

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Kristin Reinsoo

**LAEVADELE JA LAEVAPERE LIIKMETELE KOHALDATAVA
MAKSUSTAMISE ERIKORRA RAKENDUMISEST EESTIS**

Magistritöö

Õppekava Ärirahandus ja majandusarvestus, peeriala Majandusarvestus

Juhendaja: Kaidi Kallaste, PhD

Tallinn 2022

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 13 293 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Kristin Reinsoo

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 176986TARM

Üliõpilase e-posti aadress: kristinreinsoo@gmail.com

Juhendaja: Kaidi Kallaste, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	5
SISSEJUHATUS	6
1. MERETRANSPORDIST EESTIS NING TEISTES RIIKIDES	9
1.1. Meretransport ja selle areng	9
1.2. Lipuriikide teke ja areng ning mugavuslipuriigid	15
1.2.1. Mugavuslipuriigid tänapäeval: nende olemus, võimalused ja ohud.....	17
1.2.2. Eesti kui lipuriigi olevik ja tulevik	19
1.3. Laevaregistrid, nende areng ja teised laevaregistrid	20
1.3.1. Eesti laevaregistrid	21
2. LAEVADE JA LAEVAPERE LIIKMETE MAKSUSTAMINE EESTIS	24
2.1. Riigiabi Euroopa Liidu transpordisektoris	24
2.2. Laevade ja meremeeste maksusüsteem Eestis.....	26
2.2.1. Juriidilise isiku tulumaks ja tonnaažikord	27
2.2.2. Füüsilise isiku tulumaks, sotsiaalmaks ja kindlustushüvitised.....	29
3. LAEVADE JA LAEVAPERE LIIKMETE MAKSUMUUDATUSE MÕJUANALÜÜS	32
3.1. Metoodika.....	32
3.2. Erimaksukorra mõju transpordisektorile ja majandusele Eestis: planeeritu vs tegelikkus...33	
3.2.1. Eesti lipu all olevad laevad 2020–2025	33
3.2.2. Laevapere liikmete maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025.....	35
3.2.3. Tonnaažikorra maksutulu ja riigiabi suurus 2020. ja 2021. aastal	36
3.2.4. Füüsilise isiku tuludeklaratsioon ja vabatahtlik kindlustus laevapere liikmetele.....	37
3.3. Laevade ja meremeeste erimaksukorra ja Eesti kui lipuriigi atraktiivsuse uuring	38
3.3.1. Küsitlustele vastanute profiil ja segmendid.....	38
3.3.2. Lipuriigi valimise tegurite olulisus ja Eesti kui lipuriigi atraktiivsus	40
3.3.3. Laevade ja meremeeste erimaksukorra eelised ja puudused	42
3.3.4. Laevade ja meremeeste riigiabi ning Eesti konkurentsivõimelisus.....	44
3.4. Eri riikide laevade erimaksurežiimide võrdlus	48
3.4.1. Küprose laevade erimaksukord	48
3.4.2. Laeva registritasud ja tonnaažikord: Eesti vs Küpros.....	49
3.5. Järeldused ja ettepanekud	51
KOKKUVÕTE	54

SUMMARY	57
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	60
LISAD	65
Lisa 1. Kaubavedu Eesti sadamate kaudu aastatel 2000–2021	65
Lisa 2. Eesti merekaubanduse arengu stsenaariumid aastani 2040	66
Lisa 3. Maailma juhtivad laevade omanikriigid laevade täieliku kandevõime alusel	67
Lisa 4. Maailma juhtivad lipuriigid registreeritud laevade täieliku kandevõime alusel	69
Lisa 5. Eesti sadamate rahvusvaheline laevaliiklus lipuriigi järgi perioodil 2019–2021	71
Lisa 6. Laevapereta prahitud laevade registrid Eestis	72
Lisa 7. Tingimused tonnaažikorra rakendamiseks Eestis	73
Lisa 8. Füüsilise isiku ja laevapere liikme teenitud tulu maksustamine Eestis	75
Lisa 9. Transpordiameti andmepäringu vastuskiri	76
Lisa 10. Laevad Eesti lipu all 2020–2025	77
Lisa 11. Meremeeste abikava maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025	78
Lisa 12. Maksu- ja Tolliameti andmepäring TSD lisa 1 I ja II osa ning lisa 2 I ja III osa	79
Lisa 13. Maksu- ja Tolliameti andmepäring riigiabi suurus ja TSD lisad 4–8	80
Lisa 14. Tonnaažikorra maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025	81
Lisa 15. Eesti Haigekassa andmepäringu vastuskiri	82
Lisa 16. Küsimustik: Laevade toomine Eesti lipu alla	83
Lisa 17. Küsimustik: Eesti kui lipuriik – laevade ja meremeeste erimaksukord	86
Lisa 18. Rahvusvahelise küsimustiku profiiliküsimuste vastused	92
Lisa 19. Rahvusvahelise küsimustiku küsimus 1 vastused	93
Lisa 20. Rahvusvahelise küsimustiku küsimuste 2–6 vastused	95
Lisa 21. Eesti kui lipuriik profiiliküsimuste vastused	97
Lisa 22. Eesti kui lipuriik küsimus 1 vastused	99
Lisa 23. Eesti kui lipuriik küsimuste 2–3 vastused	101
Lisa 24. Eesti kui lipuriik küsimus 4 vastused	103
Lisa 25. Eesti kui lipuriik küsimus 5 vastused	105
Lisa 26. Eesti kui lipuriik küsimuste 6–10 vastused	107
Lisa 27. Eesti kui lipuriik küsimus 11 vastused	109
Lisa 28. Eesti kui lipuriik küsimuste 12–15 vastused	110
Lisa 29. Eesti kui lipuriik küsimus 16 vastused	112
Lisa 30. Tonnaažikorra maksukohustus: Eesti vs Küpros	113
Lisa 31. Laeva registritasud: Eesti vs Küpros	114
Lisa 32. Laevandussektori erimaksurežiimid teistes riikides	115
Lisa 33. Lihtlitsents	118

LÜHIKOKKUVÕTE

Töö pealkiri: Laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatava maksustamise erikorra rakendumisest Eestis

Magistritöö eesmärk on välja selgitada, kas 1. juulil 2020. aastal jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksumuudatus on oma eesmärki täitnud ning milline on muudatuse mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele ettevõtetele ja nende töötajatele. Autor annab esimeses osas ülevaate meretranspordist Eestis ja teistes riikides ning teises osas laevade ja laevapere liikmete maksustamisest Eestis. Magistritöö eesmärgi saavutamiseks viib autor läbi kaks küsitlust: rahvusvaheliste laevafirmade seas ning Eesti erimaksukorraga seotud osapoolte hulgas. Lisaks võrdleb autor maksustamise erikorra eelnevalt püstitatud eesmärgi tegelike tulemustega. Hindamaks Eesti maksusüsteemi konkurentsivõimelisust, võrdleb autor Eesti ja Küprose laevade erimaksurežiime.

Uurimistöö tulemusena selgus, et 1. juulil 2020. aastal Eestis jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksustamise erikord on täitnud oma eesmärki osaliselt. Eesti lipu alla on tulnud peale erimaksukorra jõustumist kaks kaubalaeva ning kokku on Eesti laevaregistrites viis erimaksukorra tingimustele vastavat laeva, mis on oluliselt vähem püstitatud eesmärgist. Tonnaažikorda kasutati esimest korda 2021. aastal. Laevapere liikmetele loodud maksustamise erikord on olnud edukam: laevapere liikmetele tehtavaid väljamakseid ja maksukohustusi on deklareeritud ja tasutud erikorra alusel selle jõustumisest alates. Samuti on Eesti meremehed kasutanud võimalust deklareerida oma välismaal saadud tulusid Eestis, kasutades 0% tulumaksumäära. Autori poolt läbiviidud küsitlustest selgus, et maksusüsteemid on atraktiivsed, kuid probleemsed kohad on pigem kõik muud immateriaalsed tegurid (asjaajamise keerukus, lipuriigi tuntus ja maine jne). Eesti ja Küprose laevade erimaksurežiimide võrdlusest selgus, et väga suur erinevus on laevaregistri tasudes ning Eesti tonnaažikord on märkimisväärselt kallim vanematele laevadele.

Võtmesõnad: Kaubalaevad, laevapere liikmed, riigiabi, tonnaažikord, lipuriik

SISSEJUHATUS

Tänapäeval on transpordisektoril (sh meretranspordil) oluline roll riigi majanduse arengus. Eestis kui mereriigis on meretransport olulisel kohal eelkõige tänu oma heale geograafilisele asukohale. Euroopa Liidu siseselt on riikide vahel merevaldkonnas suur konkurents, sest kõik soovivad võimalikult palju laevu enda registrisse ja lipu alla sõitma: selle tulemusena suureneb nii riigi maksutulu kui ka töökohtade arv riigis. Lisaks pakuvad Euroopa Liidu riikidele suurt konkurentsi mugavuslipuriigid, mis on tuntud oma soodsate maksusüsteemide (madalate või olematute maksumäärade) ning väheste ohutuse ja turvalisuse regulatsioonide poolest. Selleks, et olla konkurentsivõimeline ja atraktiivne riik meretranspordi ettevõtetele ning hõivata maksimaalset turuosa, tuleb jälgida laevade ja laevapere liikmetega seotud makse ja maksusoodustusi.

Magistritöö teema on laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatava maksustamise erikorra rakendumine Eestis. Teema on uudne ja aktuaalne eelkõige sellepärast, et 1. juulil 2020 jõustus Eestis tonnaažikord ja meremeeste abikava. Jõustunud maksumuudatuse eesmärgiks oli tuua rohkem laevu Eesti lipu alla, mille tulemusena suureneks saadav maksutulu ning tekiks juurde kaldaorganisatsiooni töökohti. Samuti on Eestis olnud kaubamaht viimastel aastatel tõusvas trendis: 2021. aastal suurenes Eesti sadamate kaubamaht 4,5% võrreldes 2020. aastaga (Möödunud ... 2022). Hoolimata koroonaviiruse pandeemiast tingitud rahvusvahelistest piirangutest, toimib kaubavedu erinevalt reisijateveost edasi. Autori arvates on nii Eesti sadamaid läbivad kaubamahud kui ka planeeritav Rail Baltic eelduseks, et Eesti kui mereriigi meretranspordisektor suureneb pidevalt ning muutub veelgi konkurentsivõimelisemaks. See omakorda annab alust loota, et seda kaubamahtu teenindavad kaubalaevad võivad potentsiaalselt tulla Eesti lipu alla, kui jõustunud maksusüsteem on neile piisavalt soodne ja kasumlik.

Antud teema puhul on probleemiks Eestis jõustunud maksumuudatuse analüüsi puudumine: milliste tulemusteni on jõutud ning millised eesmärgid on juba saavutatud. Käesoleva magistritöö eesmärk on välja selgitada, kas jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksumuudatus on oma eesmärki täitnud ning milline on muudatuse mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele

ettevõtetele ja nende töötajatele Eestis. Eesmärgi täitmiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

1. Millised laevaregistrid ning laevade ja meremeeste erimaksukorrad on kasutusel Eestis ja teistes riikides?
2. Mille poolest erinevad mugavuslipuriikides laevadele ja laevapere liikmetele mõeldud maksusüsteemid teiste riikide vastavatest süsteemidest?
3. Mitu laeva on muudatuse järgselt registreeritud Eesti lipu alla, kui paljud nendest rakendavad tonnaažikorda ning kas on mõistlik taotleda riigiabi pikendamist?
4. Kuidas on laevu ja laevapere liikmeid puudutav maksumuudatus mõjutanud meretranspordi ettevõtteid, nende töötajaid ning milline on mõju riigile?
5. Kui atraktiivne on Eesti kui lipuriik ja mida annaks teha teisiti?

Magistritöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid uurimismeetodeid. Autor uuris meretranspordi ning selle maksustamist käsitlevat kirjandust ja varem läbiviidud uuringuid, siseriiklikke õigusakte ja Euroopa Liidu poolt vastuvõetud otsuseid, riiklike ja rahvusvaheliste andmebaaside meretranspordisektori statistikat aastatel 2000–2021. Erimaksukorra tulemuslikkuse hindamiseks võrdles autor riigiabi taotlemisel püstitatud eesmäärke tegelike tulemustega perioodil 01.07.2020–28.02.2022. Kvantitatiivse andmekogumismeetodina on kasutatud küsitlusi, mis olid mõeldud erimaksukorraga seotud osapooltele. Esimene küsitlus oli suunatud rahvusvahelistele laevafirmadele, kelle laevastik ja tegevus vastavad Eesti erimaksukorra tingimustele ning kellele sellest tulenevalt sobiks Eesti lipuriigiks. Teine küsitlus oli suunatud Eesti meretranspordiga seotud ettevõtetele ja huvirühmadele. Analüüsimeetoditena kasutatakse teksti sisutöötlust, statistikanäitajaid ja nende võrdlust ning vaadeldakse muutusi, nende põhjuseid ja tagajärgi. Samuti viiakse jõustunud maksumuudatuse ja valitud riigi maksusüsteemide põhjal läbi mõjuanalüüs.

Magistritöö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis kirjeldatakse meretranspordi olemust, ajalugu ning arengut Eestis ja teistes riikides. Autor annab ülevaate lipuriigi olemusest, Eestist kui lipuriigist ning mugavuslipuriikidest. Lipuriigi staatusega kaasnevad laevaregistrid ning selles peatükis toob autor välja laevaregistrite tüübid, Eestis kasutusel olevad laevaregistrid ning nendega seonduvad tasud ja maksud.

Teises peatükis antakse ülevaade meretranspordi maksustamisest Eestis. Esimeses alapeatükis tutvustab autor riigiabi olemust Euroopa Liidu transpordisektoris, sh meretranspordi riigiabi

Eestis. Teine alapeatükk keskendub laevade ja meremeeste maksusüsteemile Eestis. Autor toob eraldi välja nii ettevõtete maksustamise (tonnaažikorra ja juriidilise isiku tulumaksu) kui ka tööjõu maksustamise ning sellega kaasnevad sotsiaaltagatised ja -kindlustused.

Kolmas peatükk sisaldab magistritöös kasutatud metoodikat, küsitluste ning meretranspordi ja selle maksustamisega seotud statistika analüüsi ning autori järeldusi ja ettepanekuid. Antud peatüki eesmärk on välja selgitada, kas Eestis jõustunud laevu ja laevapere liikmeid puudutav maksumuudatus on täitnud oma eesmärgi, milline on olnud erimaksukorra mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele ettevõtetele ja nende töötajatele, ning hinnata Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimelisust. Teises alapeatükis esitab autor maksumuudatuse planeeritud eesmärkide ja tegelike tulemuste võrdluse. Kolmandas alapeatükis annab autor ülevaate magistritöö raames läbiviidud küsitlustest ja nende tulemustest ning teeb tulemuste põhjal järeldused ja ettepanekud. Neljandas alapeatükis viiakse läbi Eesti ja Küprose laevade erimaksukordade võrdlus ja analüüs kahe potentsiaalse erimaksukorra alla kuuluva laeva näitel. Antud töös ei käsitleta laevapere liikmete maksustamise erikordasid erinevates riikides.

Töö autor soovib tänada juhendajat lektor Kaidi Kallastet, Külli Külm-Kivistikku, Vahur Ausmeest ning kõiki küsimustikele vastanuid.

1. MERETRANSPORDIST EESTIS NING TEISTES RIIKIDES

Tänu heale geograafilisele asukohale Läänemere ääres on Eestis sarnaselt teiste maailma riikidega meretransport väga tähtsal kohal. Eestis on kaks olulist transpordikoridori: ida- ja läänesuunaline ehk Aasiat ja Lääne-Euroopat ühendav koridor ning põhja- ja lõunasuunaline ehk Põhjamaid ja Lõuna-Euroopat ühendav koridor. (Transpordi ... 2021) Transpordisektorid (sh meretransport) moodustavad olulise osa riikide majandusarengust ja kogumajandusest: sisemajanduse kogutoodangust (SKP) ning kaupade ja teenuste impordist-eksportist. 2020. aastal tekkis SKP-s iga ühe miljoni euro kohta, mille laevandussektor lõi, Euroopa majandusse lisandväärtust kogusummas 1,8 miljonit eurot. (The Economic ... 2020) Töö autor nõustub seisukohaga, et Eestil on tänu väga heale geograafilisele asukohale ning olulistele transpordikoridoridele olemas kõik eeldused olemaks tugev ja konkurentsivõimeline mereriik.

1.1. Meretransport ja selle areng

Läbi aegade on transport olnud üks majanduse suurimaid ja olulisimaid osi, olles asendamatuks ühenduslüliliks erinevate piirkondade, inimeste, kaupade ja teenuste vahel üle kogu maailma. Transpordivahendid liigitatakse vastavalt tegutsemise keskkonnale: maa (maantee- ja raudteetransport), õhk (lennutransport) ja vesi (veetransport). Tänapäeva transpordisüsteem on välja kujunenud pika perioodi jooksul, mida on enim mõjutanud kiired ja suured arengud tehnoloogias: iga uus tehnoloogia on suurendanud eelmise võimsust ja mobiilsust. Enne industriaalajastut olid loomad maismaatranspordis ja tuul meretranspordis ainsateks energiaallikateks, mis võimaldasid inimeste ja kaupade liikumist. Veetransport oli efektiivseim tänu võimalusele võtta ette pikemaid teekondi erinevate linnade vahel suuremal territooriumil. 19. sajandil avati esimesed sadamaid ühendavad regulaarsed merereisid üle kogu maailma, mida loetakse rahvusvahelise transpordi alguseks. 1956. aastal asus teele esimene konteinerlaev, millega sai alguse merekonteinerite ajastu, mis muutis rahvusvahelise kaubaveo paindlikumaks ning kiiremaks. Meretransport on peamiselt keskendunud kaubaveole, kuna ei leidu alternatiivset transpordiliiki, mis suudaks pikkadel vahemaadel transportida korraka nii suurtes kogustes kaupa. (Rodrigue *et al.* 2017, 49–70)

20. sajandi alguses Eesti Vabariigi väljakuulutamise ajal oli merendus Eestis sarnaselt teiste majandusharudega laostunud. 1926. aasta lõpus oli Eesti kaubalaevastiku nimekirjas 476 laeva ning 29 väljaehitatud sadamat (suurim oli Tallinn). Suurem osa Eesti lipu all sõitvast laevastikust oli soetatud Eesti kapitaliga ning oma muljetavaldava kaubalaevastikuga oldi Läänemere-äärsetes riikides suuruselt kolmandal ja maailmas seitsmendal kohal. Väliskaubandus toimus täielikult mereteid mööda, peamiselt Eesti-Inglismaa ning Eesti-Rootsi vahel. 1939. aastal alanud sõja tagajärjel kaubateed sulgusid ning Eesti laevad said Eesti lipu all sõita kuni 31. juulini 1940. Kogu riigi laevastik võõrandati ning laevad, mis olid välismaal, taotlesid uue riigi lippu, mille all edasi sõitma hakata. 1945. aastal keeldus Rootsi andmast Eesti laevadele oma lippu, mille tulemusena mindi mugavuslippude alla (Panama, Libeeria, Iiri, Inglise jne). 1991. aastal hakkas esimesena uuesti Eesti lipu all sõitma ro-ro-laev. (Kreem 2018, 7–25) 1993. aastal oli Eesti lipu all 79 rahvusvahelise kaubaveoga seotud kaubalaeva. 2014. aasta kevadel lahkus viimane kaubalaev Eesti lipu alt. Tänapäeval on umbes 60 kaubalaeva omanikud pärit Eestist. Nende laevade opereerimist, mehitamist ja tehnilist korraldust juhitakse samuti Eestist, kuid laevad sõidavad teiste riikide lipu all. 2012. aastal alustati Eesti laevandus- ja merendussektori hetkeolukorra analüüsi ning tegevuskava loomist Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamiseks. (Eesti laevandus 2022)

1940. aastatest on meretransport olnud maailmakaubanduse mootoriks, mis on aidanud kaubandusel globaalselt kasvada ja laieneda ulatuslikumaks ning kvaliteetsemaks teenuseks. Ligikaudu 90% rahvusvahelisest kaubaveost kasutab täielikult või osaliselt meretransporti. (Tulvi 2013, 73) Meretransport toimib paralleelselt kolmel üksteisega tihedalt seotud tasandil: iseseisvate riikide, Euroopa ja maailma merenduse tasandil. Eesti ekspordist ja impordist liigub 60% meritsi, Euroopa sadamad teenindavad kogu maailma rahvusvahelisest merekaubandusest veerandi ehk 25%. Suur osa Euroopa kaubandusest kasutab maanteetransporti, mida soovitakse suunata ümber mere- ja raudteetranspordile. Sadamate kõrge tehnoloogiline tase ning hea hinna ja kvaliteedi suhe muudavad Eesti sadamad konkurentsivõimeliseks teiste Balti riikide sadamatega. (Eidast 2012, 11–17)

