total merchant ship deadweight	204643,7	223988,3	244056,5	261370	275977,1	293937,8	316263,7
	Incr./decr. from 2006 to 2012							54,54%
Singapore	Oil tankers	28129,76	28934,27	29575,86	31117,86	29772,87	31350,96	37293,35
	Bulk carriers	11576,34	12028,34	13307,59	13652,84	14427,01	16603,15	23611,58
	General cargo	2524,754	2594,122	2576,144	2786,439	2928,785	3211,169	3633,246
	Container ships	5273,656	5576,424	7708,528	9428,852	10479,96	11669,51	12785,48
	Total merchant ship deadweight	47504,5	49133,15	53168,12	56986	57608,63	62834,79	77323,65
	Incr./decr. from 2006 to 2012							62,77%
Sweden	Oil tankers	840,781	978,531	868,276	788,831	617,083	326,249	255,446
	Bulk carriers	47,246	47,246	47,246	36,181	36,181	36,181	26,29
	General cargo	1176,264	1193,269	1259,882	1395,245	1259,73	1114,772	1058,819
	Container ships	..	..	..	..	..	..	..
	Total merchant ship deadweight	2064,291	2219,046	2175,404	2220,257	1912,994	1477,202	1340,555
	Incr./decr. from 2006 to 2012							-35,06%

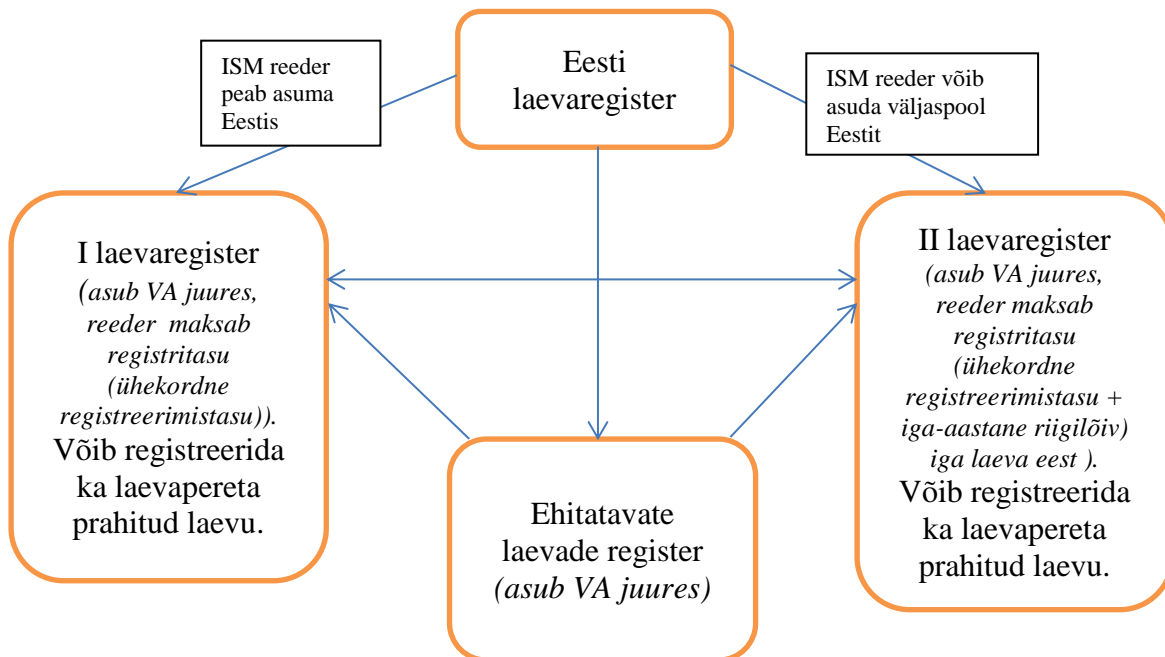
Allikas: UNCTAD

Lisa 3 Laevaregistrite struktuur

Praegune laevaregistrite ülesehitus.



Uus laevaregistrite ülesehitus.



