

Laevade Eesti lipu alla toomise visioon.

Luuu 2 eraldi registrit.

I register

I registrisse kuuluksid laevad, kelle operaatorfirma asuks Eestis.

Eesmärgid:

- 1) tuua Eestis opereerivate ettevõtete laevad tagasi Eesti lipu alla;
- 2) Soodustada välisinvesteeringuid, ehk luua tingimused selleks, et välismaised laevandusettevõtted oleksid huvitatud oma operatsioonid Eestisse üle tooma. Sellega:
 - a) luuakse uusi kõrgeltasustavaid töökohti;
 - b) suurendatakse riigi maksutulu;
 - c) läbi töökohtade loomise luuakse võimalused Eestisse tagasi pöörduda kõrgelt kvalifitseeritud (ja tasustatud) Eesti merendusspetsialistidele, kes hetkel töötavad ja elavad välismaal. Hetkel on sellistel spetsialistidel kodumaal oma erialast tööd leida nullilähedased ja eks-meremehed näevad ainukese võimalusena töötamist välismaal merendusettevõttes;
 - d) läbi laevandussektori arendamise suurendatakse rahvusvaheliselt Eesti kuvandit kui mereriigist, mis annab omakorda suurema mõjuvõimu rahvusvahelistes organisatsioonides.
- 3) luua tingimused Eesti meremeestele, kes hetkel töötavad välisfirmades välisriikide lipu all, alustada töötamist Eestis registreeritud firmades Eesti lipu all. See kinnistab omakorda meremehed rohkem Eesti külge ja loob neile võimaluse sujuvaks üleminekuks meretöölt kaldatöele, mis omakorda tagab kvalifitseeritud tööjõu juurdevoolu laevandus- ja merendussektorisse;
- 4) luua sügavam mõtestatus Eesti mereõppeasutustes koolitatava tööjõu suhtes. Hetkel valmistame me merendusspetsialiste ette välisriikidele (v.a. kaldaerialad, nagu sadamamajandus ja hüdrograafia). Eesti riigi kasu on siin vaid kaudne – kuna meremehed ja nende pered jäävad reeglina elama Eestisse, maksavad nad kaudseid makse. Samas: kuna harva soovivad meremehed elu lõpuni merd sõita, siis mingil hetkel hakkavad nad otsima tööd kaldal. Sellisel puhul on neil 2 teed:
 - a) alustavad tööd välismaal merendusettevõttes k.a. nende pere kolib välismaale. Sellega olema kaotanud nii kaudse maksulaekumise kui ka Eesti rahvaarv väheneb;
 - b) õpivad uue eriala, et oleks võimalus Eestis kaldal töötada. Sellega on riik kaotanud raha, mis kulutati merendusspetsialisti koolitamise peale.

Probleemid eesmärkide saavutamisel:

- 1) reederite jaoks on suurimad probleemid tööjõu kõrge maksustamine ja võib olla ka bürokraatliku asjaajamise keerukus;
- 2) meremeestel ei ole enim huvi tulla Eesti lipu alla tööle, kui nende netopalk on võrreldav sellega, mis nad hetkel saavad töötades välisriikide lipu all;
- 3) välisfirmad ei too oma tegevust enim Eestisse üle, kui on tagatud kvalifitseeritud tööjõu olemasolu. Laevandussektori kõrge spetsiifilisuse tõttu ei ole võimalik teiste eluvaldkondade esindajaid kiirelt ümber õpetada ja seetõttu eelistavad laevandusettevõtted palgata endisi meremehi, kellel on soovitatavalt kogemus olemas kaldal töötades. Kui nad palkavad meremehe otse merelt, siis eelistavad nad oma ettevõtte töötajat, keda nad juba tunnevad.