Meretranspordil on võrreldes teiste transpordiliikidega mitmeid eeliseid, kuid ka mõningaid puudusi. Eelised on peamiselt seotud veomahtude ja -tariifidega ning puudused ajakulu ja rangete nõuetega. Pikkade intervallidega veograafikud kaugliinidel on märkimisväärne puudus, kuid autori arvates kaaluvad selle puuduse suurte veomahtude mandritevahelise transpordi puhul üles

meretranspordi madalamad veotariifid, mille tulemusena on ka kaubaveo transpordi kogukulu väiksem. (vt Tabel 1)

Tabel 1. Meretranspordi eelised ja puudused

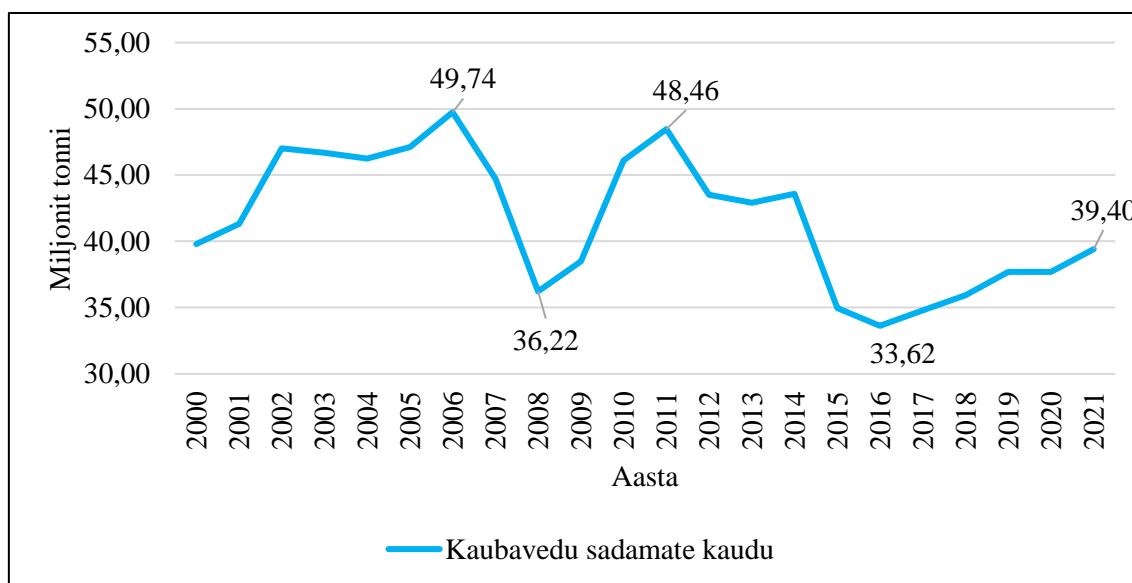
Meretranspordi eelised	Meretranspordi puudused
<ul style="list-style-type: none"> • Suured veomahud → korraga saab transportida suure koguse kaupa. • Ülisuurte kaupade vedu → ainus tehniliselt võimalik transpordiliik, eriti mandritevahelises transpordis. • Madalad veotariifid. • Lähiliinidel tihe veograafik. • Hea ligipääsetavus. • Kombineeritud transport → võimalus konteinereid edasi transportida maanteel või raudteel. • Keskkonnasõbralik → väikseim kütusekulu veetava kaubaühiku kohta. • Suurim paindlikkus. • Laadimistöde suur efektiivsus. • Turvaline ja usaldusväärne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Väike keskmine kiirus ja suurem hiline misvõimalus. • Kaupade ümberlaadimisel suur lisandunud ajakulu. • Puudulik „uksest ukse ni“ vedu. • Kaugliinidel väike veosagedus. • Ranged kaupade pakkimise ja kinnitamise nõuded. • Sõltuvus ilmastikuoludest. • Kallid sadamatasud ja -maksud. • Avariide korral suur keskkonnareostuse oht. • Korraga võib viga saada või rikneda suur lastikogus.

Allikas: Autori koostatud (Tulvi 2013, 73–74; Eidast 2012, 13–15; Durick 2019) põhjal

Meretranspordi osakaal, areng ja tulevik sõltub nii riiklikest kui ka rahvusvahelistest teguritest. Eesti majandusareng (eelkõige tootmise areng), poliitilised pinged, muutused tarbimises, tootmises ning rahvusvahelistes kaubateedes – nende ja paljude muude teguritega tuleb arvestada Eesti merekaubanduses. (Anspal *et al.* 2020) Meretranspordi nõudlus on otseses seoses maailmamajanduse ja kaubanduse arengusuundadega: kaubavoogude suurenedes kasvab ka meretranspordi osatähtsus transpordisektoris. Alates 2019. aastast on rahvusvahelise merekaubanduse kasv peatunud: kui 2019. aastal kasvas globaalne merekaubandus 0,5%, siis 2020. aastal langes see 3,8% võrra. Merekaubanduse langus on otseses seoses maailmamajanduse langusega: 2020. aastal langes globaalne SKP 3,5%. Viimastel aastatel on COVID-19 pandeemia otsene ja kestav mõju laevandusele ja kaubandusele üldiselt, mis on kaasa toonud sektori- ja ettevõtete põhiseid muudatusi. (Review ... 2021) 2021. aastal kasvas Eesti sadamate kaubamaht tonnides ligi 5% võrreldes 2020. aastaga. Kokku käideldi 39,4 miljonit tonni kaupa, millest lastimine ehk kauba pealelaadimine sadamas moodustas 26 miljonit tonni ja lossimine ehk kauba mahalaadimine sadamas 13 miljonit tonni. Transiitkauba vedu jäi aga eelneva aastaga samale tasemele. Merkonteinereid veeti 226 967 TEU-d ehk 5% enam kui 2020. aastal. (Eesti sadamates ... 2022) Sadamate tegevust hinnatakse erinevate näitajate abil. Üheks selliseks

indikaatoriks on laevade keskmine ümberpööramise aeg (*average turnaround time*) ehk aeg, mis kulub kaubalaeval sadamasse tulekust kuni lahkumiseni. 2018. aastal oli konteinerlaevadel Eesti sadamates ümberpööramise aeg veidi üle poole päeva, mis oli parim tulemus Balti riikides. (ITF 2020)

Meritsi transporditud kaubavedude maht on Eestis viimase kahekümne aasta jooksul märkimisväärselt kahanenud. Meretranspordi hiilgeajaks Eestis võib lugeda aastaid 2006 ja 2011, millele järgnes mõlemal korral järsk langus, mis jõudis madalaima tasemeni 2016. aastal. Tipphetkel, 2006. aastal veeti kaupa Eesti sadamate kaudu 49,7 miljonit tonni, kuid kõige kehvemal aastal ainult 33,6 miljonit tonni. Kümne aastaga vähenes sadamate kaudu veetud kauba kogus kolmandiku ehk 16,1 miljoni tonni võrra. (vt Joonis 1) Arvestades COVID-19 pandeemia ulatuslikku levikut ning selle mõju siseriiklikule ja rahvusvahelisele kaubandusele ning transpordisektorile, on positiivne, et kaubavedu on viimastel aastatel jäänud samale tasemele.



Joonis 1. Kaubavedu Eesti sadamate kaudu aastatel 2000–2021

Allikas: Autori koostatud lisa 1 andmete põhjal

Eesti sadamaid läbivad kaubamahud tulevad kahest kohast: Eesti enda impordist ja ekspordist ning Eestit läbivate kaubavoogude transiidist. Kaubamahtude suurus tänasel päeval ja tulevikus sõltub sellest, kas ja mis suunas saab kaup liikuda. Eesti enda import ja eksport sõltub otseselt olukorrast majanduses: kui majandus kasvab, siis kasvavad ka ekspordist ja impordist tulenevad kaubamahud ning vastupidi. Oluline on hoida Eesti investoritele konkurentsivõimelise tootmise asukohamaana, kuna tööstustoodangu kasvuga suureneks ka eksport ja import. Läbi Eesti transiidikoridori liiguvad

kaubad nii põhja-lõuna kui ka ida-lääne suunal, mis on viimastel aastatel langustrendis ning mida ei ole suutnud kompenseerida ka Eesti enda impordist ja ekspordist tulenevate kaubavedude järjepidev kasv. Põhja-lõuna suuna transiidikoridori kaubamahtude suurenemisele aitab tulevikus kaasa Rail Balticu rajamine, mille tulemusena hakkaks Eesti sadamaid läbima Soome transiitkaup. Lisandväärtusena liiguks aastas läbi Eesti 4 miljonit tonni kaupa. (Anspal *et al.* 2020) Arvestades Venemaa praegust sõjalis-poliitilist tegevust Ukrainas ja sellega kaasnenud sanktsioone on töö autor seisukohal, et transiitvedu väheneb veelgi ning Eesti ei suuda lähiaastakümnetel seda kompenseerida. Eestil on oluline suunata fookus põhja-lõunasuunaliste kaubateede arendamisele, pakkumaks lahendusi Venemaale kehtestatud sanktsioonidest tekkinud piirangutele.

2020. aastal läbi viidud uuringu käigus loodi neli võimalikku merekaubanduse tulevikustsenaariumi 2040. aastaks (vt Lisa 2): jätkuareng, pragmaatiline idanaaber, välisinvesteeringute uus laine ja logistiline unistus. Need stsenaariumid põhinevad kahel väliskeskkonna arengul ja muutusel, millel on potentsiaalselt suurim mõju kaubavahetusele Eesti sadamate kaudu. Aluseks on võetud välisinvesteeringute maht ning Venemaa areng ja suhted Euroopa Liiduga. Tagasihoidlike välisinvesteeringute korral ei ole tulevikus oodata nende mahu märkimisväärset suurenemist ning Eestil on pigem raske investeerimiskeskkonda atraktiivse ning konkurentsivõimelisena hoida. Välisinvesteeringute uus laine ehk „lähemalt hankimise“ (*nearshoringu*) trend on otseselt seotud deglobaliseerumisega, mille tulemusel Eesti oleks potentsiaalne uute tootmisasukohtade sihtriik (nt Põhjamaade ettevõtted toovad tootmise Aasiast tagasi Euroopasse). Venemaa arengu jätkumine praeguses suunas ei too Eestile juurde uusi kaubavooge, sest Venemaa majanduskasv on tagasihoidlik ning energiakandjate eksport ja transiit on suunatud läbi riigi enda sadamate. Venemaa lõimumisel Euroopa Liiduga toimuksid struktuursed reformid, hakataks tegelema kõrgema lisandväärtusega tööstustootmisega ning tiheneks kaubavahetus Euroopa Liiduga läbi Balti sadamate. (*Ibid.*) 2040. aasta tulevikustsenaariumide loomise hetkel ei osatud ette näha Venemaa sanktsioone ning nendega kaasnevat drastilist majanduslangust. Tänapäeval on Venemaa lõimumine Euroopa Liiduga kategooriliselt välistatud ning kaubavahetus Euroopa Liiduga on suures mahus ja/või täielikult peatatud.

Esimese stsenaariumi ehk jätkuarengu korral jääksid välisinvesteeringud samale tasemele ning Venemaa majandus ja selle areng jätkuks samas suunas, mille puhul Venemaa transiitkaupade vedu suunatakse läbi enda sadamate. Selle tulemusel jäävad ida-läänesuunaliste transiitkaupade vedude mahud praegusele tasemele või langevad aja jooksul. Põhja-lõuna transiitkaupade mahule on tänu

Rail Balticule oodata kasvu. Eesti enda merevedude eksport ja import kasvab reaalse sisemajanduse kogutoodanguga samal kiirusel. Kaubamahtude kogusuurus jääks siiski 2040. aastal praegusest väiksemaks. Teise stsenaariumi ehk pragmaatilise idanaabri puhul jääksid välisinvesteeringud Eestis samale tasemele, kuid Venemaa majanduses toimuksid struktuurimuudatused ning Venemaa lõimuks Euroopa Liiduga. Kolmanda stsenaariumi ehk välisinvesteeringute uue laine puhul suureneksid Eestisse tehtavad välisinvesteeringud, kuid Venemaa majanduse areng jätkuks samas suunas nagu varem. Madalamad tööjõukulud, head logistilised ühendused kõikides suundades, kiired tarneajad ning teenuste paindlikkus ja töö kõrge kvaliteet muudavad Eesti atraktiivseks uueks võimalikuks asukohariigiks, kuhu Põhjamaade ettevõtted saavad oma tootmise Aasiast üle tuua. Välisinvesteeringute suurenedes kasvaksid ka merekaubavood tänu tootmissisendite impordi ja lõpptoodangu ekspordi kasvule. Neljanda stsenaariumi ehk logistilise unistuse kohaselt kasvaksid Eestisse tehtavad välisinvesteeringud, Venemaal reformitaks majanduse struktuur ning toimuks lõimumine Euroopa Liiduga. (*Ibid.*) Täna sel päeval kaugeneb Venemaa oma poliitilise tegevuse tõttu Euroopa Liidust ning seega on teine ja neljas stsenaarium autori arvates vähemalt 2040. aastani täielikult välistatud. Eesti peaks töötama selle nimel, et olla atraktiivne uus asukohariik nii Aasiale kui ka ettevõtetele, kes toovad oma tootmise Venemaalt üle Euroopasse.

Eesti transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 eesmärgiks on muuta meretranspordisektor rohelisemaks, konkurentsivõimelisemaks, arendada sadamaid ja logistikaahelaid ning tuua laevad tagasi Eesti lipu alla. Merevedu on üks kõige energiatõhusamaid kaugveoliike ning nii Eesti kui Euroopa Komisjoni rohelise kokkuleppe eesmärgiks on viia 75% maanteedvedudest üle merele või raudteele. Selleks, et Eesti saaks olulise osa üleviidavatest vedudest, tuleb pakkuda parima kvaliteediga transporditeenust ning tagada ühendus ülejäänud maailma ja transpordiliikidega. Eesti laevaomanikele kuulub 0,02% kogu maailma laevastikust. 1. juulil 2020 jõustunud laevadele ja laevapere liikmetele soodsamate tingimuste loomise eesmärgiks on Eesti laevastiku suurendamine, mille tulemusena kasvab Eesti majandus, laieneb kaldasektor ning ekspordi sihtriikide ring. (Transpordi ... 2021)

Meretranspordil on täna ja tulevikus oluline ning asendamatu roll Eesti majanduses. Töö autori arvates pole eespool esitatud neljast stsenaariumist ükski enam tõenäoline ega pädev, kuna kõik neli arengusuunda olid seotud Venemaa tegevuse ning lõimumisega Euroopa Liiduga. Valmis tuleb olla kardinaalselt erinevateks ja uuteks arengusuundadeks. Autor toetab arengukava eesmärki

muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks ning tuua laevad tagasi Eesti lipu alla, mis aitab kaasa nii majanduskasvule, kaldasektori arengule kui ka globaliseerumisele.

1.2 Lipuriikide teke ja areng ning mugavuslipuriigid

Sihipärane laevade enda lipu alla toomine sai alguse 20. sajandil. Laevade registreerimisega riigi laevaregistrisse määratakse laeva lipuriik, millega kaasnevad riigi õigusruumist ja seadustest tulenevad õigused ja kohustused. Lipuriigi atraktiivsus ja konkurentsivõime sõltub eelkõige riigi administratiivsest suutlikkusest, bürokraatiast ja kuluefektiivsusest. (Järve *et al.* 2020) Suur muutus ja areng toimus 20. sajandi teisel poolel: 1960. aastateni oli laevanduses tegev pigem väike arv tugevate meretraditsioonidega riike ja laevandusega seotud tugitööstusi, kuid aja jooksul killustus laevandussektor nii organisatsiooniliselt kui ka riikide ja rahvuste põhiselt. Kulude vähendamise eesmärgil hakati laevadele tööle võtma rahvusvahelisi meeskondi, kellel puudus merendusala taust ja kultuur. Järjest enam hakkas esinema puudujääke laevade ohutuse ja keskkonnakaitse valdkondades ning nii loodi konkurentsieelis vastutustundlikult käituvate ettevõtete ees. Puudused turvalisuses ja ohutuses, distsiplineerimatud laevaoperaatorid, ebapädev veeteede administratsioon – kõik need kitsaskohad osutasid lipuriikide vajadusele ja tingisid nende tekke. (Quirk 1999)

1958. aastal võttis erinevaid rahvusi esindav rühm vastu avamerega seotud rahvusvahelise õiguse reegleid puudutavad sätted, mis andsid riigile jurisdiktsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi ning olid laevade registreerimise ning lipuriikide loomise aluseks. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereseaduste konverentsi raames loodud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon (UNCLOS) sätestab laevade registreerimise protsessi, mis jõustus täielikult 1994. aastal. UNCLOS-i artikkel 91 sätestab laevade registreerimise, mille kohaselt kehtestab iga riik ise reeglid laevadele nn kodakondsuse andmisel: laevade oma riigis registreerimise ning riigilipu all sõitmise tingimused. Riikidel on kohustus hoida ajakohasena laevu ja registreid puudutavaid standardeid ja regulatsioone, mis on kooskõlas rahvusvaheliste reeglitega, ning lisaks teostada nii eel- kui ka järelkontrolli riigi registrisse tulevate ja selles olevate laevade üle. (Baker 2012)

Merendussektoris on aastate jooksul sarnaselt teiste majandusvaldkondadega püsinud tugev konkurents arenenud riikide ja arengumaade vahel. Sellise konkurentsi võtmeteguriteks on

mugavuslipuriigid ja avatud registrid. 1970. aastal oli maailma laevastik kaubamahu põhjal jaotatud riikide vahel järgnevalt: 65% kuulus arenenud riikidele, 6% kuulus arengumaadele ning 22% avatud registriga riikidele. 2015. aastaks kuulus arenenud riikidele ainult 16% kaubalaevade täielikust kandevõimest, 27% arengumaadele ning 56% avatud registriga riikidele. (Bilbao-Ubillos *et al.* 2021) Arenenud riigid muretsevad siseriikliku turvalisuse pärast, kui rahvusvaheliselt registreeritud laevadel lubatakse liigelda nende territoriaalvetes. Selle põhjuseks on asjaolu, et rahvusvaheliselt registreeritud laevadele ei kehti samad reeglid, standardid ja nõuded, mis kehtivad riiklikele laevadele. Üheks madalate nõuete ja vähese kontrolli tagajärgede eredamaks näiteks on 20. aprillil 2010. aastal toimunud Deepwater Horizonsi naftaplatformi plahvatus, mis põhjustas kolmeks kuuks naftareostuse. Seda naftaplatformi opereeris Šveitsi firma Suurbritannia naftafirmaga sõlmitud lepingu alusel. Turvalisuse ja ohutusnõuete eest vastutas Deepwater Horizonsi lipuriik Marshalli Saared, mille on Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsioon (ITF – *International Transport Workers' Federation*) nimetanud mugavuslipuriigiks. Sellest tulenevalt oli Marshalli Saarte kui lipuriigi kohustus teostada kontrolli ja järelevalvet turvalisuse nõuete ja regulatsioonide täitmise üle, kuid seda ei tehtud. (Baker 2012) Mida rohkem pakuvad riigid laevadele võimalusi lipuriigi valimiseks (sh erinevaid standardeid ja regulatsioone), seda rohkem peavad lipuriigid ka tugevdama kontrolli laevade ja nende tegevuse üle.

Maailma juhtivad laevade omanikriigid on Kreeka, Jaapan ja Hiina, esindades 40,3% kogu maailma tonnaazist (vt Lisa 3) ja 30% ülemaailmse laevastiku koguväärtusest. Panama, Libeeria ja Marshalli saared on seevastu maailma juhtivad lipuriigid registreeritud laevade põhjal, esindades 42% laevastiku kandevõimest (vt Lisa 4) ning 33,6% laevastiku väärtusest. (Review ... 2020) Tonnaazi arvestuses on rohkem kui 70% kogu laevastikust registreeritud koduriigi lipu asemel välisriigi lipu alla. Vähestes riikides on suurem osa ehk üle poole riigi laevastikust registreeritud ja sõidavad koduriigi lipu all. Need on peamiselt Aasia ja Lähis-Ida riigid: Iraani Islamivabariik, Indoneesia, Vietnam, Tai, Hong Kong, Saudi Araabia, Malaisia, India ja Singapur. (Review ... 2019) Töö autor on arvamisel, et maailma juhtivates lipuriikides on teatud valdkondades (nt maksusüsteem) võrreldes koduriigiga palju paremad tingimused ja/või märkimisväärsed erisused, mis meelitavad välisriigi laevu tulema nende lipu alla. Vastavad tingimused peavad olema niivõrd head, et need kaaluvad üles kõik materiaalsed ja mittemateriaalsed lisakulud, mis on seotud teise riigi lipu alla minemisega.