Lisa 4 Registritasude näidisarvutus

Laevaregister	Laev suurusega 13712 NT (32255GT), ehitatud 2002a		Laev suurusega 1824NT (3981GT), ehitatud 2007a	
	Iga-aastane registritasu (EUR)	Ühekordne registreerimistasu (EUR)	Iga-aastane registritasu (EUR)	Ühekordne registreerimistasu (EUR)
Libeeria ⁵	7173	3000	2890	3000
Marshalli Saared ⁶	5793	9297	3200	6703
Malta ⁷	4724	2399	1318	625

⁵ <http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>

⁶ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=187> (registritasu koondab endasse tasusid paljude erinevate teenuste eest).

⁷ <http://www.csb-advocates.com/malta-law/shipping-yachting/vessel-registration-fee-calculator> (registritasule lisanduvad tasud erinevate teenuste eest)

Lisa 5 Kirjavahetus

Dear Eero,

I had a talk with him (*hr. Leonhardt – laevakompanii omanik*) and also other owners here in Germany. The message is clear, if any EU country is able to provide the same well structured, efficient and cooperative service as a flag as Liberia or Antigua does you will have large numbers in no time.

The problem is that there is presently no flag that can guarantee that, and some owners are afraid that flags like Malta will not be able to cope with the workload if the number of ships will increase rapidly.

We at L&B would give in about 10 vessel within one year but always provided the service is comparable to Liberia / Antigua. Presently we have investigated Malta who promise a good service but they cannot really convince us (we have one vessel under Malta Flag as a trial

I hope this helps a little.

Have nice Weekend.

Frank Homann

Leonhardt & Blumberg
Reederei GmbH & Co. KG
Director Crewing

Lisa 6 Maksusoodustuste sisseviimisega kaasnevad tulud.

Erinevate stsenaariumite kirjeldusi, palga suuruste arvestuskäiku ning laevastiku-meremeeste-kaldapersonali omavahelistest seostest saab täpsemalt lugeda alates punktist 1.

Tabel 1 (maksusoodustustega kaasnevad tulud aastas)

Laevad II registris	II registri tasud ^{1.1}	Laevad I registris ^{1.2}	Laevapere ^{1.3}	Laevapere tulu - ja sotsiaalmaks / stsen. I ^{1.4}	Laevapere tulu - ja sotsiaalmaks / stsen. II ^{1.5}	Kaldapersonal I registris ^{1.6}	Kaldapersonali tulu-ja sotsiaalmaks ^{1.7}	Kokku Stsen. I	Kokku Stsen. II
0	0	5	60	135 432	0	8	120 995	256 427	120 995
100	800 000	10	135	304 722	0	15	226 865	1 331 587	1 026 865
200	1 600 000	15	210	474 012	0	23	347 859	2 421 871	1 947 859
300	2 400 000	20	285	643 302	0	30	453 730	3 497 032	2 853 730
400	3 200 000	25	360	812 592	0	38	574 724	4 587 316	3 774 724
500	4 000 000	30	435	981 882	0	45	680 594	5 662 476	4 680 594

Eeldused:

- 1.1. II registri tasude prognoosimisel on aluseks võetud laev puhasmahutavusega 13 712NT, mille registritasu aastas on 8000 Eurot;
- 1.2. Iga 100 laeva kohta II registris lisandub viis laeva I registrisse;
- 1.3. 100 laeva lisandumisega II registrisse ja viie laeva lisandumisega I registrisse saab tööd täiendavad 75 Eesti residendist meremeest. Täna piirab seadus vaid kapteni kodakondsust (EL-i või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanik) ja ülejäänud laevapere osas on reeder vaba otsustama.
- 1.4. Arvutustes on aluseks võetud täna kehtiv sotsiaalmaksumäär 33%, miinus 80% tagasimakse (täna kehtiv kord), tulumaksumäär = 0%;
- 1.5. Tulu - ja sotsiaalmaksumäär = 0%;
- 1.6. Tuginedes nii Eesti kui ka maailma praktikale, tekib I registris oleva iga laeva kohta 1.5 töökohta kaldastruktuuris;
- 1.7. Kaldapersonali keskmiseks brutopalgaks on arvestatud 2390 Eurot (majandusaasta aruannete põhjal).

