

Esmased ja olulisimad meetmed Eesti lippu kandva kommerts-laevastiku taastamiseks

Merendusnõukoja seletuskiri

Eesti merenduse rahvusvaheline konkurentsivõime halveneb aasta-aastalt kuna Eesti Vabariik ei kasuta omamaise laevandusettevõtluse toetamiseks teiste riikidega samaväärseid toetusmehhanisme. Selle tagajärjel on enamus meie laevu registreeritud teiste riikide lippude alla, kus on soodsam laevandust puutuv fiskaalpoliitika ja paremad võimalused rahvusvahelises konkurentsivõimeliseks püsimiseks.

Eesti riik on kaotanud sellega rahvuskultuuri olulise osise, merekultuuri, järjepideva arengu, laevandusest laekuvad maksud, meremeeste töökohad ja võimaluse antud transpordisektori eksportteenuse abil vähendada kaubavahetuse puudujääki. Küsimus on ka riigi turvalisusest, sest võõra lipu all seilavad laevad ei kuulu Eesti jurisdiktsiooni alla.

Ebaadekvaatse ettevõtluskeskkonna tõttu on 2009. a. seisuga Eesti laevaregistris järelejäänud ainult 2 üle 500 kogumahutavusega ehk siis tavamõistes tõsiseltvõetavat kaubalaeva, samal ajal kui Läti on tõstnud oma kaubalaevastiku paari aasta jooksul 0-st 21-ni. Eestis jätkub ka reisiravlaevade väljalipustamise protsess.

Laevaomaniku kulud Eesti lipu all ühe madruse palgal pidamiseks on 2 korda kõrgemad kui teiste EL mereriikide (Holland, Taani, Poola, Läti, Leedu jt.) ja kolmandate riikide registrites olevatel alustel (Eestis 30259 kr., teistel 16822 kr. vastavalt ITF TCC lepingule, vt. lisa 2 lehel). Naaberriik Läti on oma lipu all meremeeste tööjõukulud leevendanud, kehtestades meremeeste maksusoodustuse – sotsiaalmaksu võetakse kahekordselt miinimumpalgalt ja tulumaks on alandatud 15%-ni. Leedus on omamaise lipu all töötavatel meremeestel tulumaks määr 0%. Soome ja Rootsi tagastavad laevaomanikule residentidest meremeestelt kogutud otsesed maksud kogu ulatuses. Soome Vabariik maksis näiteks juba 2007. aastal seeläbi laevaomanikele 155 miljonit eurot toetust.

Eesti registris oleva pelgalt 2 kaubalaeva kontekstis on Lätis, peale laevandusettevõtluse toetusmeetmete rakendamist, paari aasta jooksul kosunud register 21 aluse võrra ja on seega 10 korda suurem kui meil. Soome Vabariigis on kommertsaluste registris kõnesolevaid aluseid 42 ehk 21 korda rohkem. Ühe reisilaeva viimine Läti lipu alla hoidis AS Tallink Grupile aastas kokku 17 mln. krooni, kuid Eestile jäid kadunuks paarsada töökohta kui ka vastavad maksulaekumised nii riigile kui ka Haigekassale ja Töötukassale. Töökohad kadusid kuna eestlaskonnast laevapere asendati enamuses lätlastega.

Eestis registreeritud äriühingute poolt opereeritakse täna orienteeruvalt 60-ne üle 1000-tonnise kaubalaevaga, mis kõik seilavad võõraste lippude all, sest ettevõtluskliima Eesti lipu all ei ole soodus. Laevandusele soodsa maksurežiimi korral oleks tõenäoline nende laevade vähemalt osaline naasmine Eesti lipu alla. Väikeriik Panama omab registris ja lipu all üle 6800 laeva ja teenib ainuüksi sellelt tonnažimaksu näol üle 1,5 miljardi krooni aastas.

Eesti kaubalaevastiku taasloomiseks (või õigemini öeldes paljude laevade tagasitoomiseks Eesti registrisse) oleks vaja rakendada terve hulk riiklikke meetmeid, mis tagaksid meie laevandusettevõtlusele võrdsed konkurentsitingimused nii võrdluses teiste EL liikmesriikidega kui ka kolmandate riikide ettevõtjatega. 2004. a. on EL riikidele EK poolt

/10-00247/

antud volitused rakendada nn.riigiabi. Võimaldatava riigiabi lubatavad meetmed on fikseeritud dokumendis „Community guidelines on State aid to maritime transport“ (2004/C13/03).