1.2.1 Mugavuslipuriigid tänapäeval: nende olemus, võimalused ja ohud

Mugavuslippude all sõidavad laevad, mis kannavad oma omandimaa lipu asemel teise riigi lippu. Samuti kasutatakse mugavuslipu mõistet laevade puhul, mida juhitakse ja kontrollitakse väljaspool lipuriiki. Globaliseerumise tulemusel reklaamib iga riik ennast ise kui mugavuslipuriiki ning pakub ülemaailmsel tugeva konkurentsiga laevandusturul soodsaimaid võimalikke tasusid ja minimaalsemaid regulatsioone. Mugavuslipuriigiks olemine on kasumlik eelkõige arengumaadele, eriti vähim arenenud riikidele. Lisaks riigi enda kehtestatud seadustele, standarditele ja nõuetele, mis peavad olema kooskõlas rahvusvaheliste seaduste ja regulatsioonidega, kehtivad mugavuslipuriigi all sõitvatele laevadele ka ITF-i sõlmitud lepingute tingimused. (Sang Man, Jingho 2018)

Laevu registreeritakse tegelikult opereerimisriigist erinevates riikides kasusaamise eesmärgil. Tavaliselt on üheks suurimaks põhjuseks ja võimaluseks soodsad (madalamad või puuduvad) maksumäärad, mida saavad ettevõtted ära kasutada nii oma äritegevuse kui ka töötajate maksustamisel. Lipuriigi valimisel võib määravaks saada riigi tulumaksusüsteem. Näiteks USA-s registreeritud ettevõtte laeva tulu võidakse maksustada kuni 48% ulatuses, samal ajal kui väljaspool USA-d registreeritud ettevõtte tulu ei kuulu maksustamisele. Samuti on mõju üldiselt laevade opereerimiskuludele, sh tööjõukuludele tänu madalamale palgatasemele ja maksumäärale. (Baker 2012) Rahvusvahelised korporatsioonid kasutavad mugavuslippe ära ka rahvusvaheliste maksude planeerimise strateegiates. Äriühingute tulumaksuga võib kaasneda topeltnmaksustamine, kuna äriühingu siseriiklik maksusüsteem, kus ettevõtte tegelikult opereerib, põrkub lipuriigi maksusüsteemiga. Ettevõtted näevad aga topeltnmaksustamise tekkides hoopis võimalust maksukoormust vähendada ning kasutatakse ära BEPS-i (*Base Erosion and Profit Shifting*) põhimõtet. BEPS-i kohaselt kasutavad ettevõtted ära maksudega seotud seaduselünkasid ning paigutavad oma tulud ja kulud nendesse riikidesse, kus maksusüsteem on kõige soodsam. Arengumaid, mis tihtipeale on ka mugavuslipuriigid, on enim seostatud BEPS-i süsteemi kasutavate ettevõtetega, kuid need riigid ei kaota midagi, kuna laevafirmade kasumeid ei maksustata tulumaksu arvestamise põhimõtete alusel. (Sang Man, Jingho 2018)

Lisaks soodsatele maksusüsteemidele kuuluvad soodsamate tingimuste hulka ka vähesemad täitmisele kuuluvad regulatsioonid, odavamad laevade registreerimise tasud ning võimalus värvata odavamat tööjõudu. Mugavuslipuriikide laevadel töötavatel meremeestel on tihti väga madalad palgad, kehvad töö- ja elamistingimused. Samuti esineb meremeestel mitmeid probleeme, mida

võib üldiselt jaotada kolmeks: lepingulised nõuded, töötasuga seotud probleemid ning oma arvamuse ja vajaduste väljendamise keeld. Ettevõtete keeruliste struktuuride tõttu on raske kindlaks teha, kes mille eest vastutab ning kas ja millised on meremeestele mõeldud tasud ja hüvitised. Aastatel 2011–2013 aitas ITF töötajatel kätte saada oma väljateenitud töötasu kogusummas 103 miljonit USA dollarit. Mugavuslipuriikide laevaregistrid muudavad nii ametiühingutel kui ka teistel sidusrühmadel laevaomanike vastutusele võtmise raskemaks. ITF-i õiglaste tavade komitee on ITF-i meremeeste ja dokitöölise ühiskomitee, mis tegeleb mugavuslipuriikide vastu võitlemisega. Antud komitee on ametlikult nimetanud 42 riiki (vt Tabel 2) mugavuslipuriigiks. (Flags ... 2022)

Tabel 2. Mugavuslipuriigid vastavalt geograafilisele asukohale

Ameerika	Euroopa	Aafrika	Aasia	Austraalia ja Okeania
<ul style="list-style-type: none"> • Antigua ja Barbuda • Bahama • Barbados • Belize • Bermuda (UK) • Boliivia • Kaimani-saared • Honduras • Jamaica • Panama • Saint Vincent ja Grenadiinid • Curaçao • Saint Kitts ja Nevis 	<ul style="list-style-type: none"> • Küpros • Fääri saared (FAS) • Prantsuse rahvusvaheline laevaregister (FIS) • Saksamaa rahvusvaheline laevaregister (GIS) • Gruusia • Gibraltar (UK) • Malta • Madeira • Moldova 	<ul style="list-style-type: none"> • Komoorid • Ekvatoriaal-Guinea • Libeeria • Mauritius • São Tomé ja Príncipe • Sri Lanka • Kamerun • Sierra Leone • Tansaania (Sansibar) • Togo 	<ul style="list-style-type: none"> • Kambodža • Liibanon • Mongoolia • Myanmar • Põhja-Korea 	<ul style="list-style-type: none"> • Marshalli Saared • Tonga • Vanuatu • Cooki saared • Belau

Allikas: Autori koostatud (Flags ... 2022) põhjal

Mugavuslipuriikide puhul on üldiselt tegemist väiksemate riikidega, mis enamasti on saareriigid ning arengumaad. Eesti sadamaid külastavad (vt Lisa 5) peamiselt Eesti ja Soome lipu all sõitvad laevad, kuid väga suurel hulgal tuleb siia aasta jooksul ka mugavuslipuriikide laevu. Mugavuslipuriikidel on tänapäeval meretranspordisektoris väga suur ja oluline roll, sest nad pakuvad väga häid ja soodsaid võimalusi laevade kasumlikuks opereerimiseks. Suurimaks ohuks

ja puuduseks on autori arvates regulatsioonide ja nõuete vähesus ning kontrolli puudumine, mis toob kaasa ebaausa ja vastutustundetu konkurentsi.

1.2.2 Eesti kui lipuriigi olevik ja tulevik

2020. aastal jõustus Eestis laeva lipuõiguse ja laevade ning laevapere liikmete maksusüsteemi reform: loodi laevadele tonnažimaksu süsteem, vähendati meremeeste tööjõumaksude koormust ning loodi kahe süsteemne laevapereta prahitud laevade register. Antud uuenduste ja muudatustega pandi alus Eesti lipuriigiks saamise protsessile. Lipuriigi eesmärk on tuua võimalikult palju laevu enda laevaregistritesse, kuna sellel on nii otsene kui ka kaudne mõju riigi majandusele. Riigi Arenguseire Keskuse hinnangul toob iga laeva tulek Eesti lipu alla kaasa maksutulu, mis võib jääda sõltuvalt laeva suuruselt ning pakutavatest teenustest vahemikku 45 000–240 000 eurot. Lisaks areneb kaldasektor ning luuakse uusi töökohti. Kaldasektori teenuseid võib üks ligikaudu 2000 netomahutavusega laev tarbida aasta jooksul ligikaudu 1,9 miljoni euro väärtuses. Neist teenustest saadava tulu nimel peab looma konkurentsivõimelise kaldasektori, mis sobiks erinevate vajadustega laevadele ja laevafirmadele. (Järve *et al.* 2020)

Lipuriigi eesmärk on küll saada laevadelt maksimaalset tulu, kuid selleks peab ka lipuriik looma konkurentsivõimelised tingimused ja keskkonna, et olla atraktiivne välismaistele reederitele. Reederi jaoks on oluline, et pakutavad teenused oleksid kiired, kvaliteetsed ja kliendisõbralikud ning lipuriigi teenuse hind soodne. Eesti kui lipuriik paistab maailmas silma elektrooniliste lahendustega. Suurimaks konkurentsieeliseks on e-residentsuse olemasolu, mis võimaldab ettevõtjatel lepinguid digitaalselt allkirjastada ja notariaalselt sõlmida ka Eestisse füüsiliselt tulemata. Eesti kui lipuriigi nõrkadeks kohtadeks on aeglane õigusloome laevanduse valdkonnas, vajadus kasutada teatud asjaajamisel tõlketeenuseid ning lipuriigi turundusstrateegia puudumine. (*Ibid.*)

2021. aastal läbi viidud uuringust selgus, et Eesti on PRIME (*Protectionism in Maritime Economies*) indeksi põhjal maailmas üheksandal kohal, Läti esimesel ja Leedu neljandal kohal. PRIME indeksi arvutamisel vaadeldakse viit kategooriat, nende hulgas turule sisenemise tingimusi ja meretranspordi maksusüsteeme. Uuringus toodi välja neli võimalikku jätkusuutlikku arengusuunda merekaubanduse kasvuks ning selgus, et kui Eesti vähendaks PRIME indeksit 50% ulatuses, siis SKP kasvaks 1,4%. (Protectionism ... 2021)

Töö autor on seisukohal, et lisaks saadavatele tuludele ja hüvedele on lipuriigile sama tähtis kui mitte veelgi olulisem see, mida suudetakse reederitele ja meremeestele nii materiaalselt kui ka immateriaalselt vastu pakkuda. Eestil on mitmeid konkurentsieeliseid, kuid võrreldes PRIME indeksi tulemust naaberriikide omaga, on meil veel arenguruumi.

1.3 Laevaregistrid, nende areng ja teisesed laevaregistrid

Panama, Libeeria ja Marshalli Saared on kolm maailma juhtivat lipuriiki. 2020. aasta 1. jaanuari seisuga kandis Panama lippu 7886 alust ehk 8% kogu maailma laevastikust, nii Libeeria kui ka Marshalli Saarte lippu 4% kogu maailma laevastikust. (Review ... 2020) 1917. aastal asutati Panama laevaregister, millega loodi välisriikide kodanike Panamas registreeritud äriühingutele võimalus registreerida laevu avatud registris ning mida loetakse laevaregistrite loomise alguseks. Panama on lipuriigina juhtiva positsiooni saavutanud eelkõige tänu väga lihtsale, odavale ja kiirele registreerimisprotsessile. Registritasud põhinevad laeva tonnaažil, mille maksumäärad kinnitatakse registreerimisel järgnevas 20 aastaks, ning neid on võimalik vähendada 20% kuni 65% ulatuses, kui ettevõtte laevastik on suurusjärgus 5– 50 laeva. (Piniella *et al.* 2017)

Viimase kolmekümne aasta jooksul on Euroopa Liidu riigid võtnud kasutusele erinevaid abimeetodeid riikliku laevastiku ja meremeestega seotud poliitika arendamiseks, kaitsmaks laevade liikumist siseriiklikest registritest rahvusvahelistesse. Euroopa Liit on küll sätestanud ülemmäärad meretranspordisektorile riigiabi andmiseks, kuid liikmesriikidel on võimalik siiski kehtestada siseriiklikult täiendavaid piiranguid ja nõudmisi näiteks laevaregistritele ja meeskonnaliikmetele. 1980. aastatel võtsid mitmed Euroopa Liidu riigid kasutusele rahvusvahelised nn teisesed laevaregistrid (*second registers*) ehk avatud laevaregistrid võistlemaks mugavuslipuriikidega laevade pärast. Registrid loodi kindlatele saartele või koloniaalterritooriumitele: Kanaari saartele, Gibraltarile, Fääri saartele, Madeirale jne. (Bilbao-Ubillos *et al.* 2021)

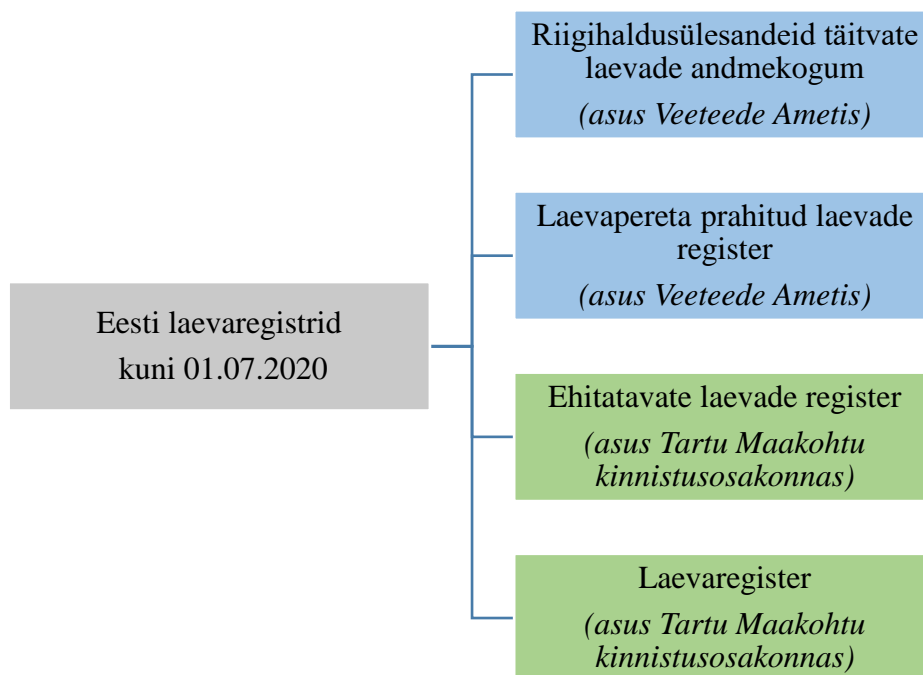
Mugavuslipuriikidele vastavate laevaregistrite loomiseks tuli teha muudatusi nii maksuõiguses kui ka tööjõuga seotud seadusandluses, mis võimaldas laevadele tööle värvata erinevatest rahvustest meeskondi. Äriühingute maksustamisel vähendati või kaotati laevandusettevõtete kasumi maksumäärasid. Meremeeste töötasudega seonduvalt vähendati ja/või kaotati tulumaksumäärasid ning sotsiaalkindlustusmaksetega seotud maksumäärasid. Teisesed laevaregistrid jaotatakse

kaheks: *offshore* registrid, mis asuvad koloniaalterritooriumitel, ja siseriiklikult loodud eriregistrid. *Offshore* registrite hulka kuuluvad Mani saar, Gibraltar, Hollandi Antillid jpt. Siseriiklike eriregistrite hulka kuuluvad 1987. aastal loodud Norra rahvusvaheline laevaregister (NIS), 1988. aastal loodud Taani rahvusvaheline register (DIS), Saksamaa rahvusvaheline register (GIS) ja Madeira register. Teised registrid võivad olla nii avatud (st mitteresidendist äriühingutele kuuluvaid laevu võib registreerida) kui ka suletud registrid, mis on mõeldud ainult residendist äriühingute laevastikule (*Ibid.*)

1980. aastate alguses kasutas Taani laevaomanike laevastikust 10-12% avatud registreid ning seilas välisriigi lipu all. Antud protsent hakkas ajas kiiresti kasvama, jõudes 1986. aasta lõpul 20%-ni, 1987. aasta juuniks 30%-ni ning sama aasta oktoobriks 40%-ni. Taani merendus oli ohus ning selleks, et Taani lipp oleks konkurentsivõimeline, võeti eesmärgiks Taani lipu all seilamisega kaasnevaid kulusid vähendada vähemalt 50% võrra. Laevaomanike liit koostas 35 soovitusel koosneva ettepaneku, mis hõlmas nii nõudeid laevadele ja nende varustusele kui ka maksudega seotud erisusi ja soodustusi. DIS loodi siseriikliku laevandussektori kriisi ärahoidmiseks: vähendamaks laevade registreerimist teiste riikide lipu alla. Erinevalt Norra eriregistrist oli DIS mõeldud ainult laevadele, mille omanikriik oli Taani. Töötajate töötasud muutusid Taani päritoluga laevadel alates DIS-i loomisest maksuvabaks. Kindlust, et DIS hakkab toimima ja tasub ära, andis aasta varem loodud Norra eriregister. (Sornn-Friese, Iversen 2014) Autor leiab, et avatud registrite olemasolu on väga oluline, sest annab võimaluse ka mitteresidendist reederitel kasutada lipuriigis laevadele ja meremeestele kehtivaid erisusi ning soodustusi. Teiseste laevaregistrite loomine andis Euroopa Liidu riikidele võimaluse olla mugavuslipuriikidega konkurentsivõimelised.

1.3.1 Eesti laevaregistrid

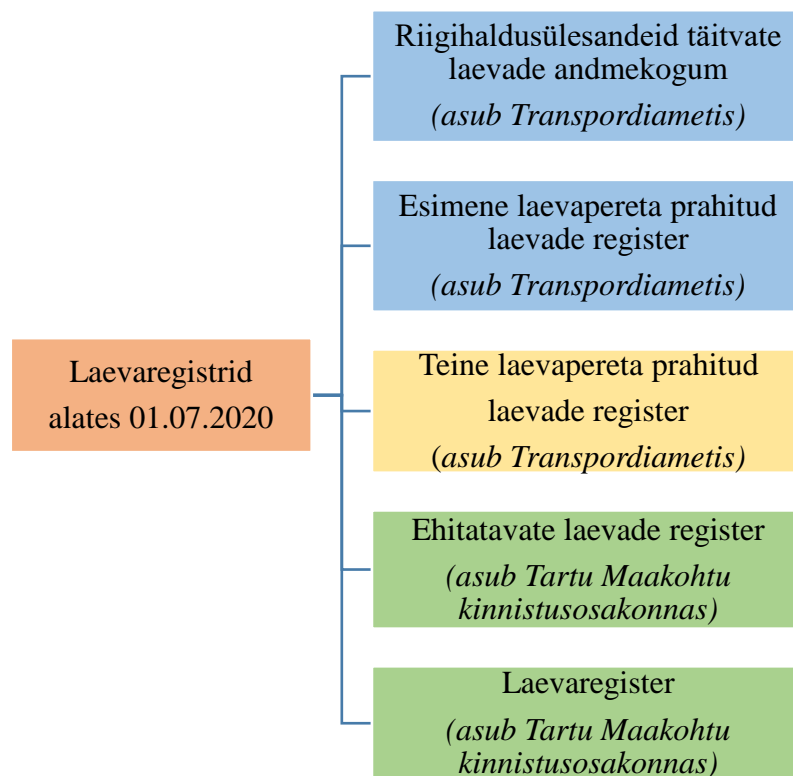
Euroopas ja mujal maailmas on kasutatavad laevaregistrid jaotatud kaheks: avatud (lisaks kodumaistele reederitele võivad registreerida oma laevu ka välismaal tegutsevad reederid) ja suletud registrid (registreeritav laev peab olema väiksemal või suuremal määral hallatav lipuriigi territooriumil). Avatud registrid on kasutusel näiteks järgmistes riikides: Maltas, Küprosel, Singapuris, Panamas, Libeerias. Suletud registrid on näiteks Taanis, Saksamaal, Soomes, Lätis, Leedus, Norras, Rootsis. Selleks, et reederid tooksid oma tegevuse osaliselt üle Eestisse, peab riik kõigepealt tõestama, et on opereerimiseks heade tingimustega ja turvaline keskkond. (Eesti laevandussektori ... 2013) Kuni 2020. aasta reformini oli Eestis sarnaselt naaberriikidega kasutusel ainult suletud laevaregister (vt Joonis 2).