1. Maksusoodustuste tasuvuspunkt.

Erinevate stsenaariumite (vt. punkt 4) tasuvuse hindamiseks peab arvesse võtma ka kaasnevad kulud sotsiaalmaksu tagastamise ja väljamakstavate pensionite näol. Järgnevas tabelis on toodud vastavad nõ. kulud erinevate stsenaariumite puhul ühe meremehe kohta.

Tabelis 1.1 näidatud arvutused põhinevad mudelil, kus täna alustavad laevas tööd 25 aastased meremehed brutopalgaga 2850 eur, kelle pensioniiga saabub 65 aasta vanuselt, mis teeb tööstaažiks 40 aastat ning vastavalt eeldatavale meeste elueale, mis on 75 aastat, on neil keskmiselt 10 aasta pikkune pensionipõlv.

Tabel 1.1 (tulud ja kulud erinevate stsenaariumite puhul ühe meremehe kohta 50 aasta lõikes)

	Stsenaarium I*	Stsenaarium II**
Sotsiaalmaks aastast	+11 286	0
40 aasta jooksul	+451 440	0
Sotsiaalmaksu tagastus aastast	-9 028,8	0
40 aasta jooksul	-361 152	0
Pension aastast	-11 928	-1 689,72
10 aasta jooksul	-119 280	-16 897
50 aasta jooksul kokku	-28 992	-16 897

* Stsenaarium I (sotsiaalmaksusumäär 33%, miinus 80% tagasimakse, tulumaksusumäär = 0%),

** Stsenaarium II (sotsiaalmaksu – ja tulumaksusumäär = 0%)

Tabel 1.1 näitab, et stsenaarium I korral (mis sotsiaalmaksu osas põhineb praegusel EAS tagastamisesüsteemil) maksab riik meremehele rohkem pensioni võrreldes meremehe poolt tasutud sotsiaalmaksuga. Stsenaarium II korral on riigi kulu meremehele makstav rahvapension.

Tabelis 1.2 on arvestatud nii tabelis 1.1 näidatud tuludega ja kuludega meremehe kohta kui ka kaldapersonali maksutulu ja II registri tasudega (8000 eur laeva kohta aastas). II stsenaariumi korral on tulud registritasudest ja kaldapersonalilt laekuvatest maksudest. I stsenaariumis registritasu ei arvestata. Lõpliku tulu/kulu tabel järgib punktis üks toodud tabeli loogikat ja eeldusi.

Tabel 1.2 (riigi tulude koondtabel 50 aasta lõikes)

Laevade arv II / I registris	Meremeeste / kaldapersonali arv	I stsenaarium	II stsenaarium
100 / 10	135 / 15	47 429 320	49 062 145
200 / 15	210 / 23	91 304 648	93 844 598
300 / 20	285 / 30	134 423 760	137 870 835
400 / 25	360 / 38	178 299 088	182 653 288
500 / 30	435 / 45	221 418 200	226 679 525

Tabelist 1.2 nähtub, et rahaliselt on riigile kasulikum stsenaarium II. Stsenaarium II juures on eelisteks maksusüsteemi lihtsus nii riigi kui ka reederite jaoks. Reederid võrdlevad laevade ümberlipustamisel meie registrisüsteemi olemasolevate registrisüsteemidega, nt Maltaga.

Malta puhul on laevapere liikmete sotsiaal- ja tulumaks 0%. Kui meie süsteemi puhul on juures üks maksukomponent, nt sotsiaalmaks, siis võib see olla põhjuseks, miks mitte registreerida laevu meie registrisse.

Stsenaarium I on riigi jaoks rahalises mõttes halvem variant – väiksem tulu tuleneb sellest, et laevapere liikmetele tagastatakse osa makstud sotsiaalmaksust, kuid sotsiaalkindlustussüsteemis kajastatakse nende sotsiaalmaks makstuna täies mahus. See tähendab, et pensioni hakkavad nad saama tulevikus ka selle osa pealt, mis reederile on tegelikult tagastatud. See on täna Eestis kehtiv süsteem.