Lahendused:

- 1) *Töäjõu kõrge maksustamine reederitele ja meremeeste huvi saada praegusega võrreldavat netopalka:* tuleb luua maksuerisus meremeestele s.o. tuleb kas tagastada sotsiaal – ja tulumaks meremeestele või seda üldse mitte nõuda (või maksustada neid vähemal määral, kui üldkehtivad maksumäärad). Kuid sotsiaaltagatised (haigekassa, pension, töötuskindlustus jne) peavad olema samad, mis ülejäänud riigi elanikel. Täpse maksumäära väljatöötamisel tuleb ja saab arvestada järgmist:
 - a) saab kasutada Tallinki kogemust – neil on üldiselt piisavalt uute meremeeste pealevoolu. Siinkohal tuleb siiski arvestada, et madalama palga kompenseerib meremehel kodu lähedus ja vahetuse pikkus: 2 nädalat. Kaubalaevade puhul (ohvitserid) on üldiselt välja kujunenud 4 kuu pikkune vahetus. Seetõttu sama palgatase, mis on Tallinkis, ei too ilmselt kaubalaevade meremehi Eesti lipu alla. Tallinki töö on meremehel pigem alternatiiv kaldal töötamisele;
 - b) haigekassa: on välja kujunenud, et meremehe laevas viibimise ajal kindlustab laevaomanik meremehe õnnetusjuhtumi ja haigestumise vastu (P&I), seda ka järelravi osas peale õnnetusjuhtumi toimumist. Arvestades, et kaubalaevadel viibib meremees laevas 6-8 kuud aastas, tuleks riigil kindlustada meremees läbi haigekassa 6-4 kuu ulatuses vaid. Selle tagamiseks: iga maha – ja pealemunsterdamise peavad laevaomanikud edastama Veeteede Ametile, kellel on vastav register juba olemas. Register on hetkel ebatäielik, kuna praktiliselt kõik kaugsõidu meremehed, ei registreeri ennast registris. Sellest registrist edastatakse andmed omakorda Sotsiaalministeeriumile;
 - c) pension: riigipension kui selline, on vaid pensionikindlustuse esimene samm, mis muudab kindlustatuse kulu suhteliselt väikeseks. Arvestades tänase päeva tendentse: pensioniea tõstmine ja I esimese samba osatähtsuse vähendamine ning II ning III samba osatähtsuse populariseerimine, ei saa ka seda kulu lugeda ületamatuks. II samba kulu, kus riik maksab 4% töötaja poolt panustatule juurde, on riigi kulu iga oma elaniku suhtes ja seetõttu ei saa seda lugeda meremeestele tehtavaks erisuseks;
 - d) tulumaks: arvestused, kas kompenseerida kogu tulumaksu kulu meremehele või kohaldada vähendatud tulumaksu määra, tuleb teha arvestades alapunktis a) toodud mõtteid.
 - e) muud maksud nagu töötuskindlustus: need on marginaalsed ja seetõttu käesoleval hetkel neid ei puuduta;
 - f) ilmselt oleks mõistlik sisse seada tähtajatu töölepingu printsiip, andes sellega töötajale parema garantii, et tal tööd on alati ja laevaomanikule parema garantii, et tal on meremees ette nähtud kuupäeval alati võtta. Siinkohal tuleb luua süsteem, kuidas P&I kindlustus ja riigi maksukaotus töötajate palkadelt omavahel suhtestuksid. Tähtajatu tööleping oleks ka meremeestele lisatõukeks, mis tooks neid Eesti lipu alla.
- 2) *Bürokraatliku asjaajamise keerukus:* see on autori subjektiivne arvamus, mis võib olla, aga ei pea olema hetkel määrav laevade Eesti lipu alla (tagasi) toomisel. Probleemide väljaselgitamisel tuleb suhelda Eesti laevaomanikega ja võimalusel probleemid likvideerida.
- 3) *Välisfirmade huvi oma tegevus Eestisse üle tuua ja selle eelduseks oleva kvalifitseeritud tööjõu puudus:* kvalifitseeritud tööjõu Eestisse tulemisel ei saa eeldada kiiret ja hüppelist muutust. See protsess saab olema sujuv ja võtab aega. Esimesed sammud saaksid ilmselt olema:

- a) Eestis paiknevad ettevõtted toovad oma laevad Eesti lipu alla;
- b) meremehed alustavad järk-järgult töötamist Eesti laevaomanikele, sest neil saavad olema sotsiaaltagatised, mis välisriikide lipu all töötades puuduvad. Sellega tekib side meremehe ja laevandusettevõtte vahel, mille loogiline jätk on, et meremees alustab tööd kaldal samas laevandusettevõttes, kus ta merd sõidab;
- a) välisriikide laevandusettevõtted loovad oma tütarettevõtted Eestisse, tuues osa oma laevu Eesti lipu alla ja andes nende opereerimise Eesti tütarettevõtte kätte. Kvalifitseeritud tööjõudu ammutavad nad osaliselt Eesti laevandusettevõtetest ja osaliselt toovad nad tööjõudu sisse. Laevandus on oma olemuselt globaalne äri ja täiesti tavaline on, et laevandusspetsialist töötab nt 5 aastat Saksamaal, 5 aastat Singapuris ja siis liigub jälle edasi.