Joonis 2. Eesti laevaregistrid enne 01.07.2020

Allikas: Autori koostatud (Eesti laevandussektori ... 2013; LaevaRS 2019) põhjal

Tartu Maakohtu kinnistusosakond peab laevakinnistusraamatut, mis koosneb kahest registrist: laevaregistrist ja ehitatavate laevade registrist. Laevaregistrisse registreeritakse merelaevad, mis on vähemalt 12 meetri pikkused ning millel on õigus kanda Eesti riigilippu, ja vähemalt 12 meetrit pikad siseveelaevad. Ehitatavate laevade registris on Eestis ehitatavad mere- või siseveelaevad ning teisaldatavad ujuvvhendid. Transpordiametil (varasemalt Veeteede Amet) on alates 01.07.2020 kolm registrit (vt Joonis 3): esimene laevapereta ja teine laevapereta prahitud laevade register ning riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogum. Esimene laevapereta prahitud laevade register on suletud register ehk sinna saab registreerida neid laevapereta prahitud laevu, mille vastutava isiku tegevuskoht on Eestis. Samuti on sinna registrisse kantud kõik laevad, mis olid enne 01.07.2020 laevapereta prahitud laevade registris. Teine laevapereta prahitud laevade register on avatud register ehk sinna saab registreerida neid laevapereta prahitud laevu, mille vastutaval isikul ei ole Eestis tegevuskohta. (Eesti laevaregistrid 2022)



Joonis 3. Eesti laevaregistrid alates 01.07.2020

Allikas: Autori koostatud (Eesti laevaregistrid 2022; LaevaRS 2022) põhjal

Kahesüsteemses laevapereta prahitud laevade registris on kehtestatud laevadele tingimused, õigused ja kohustused, mis on määratud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses. Mõlemas registris registreeritud laevadele kehtivad Eesti seadused ning nendest tulenevad õigused ja kohustused (nt mereohutusalsed nõuded). Esimese ja teise registri suurim erinevus seisneb vastutava isiku ehk reederi tegevuskohas - kas see on Eestis või mitte. Teiseks suureks erinevuseks on registritasude, lõivude ja täiendavate kulude suuruste erinevus (vt Lisa 6). Ühekordne registreerimistasu on esimesel registril ning uuesti tuleb registritasu tasuda liputunnistuse pikendamisel. Erinevalt avatud registrist tuleb vastutaval isikul tasuda ise lisaks kõik ülevaatused ja auditeerimised. Teise laevapereta prahitud laevade registrisse kantavatele laevadele on kehtestatud laeva kogumahutavusest sõltuv iga-aastane registritasu. (Eesti laevaregistrid 2022) 2020. aastal Eestis kasutusele võetud kahesüsteemne laevapereta prahitud laevade register võimaldab Eestil olla konkurentsivõimeline teiste riikidega, kellel on juba kasutusel avatud ja suletud registrid. Autori arvates peab Eesti kasutama ära oma e-riigi eeliseid ja tugevust, meelitamaks välismaiseid reedereid avatud registrisse. Oluline on pakkuda neile kiireid ja mugavaid lahendusi registritega seotud toimingutes, kuna saadud lisandväärtused - aja kokkuhoid ja mugavus - võivad lõpuks üles kaaluda ka teistest riikidest kõrgemad registritasud.

2. LAEVADE JA LAEVAPERE LIIKMETE MAKSUSTAMINE EESTIS

Euroopa Komisjon andis 16. detsembril 2019 Eestile riigiabi loa, mille tulemusel jõustus 1. juulil 2020 Eestis laevanduse seadusepakett, millega loodi laevandusettevõtete maksustamise erirežiim eesmärgiga tuua tagasi Eesti lipu alla suured kaubalaevad. Antud erimaksurežiim hõlmab nii laevade kui ka laevapere liikmete maksusoodustusi ja -erisusi. (Eesti laevandus 2021) Töö autor annab järgnevates alapeatükkides ülevaate riigiabi olemusest Euroopa Liidu transpordisektoris ning laevade ja meremeeste maksustamise erikorrast Eestis.

2.1. Riigiabi Euroopa Liidu transpordisektoris

Euroopa Liidus loodi 1957. aastal ühisturg, mille alusel peab toimuma inimeste, teenuste ja kaupade vaba liikumine. Euroopa Liidu eesmärk on luua ühtne Euroopa transpordiala, kus puuduvad liikmesriikidevahelised takistused ning kehtivad ausad ja läbipaistvad konkurentsitingimused kõikidele ettevõtetele ja transpordiliikidele. 1986. aastal võeti vastu esimene õigusaktide pakett, millega muudeti ühenduse meretranspordi ja -teenuste turud avatuks. (Transport ... 2014) Euroopa Komisjoni ülesanne on tagada võrdsed võimalused kõikidele siseturul tegutsevatele ettevõtjatele, olenemata liikmesriikide majanduslikust tasemest. Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikli 107 lõige 1 keelab üldiselt riigiabi, kuid teatud erandid on toodud lõigetes 2 ja 3. Euroopa Komisjon teostab riigiabi järelevalvet ning langetab otsuseid liikmesriikide riigiabi andmise taotluste kohta. (Riigiabi ... 2021)

ELTL artikli 107 lõike 1 kohaselt on riigiabi tähendus järgnev: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.“ Riigiabi defineerimisel tuleb lähtuda neljast tegurist: riigi vahendid, majanduslik eelis, valikuline iseloom ning mõju konkurentsile ja kaubandusele. Kui abikava vastab kõigile neljale kriteeriumile, siis on väga suure tõenäosusega tegemist riigiabiga. (*Ibid.*)

Riik võib ettevõtetele riigiabi anda nii otseselt kui ka kaudselt mõne riigi kontrolli all oleva asutuse või organisatsiooni (näiteks kohaliku omavalitsuse) kaudu. Riigiabi andmiseks on mitmeid erinevaid vorme: toetused, maksuvabastused ja -soodustused, laenu tagatised jne. Riigiabi toel saab ettevõtja teiste konkurentide ees majandusliku eelise, milleks on majanduslik kasu, mida ettevõtte ilma riigi sekkumiseta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud. Riigiabi on valikuline ehk see on mõeldud ainult väljavalitud ettevõtetele, mitte kõigile liikmesriigi ettevõtjatele ja sektoritele. Lisaks eeltoodule peab riigiabi avaldama mõju liikmesriikidevahelisele konkurentsile ning kaubandusele. Konkurentsi moonutamisega antakse abisaajale sektoris eelised, parendades või tugevdades selle positsiooni konkureerivate ettevõtete ees. Abisaaja säilitab oma kohaliku pakkumise või suurendab seda, mille tulemusena muutub teiste liikmesriikide turule sisenemine keerulisemaks. Liikmesriikidevahelist konkurentsi ja kaubandust ei mõjuta väikeses mahus antav abi ehk riigiabiks ei loeta, kui ühele ettevõtjale antav abi ei ületa kolme järjestikuse majandusaasta jooksul 200 000 eurot. (*Ibid.*) Töö autor toetab ausa ja vaba ühisturu toimimise põhimõtet ning on sellest tulenevalt seisukohal, et riigiabi andmine ettevõtjatele on õigustatud, aitamaks olla konkurentsivõimeline ja jätkusuutlik ka edaspidi.

1970. aastatest on Euroopa Liidu meretranspordi sektor konkureerinud kolmandate riikidega, kuna need pakuvad maksusoodustusi ja -vabastusi enda lipu all seilavale laevastikule. 1980. aastate lõpus võtsid liikmesriigid kasutusele erinevaid abipakette eesmärgiga suurendada Euroopa Liidu laevastiku konkurentsivõimet. 1989. aastal tutvustas Euroopa Komisjon esimesi suuniseid liikmesriikide meretranspordi ergutamise strateegiate ühtlustamiseks, mis erinesid riigiti märkimisväärselt. Vältimaks kogu laevastiku suundumist kolmandate riikide lippude alla, oli vaja kehtestada maksusoodustused nii laevafirmadele (tonnaažimaks) kui ka meremeestele. 1997. aastal võeti vastu uued meretranspordile suunatud riigiabi suunised, mis lubasid luua laevandusettevõtjatele soodsa ja atraktiivse maksukeskkonna. Liikmesriikides oli riigiabi kasutuselevõtt merenduses vajalik, et tagada meretranspordi sektori jätkusuutlik areng ja konkurentsivõimelisus. Transpordisektori vajadust riigiabi järele hinnatakse ja korrigeeritakse regulaarselt vastavalt Euroopa Liidu sisesele ja rahvusvahelisele turuolukorrale. (Commission ... 2004) Riigiabi suurus erineb riigiti ning perioodil 2009–2016 oli Euroopa Liidu riikides meretranspordi riigiabi ja riigi jõukuse vahel otsene seos: riigiabi oli seda suurem, mida jõukam on riik. Sellest tulenevalt puudub otsene seos riigiabi suuruse ja riigi laevastiku suuruse vahel. Lisaks pakutava riigiabi suurusele mõjutavad riigi laevastiku suuruse kujunemist ka muud

tingimused riigis (sh sadamate tegevus ja kaubamahud ning turutingimused). (Skrzeszewska, Waśniewska 2019).

16. detsembril 2019. aastal andis Euroopa Komisjon positiivse vastuse Eesti esitatud riigiabi loa taotlusele. Tonnaažimaksu ja meremeeste abikava eesmärk on suurendada Eesti laevanduse ja meretranspordi sektori rahvusvahelist konkurentsivõimet. Tavalise ettevõtte tulumaksu asemel on laevafirmadel võimalik tasuda makse tonnaažimaksu süsteemi alusel. Meremeeste tasu maksustamine toimub abikava kohaselt erimaksukorra alusel, mis puudutab nii tulumaksu kui ka sotsiaalmaksu määra, töötuskindlustusmakse ja kohustusliku kogumispensioni maksubaasi. Erimaksurežiim on vajalik Eesti laevandussektori ergutamiseks, kuna Eesti - nagu teisedki Euroopa Liidu liikmesriigid - konkureerib kolmandate riikidega, kus kehtivad meremeestele ja laevandusettevõtetele märkimisväärselt madalamad maksumäärad. Tonnaažimaks ja meremeeste abikava jääks Eestis kehtima kuueks aastaks alates 1. juulist 2020. aastal kuni 30. juunini 2026. aastal. (European Commission 2019)

Soodsate maksukeskkondade loomine Euroopa Liidu riikides on autori arvates oluline, hoidmaks ära laevade koondumist kolmandate riikide lippude alla. Samuti peab Eesti järgnevatel aastatel võimalikult efektiivselt ära kasutama saadud luba anda riigiabi tonnaažimaksu ja meremeeste abikava vormis, olemaks konkurentsivõimelise maksusüsteemiga lipuriik.

2.2. Laevade ja meremeeste maksusüsteem Eestis

1. juulil 2020 jõustunud laevanduse seadusepaketi kaasnesid muudatused laevapereta prahitud laevade registris ning erimaksurežiimi rakendamise võimalus laevandusettevõtetele. Jõustunud seadusepaketi eesmärk on tuua Eesti lipu alla suuri rahvusvahelise mereveoga tegelevaid kauba- ja reisilaevu. Laeva Eesti lipu alla tulek tähendab laeva registreerimist Eesti laevaregistris, millega kaasneb õigus kanda Eesti lippu, laieneb Eesti riikkondsus ja jurisdiktsioon. Jõustunud seadusepaketi kehtestati erimaksurežiim ettevõtetele (tonnaažikord) ning laevapere liikmete kui tööjõu maksustamisele. Erimaksurežiimi alla kuuluvad rahvusvahelisi sõite tegevad kauba- ja reisilaevad kogumahutavusega vähemalt 500, lisaks täiendavatele tingimustele vastavad puksiirid ja süvendajad. Maksusoodustused kehtivad ainult rahvusvahelise mereveo puhul, ettevõtte muule tegevusele kohaldub tavamaksurežiim. Kui reisidest rohkem kui 50% toimuvad Eesti ja välisriigi sadama, välisriigi sadama või välisriikide sadamate, Eesti sadama ja väljaspool Eesti

territoriaalmerd asuva rajatise või välisriigi sadama ja kaldast eemal asuva rajatise vahel, loetakse meritsi vedu rahvusvaheliseks. Reisilaevade sõitudest 50% või enam peavad moodustama sõidud väljaspool Euroopa Majanduspiirkonna merealasad. Kõik nimetatud laevad peavad kandma lepinguriigi lippu, välja arvatud juhul, kui kehtib tonnaažikord: selle alusel peavad lepinguriigi lippu kandma ainult need laevad, mis on antud lepinguriigi alla registreeritud. (Eesti laevandus 2022) Jõustunud erimaksukorra alla kuuluvate laevade kogumahutavuse ja rahvusvaheliste sõitude tingimused on autori arvates heaks eelduseks sellele, et Eesti lipu alla tuleksid sõitma eelkõige suured kaubalaevad, millelt on oodata ka suuremat maksutulu. Samuti ei ole Eesti lipu all sõitvatele laevadele pandud kohustust läbida Eesti sadamaid või territoriaalmerd, mis annab võimaluse tulla Eesti lipu alla ka kolmandate riikide laevadele.

2.2.1 Juriidilise isiku tulumaks ja tonnaažikord

Eesti Vabariigi residentidest äriühingutel tuleb tulumaksuseaduse kohaselt maksta väljamakstavatelt dividendidelt või muult nii rahalises kui mitterahalises vormis kasumieraldisena jaotatud kasumilt tulumaksu. Maksumäär nii juriidilistele kui ka füüsilistele isikutele 2022. aastal on 20%. Dividendidelt tasutava tulumaksu määr on 20/80. Regulaarselt makstavate dividendide ja muude kasumieraldiste tulumaksu määr on 14/86. Madalam maksumäär dividendidele ja muudele kasumieraldistele kehtib ainult juhul, kui kalendriaastas jaotatud kasum on väiksem või võrdne eelneva kolme kalendriaasta keskmise jaotatud kasumiga, millelt on tasutud tulumaksu. (Dividendide ... 2022)

Laevandusettevõtted võivad jõustunud abikava raames maksustada laevadel teenitava kasumi tulumaksu asemel alternatiivselt tonnaažikorra alusel (vt Lisa 7), mis kohaldub ainult kauba- ja reisijateveolt ning nendega otseselt seotud tegevustelt saadud tulule. Tonnaažikorra puhul ei arvestata ettevõtte tegelikult teenitud tulu, vaid arvutatakse makstav summa laeva puhasmahutavuse alusel. (Eesti laevandus 2022) Tonnaažikorra rakendamiseks peab residendist äriühingu ja samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate tonnaažikorra arvestusse kuuluvate laevade kogumahutavusest vähemalt 25% olema äriühingu ja samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate omanduses või kasutusel laevapereta prahilepingu alusel ning vähemalt 60% olema registreeritud Euroopa Majanduspiirkonda, mille moodustavad Euroopa Liidu liikmesriigid ning Norra, Island ja Liechtenstein. Laeva meeskonna juhtimise ja tehnilise juhtimise teenuse osutajad peavad juhtimisotsuseid tegema Eestist. Tonnaažikorra rakendamiseks peavad kõik laevad ja meeskonnad vastama rahvusvahelistele standarditele ning Euroopa Liidu õigusest tulenevatele meresõidu turvalisuse, ohutuse, meremeeste koolituse ja keskkonnahoiu nõuetele. (TuMS § 52¹ lg 4 ja

§ 52¹ lg 13) Valikuvõimalus tulu maksustamisel annab autori arvates ettevõtjatele suurema vabaduse ja võimaluse olla ise oma maksukulu ja -määra kujundaja.

Tonnaažikorda on võimalik rakendada kaupade ja reisijate rahvusvahelise meritsi veo põhi- ja lisategevustel (vt Tabel 3). Lisategevustest saadud tulu on lubatud tonnaažikorra alusel maksustada tingimusel, et saadud tulu ei ületa 50% tonnaažikorra tingimustele vastava laeva kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veo tegevusest saadud tulust. (TuMS § 52¹ lg 8)

Tabel 3. Kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veo põhi- ja lisategevused

Põhitegevused	Lisategevused
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kaupade ja reisijate vedu tasu eest → selle alla kuuluvad mistahes liiki tasulise lepingu alusel tehtud veod. 2. Kajuti tasu eest kasutusse andmine. 3. Pardal toidu ja joogi müük koheseks kohapeal tarbimiseks. 4. Laeva tasu eest kastusse andmine (väljaprahtimine) prahilepingu alusel → selle alla ei kuulu laevapereta prahilepingu alusel väljaprahtimine, prahileping võib olla tähtajaline või reisipõhine. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tavaliselt reisilaeval pakutavate teenuste osutamine või kaupade müük tingimusel, et need pole otseselt seotud reisijate meritsi veoga → näiteks meelelahutusteenused, hasartmängud, laeva poodides müüdava alkoholi, tubaka ja parfüümide jaemüük. 2. Varapääste → selle alla kuulub vara merelt päästmine või sadamasse toimetamine, abikõlblik ainult tingimusel kui see on juhuslik tegevus. 3. Residendist äriühingu laevapere liikmete poolt teostatav kaupade laadimine, lossimine ja kinnitamine → selle alla ei kuulu kolmandate isikute poolt sisseostetud teenus. 4. Tasu eest konteineri või muu laeva pardal kauba veoks kasutatava mahuti kasutusse andmine. 5. Kauba müüjale või teenuse osutajale laevas asuva ruumi üürile andmine → ruume rendib teine ettevõtja ja müügitulu teenib üürnik. 6. Reklaampinna kasutusse/üürile andmine laeval tasu eest. 7. Huviväärsusega tutvumise vahendamine reisijale reisi kestel, mil kajut jääb reisija kasutusse → näiteks reisijatele pakutavad kohalikud ekskursioonid.

Allikas: Autori koostatud (TuMS § 52¹ lg 6–7) põhjal

Riigiabi on võimalik rakendada ka muudele kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veoga seotud tegevustel (TuMS § 52¹ lg 9):

- 1) laeva meeskonna juhtimine või laeva tehniline juhtimine;
- 2) laeva väljaprahtimine laevapereta prahilepingu alusel TuMS § 52¹ lg 10 tingimustel Euroopa Majanduspiirkonnas asuvale samasse kontserni kuuluvale ettevõtjale.

Tonnaažikorra raames maksustatava tulu summa arvutatakse tonnaažikorra rakendaja ehk äriühingu iga tingimustele vastava laeva iga alanud 24-tunnise ajavahemiku kohta, sõltumata sellest, kas laeva tegelikkuses kasutatakse või mitte (TuMS § 52¹ lg 18). Maksustatava tulu summa arvutatakse laeva puhasmahutavuse ja vastava suhtarvu korrutisena (TuMS § 52¹ lg 19):

- 1) tonnaaživahemikule kuni 1000 kohaldatav suhtarv on 0,0084 eurot;
- 2) tonnaaživahemikule 1001 kuni 10 000 kohaldatav suhtarv on 0,0062 eurot;
- 3) tonnaaživahemikule 10 001 kuni 25 000 kohaldatav suhtarv on 0,0040 eurot;
- 4) tonnaaživahemikule alates 25 001 kohaldatav suhtarv on 0,0020 eurot.

Kindlaks määratud suhtarve rakendatakse sõltuvalt laeva vanusest järgmiselt (TuMS §52¹ lg 20):

- 1) 50% laevade puhul, mis ei ole vanemad kui viis aastat;
- 2) 75% laevade puhul, mille vanus jääb viie ja kümne aasta vahele;
- 3) 100% laevade puhul, mis on vanemad kui kümme aastat.

Võttes aluseks tulumaksuseaduses kehtestatud suhtarve, mida rakendatakse sõltuvalt laeva vanusest, võib järeldada, et tulumaksukohustus on seda suurem, mida vanem on laev. Autori arvates mõjutab selline maksusüsteem äriühinguid investeerima uutesse ja keskkonnasõbralikumatesse laevadesse ja laevasüsteemidesse.

2.2.2 Füüsilise isiku tulumaks, sotsiaalmaks ja kindlustushüvitised

Eestis maksustatakse töötaja teenitud tulu tulumaksu, sotsiaalmaksu, töötuskindlustusmaks ning kohustusliku kogumispensioniga (kui töötaja on II sambaga liitunud). Tavamaksukorra alusel on 2022. aastal Eestis füüsilise isiku tulumaksu määr 20% ning sõltuvalt sissetulekust on õigus kasutada maksuvaba tulu kuni 6000 eurot. Sotsiaalmaks 33% ning töötuskindlustusmaks 0,8% on tööandja kohustus ehk osa tööjõukuludest. Töötuskindlustusmaks 1,6% ning kohustuslik kogumispension 2% arvestatakse brutopalgast ja peetakse kinni töötasu väljamaksmisel. (Maksumäärad 2022) Meremeeste abikava raames jõustus ka töötasu erimaksukord (vt Lisa 8). Laevapere liikmete töötasu maksustatakse 0% tulumaksu määraga, kui tasu on saadud laeval

töötamise eest, ning sellelt ei tohi maha arvestada täiendavat maksuvaba tulu osa. Laev peab sõitma lepinguriigi lipu all, kogumahutavus peab olemalt vähemalt 500 ning seda kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol. Antud maksusoodustus ei kohaldu laevapere liikmetele, kes on töötasu teeninud Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarse tegeval reisilaeval (sh kruisilaeval). (TuMS § 13 lg 5–7) Töö autori arvates on laevapere liikmete töötasule kohaldatav tulumaksu määr 0% märkimisväärne kokkuhoid.