2. Laevapere maksude vähendus riikide lõikes võrreldes kaldatööstusega.

Tabel 2.1 (laevapere maksukoormuse vähendus riikide lõikes võrreldes kaldatööstusega)

Riik ⁸	I REGISTER				II REGISTER ⁹			
	Resident ja EEA resident		Mitte-resident		Resident ja EEA resident		Mitte-resident	
	Tulumaks	Sotsiaalmaks	Tulumaks	Sotsiaalmaks	Tulumaks	Sotsiaalmaks	Tulumaks	Sotsiaalmaks
Saksamaa	Täismaks	täismaks	0%	0%	täismaks	täismaks	0%	0%
Taani	Võivad maksustatavalt summalt maha arvata 7639,02.- € (1 x aastas)	täismaks	30% palgalt	täismaks	0%	täismaks	0%	0%
Soome	Täismaks	täismaks	35 % maksumäär		II register puudub			
	Sisse viidud tööjõu maksude tagastussüsteem							
Rootsi	Võivad maksustatavalt summalt aastas maha arvata 3900-5600 €	täismaks	15 % maksumäär		II register puudub			
Läti	Tulumaksu suurus on 25% järgneva tehtega leitavalt summalt: miinimumpalk * laevas viibitud periood * konstant (laeva juhtkond: 2.5, reakoosseis: 1.5). Sealjuures maksimaalne maksustatav summa kuus juhtkonnale: 780€, reakoosseisule: 450€	0% v.a. kui kompanii on registreeritud Lätis – sel juhul täismaks	0%	0%	II register puudub			
Malta	0%	0%	0%	0%	II register puudub			
Singapur	0%	0%	0%	0%	II register puudub			

Malta ja Singapur on kehtestanud 0% tulu – ja sotsiaalmaksu laevapere liikmetele. Nagu nähtub dokumendist „Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine“, on just need riigid suutnud oma laevaregistreid kasvatada. Kõikide teiste tabelis välja toodud riikide laevade arv seisab stabiilne või väheneb.

⁸ Riigiti on süsteemid erinevad – olenevalt riikide vahel sõlmitud kokkulepetele võivad laevapere liikmed maksta tulu – ja/või sotsiaalmaksu ka koduriigis nt Soome - Venemaa ja Soome - Hollandi vaheline kokkulepe.

⁹ Tinglik nimetus – osades riikides võib ta olla ka nt „rahvusvaheline register“. Registrisse võib registreerida laevu, mis on rahvusvahelises sõidus.

3. Laevapere liikmete kuupalgad

Laevapere liikmete arv varieerub olenevalt laeva vanusest, sõidupiirkonnast ja laeva tüübist, 6-st liikmest kuni ca 20-ni. Aluseks on võetud keskmine, ehk 13 liikmeline laevapere. Tabelisse on koondatud:

1. „International Labour Office“ (ILO) kehtiv palgaskaala¹⁰, mis on ILO poolt soovituslik miinimumpalk laevapere liikmetele. 20.08.2013 kehtima hakanud „Meretöö Konventsioon“ soovitab liikmesriikidel sätestada antud palgaskaala laevapere töötasude miinimumina.
2. „International Transport Workers Federation“ (ITF) IBF/IMEC 2013a. palgaskaala.¹¹ IBF – International Bargaining Forum, kus kohtuvad reederid ja ametiühingud. Läbirääkimiste tulemusena sünnib antud palgaskaala. Palgaskaalade kokkuleppimisel võetakse arvesse ka meremehe rahvust, nt filipiinlaste suhtes kohaldub AMOSUP/IMEC IBF, kus palgad on tunduvalt madalamad – nt.kapten teenib 3759.-eur/kuu.
3. Saksa reederite keskmine palgaskaala 2012a andmetel, mille järgi maksavad palka 120 Saksa reederit - see sümboliseerib laevanduses makstavat keskmist tasumäära;
4. „Offshore“ palgaskaala 2012a. andmetel, mis sümboliseerib laevanduse tipp-palku.

Tabel 3.1 (laevapere liikmete kuupalgad erinevate palgaskaalade lõikes). Palgad on toodud eurodes. Valutavahetuskursina on kasutatud: 1EUR=1,3USD. Palka makstakse vaid merel oldud kuude eest.