Merendusnõukoda pakub rakendada alltoodud meetmete paketti :

- 1. Maksusoodustused meremeestele;**
- 2. Tonnažimaks versus ettevõtte tulumaks laevandusettevõtetele;**
- 3. Laevade ehitamiseks võetavate krediitide riiklik garanteerimine;**
- 4. Laevaihingu kui ettevõtlusvormi legaliseerimine.**

Olulisimateks ja hädavajalikeks on muudatused Eesti Vabariigi maksupoliitikas ja vastavates seadusandlikes aktides, mis tagaksid Eesti lippu kandvatel kaubalaevadel töötavatele meremeestele maksusoodustused analoogselt teiste EL liikmesriikide meremeestega ja samaaegselt meremeeste kaetuse riikliku sotsiaalkindlustussüsteemiga, mis täna suuresti puudub.

Maksusoodustuste rakendamine saab kaasa tuua vaid maksulaekumiste paranemise ja suurenemise, mitte nende vähenemise, sest täna meil praktiliselt puudub omamaine kaubalaevastik, ehk siis ka vastavad töökohad ja maksulaekumised. Samuti on paljud meie meremehed teiste riikide maksuresidendid ning lahendavad omi sotsiaalseid probleeme ilma Eesti Vabariigi sotsiaalkindlustussüsteemi kuulumata ja selle abita.

Meetmete rakendamisel on vajalik ja võimalik arvestada teiste EL mereriikide, ennekõike Hollandi, Norra, Läti, Leedu, Rootsi ja Soome, positiivse kogemusega.

Kõik laevanduses ja merenduses Eestiga konkureerivad naaberriigid Läti, Soome ja Rootsi on rakendanud meremeeste maksudele otsesed või kaudsed soodustused (meremeestelt laekunud sotsiaal- ja tulumaksu tagastamine reederile). Leedus on meremeeste tulumaks 0 %, Lätis 15% , sotsiaalmaks vastavalt 34% Leedu keskmiselt kuupalgalt ja Lätis 33 % riigis kehtestatud miinimumpalgalt. Rootsi tagastab omamaise lipu all seilavate aluste meremeeste töötasudelt laekuvad maksusummad reederile, osaliselt teeb seda ka Soome.

Näitena teistes riikides rakendatud vastavate meetmete edukusest võib tuua Läti Vabariigi kaubalaevastiku kasvu ,paari aasta jooksul ülaltoodud meetmete seadustamise järgselt, 0-st 21 üle 1000 tonnise aluseni. Hollandi Kuningriigi registrites kasvas, peale 1995.a. rakendatud riiklike laevanduse toetamise meetmeid, kommertsaluste arv 550-lt 700-ni. Eelnenud oli laevade lahkumine registrist ning tänase Eesti olukorraga analoogne situatsioon koos töökohtade kaotsimineku ja riigi maksubaasi vähenemisega.

Eesti Vabariigi tänaseks eripäraks võrreldes teiste mereriikidega on ka meie residentidest meremeeste sotsiaalse kindlustatuse olematus, v.a. Eesti lippu kandvate aluste meremehed ehk peamiselt reisiparvlaevade laevapereliikmed. Kuna üldjuhul välismaine ettevõtte Eesti residentist meremehe osas Eesti Vabariigile sotsiaal-, töötus-ega ravikindlustusmaks ei tasu, on meie meremees oma riigis vastava kaitseta. Puudub igasugune regulatsioon, mis seda tagaks.

Samas on Eesti Vabariik EL liikmesriigina võtnud endale kohustuse 2010.a. ratifitseerida Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni ILO uus Meretöö konventsioon, mis näeb kohustuslikuna ette „ oma riigi võimalustest olenevalt kas eraldi või rahvusvahelise koostöö raames meetmeid, et järkjärgult tagada meremeeste täielik sotsiaalkindlustus“. Sealjuures peab liikmesriik ratifitseerimise ajaks tagama EL vastava sotsiaalkindlustuse eeskirja 4.5 lõike 1 kohaselt meremeeste sotsiaalkindlustuse, mis hõlmab vähemalt kolm vastavas standardis loetletud üheksast kindlustuse liigist. p

Eeltoodud maksusoodustuste rakendamine ja sellele eelnev meremeeste registri juurutamine, võimaldaks tagada ka meie meremeestele teiste töötajatega samaväärsed sotsiaalsed garantiid.