Töötasult sotsiaalmaksu, töötuskindlustusmakse ja kohustusliku kogumispensioni sissemaksete tasumisel rakendatakse laevapere liikmetele ühetaolist maksubaasi, milleks on kuni 750 eurot iga töötatud kuu kohta. Mitme kuu töötasu korraga välja makstes tuleb maksubaasi leidmiseks korrutada töötatud kuude arv 750 euroga. Sotsiaalmaksu vähendatakse 33%-lt 20%-le, mille tulemusel kuulub tööandja poolt tasumisele ainult pensionikindlustuse osa. Sotsiaalmaksu arvutatakse tegeliku igakuise töötasu asemel 750-euroselt maksubaasilt. Tööandjad on vabastatud sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa maksmisest (13%), kuna laevapere liikmetel on võimalus osta ise endale riiklik ravikindlustus. (Laevapere ... 2022) Tööandja on kohustatud arvestama ja kinni pidama kindlustatu töötasult töötuskindlustusmakse määras 1,6% ning arvestama ja tasuma tööandja töötuskindlustusmakse määras 0,8% (TKindls § 42). Töötuskindlustusmakseid ei tasuta kolmanda riigi residentidest meremeeste töötasudelt, sest laevapere liige on kindlustatud kui ta on Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitleb töötushüvitisi (TKindls § 3). Kohustusliku kogumispensioni makse määras 2% kohaldatakse kui Eesti residentist töötaja on kohustatud isik (KoPS § 7 lg 4).

1. juulist 2020 on laevapere liikmel võimalik Eestis sõlmida haigekassaga vabatahtlik kindlustusleping, tasudes ise kindlustusmakseid. Lepingu sõlmimiseks peab olema töötajal täidetud kaks tingimust: lepingu saab sõlmida ainult Eesti alaline elanik ja Eesti tähtajalise elamisloa või elamisõiguse alusel elav inimene ning laevapere liige peab olema enne lepingu sõlmimist töötanud kaheteistkümne kuu jooksul laevapere liikmena vähemalt ühe meretöölepingu või muu lepingu alusel. Kindlustusmakse aluseks on eelmise kalendriaasta Eesti keskmine brutokuupalk, millest võetakse 13%. Tasu ühe kalendrikuu eest on 188,20 eurot, kvartali eest 564,60 eurot ja aastamakse on 2258,40 eurot. Vabatahtliku kindlustuslepinguga tekib töötajal kindlustus ühe kuu jooksul, kuid tasu ei ole võimalik ühe kuu kaupa maksta. (Vabatahtlik ... 2022)

Tavakorraga võrreldes on laevapere liikmete teenitud tulu maksustamisel märkimisväärsed erinevused maksumäärades ja/või -baasides. Suurim erinevus tööjõu maksustamisel on tulumaksu määras (20% vs 0%) ning sotsiaal- ja kindlustusmaksete maksubaasides. Sotsiaalmaksu vähendatud maksumäära ulatuses (13%) on tööandja kohustus viidud üle töötajale, kellel on võimalus sõlmida vabatahtlik kindlustusleping.

3. LAEVADE JA LAEVAPERE LIIKMETE MAKSUMUUDATUSE MÕJUANALÜÜS

Kolmanda peatüki eesmärk on välja selgitada, kas Eestis jõustunud laevu ja laevapere liikmeid puudutav maksumuudatus on täitnud oma eesmärgi, milline on olnud erimaksukorra mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele ettevõtetele ja nende töötajatele, ning hinnata Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimelisust. Alapeatükkides annab autor ülevaate magistritöös kasutatud metoodikast ning erimaksukorra mõjust ja tulemuslikkusest: planeeritud eesmärgid vs tegelikkus. Lisaks toob autor välja läbiviidud küsitluste tulemused, võrdleb Eesti erimaksurežiimi teiste riikide erimaksukordadega ning teeb järeldusi ja ettepanekuid.

3.1 Metoodika

Magistritöö eesmärgi saavutamiseks kasutas autor andmekogumismeetoditena nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid meetodeid: dokumendivaatlust (sh erialane kirjandus, varasemalt läbi viidud uuringud, õigusaktid), riiklike ja rahvusvaheliste andmebaaside statistika ning esitatud andmepäringute tulemuste uurimist ja küsitlusi. Analüüsimeetoditena kasutatakse teksti sisuanalüüsi, statistikanäitajaid ja nende võrdlust ning vaadeldakse muutusi, nende põhjuseid, seoseid ja tagajärgi. Küsitlustest saadud andmete töötlemiseks kasutas autor Exceli programmi, mille funktsioonide ja valemite abil viis läbi analüüsi.

Erimaksukorra planeeritud ja tegelike tulemuste ning mõju hindamiseks esitas töö autor andmepäringud Maksu- ja Tolliametile, Transpordiametile ning Eesti Haigekassale. Püstitatud eesmärkide aluseks võttis autor Euroopa Liidu riigiabi dokumendis esitatud prognoosid, millega kinnitati Eestile riigiabi viieks aastaks. Püstitatud eesmärkide ning saavutatud tegelike tulemuste võrdlemiseks ja analüüsimiseks perioodil 01.07.2020–28.02.2022 kasutati samuti Exceli programmi funktsioone ja valemeid. Magistritöö raames viis autor läbi kaks küsitlust, mis olid suunatud erimaksukorraga seotud osapooltele. Esimene küsitlus oli lühem ning oli suunatud rahvusvahelistele ettevõtetele, kelle laevastik ning tegevused on sobivad ja vastavad Eesti erimaksukorra tingimustele ning kelle laevadele sellest tulenevalt oleks Eesti sobiv lipuriik. Teine

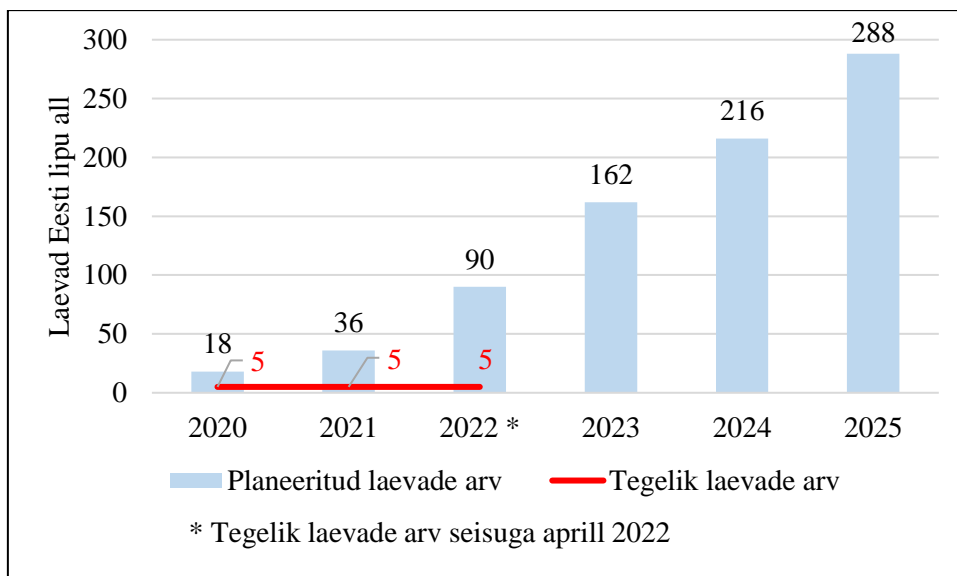
küsitlus oli pikem ja põhjalikum ning see oli suunatud Eesti meretranspordiga seotud ettevõtetele ja huvirühmadele, kelle hulka kuulusid nii avaliku sektori esindajad kui ka erialaliitude ja ametiühingute esindajad või liikmed. Suurem osa rahvusvahelistele ettevõtetele suunatud küsimustest oli esindatud ka teises küsimustikus. Autor kasutas küsitluste läbiviimiseks Google Forms, küsimustikud saadeti e-posti teel perioodil 24.03.2022–04.04.2022 ja vastamiseks anti 4-5 päeva.

3.2 Erimaksukorra mõju transpordisektorile ja majandusele Eestis: planeeritu vs tegelikkus

Laevade ja meremeeste uue maksustamise erikorra ettevalmistused algasid juba peaaegu kümme aastat tagasi ning riigiabi taotlemiseks püstitati lipu alla tulevate laevade arvu, loodavate lisatöökohtade ning saadava makstulu eesmärgid aastate kaupa. Magistritöö eesmärgiks oli teada saada, kas laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatud maksustamise erikord on oma eesmärgi täitnud: kas Eesti lipu alla on tulnud juurde palju uusi laevu, mis on toonud kaasa ka maksutulu suurenemise Eesti riigile. Eesmärgi saavutamiseks analüüsis autor 2019. aastal Euroopa Komisjoni positiivse riigiabi otsuse dokumendis esitatud eesmärgi tegelike tulemustega, mille kohta esitas päringud Transpordiametile, Maksu- ja Tolliametile ning Eesti Haigekassale.

3.2.1 Eesti lipu all olevad laevad 2020–2025

Eesti lipu alla on tulnud peale erimaksukorra jõustumist kaks kaubalaeva ning kokku on Eesti laevaregistrites viis erimaksukorra tingimustele vastavat laeva (vt Lisa 9). Euroopa Komisjoni poolt kinnitatud riigiabi dokumendis on välja toodud Eesti lipu all seilavate laevade planeeritud arv aastatel 2020–2025 (vt Lisa 10). Eesmärk oli saada esimese aasta lõpuks 18 laeva Eesti lipu alla, 2021. aasta lõpuks 36 laeva ning riigiabi perioodi lõpuks 288 laeva. Võrreldes planeeritud tegelikkusega (vt Joonis 4), võib öelda, et püstitatud eesmärkide täitmisest ollakse praegu veel väga kaugel. Lisandunud laevade arv on jäänud 2020. aastaga samale tasemele ehk võib öelda, et lisandumine on seiskunud. Töö autori arvutuste järgi oli 2021. aasta lõpuks täidetud 14% püstitatud eesmärgist.



Joonis 4. Eesti lipu all olevad laevad 2020–2025: planeeritu vs tegelikkus

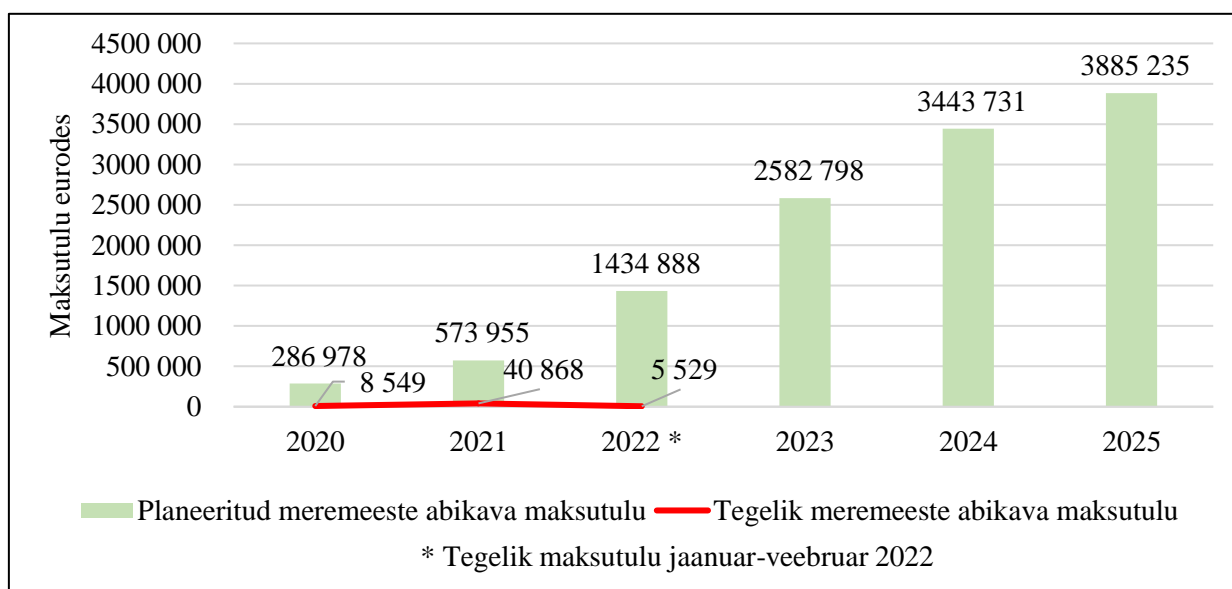
Allikas: Autori koostatud lisa 10 andmete alusel

Laevade lisandumist takistas oluliselt välismaalaste seaduse nõuete valesi rakendamine 2021. aasta suvel: ametid rikkusid seadust, kuna ei nõudnud kolmandatest riikidest pärit meremeestelt elamisluba, viisat ja/või lühiajalise töötamise registreerimist. Tulenevalt ÜRO rahvusvahelise mereõiguse konventsioonist loetakse riigilipu alla sõitvat laevastikku riigi territooriumiks, seega peavad ka Eesti lipu all sõitvad laevad rakendama välismaalaste seadust. (Õiguskantsleri ... 2021) 11. aprillil 2022 võttis Riigikogu vastu välismaalaste seaduse ja välismaalasele rahvusvahelise kaitse andmise seaduse muutmise seaduse. Sellega kehtestatakse erikord kolmandatest riikidest pärit laevapere liikmetele, kellel on õigus viibida töötamise eesmärgil Eesti riigilipu all sõitval laeval. (Välismaalaste ... 2022) President jättis vastuvõetud seaduse välja kuulutamata (Vabariigi ... 2022).

Saadav maksutulu (nii laevadelt kui ka laevapere liikmetelt) on otseses seoses lipu all sõitvate laevade arvuga. Mida rohkem laevu Eesti lipu all sõidab, seda suurem on ka saadav maksutulu ning võimalus täiendavate töökohtade tekkeks lipuriigi kaldasektoris. Töö autor on arvamisel, et 2021. aastal ilmnenu vastuolu välismaalaste seaduse nõuetega on väga oluline takistus laevade Eesti lipu alla lisandumisele. Samuti on autori arvates 2025. aastaks püstitatud eesmärkide saavutamine praeguse kasvutempo juures ebatõenäoline.

3.2.2 Laevapere liikmete maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025

Jõustunud riigiabiga loodi Eestile võimalus saada täiendavat maksutulu nii laevade tegevusest kui ka meremeeste tehtavatest väljamaksetest. Laevapere liikmetele tehtud väljamaksetelt tasutakse riigile sotsiaalmaks, töötuskindlustusmaks ja kogumispension. Mis makse ja kui palju tasutakse, sõltub sellest, kas meremees on residendist või mitteresidendist füüsiline isik. Riigiabi andmise otsuse dokumendis on välja toodud meremeeste abikava raames saadav planeeritud maksutulu ja riigiabi suurus aastate kaupa perioodil 2020–2025 (vt Lisa 11). Eesmärk oli saada meremeestele tehtud väljamaksetelt 2021. aasta lõpuks maksutulu üle poole miljoni euro ning 2025. aasta lõpuks 3,9 miljonit eurot. Võrreldes planeeritud tegelikkusega (vt Joonis 5), võib öelda, et püstitatud eesmärged pole ühelgi aastal täidetud. Töö autori arvutuste kohaselt laekus 2020. aastal meremeestele tehtud väljamaksetelt 3,0% ja 2021. aastal 7,1% planeeritud maksutulust ning riigiabi suurus oli 2020. aastal 2,1% ja 2021. aastal 3,4% planeeritust. Erikorra alla kuuluvate laevafirmade töötajate väljamakseid maksustati (vt Lisa 12) nii tava- kui ka erikorra alusel ning erikorra alusel maksustatud väljamaksetest laekus suurim maksutulu sotsiaalmaksust.



Joonis 5. Meremeeste abikava raames laekuv maksutulu 2020–2025: planeeritu vs tegelikkus
Allikas: Autori koostatud lisa 11 andmete alusel

Meremeeste abikava raames saadud maksutulu sõltub meremeeste arvust, kes töötavad Eesti lipu all olevatel laevadel, ning sellest tulenevalt on lipu all olevate laevade koguarvu ja saadud maksutulu vahel otsene seos. Võttes aluseks tegeliku Eesti lipu all olevate laevade osakaalu planeeritust ning saadud maksutulu ja riigiabi suuruse, tuleb välja, et laevade arvu protsentuaalne osakaal planeeritust on suurem kui maksutulu ja riigiabi summa osakaal. Kokkuvõttes võib öelda,

et meremehe abikava raames saadav maksutulu on aja jooksul kasvanud, kuid püstitatud eesmäärke pole saavutatud.

3.2.3 Tonnaažikorra maksutulu ja riigiabi suurus 2020. ja 2021. aastal

Laevade erimaksukorra alusel on ettevõtetel võimalik laeval teenitud tulu ja sellest saadud kasum maksustada tavakorra asemel tonnaažikorda kasutades. Maksu- ja Tolliametile esitatud andmepäringu tulemusel selgus, et 2020. aastal tonnaažikorda ei kasutatud ning 2021. aastal kasutas tonnaažikorda vähem kui kolm ettevõtet (vt Lisa 13). Tonnaažikorra alusel (vt Tabel 4) tasuti aasta jooksul tulumaksu, mille suurus sõltub laeva(de) puhasmahutavusest ning vanusest, 319,96 eurot. Laeva meeskonna juhtimise ja tehnilise juhtimise teenuse (*ship management*) osutamise eest deklareeritud kasum oli 300 000 eurot. Tavakorra alusel oleks ettevõtete maksukoormus selle kasumi väljamaksmisel dividendina olnud 75 000 eurot. Sellest tulenevalt on riigiabi suurus ehk ettevõtete kasu tonnaažikorra rakendamise 74 686,04 eurot. Protsentuaalselt oli tonnaažikorda kasutades ettevõtete maksukoormus 0,1% kasumist ning riigiabi osakaal 99,58%.

Tabel 4. Tonnaažikorra rakendamine 2021. aastal

Tonnaažikord	2021
Planeeritud laevade arv Eesti lipu all	36
Tegelik laevade arv	5
Tonnaažikorda kasutatavate laevade arv	vähem kui 3
Tulumaksukohustus tonnaažikorra rakendamisel (eurodes)	313,96
Teenitud kasum, mis loetakse tonnaažikorra rakendamisel maksustatuks (eurodes)	300 000
Ettevõtete maksukoormus kasumist	0,1%
Ettevõtete maksukoormus tavakorra alusel (eurodes)	75 000
Riigiabi suurus (eurodes)	74 686,04
Riigiabi osakaal maksukoormusest	99,58%

Allikas: Autori arvutused lisa 10 ja 13 andmete alusel

Euroopa Komisjoni positiivse riigiabi otsuse dokumendis olid esitatud ka tonnaažikorra rakendamisega püstitatud eesmärgid (vt Lisa 14), mille kohaselt pidid kõik Eesti lipu alla tulevad laevad hakkama kasutama tonnaažikorda. Planeeritud maksutulu meetoodika oli autori jaoks arusaamatu ja seega võrreldamatu, kuna laevad on väga erineva suurusega, mida eesmärkides eraldi ei määratletud, ning sellest tulenevalt on teenitava tulu ja kasumi suurus erinev. Võrreldes

Eesti lipu all olevate laevade arvu ning tonnaažikorda kasutavate laevade arvu saab öelda, et tonnaažikorra kasutajate arv on planeeritust oluliselt väiksem. Vaadates 2021. aasta tonnaažikorra rakendust võib öelda, et tonnaažikord ise on tegelikult ettevõtetele väga kasumlik. Maksukoormuse protsentuaalne osakaal kasumist võib sõltuvalt laeva suuruselt ja teenitud kasumist olla veelgi väiksem. 2021. aastal deklareeriti teenitud *ship management* teenuse osutamise eest, mille tulemusena ei olnud ettevõtetel kohustust rakendada ka siirdehinna maksustamise põhimõtet, mille kohaselt tuleks tasuda tulumaks vara üleandmisel. Sellest saab järeldada, et laevade erimaksukord on soodne eelkõige firmadele, kes osutavad *ship management* teenust, ning samuti uute laevade omanikele, kellele ei rakenduks siirdehinna maksustamine.