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
	Kokku	16895	28306	36988	79500
	Keskmine palk	1300	2177	2845	6115

¹⁰ [ILO Min Wage JAN 2013 - Consolidated \(37kb XLS\)](#)

¹¹ [IBF IMEC Int'l 2012-2014 Wagescale](#)

Edasiste arvutuste aluseks saab võtta tabelis toodud Saksa reederite makstava keskmise palga ning arvutuste lihtsustamiseks võtame keskmise meremehe (ei erista teda kvalifikatsiooni järgi) ca 2850 Eurot.

4. Maksustamise erinevad stsenaariumid

Tulumaksu määra 0% erinevates stsenaariumites eraldi välja ei too, sest see on kõikides variantides ühesugune.

Stsenaarium I (sotsiaalmaksumäär 33%, miinus 80% tagasimakse, tulumaksumäär = 0%)

Meremehe töötasu maksustatakse sotsiaalmaksu määraga 33% ja riik tagastab tööandjale sellest 80%. Tegemist oleks tänase EAS-i meetme jätkamisega, kuid tagastussüsteem oleks sätestatud seadusega, mis annab reederitele kindlustunde ja tagab süsteemi stabiilsuse. Sotsiaalmaksu tagastused peavad võrreldes praeguse meetmega (taotlemine kord aastas) toimuma tihedamalt, igakuiselt kuni kord kvartalis, kuid mitte harvemini.

Süsteemi tugevuseks on meremehele laienevad sotsiaalsed garantiid, puuduseks kõrge maksumäära säilimine ja tagasimaksetega kaasnev bürokraatia.

Stsenaarium II (sotsiaalmaksu – ja tulumaksumäär =0%)

Meremehe töötasu on maksustatud 0% maksumääraga, ehk luuakse sarnane olukord nagu täna kolmanda riigi lipu all töötades, kus meremees ei maksa Eesti riigis ei sotsiaal- ega tulumaksu. Meremees hakkab saama rahvapensioni ja haigekassaga on meremehel võimalik sõlmida vabatahtlik ravikindlustusleping, mille kindlustusmakse arvestatakse Eesti keskmise brutopalgalausel ja selle suuruseks aastal 2013 on 109 eurot kuus.

Süsteemi tugevuseks on tööjõu maksustamise lihtsus ja parimad konkurentsitingimused konkureerimaks kolmandate riikidega, puuduseks teatud valdkonna tööjõu sotsiaalsete garantiide miinimumini viimine.

5. Maksutulu suurenemine ja/või vähenemine

Täna sõidab rahvusvahelises sõidus Eesti lipu all 5 kaubalaeva, neist 2 aktiivselt ja ülejäänud episoodiliselt ning seal töötab kokku ca 60 meremeest. Nimetatud aktiivsed 2 laeva on pidevalt taotlenud ka sotsiaalmaksu tagastust EAS meetme kaudu (2012 aastal summas 162186.36 Eurot). Kui arvestada, et abikõlblikuks ja tagasi maksmisele kuulub ca 80% sotsiaalmaksust ning mõlema laeva meeskonnas on kümme meremeest, siis tagasi arvatuna teeb see neil laevadel töötava meremehe keskmiseks brutopalgaks 2560 Eurot, mis sobitub ka kolmandas punktis arvestuste aluseks võetud keskmise meremehe 2850 Eurose brutopalgaga.

Välisriigi lippude all sõidab ca 5000 meremeest, kes ei ole reeglina Eestis maksukohuslased. Eeldades, et nad ka kõik merel töötavad, tekib neil tänase päeva seisuga 63 eluaasta täitumisel õigus rahvapensionile. Rahvapensioni suuruseks on 140,81 Eurot ja sisuliselt tuleb neid meremehi võtta ühiskonna jaoks nõ miinus märgiga. Meeste eeldatavat eluiga (72 aastat, mis teeb tänase seisuga pensioniea pikkuseks 9 aastat) arvestades on selle miinuse suuruseks meremehe kohta -15 207,48 Eurot ning 5000 meremehe puhul -76 037 400 Eurot.