Seisuga 16.11.2007 oli VTA-s arvel kehtivate STCW-95 meresõidutunnistustega 4126 laevaohvitseri (2160 laevajuhti , 1966 laevamehaanikut) ja 3787 reakoosseisu (vahimadrus, vanemadrus) liiget. Lisaks mittekonventsionaalseid reakoosseisu (kokk, madrus, motorist, elektrik, külmutusseadmete masinist) tunnistusi 5394.

Võttes arvesse AS Tallink Grupp laevadel töötavate laevapereliikmete koosseisu, mis sisaldas samal ajal 712 tehnilise meeskonna liiget ja Eesti lippu kandvate üle 500 tonniste kaubalaevade arvu (2 tk., 4 meeskonda, kokku maks. 100 tehn. meeskonna liiget) , siis võib eeldada, et välislippude all seilas 2008.a. alguseks ja orienteeruvalt seilab ka täna (võttes reservatsiooni, et 25% kehtivaid diplomeid omavaid meremehi ühel või teisel põhjusel ei tööta merel) kuskil 5300 ehk laias laastus 5000 meremeest.

Rakendades kaubalaevastiku Eesti lipu alla tagasitoomiseks meremeestele 0 % tulumaksumäära (analoogselt Leedu Vabariigiga ja Hollandi Kuningriigiga) ja sotsiaalmaksu (sisaldaks ka ravi- ja töötuskindlustusmaksed) kahekordselt riiklikult miinimumpalgalt, saaksime võimalikuks riigi maksutulude kasvuks aastas $5000 \times 2 \times 4350 \times 0,345 \times 12 = 180090000$ krooni.

Järgnevalt tuleks eeldada ja arvestada, et kindlasti maksab osa välismaal töötavaid meremehi kas FIE-na või muul moel (näit. olles kuskil formaalselt miinimumpalgaga koristajana vormistatud) ka täna Eesti Vabariigile makse ja siis tuleks ehk seda eeldatavat maksulaekumiste kasvu vähendada. Reserveerides eelnevaks 25% üldsummast, saaksime maksulaekumiste võimalikuks kasvuks 135 mln.krooni aastas.

Tulumaksumäära rakendamisel üle 0% maksemäära, ei teostu eeldatavasti meremeeste vabatahtlik Eesti maksuresidentideks naasmine ega avaldu ka soovitatav mõju kaubalaevastiku naasmiseks Eesti laevaregistrisse.

Välismaiste lippude all seilavatel laevadel tööd jätkavatele meremeestele võiks kaaluda alandatud 15% tulumaksumäära (analoogia Läti Vabariigiga) rakendamist, kuid see eeldab korraliku meremeeste registri toimimist, kuid samas oleks kindlasti täiendav motivaator laevade toomiseks just Eesti lipu alla ja laevade registrisse.

Maksutulude kasvuga ja Eesti kaubalaevastiku taastekkimisega (potentsiaal hetkel 50 – 60 üle 500 tonnist kaubalaeva, mida opereeritakse Eestis resideeruvate äriühingute poolt) , kasvaksid ka kõik muud riigi maksulaekumised ja ettevõtluse käive meremajanduses. Hollandis 1990-ndate keskel läbi viidud uuringu tulemused näitasid, et omamaise laevandusettevõtluse kasv toob kaasa vastava merendusega seotud ettevõtluse kasvu maismaal proportsioonis 1:3 ehk laiendades teema tööhõivele, mis on meil hetkel valusaim teema, saaksime, et üks lisandunud meremees Eesti lippu kandal laeval loob kolme inimese töökohad maismaal.

Mitte vähem oluliseks ei saa lugeda ka eelkäsitatud Eesti residentidest meremeeste sotsiaalsete garantiide ja sotsiaalkindlustuse teema lahenemist.