Erikorda kasutataval ettevõtetel on võimalus tavakorra alusel deklareerida muud kulud ning tehtud väljamaksed maksudeklaratsiooni TSD lisades 3, 4, 5, 6 ja 7. Erikorda kasutavad ettevõtted TSD lisasid 3-7 (vt Lisa 13) 2020. aastal ei deklareerinud, 2021. aastal deklareeriti lisasid 4 ja 7 kahel korral, lisa 6 kaheksal korral ning 2022. aasta esimese kahe kuu jooksul deklaratsioonid samuti puudusid. Esitatud deklaratsioonide arv on väike ja täiendava maksutulu võimalus riigile lisandunud laevafirmade tegevusest olematu või minimaalne.

3.2.4 Füüsilise isiku tuludeklaratsioon ja vabatahtlik kindlustus laevapere liikmetele

Maailmas on Eesti meremehi, kes sõidavad teiste riikide lipu all, suurusjärgus neli kuni viis tuhat (Hunt *et al.* 2016). Jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksustamise erikorraga loodi ka Eesti meremeestele juurde kaks võimalust: 0% tulumaks välismaal teenitud tuludelt, mis on saadud erimaksukorra nõuetele vastavatel laevadel, ja vabatahtlik kindlustus laevapere liikmetele. Tuludeklaratsiooni tabelis 7.3 saavad laevapere liikmed deklareerida tulu, mis on saadud TuMS §12 lg 5 või 6 sätestatud tingimustele vastaval laeval. 2020. aastal deklareeris 94 isikut nn laevapere liikmele tehtud väljamakseid kogusummas 2 757 891 eurot (Maksu- ja Tolliamet, 2020. aasta FIDEK vormi A andmed). Võttes aluseks deklareeritud väljamaksete kogusumma, on riigiabi suurus 551 578,14 eurot. Autori arvates on deklareerijate arv ning riigiabi suurus esimese aasta kohta arvestatav.

Töö autor esitas andmepäringu Eesti Haigekassale, saamaks teada, kas ja mitu vabatahtliku ravikindlustuse lepingut on sõlmitud. Alates 1. juulist 2020 on laevapere liikme vabatahtliku ravikindlustuse leping sõlmitud kaheksal korral (vt Lisa 15): 2020. aastal kaks lepingut, 2021. aastal neli ning 2022. aasta esimese kahe kuu jooksul kaks lepingut. Vaadates lepingute sõlmimise trendi võib öelda, et sõlmitavate lepingute arv kasvab ajas vähesel määral. Võrreldes

teiste riikide lipu all sõitvatel laevadel töötavate Eesti meremeeste arvuga moodustab sõlmitud lepingute arv proportsionaalselt väga väikese osa. Töö autor küsis Eesti huvigruppidele suunatud küsimustikus, mida nad arvavad vabatahtliku ravikindlustuse soetamise võimalusest meremeestele. Vastustest (vt Lisa 26) selgus, et pea poolte (47%) vastajate arvates on vabatahtliku ravikindlustuse soetamine ebaotstarbekas, sest puudub võimalus tasuda makseid ühe kuu kaupa. 29% vastanute arvates on tegemist atraktiivse, kuid samal ajal keerulise ja kalli võimalusega.

Kokkuvõttes on töö autori arvates positiivne, et jõustunud erimaksurežiimiga loodi lisaks Eesti lipu alla tulnud laevadel töötavatele meremeestele ka võimalused Eesti meremeestele, kes on teiste riikide lippude all tööil. Autor usub, et Eesti meremeeste huvi tuludeklaratsiooni vastu suureneb paari aasta jooksul, mil 0% tulumaksumäär on olnud kauem kehtiv. Hetkel on meremeestel, kes varasemalt jätsid tulud Eestis deklareerimata, kartus, et kui tänasel päeval deklareerida, hakatakse vaatama varasemate aastate deklaratsioone ning võib tekkida oht tulude maksustamiseks tagasiulatuvalt. Meremehed töötavad välismaiste ettevõtete all lühiajaliste lepingutega ning sel perioodil on nad tööandja poolt kindlustatud. Ravikindlustuse vastu on meremeestel huvi perioodil, mil oldakse kodus, ning sellest tulenevalt peaks Eesti Haigekassa looma võimaluse lepingute sõlmimiseks kuude kaupa.

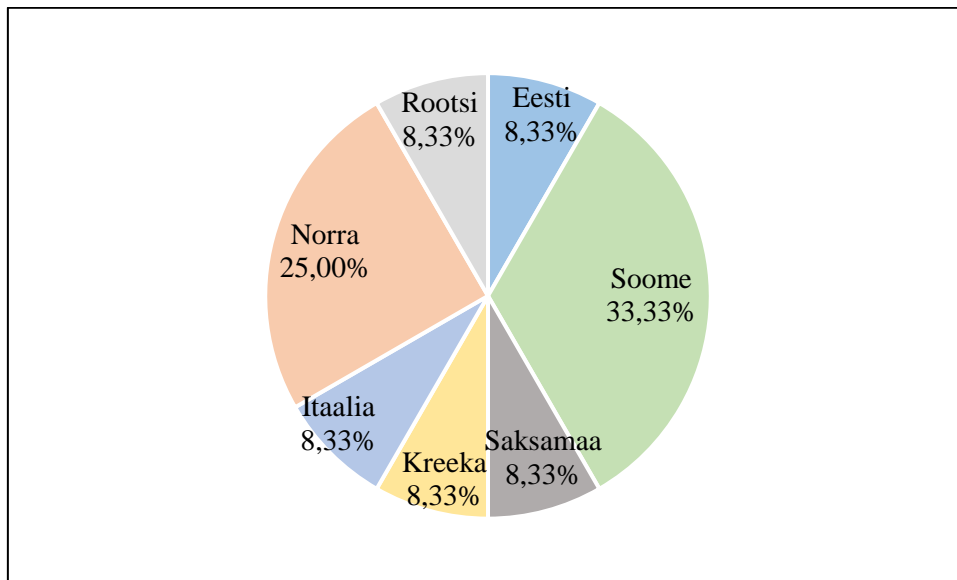
3.3 Laevade ja meremeeste erimaksukorra ja Eesti kui lipuriigi atraktiivsuse uuring

Töö autor viis läbi küsitlused uurimaks laevade ja meremeeste erimaksukorraga seotud osapoolte ja huvigruppide hinnanguid, arvamusi ning seisukohti. Esimene küsitlus (vt Lisa 16) oli lühem, inglise keeles ning suunatud rahvusvahelistele ettevõtetele. Teine küsitlus (vt Lisa 17) oli pikem ja põhjalikum ning suunatud erimaksukorraga seotud osapooltele Eestis. Sihtgruppi kuulusid nii need, kes erimaksukorra loomeprotsessis osalesid, ehk avalik sektor kui ka need, kellele erimaksukord suunatud oli, ehk laevaomanikud, erialaliitide ja ametiühingu esindajad ning liikmed.

3.3.1 Küsitlustele vastanute profiil ja segmendid

Rahvusvahelistele laevafirmadele suunatud küsitluse valimisse kuulusid potentsiaalsed laevandusettevõtted, kes vastavad Eesti erimaksukorra rakendamise tingimustele. Valimi suurus oli 252 ettevõtet 13 erinevast Euroopa riigist: Lätist, Leedust, Soomest, Rootsist, Norrast, Taanist,

Hollandist, Inglismaalt, Belgiast, Poolast, Itaaliast, Kreekast, Saksamaalt. Kõik küsimustikule vastajad olid laevaomanikud/reederid ning kokku vastas 12 laevaomanikku/reederit seitsmest erinevast riigist (vt Joonis 6), mis on protsentuaalselt 5% kogu valimist.

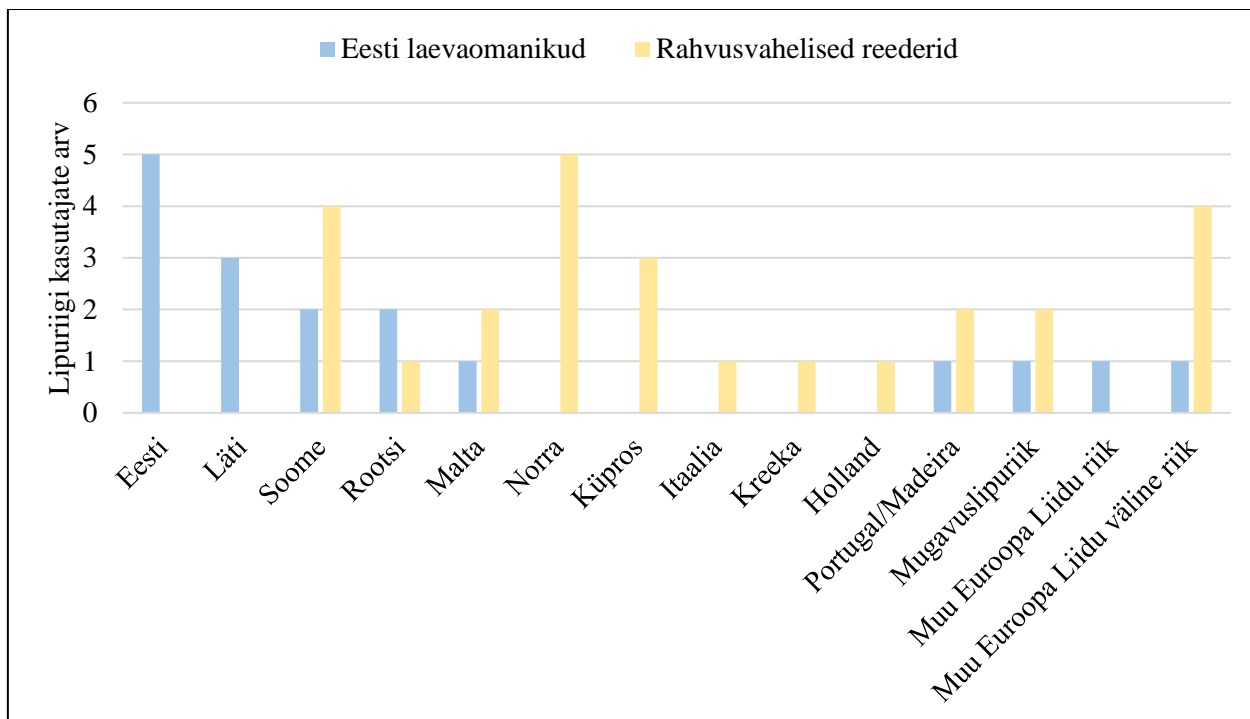


Joonis 6. Rahvusvahelisele küsitlusele vastanute jaotus riikide kaupa
Allikas: Autori koostatud lisa 18 andmete alusel

Erimaksukorraga seotud osapooltele Eestis suunatud küsitluse valimi suurus oli 32 asutust/isikut, kellest küsimustikule vastas kokku 17 ehk 53% kogu valimist. Vastanutest (vt Lisa 21) tegutsesid igapäevaselt avalikus sektoris viis, reederi/laevaomanikena üheksa ning muu (sh erialaliidu, ametiühingu) esindajaid oli kolm. Küsimustikule vastanud „Reederid, laevaomanikud“ ja „Muu“ esindajatest enamus tegutses igapäevaselt Eestis, kuid kaks vastajat märkis, et organisatsioon tegutseb kogu maailmas.

Mõlemas küsitluses soovis autor teada saada, mis riigi lipu all reederite laevad sõidavad. See annab ülevaate, kes on Eesti kui lipuriigi tänased konkurendid. Riikide valikuvariandid andis autor mõlemale vastajaskonnale samad ning neid valides võttis arvesse naaberriike ning maailma suurimaid lipuriike. Autori poolt välja pakutud 16 valikuvõimalusest olid vastustes esindatud 14 (vt Joonis 7), välja jäid Leedu ja Taani. Eesti vastajate hulgas on laevade lipuriikidena esindatud mitu naaberriiki (Läti, Soome, Rootsi), samas kui rahvusvaheliste reederite hulgas on esindatud rohkem Vahemere riike ja Euroopa n-ö maksuparadiise, nagu Malta, Küpros, Portugal. Kõige rohkem on lipuriigina esindatud Soome (6) ning viiel korral Eesti, Norra ja muu Euroopa Liidu väline riik. Mugavuslipuriike märgiti kolmel korral, kuid autori arvates võis osa vastajaid

märkida mugavuslipuriike ka muudeks Euroopa Liidu välisteks riikideks. Küsitluste tulemuste põhjal saab öelda, et populaarsed on vastajate hulgas nii teada-tuntud suurimad lipuriigid Euroopas (Malta, Küpros, Portugal/Madeira) kui ka naaberriigid. Sellest tulenevalt võib järeldada, et reederite lipuriigi valimisel on oluliseks teguriks ka lipuriigi lähedus igapäevasele asukohariigile.



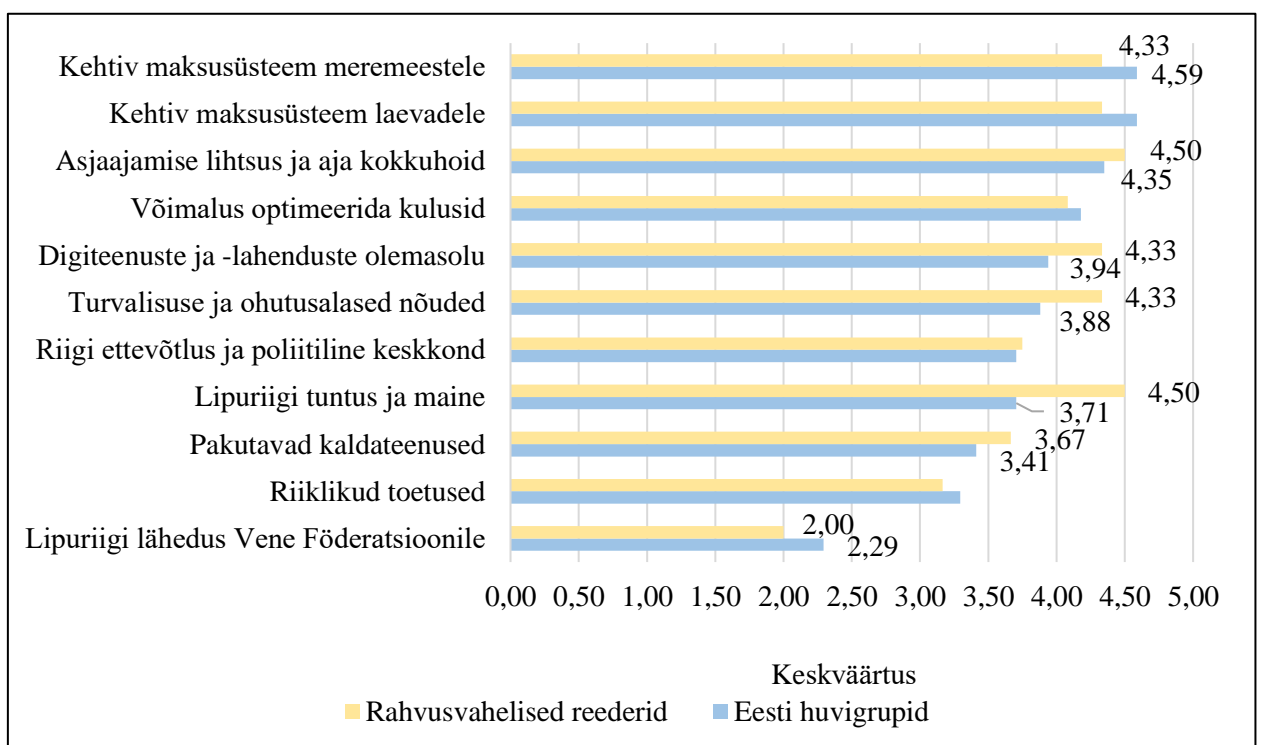
Joonis 7. Lipuriikide esindatus küsitluste vastajate hulgas
Allikas: Autori koostatud lisade 18 ja 21 andmete põhjal

Eesti sihtgrupile suunatud küsitluses soovis autor laevaomanikelt teada saada, kas uus jõustunud laevade ja meremeeste maksusüsteem oli põhjuseks, miks nad tõid / plaanivad tuua oma laeva(d) Eesti lipu alla või ei toonud / ei plaanigi tuua oma laevu Eesti lipu alla. Küsimusele vastati kümnel korral, kaheksa vastajat märkis, et on toonud ja/või plaanib tuua oma laeva(d) Eesti lipu alla. Sellest võib järeldada, et Eesti laevaomanike seas on olemas selge huvi uue maksusüsteemi ja Eesti kui lipuriigi vastu.

3.3.2 Lipuriigi valimise tegurite olulisus ja Eesti kui lipuriigi atraktiivsus

Lipuriiki valides uurivad ja analüüsivad laevaomanikud mitmeid tegureid, enne kui ühe või teise riigi kasuks otsustavad. Autor soovis teada, kui olulised on nii maksusüsteemiga seotud tegurid kui ka lipuriigi maine ja tuntuse ning pakutavate teenustega seotud tegurid. Tulemuste analüüsimisel võrdles autor Eesti vastajaskonna ja rahvusvaheliste reederite hinnatud tegurite

keskväärtusi (vt Joonis 8). Eesti küsimustikule vastanute hinnangul on kõige olulisemateks teguriteks kehtivad maksusüsteemid nii laevadele kui ka meremeestele, mida pidasid tähtsaks, kuid mitte kõige tähtsamaks ka rahvusvahelised reederid. Rahvusvaheliste reederite vastustest selgus, et erinevalt Eesti vastajatest peavad nad kõige olulisemaks asjaajamise lihtsust ja aja kokkuhoidu ning lipuriigi tuntust ja mainet. Autori arvates on erinevuse põhjuseks eelkõige teadlikkus maksustamise erikorrast. Rahvusvahelised reederid tuginesid vastamisel arvatavasti eelkõige varasematele kogemustele ja teadmistele, samas kui Eesti huvigrupid tuginesid tänastele teadmistele ja reaalsele olukorrale. Lisaks olid mõlemale vastajaskonnale olulised turvalisuse ja ohutusalased nõuded ja regulatsioonid riigis ning digiteenuste ja -lahenduste olemasolu. Kõige vähem tähtsaks pidasid mõlemad vastajaskonnad riiklike toetuste olemasolu ning lipuriigi geograafilise asukoha lähedust Vene Föderatsioonile. Autor lisas geograafilise asukoha tähtsuse tegurite nimekirja eelkõige Venemaa praeguse sõjalis-poliitilise tegevuse tõttu Ukrainas.