Tänase maksukoormuse juures laekub ühelt meremehelt makse järgnevalt:

Tulumaks	$(2850 - 144) \times 21\% = 568,26$ Eurot
Sotsiaalmaks	$2850 \times 33\% = 940,50$ Eurot
Kokku	1508,76 Eurot

Tänase maksukoormusega, kuid koos EAS-i tagastusmeetmega laekub ühelt meremehelt makse järgnevalt:

Tulumaks	$(2850 - 144) \times 21\% = 568,26$ Eurot
Sotsiaalmaks	$2850 \times 33\% \times 20\% = 188,1$ Eurot
Kokku	756,36 Eurot

Stsenaarium I korral:

Tulumaks	0 Eurot
Sotsiaalmaks	$2850 \times 33\% \times 20\% = 188,1$ Eurot
Kokku	188,1 Eurot

Maksulaekumise vähenemine meremehe kohta kuus: $756,36 - 188,1 = 568,26$ Eurot.

60 meremehe puhul maksulaekumise vähenemine aastas **409 147,2 Eurot**. Maksulaekumise kaotus oleks sellisel puhul tagasi teenitud 12 laeva (kokku 182 meremehega pardal) lisandumisega Eesti laevaregistritesse (I register st ilma registritasuta).

$182 \text{ meremeest} \times 12 \text{ kuud} \times 188,1 = 410\,810$ eurot.

Maksukaotus oleks tagasiteenitud 10 laevaga (150 meremeest) II registris (8000eur aastamaks laeva kohta).

$150 \text{ meremeest} \times 12 \text{ kuud} \times 188,1 + 80\,000 \text{ eur} = 418\,580$ eur

Kõigi 5000 eesti meremehe tulekuga Eesti lipu alla I registris olevatele laevadele oleks lisanduv maksutulu aastas **11 286 000 Eurot**.

Stsenaarium II korral:

Tulumaks	0 Eurot
Sotsiaalmaks	0 Eurot
Kokku	0 Eurot

Maksulaekumise vähenemine meremehe kohta kuus: $756,36 - 0 = 756,36$ Eurot.

60 meremehe puhul maksulaekumise vähenemine aastas **54 4579,2 Eurot**.

Maksukaotus oleks tagasi teenitud 69 laeva registritasudega II-s registris.

6. Meremehe vanaduspension

Pensioni arvutamisel kasutame standardmeremehena 25 aasta vanust meremeest, kes alustab oma karjääri 2013 aastal ning eeldame, et ta sõidab merd kuni pensionieani välja ehk siis 65-nda eluaastani, mis teeb tööstaažiks 40 aastat. Tänapäeval andmetele tuginedes on eesti mehe eeldatav keskmine eluiga 72 aastat ning eeldame arvutusi tehes, et see tõuseb 75-ni, mis tähendab, et pensionipõlve keskmiseks pikkuseks on kümme aastat.

Arvutamise lihtsustamise eesmärgil eeldame, et pensioni baasosa, aastahinde väärtus ja isikustatud sotsiaalmaksu keskmine suurus jäävad 2012 aasta tasemele:

- baasosa - 126,8183;
- aastahinde väärtus - 4,718;
- isikustatud sotsiaalmaksu keskmine suurus - 1902,6.

Stsenaarium I korral

Vanaduspension: 994 Eurot kuus

Panus pensionikindlustussüsteemi (40 aasta jooksul): 273 600 Eurot

Riigi tagasimaksud (40 aasta jooksul): 218 880 Eurot

Pension (10 aasta jooksul): 119 280 Eurot

Seega tekib riigi pensionikindlustuse süsteemis iga meremehe kohta
 $273\,600 - 218\,880 - 119\,280 = -64\,560$ Euro suurune puudujääk.

Stsenaarium II korral

Rahvapension: 140,81 Eurot kuus

Panus pensionikindlustussüsteemi (40 aasta jooksul): 0 Eurot

Pension (10 aasta jooksul): -16 897,2 Eurot

Seega tekib riigi pensionikindlustuse süsteemis iga meremehe kohta -16 897,2 Euro suurune puudujääk