Tonnaažimaks

Juhul, kui Eestis Vabariigis seatakse sisse ettevõtte tulumaks, tuleks Eestis resideeruvatele äriühingutele, mis samaaegselt on ka laevadega opereerivateks ettevõteteks, tulumaksu asemel kehtestada laeva kogumahutavuse põhine tonnaažimaks. Tonnaažimaksu määr ei tohiks olla kõrgem, kui hetkel meil resideeruvate äriühingute poolt kasutatavates laevaregistris (nt.Küpros)

Tonnaažimaksu rakendamine aitaks tagada Eesti laevaomanikule stabiilse ettevõtluskeskkonna, mis on vajalik ennekõike pikaajaliste ja suuremahuliste investeeringute kavandamisel laevade soetamiseks (15 -20 aastat) ja riigile selge ning üheselt mõistetava, ettevõtte äritulemist mittesõltuva sissetuleku.

Laevade ehitamiseks/soetamiseks võetavate laenude riiklik garanteerimine

Antud meede oleks efektiivseim faktor uute ehitatavate aluste toomiseks Eesti lipu alla. Meede laieneks vaid neile Eesti äriühingutele, kes mitte ainult ei oma, vaid ka ise opereerivad garanteeritud laenude abil soetatud alustega.

Käesoleval ajal kasutuselolevad ettevõtete toetusmehhanismid (Kredex) ei võimalda suuremahuliste laevandusinvesteeringute teostamist ja neile usaldusväärsete garantiide andmist.

Laevaühingu kui ettevõtlusvormi legaliseerimine

Mitmel pool laeva lipuõiguse ja laevaregistris seaduses (§-d 42, 52, 67 ja 70) on mainitud laevaühingut, arvatavasti Saksamaa analoogia järgi (*Partenreederei*), kuid Eesti õiguses vastav regulatsioon puudub. Tegemist oleks füüsilistest isikutest omanikega, kes vastutavad ühingu kohustuste eest proportsionaalselt oma osalusele laevaühingus ja on andnud laevaga opereerimise mõnele professionaalsele Eesti reederile. Investeering laevaühingusse oleks maha arvatav füüsilise isiku maksustatavast tulust. Viimane oleks piisav motivatsioon eraisikute vabade rahaliste vahendite kaasamiseks laevandusettevõtlusse ning annaks tõuke laevanduse kasvule Eesti lipu all.

27.01.2010

Merendusnõukoja nimel



Viitseadmiral Tarmo Kõuts
Merendusnõukoja president

LISA : Tõõjõukulude võrdlus Eesti lipu ja kolmanda riigi lipu all (Isle of Man)

Multipurpose vessel Dw 3200 ton

EUR/EEK = 15.6466

Post	Estonian Flag				Isle of Man Flag		
	Total Monthly Wages		Total Shipowner's expenses incl. Social and Health Insurance Taxes		Seafarer's Net Wages less Income Tax	Total Monthly Wages	Seafarers' Net Wages
	EEK	EUR	EEK	EUR	EUR	EUR	EUR
Master	56,132	3,587	75,441	4,822	2,785	4,353	4,353
Chief Officer	40,601	2,595	54,567	3,487	2,023	3,453	3,453
2nd Officer	31,039	1,984	41,716	2,666	1,553	2,112	2,112
Chief Engineer	52,193	3,336	70,147	4,483	2,592	4,253	4,253
2nd Engineer	36,258	2,317	48,731	3,114	1,810	3,453	3,453
Electr. Engineer	29,931	1,913	40,227	2,571	1,499	2,713	2,713
Bosun	22,948	1,467	30,842	1,971	1,156	1,293	1,293
Able Seaman	20,023	1,280	26,911	1,720	1,013	1,153	1,153
Able Seaman	20,023	1,280	26,911	1,720	1,013	1,155	1,155
Chief Cook	22,349	1,428	30,036	1,920	1,127	1,313	1,313
TOTAL	331,496	21,186	445,530	28,475	16,571	25,251	25,251

Shipowner's expenses under Estonian flag exceed expenses under Isle of Man flag by EUR 38 678 per year.

Laevaomaniku tööõukulud on Eesti lipu all aastas 38678 eurot ehk 605155 krooni suuremad kui Isle of Man lippu kandval alusel