Joonis 8. Lipuriigi valimise tegurite olulisus Eesti huvigruppidele ja rahvusvahelistele reederitele
Allikas: Autori koostatud lisade 19 ja 22 andmete alusel

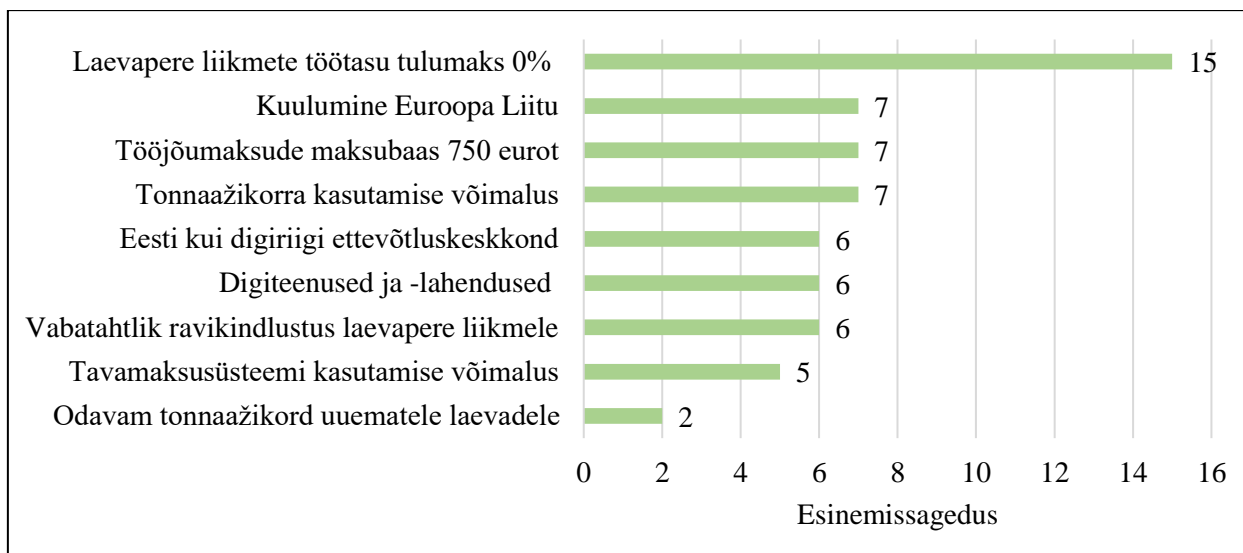
Võttes arvesse eespool toodud tegurite olulisust ja erinevust Eesti seotud osapoolte ja rahvusvaheliste reederite vahel, võib öelda, et maksusüsteemil on oluline roll lipuriigi valimisel, kuna mõlema vastajagrupi tulemustes olid need tegurid esiviisikus. Samuti tuleb märkida, et lisaks nn materiaalsele teguritele on väga olulisel kohal ka kõik nn immateriaalsed tegurid (asjaajamise

lihtsus, digilahendused, lipuriigi tuntus ja maine). Kõikide tegurite koosmõjul kujuneb välja lipuriigi atraktiivsus. Autor uuris mõlema vastajaskonna käest, kui atraktiivne on nende arvates Eesti laevade ja meremeeste uus maksusüsteem. Tulemustest selgus, et rahvusvahelised reederid hindavad jõustunud maksusüsteemi atraktiivsemaks kui Eesti küsimustikule vastanud. Rahvusvaheliste reederite vastuste põhjal kujunes Eesti laevade ja meremeeste maksusüsteemi atraktiivsuse keskväärtuseks 3,42 (vt Lisa 20) ja Eesti vastajate keskväärtus oli 2,82 (vt Lisa 23). Küsitlusest tuli välja, et erimaksukord on seaduseelnõu koostajate arvates atraktiivsem kui laevaomanike, reederite ja teiste arvates (keskväärtus vastavalt 3,20 ja 2,67), kel on kaudsed ja üldised teadmised uuest erimaksukorrast.

Autor soovis teada saada, miks ja kelle arvates ei ole erimaksukord atraktiivne. Nii rahvusvahelised reederid kui ka Eesti vastajad tõid kõige sagedamini välja, vastavalt 6 ja 11 korral, et laevade maksusüsteem ei ole teiste lipuriikide süsteemidest märkimisväärselt kuluefektiivsem ega eristu neist. Üllatavalt ja erinevalt Eesti vastajatest ei nimetanud rahvusvahelised reederid ühelgi korral põhjuseks meremeeste maksusüsteemi (vt Lisa 20). Mõlemad vastajaskonnad märkisid vastusevariandi „Muu“ all eraldi, et lisaks maksusüsteemile on oluline administratsioon ja selle olemasolu ning see, et Eesti on Pariisi MoU hallis nimekirjas.

3.3.3 Laevade ja meremeeste erimaksukorra eelised ja puudused

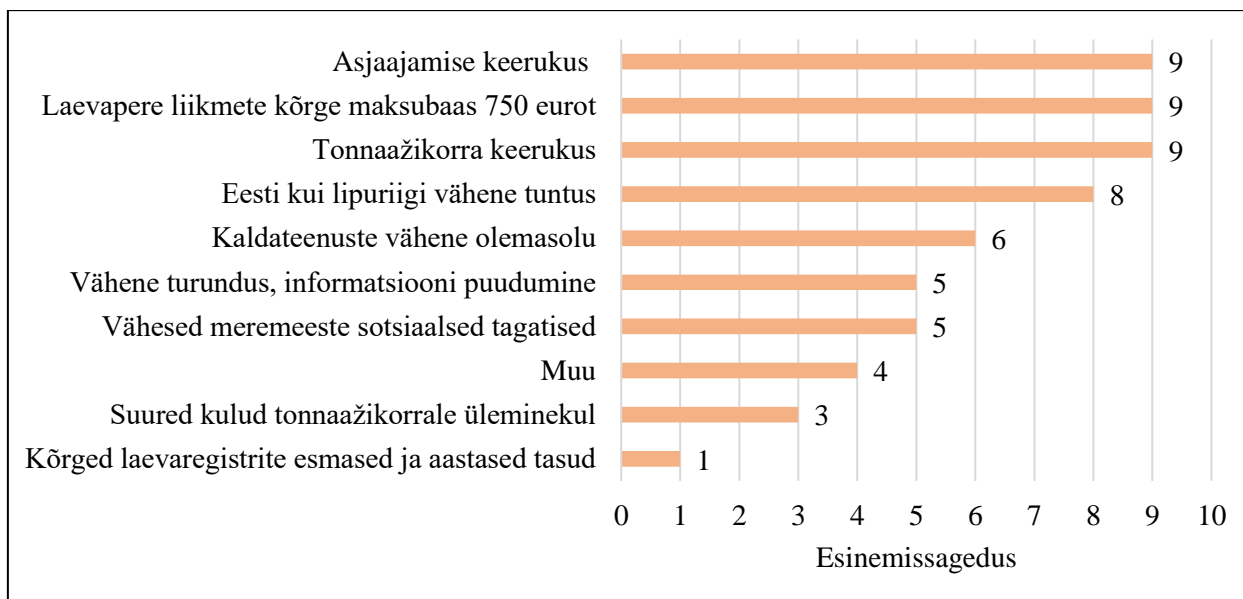
Igal maksusüsteemil on oma tugevad ja nõrgad küljed. Magistritöö eesmärgi saavutamiseks uuris autor Eesti vastajaskonnalt, millised on jõustunud uue maksusüsteemi eelised ja puudused. Küsitluse tulemustest (vt Joonis 9) selgus, et ülekaalukalt suurim eelis on laevapere liikmete töötasu maksustamine 0% tulumaksuga. Võrdväärselt olulisel kohal olid nii kuulumine Euroopa Liitu, tööjõumaksude (sotsiaalmaks, töötuskindlustusmaksed, kohustusliku kogumispensioni maksed) arvestamine 750-eurosele maksubaasile kui ka tonnaažikorra kasutamise võimalus. Kõige vähem oluliseks eeliseks märgiti tonnaažikorra madalamat maksumäära uuematele laevadele, kuid üle poole (65%) küsitlusele vastanutest toetas tonnaažikorra maksumäärade tulenemist laevade vanusest. Tulemuste põhjal võib autor öelda, et suurimate eeliste hulka kuulusid eelkõige maksustamisega seotud aspektid.



Joonis 9. Eesti laevade ja meremeeste erimaksukorra suurimad eelised

Allikas: Autori koostatud lisa 24 andmete põhjal

Erinevalt maksusüsteemi eelistest ei tulnud maksusüsteemi puuduste loetelust (vt Joonis 10) välja kindlat aspekti, mida oleks hinnatud teistest ülekaalukalt tähtsaimaks. Kolm enim valitud puudust olid asjaajamise keerukus – informatsioon ja teenused pole kättesaadavad mitmes võrkeeles; vajadus suhelda mitme erineva asutusega (nii Transpordiameti kui ka Maksu- ja Tolliametiga); laevapere liikmete tööjõumaksude kõrge maksukoormus 750-euroselt maksubaasilt ning tonnaažikorra keerukus – kahekordne raamatupidamine, palju tingimusi tonnaažikorra rakendamiseks ja kvalifitseerumiseks. Samuti toodi ühe suurema puudusena välja Eesti kui lipuriigi vähene tuntus. Võttes arvesse rahvusvaheliste reederite vastuseid, milles rõhutati lipuriigi maine ja tuntuse olulisust lipuriigi valimisel, ja Eesti vastajate ühe suurema puudusena esile tõstetud Eesti kui lipuriigi vähest tuntust, võib öelda, et see on väga oluline tegur ja põhjus, miks ei ole Eesti kui lipuriik püstitatud eesmärged saavutanud. Küsitluse tulemustest selgus, et Eesti huvigruppide arvates on kõige väiksemad puudused suured kulud tonnaažikorrade üleminekul – ettevõtja tulumaksukohustus vastavalt vara (laeva) turuväärtusele – ning laevaregistrite kõrged esmased ja aastased tasud. Erinevalt eelistest valisid puuduste küsimuses neljal korral ka vastuse „Muu“ (vt Lisa 25), milles esitati enim tööjõumaksudega seotud mõtteid ja murekohti ning nimetati ebaselgust välisreiside 50% arvestuses, st mis reisirid täpsemalt kvalifitseeruvad välisreisideks.



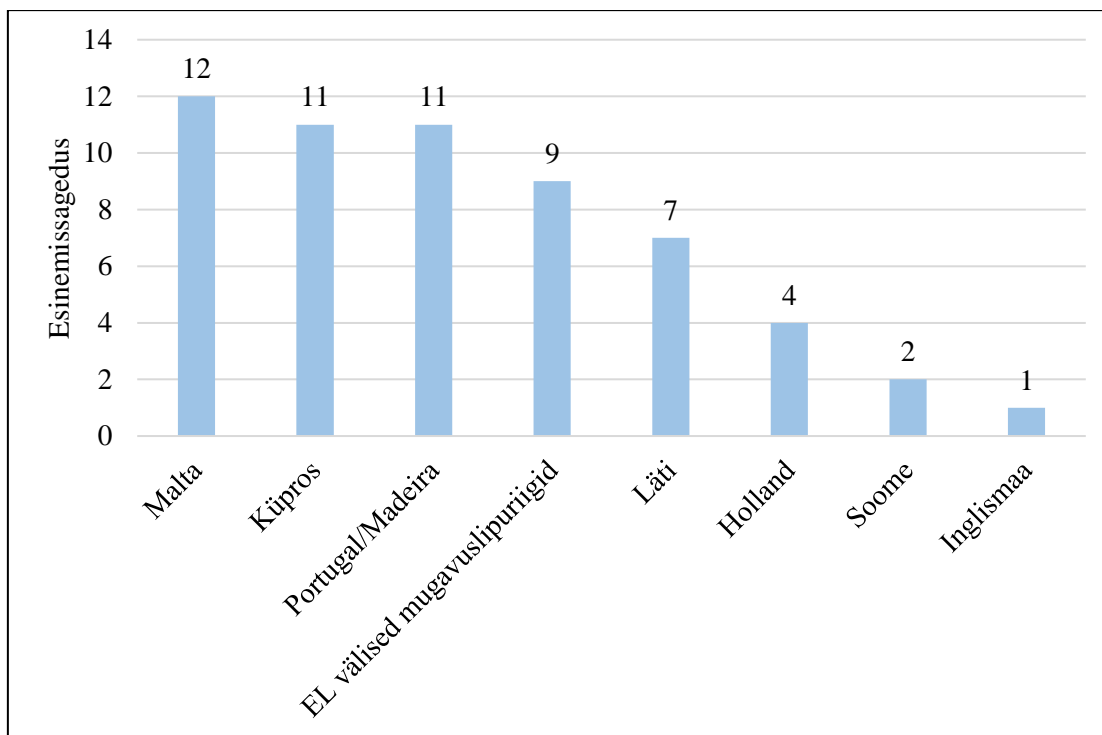
Joonis 10. Eesti laevade ja meremeeste erimaksukorra suurimad puudused

Allikas: Autori koostatud lisa 25 andmete põhjal

Kokkuvõttes võib Eesti huvigruppide vastuste põhjal järeldada, et uue erimaksurežiimi suurimad eelised on seotud nii laevade kui ka meremeeste maksustamisega: 0% tulumaks ja tonnaažikord. Suurimad puudused olid seevastu seotud pigem asjaajamise (sh informatsiooni puudumise) ja tonnaažikorra keerukusega (sh palju tingimusi tonnaažikorra rakendamiseks ja kvalifitseerumiseks). Üllatavalt selgus, et laevapere liikmete tööjõumaksude maksubaas 750 eurot on samal ajal nii üheks suurimaks eeliseks kui ka puuduseks. Autori arvates hinnatakse seda võimalust kõrgelt, kuid soovitakse liikuda veel väiksema maksukoormuse ja -määrade suunas. Seda toetab küsitluse tulemustest (vt Lisa 26) selgunud soov, et meremeeste tööjõumaksud peaksid olema 71% vastajate arvates viidud 0%-ni.

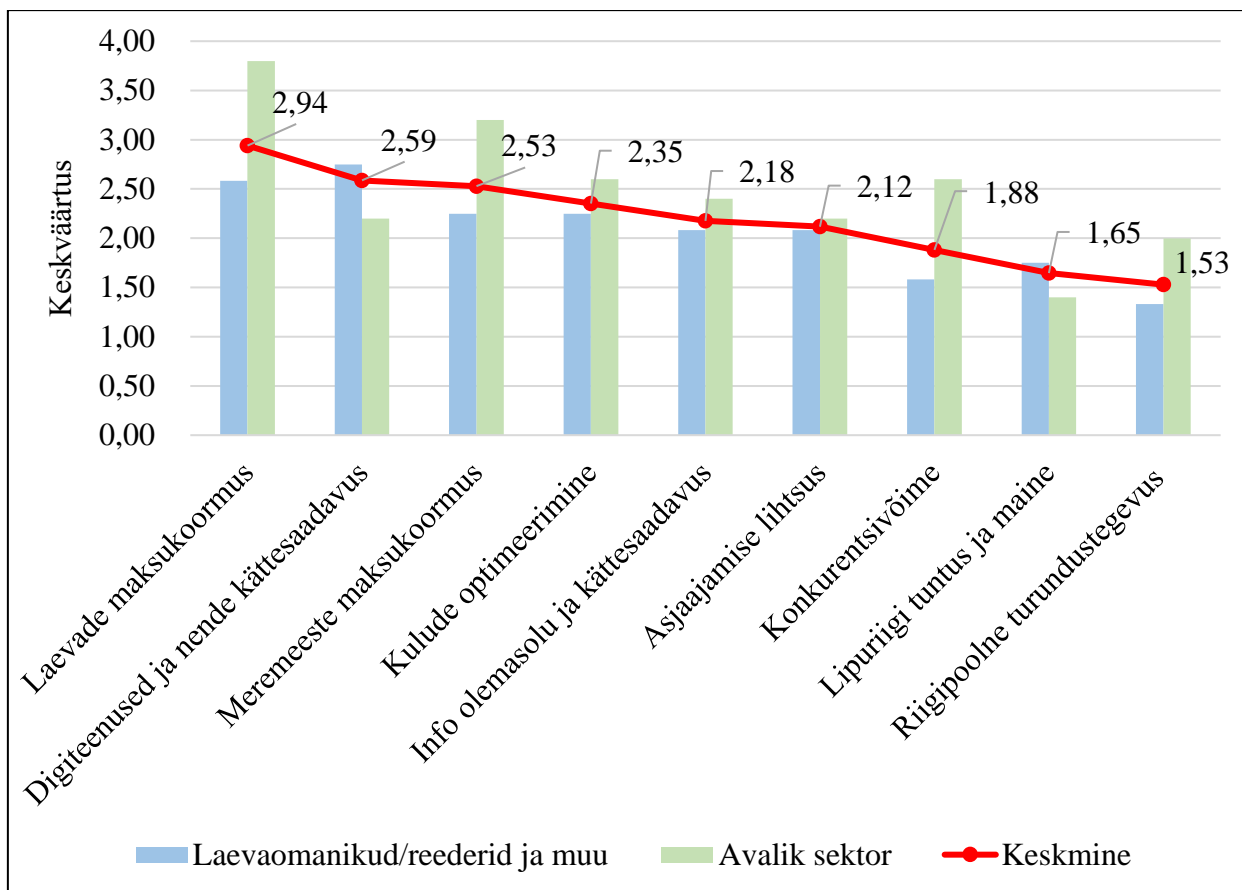
3.3.4 Laevade ja meremeeste riigiabi ning Eesti konkurentsivõimelisus

Autor küsis Eesti vastajaskonna käest, millised riigid on Eesti suurimad konkurendid ehk laevaomanike jaoks atraktiivsed lipuriigid. Küsitluse tulemustest (vt Joonis 11) selgus, et ülekaalukalt suurimad konkurendid on Malta, Küpros ja Portugal/Madeira. Samuti nimetati suurimate konkurentidena väljaspool Euroopa Liitu asuvaid mugavuslipuriike (nt Panama). Autor nõustub küsitluse tulemustega, et Eesti suurimateks konkurentideks on eelkõige Euroopa Liidu riigid, kes on juba praegu suurima laevade arvuga lipuriigid, ning Euroopa Liidu välised mugavuslipuriigid.



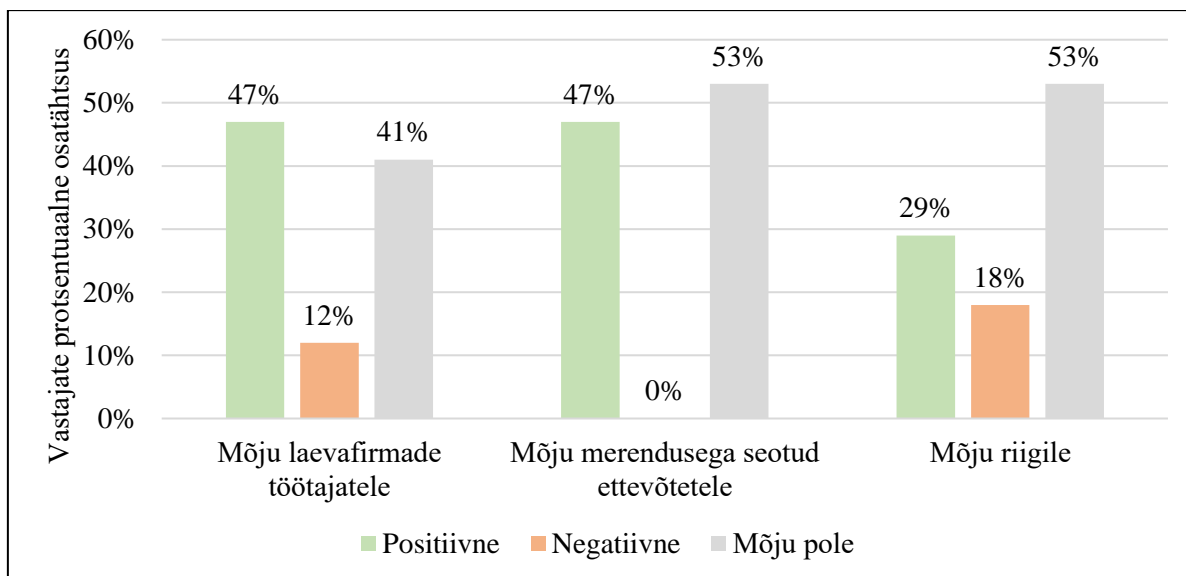
Joonis 11. Eestile suurimad konkurendid ehk laevaomanikele atraktiivsed lipuriigid
Allikas: Autori koostatud lisa 26 andmete alusel

Töö autor soovis teada, kui konkurentsivõimeline on hetkel laevade ja meremeeste maksusüsteem Eesti huvigruppide arvates. Küsitluse raames palus autor hinnata üheksat erinevat tegurit viiepalliskaalal, saamaks teada, kas antud tegurid/aspektid on Eesti maksusüsteemis veel kasinad/puudulikud või suurepärased. Küsitlusest selgus (vt Joonis 12), et kõige kõrgemalt hinnati laevade maksukoormust (keskväärtus 2,94) ning kõige madalamalt riigipoolset turundustegevust maksusüsteemi reklaamimisel (keskväärtus 1,53). Autor võrdles avaliku sektori hinnanguid laevaomanike ja „muu“ vastajate tulemustega ning selgus, et avaliku sektori vastajad hindasid kõiki tegureid keskmiselt kõrgemalt kui laevaomanikud ja „muu“ esindajad. Suurim erinevus oli digiteenuste ja nende kättesaadavuse hinnangus: avaliku sektori vastajate keskväärtus (2,20) oli madalam kui laevaomanike ja „muu“ vastanute keskväärtus (2,75), kes hindasid digiteenuseid kõikidest teistest teguritest kõrgemalt. Digiteenuseid ja nende kättesaadavust hinnati üllatavalt kõrgelt, sest lipuprojekti raames lubatud meremeeste infosüsteem rakendus alles 2021. aastal ning laevade infosüsteemi pole veel kasutusele võetud. Maksusüsteemi vaatenurgast hinnati nii laevade kui ka meremeeste maksukoormust kõrgelt. Kokkuvõttes ei ületanud mitte ühegi maksusüsteemiga seotud teguri keskväärtus 3,0 ehk „hea“ piiri. Sellest tulenevalt on autor seisukohal, et kogu maksusüsteemi on vaja parandada ja Eestil kui lipuriigil on palju arenguruumi.