II register.

II registrisse kuuluksid laevad, kelle operaatorfirmad asuvad väljaspool Eestit.

Eesmärk:

- 1) tulu teenida, et finantseerida kahjumit, mis tekib riigile meremeeste maksude kompenseerimisel.
- 2) Eesti lipu suurem esindatus maailmameredel.

Tululiigid:

- Laevade registreerimismaks
- Aastamaks tonnaazi pealt „tonnage tax“
- Laevadokumentide väljastamise riigilõiv
- Meremeestele rahvusliku diplomi jaoks Eesti kinnituslehe väljastamine ja selle operaatorfirmale lähetamine.
- ????

Probleem, mis jääb hetkel:

- 1) kas kehtestada I registri laevadel nõue, et töötajad peavad olema kas EU kodanikud või kehtiva tööloaga või kas lubada I registri laevadel töötada vaid Eesti kodanikel? Ühest küljest ei soovi Eesti riik kompenseerida EU riikide või kolmandate riikide kodanikele makse. Teisest küljest vaid Eesti kodanike nõue välistab laevade I esimesse registrisse toomise, kuna laevaomanikel pole nii palju Eesti kodanikest meremehi koheselt võtta. Kui teha erisused Eesti ja EU kodanike vahel, siis läheme vastuollu EU tööjõu vaba liikumise põhimõttega.

P.S. tuleb uurida riikide, kus kaks registrit edukalt koos eksisteerivad (nt Taani) ja meie konkurentide nagu Malta, Küpros, Isle of Man registreeritööpõhimõtteid ja sealt vajalik üle võtta. Samuti tuleb uurida, miks nt Läti ja Soome II registrid ei suurene ja õppida nende negatiivsest kogemusest.

Üleminek kahe registri süsteemile: et vältida lisakoormust riigieelarvele, tuleb kahe registri süsteemile üle minna mitte ühekorraga, vaid luua kõigepealt II register ja peale selle korralikult tööle saamist (tegelikku tulude laekumist) asuda I registri loomise juurde.

Minimaalne lõppeesmärk peaks kahe eraldi registri loomisel olema: ülaltoodud I registri eesmärkide saavutamine nullkahjumi/kasumiga tänu II registrist saadavatele tuludele. Kuid kuna potentsiaali on rohkemaks, siis on tõenäoline ka kokkuvõttes kasumisse jäämine (lisatulu riigieelarvele).

I registri eelised II registri ees laevaomanikule:

a) puudub tonnaazimaks, ettevõtteid maksustatakse samadel tingimustel kui iga teist ettevõtet Eestis.

b) meremeestel on tähtajatu tööleping, mis kindlustab laevaomanikele, et meremees on kokkulepitud ajal valmis laeva minema.

Kokkuvõttes, arvestades meie ettevõtte tulumaksuvabastust reinvesteeritud kasumi pealt, on I register ettevõttele maksuliselt soodsam kui II register. Siinkohal tuleb vaid jälgida, et me muude piirangutega neid eeliseid ei nulliks nt töölubade nõudmine igalt laevapere liikmelt.

I registri eelised II registri ees riigile: ettevõtted on huvitatud oma tegevuse ületoomisest Eestisse (välismaine otseinvesteering). Siinkohal tuleb jälgida (ja kontrollida), et ettevõtted ei tooks oma tegevust Eestisse üle vaid näiliselt nt luues tütarfirma Eestisse ja tuues ettevõtte 50-st laevast 10 tütarfirma bilanssi, luuakse Eestisse vaid paar madalama kvalifikatsiooniga töökohta, kuid tegelik faktiline töö tehakse ära asukohamaal kõrge kvalifikatsiooni ja kõrgepalgaliste spetsialistide poolt.

Eero Naaber
Vaneminspektor / Veeteede Amet

15.01.2012