Joonis 12. Laevade ja meremeeste maksusüsteemi ja Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimelisus
Allikas: Autori koostatud lisa 27 andmete alusel

Magistritöö üheks uurimisküsimuseks oli, milline on uue maksusüsteemi mõju laevafirmade töötajatele, merendusega seotud ettevõtetele ning riigile üldiselt. Kahe tasandi, laevafirmade töötajate ja merendusega seotud ettevõtete puhul toodi välja pigem positiivne mõju või mõju puudumine (vt Joonis 13). Mõju riigile hinnati kõige vähem positiivseks ning üle poole vastajate (53%) arvates mõju riigile puudub, mis võib autori arvates tuleneda püstitatud eesmärkide (sh maksutulu laekumise) vähesest täitmisest. Seoses mõjude uurimisega küsis autor Eesti vastajatelt, milline on nende arvates COVID-19 kriisi mõju uuele laevade ja laevapere liikmete maksusüsteemile Eestis (vt Lisa 28). Üle poole (53%) vastanutest tõi välja negatiivse mõju eelkõige selle alusel, et laevandusettevõtted tegelevad COVID-19 kriisist tulenevate muudatuste ja tagajärgedega ning seega ei mõelda lisakulutustele ja suurematele muudatustele, sh lipuriigi vahetusele. Kolmandiku vastajate (35%) arvates mõju ei olnudki. Vastusevariandi „Muu“ puhul märgiti, et Eesti lipuprojekt on seiskunud pigem seoses poliitiliste eelistustega.



Joonis 13. Uue maksusüsteemi mõju laevafirmade töötajatele, merendusega seotud ettevõtetele ja riigile

Allikas: Autori koostatud lisa 28 andmete põhjal

Laevade ja meremeeste uus maksusüsteem kehtib kuni 2026. aastani. Sellest tulenevalt uuris autor, kas Eesti peaks taotlema laevade ja meremeeste riigiabi pikendamist. Enamus (76%) vastajatest toetab riigiabi pikendamist. Samas selgus küsitlusest (vt Lisa 28), et ainult 41% Eesti vastajatest soovitaks Eestit kui lipuriiki rahvusvahelistele reederitele. Töö autor palus rahvusvahelistel reederitel hinnata viiepallisüsteemis, kui suure tõenäosusega oleksid nad huvitatud oma laeva(de) toomisest Eesti lipu alla, ning tulemustest (vt Lisa 20) selgus, et huvi on keskmine (keskväärtus 2,50). Praeguse seisuga nad pigem ei tooks oma laevu Eesti lipu alla, sest 67% vastanute jaoks oleks laevade ületoomisel takistuseks Eesti-poolne põhjaliku ja keeruka dokumentatsiooni olemasolu nõue.

Ettepanekuid laevade ja meremeeste maksusüsteemi muutmiseks tuli mitmeid. Küsitluse tulemustest selgus (vt Lisa 26), et laevade ja meremeeste erimaksukord võiks lisaks kaubalaevadele kehtida ka regulaarreise tegevatele reisilaevadele (seda toetas 65% vastanutest). Eesti vastajate ettepanekud (vt Lisa 29) olid seotud eelkõige digiteenuste arenduse ja kättesaadavusega ning maksusüsteemi lihtsa, selge, läbipaistva ja arusaadavana hoidmisega. Rahvusvahelised reederid rõhutasid (vt Lisa 20), et lisaks maksusüsteemidele on oluline administratsiooni olemasolu ja toetus.

Kokkuvõttes võib läbiviidud küsitluste tulemusel öelda, et tegureid, mida arvestatakse lipuriigi valimisel, on palju ning lisaks maksusüsteemile ning lipuriigi vahetuse ja laevaregistritega seotud kuludele pööratakse tähelepanu ka muudele teguritele (eriti rahvusvaheliste reederite puhul). Jõustunud maksusüsteemil on nii tugevusi kui ka nõrkusi, kuid hoolimata nendest toetavad maksusüsteemiga seotud osapooled Eestis riigiabi pikendamist. Avalikul sektoril tuleks riigiabi pikendamisel pöörata eraldi tähelepanu nii rahvusvahelistele ettevõtetele ja nende huvidele/soovidele, kes oleksid potentsiaalsed uued tulijad Eestisse, kui ka Eesti enda ettevõtetele, kelle laevad on praegu teiste riikide lipu all.

3.4 Eri riikide laevade erimaksurežiimide võrdlus

Laevadele ja meremeestele on paljudes riikides kehtestatud erimaksurežiime, mille maksumäärad ja -süsteemid võivad riigiti erineda (vt Lisa 32). Magistritöö üheks eesmärgiks oli teada saada, kas Eestis jõustunud meretranspordi erimaksukord on konkurentsivõimeline teistes riikides, eelkõige Euroopa Liidu riikides kehtiva korraga. Selle väljaselgitamiseks võrdles autor Eesti ja Küprose laevade erimaksukordasid. Võrdluseks valis autor küsitlustes ühe atraktiivseima lipuriigina välja toodud Küprose, mis on samuti tuntud kui mugavuslipuriik. Töö piiratud mahu tõttu ei võrrelnud autor meremeestele kehtestatud erimaksukordasid.

Erimaksukordade võrdluse aluseks võttis autor kaks laeva: LNG punkerlaeva Optimus (IMO nr: 9870472) ja kaubalaeva Aurora (IMO nr: 9255579). Optimus kuulub aktsiaseltsile Eesti Gaas, sõidab Läti lipu all ning valmis 2021. aastal. Laeva kogumahutavus GT on 6537 ning puhasmahutavus NT 1907. (Optimus 2022) Aurora on Soome ettevõtte Aalto Shipping Company Oy laev, mis sõidab Hollandi lipu all ning valmis 2002. aastal. Laeva GT on 5052 ning NT 2663. (M/V Aurora ... 2022) Autor valis laevad nende vanuse järgi, et tuua välja võimalikud vanusest tulenevad maksukohustuse erinevused. Optimuse valis autor eelkõige selle tõttu, et tegemist on Eesti reederiga laevaga, mis vastab erimaksukorra tingimustele, kuid sõidab Läti lipu all.

3.4.1 Küprose laevade erimaksukord

Küpros kui lipuriik on suuruselt maailmas üheteistkümmes ning Euroopas kolmas. Lipuriigi edu toetavad riigis laevafirmadele pakutavad kaldateenused, näiteks Limassolis on üle 200 erinevaid laevandusega seotud teenuseid pakkuva ettevõtte. Küpros asub Pariisi MoU valges nimekirjas ning meremeestele pole kehtestatud rahvusest tulenevaid töötamise piiranguid. (Why ... 2022)

2010. aastal võeti kasutusele laevade erimaksukord ehk tonnaažikord, mis sai 2019. aastal Euroopa Komisjonilt positiivse otsuse riigiabi pikendamiseks kuni 2029. aasta lõpuni. Küprose tonnaažikorra on erinevalt Eestist erinevad maksumäärad laevaomanikele ja prahtijatele ning meeskondade ja tehnilist juhtimist pakkuvatele (*ship management*) ettevõtetele (vt Tabel 5). Kui valitakse tonnaažikord, on ettevõtte kohustatud seda rakendama kümne aasta jooksul, ning kui soovitakse tavakorra üle minna, peavad ettevõtted tagasiulatuvalt tasuma erikorra ja tavakorra maksustamise vahe. (Cyprus ... 2022)

Tabel 5. Küprose tonnaažikorra maksumäärad

Laeva puhasmahutavus (NT)	Laevaomanikud ja prahtijad, maksumäär 100 ühiku kohta	<i>Ship management</i> ettevõtted, maksumäär 400 ühiku kohta
... - 1 000	36,50	36,50
1 001 – 10 000	31,03	31,03
10 0001 – 25 000	20,08	20,08
25 0001 – 40 000	12,78	12,78
40 001 - ...	7,30	7,30

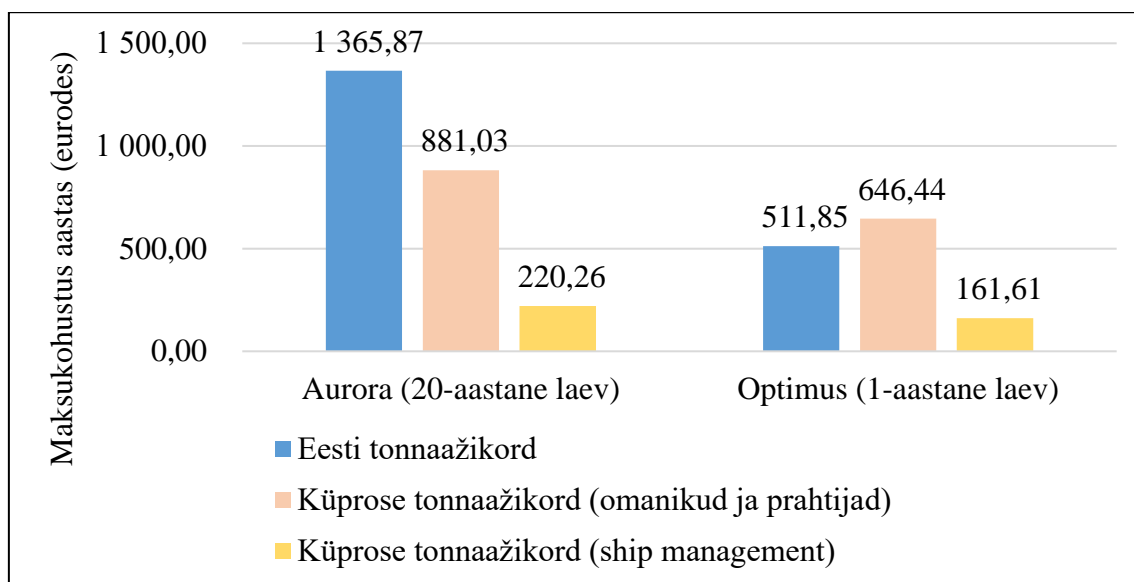
Allikas: (Cyprus ... 2022)

Tonnaažikorra maksumäärasid on võimalik vähendada kuni 30% ulatuses, kui laevad kasutavad keskkonnasõbralikke mehhanisme ja seadmeid. Maksukohustust on võimalik vähendada kuni 75%, kui laevade tegevus on ajutiselt peatatud (*laid-up ships*) ja kui laevad ei opereeri (*inoperative ships*) seadusest tulenevatel asjaoludel. (Guide ... 2021) Töö autori arvates on õige vähendada maksumäärasid sõltuvalt kasutatavatest mehhanismidest ja seadmetest. See annab võimaluse ka vanematel laevadel, mis on investeerinud keskkonnasõbralikumaisse süsteemidesse, konkureerida uute laevadega.

3.4.2 Laeva registritasud ja tonnaažikord: Eesti vs Küpros

Töö autor viis läbi Eesti ja Küprose tonnaažikorra maksukohustuse arvutused kahe laeva alusel. Aurora on 20-aastane laev, puhasmahutavusega 2663, ja Optimus 1-aastane laev, puhasmahutavusega 1907. Eesti tonnaažikorra maksumäärad sõltuvad puhasmahutavusest ning laeva vanusest, Küprose maksumäärad puhasmahutavusest ning ettevõtte tegevusalast. Arvutuste põhjal selgus (vt Joonis 14), et erinevalt Küprosest on Eesti tonnaažikord märkimisväärselt kallim vanematele laevadele. 20-aastase laeva maksukohustus aastas on Eestis 55% suurem kui Küprosel (omanikele ja prahtijatele). Üheaastase laeva maksukoormus on arvutuste põhjal Küprosel suurem kui Eestis. Autori arvates võib see tegelikult olla sama ja/või madalam võrreldes Eestiga, sest

sõltuvalt laevas kasutatavate seadmete ja süsteemide keskkonnasõbralikkusest võib maksukohustus väheneda veel kuni 30%. Suur erinevus Küprose ja Eesti tonnaažikorra vahel on maksukohustuse suurus *ship management* ettevõtetele. Võrreldes Küprose tonnaažikorda omanikele ja prahtijatele ning *ship management* ettevõtetele, on erinevus neljakordne.



Joonis 14. Aurora ja Optimuse tonnaažikorra maksukohustus Eestis ja Küprosel
Allikas: Autori koostatud lisa 30 andmete alusel

Laeva registritasud sõltuvad Eestis vastutava isiku asukohast ning laeva kogumahutavusest. Eestis tuleks esimese laevaregistri puhul (vt Lisa 31) nii Optimusel kui ka Auroral tasuda ligikaudu 8000 eurot igal teisel aastal, samas kui teise laevaregistri puhul oleks registritasu 20 000 eurot aastas. Küprosel oleks aastane registritasu mõlema laeva puhul 300 eurot.

Kokkuvõttes võib Eesti ja Küprose laevade erimaksukordade kalkulatsioonide põhjal öelda, et Eesti maksusüsteemi maksukohustus on konkurentsivõimeline ainult uutele laevadele. Küprose maksusüsteem on konkurentsivõimelisem *ship management* ettevõtetele, kelle tegevuse soodustamine on autori arvates kasulik riigile üldiselt: laevade tehniline hooldus ja muud teenused toimuvad riigis kohapeal. See on aluseks täiendavate töökohtade ning maksutulu lisandumisele. Laevade registritasudes on Küpros kindlalt konkurentsivõimelisem ning autori arvates on Eestil kasulik õppida Küprose maksusoodustustest.

3.5 Järeldused ja ettepanekud

Magistritöös läbiviidud uuringute ja analüüside tulemusel selgitati välja, kas 1. juulil 2020 jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksustamise erikord on eesmäärke täitnud ning kas ja milline on jõustunud maksumuudatuse mõju reederitele, meremeestele ja riigile. Lisaks uuris autor, kas Eesti kui lipuriik (sh maksusüsteem) on konkurentsivõimeline. Läbiviidud uuringute, küsitluste ja analüüside tulemused on esitatud töö kolmandas peatükis ning nende põhjal toob autor välja laevade ja laevapere liikmete erimaksurežiimiga seotud järeldused ja ettepanekud.

Uurimaks erimaksukorra mõju transpordisektorile ja majandusele võrdles töö autor enne riigiabi jõustumist püstitatud eesmäärke tegelike tulemustega 2022. aastaks. Uuringu käigus selgus, et püstitatud eesmäärke seoses Eesti lipu all olevate laevadega, saadava maksutuluga nii tonnažikorra raames kui ka meremeestele tehtavatelt väljamaksetelt ja riigiabi suurusega on täidetud osaliselt. 2021. aasta lõpuks oleks pidanud laevu Eesti lipu all olema 36, kuid tegelikult oli viis. Peale 2020. aastat pole laevu lisandunud ning uuringu käigus selgus, et 2021. aasta suvel tõi õiguskantsler välja, et riigiametid on rikkunud välismaalaste seadusest tulenevaid norme seoses kolmandatest riikidest pärit meremeeste töötamisega Eesti lipu all olevatel laevadel: meremeestelt ei nõutud viisat, elamisluba ja/või lühiajalise töötamise registreerimist. Välismaalaste seadusest tulenev nõue kolmandate riikide meremeestele on oluline takistus uute laevade lisandumisele Eesti lipu alla.

Meremeeste abikava raames saadava maksutulu ja riigiabi planeeritud ja tegeliku summa erinevuse põhjuseks on lipu all olevate laevade otsene seos maksutuluga: mida rohkem on laevu lipu all, seda rohkem on meremehi, kelle töötasult tasutakse makse. Autori arvutustest selgus, et 2021. aastal laekus 7,1% planeeritud maksutulust ning riigiabi suurus oli 3,4% planeeritust, samal ajal kui Eesti lipu all seilavate laevade planeeritud arvust oli 2021. aasta lõpuks saavutatud 14% eesmärgist. Sellest tulenevalt tekkis töö autoril küsimus, miks on tegeliku maksutulu osakaal püstitatud eesmärkidest märkimisväärselt väiksem laevade arvu osakaalust. Autori arvates võib lahknevuse põhjuseks olla laevade erimaksukorra kasutamise õiguse ja/või soovi puudumine. Erimaksukorra rakendamiseks vajalike tingimuste järgimine on oluline, sest nende mittetäitmisega on oht suureks maksuriskiks. Töö käigus selgus positiivne mõju võõrriippude all töötavatele Eesti meremeestele, kellel avanes meremeeste abikava raames võimalus välismaal teenitud tulusid deklareerida 0% tulumaksumääraga. 2020. aastal kasutas seda võimalust 94 meremeest ning riigiabi suuruseks oli üle 550 000 euro.

Magistritöö raames selgus, et tonnaažikorda kasutab Eestis alates 2021. aastast vähem kui kolm laeva. Algselt püstitati eesmärk, et suurem osa kui mitte kõik lipu alla tulnud laevadest hakkavad kasutama tonnaažikorda. Töö autor uuris tonnaažikorda eraldiseisvalt ning selgus, et tegelikult on tegemist laevafirmadele väga soodsa maksusüsteemiga. Ettevõtete maksukoormus 300 000-eurose kasumi juures oli ainult 319,96 eurot, samas kui tavakorda kasutades oleks maksukoormus olnud 75 000 eurot. Töös selgus, et Eesti tonnaažikord on soodne eelkõige uuematele laevadele, kuna maksukohustus sõltub laeva vanusest, ning *ship management* ettevõtetele, kellel ei teki tonnaažikorra üleminekul vara siirdehinnalt tulumaksukohustust. Autori ettepanek rahandusministeeriumile on luua sarnaselt Küprosega erinevad võimalused nii omanikele, prahtijatele kui ka *ship management* ettevõtetele, kuna nende tegevus laieneb merelt ka maale.

Töö autor viis läbi küsitlused rahvusvaheliste reederite ning Eesti maksukorraga seotud osapoolte seas. Küsitlustest selgus, et Eesti kui lipuriigi suurimad konkurendid on eelkõige naaberriigid ning mugavuslipuriigid. Lipuriigi valimisel on lisaks kehtivatele maksusüsteemidele oluliseks valikukriteeriumiks ka asjaajamise lihtsus ja aja kokkuhoid ning lipuriigi tuntus ja maine (oli eriti oluline rahvusvaheliste reederitele). Sellest tulenevalt võib öelda, et lisaks n-ö materiaalsele teguritele arvestatakse ning hinnatakse ka kõiki teisi, immateriaalseid tegureid, mis võivad teatud hetkedel üles kaaluda ka madalad maksumäärad ja -baasid. Lipuriigi tuntuse ja maine olulisuse näitena võib tuua Vene lipu all sõitvad laevad, millele kehtestatud laiaulatuslikud sanktsioonid mõjutavad ettevõtte tegevust. Lisaks palus autor hinnata Eesti laevade ja laevapere liikmete erimaksukorra atraktiivsust ning selgus, et rahvusvahelised reederid hindavad jõustunud erimaksurežiimi kõrgemalt kui Eesti vastajaskond. Hoolimata kõrgemast hinnangust maksusüsteemi atraktiivsusele, on üle pooltele rahvusvaheliste reederitele laevade ületoomise takistuseks nõutava laevadokumentatsiooni keerukus ja põhjalikkus.

Eesti huvigruppide käest uuris autor laevade ja meremeeste erimaksukorra eeliseid ja puuduseid ning palus hinnata maksusüsteemi ja Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimelisust. Selgus, et ülekaalukalt suurim eelis on laevapere liikmete töötasu maksustamine 0% tulumaksumääraga. Oluliste eelistena toodi veel välja kuulumine Euroopa Liitu ning tonnaažikorra kasutamise võimalus. Võrdselt suurimateks puudusteks peeti nii asjaajamise kui ka tonnaažikorra keerukust. Vastusevariandi „Muu“ all märgiti enim töjõumaksudega seotud mõtteid ja murekohti. Selle põhjal võib järeldada, et Eesti reederite ja huvigruppide jaoks on meremeeste abikava olulisem kui tonnaažikord. Küsitlusest selgus, et Eesti kui lipuriigi ja maksusüsteemi konkurentsivõimelisus on

keskmisest madalam. Avaliku sektori esindajad hindasid maksusüsteemi ja lipuriigiga seotud tegureid märkimisväärselt kõrgemalt kui teised vastajad. Tulemustest selgus, et kõige kõrgemalt hinnatakse nii laevade kui ka meremeeste maksukoormust ning kõige madalamalt lipuriigi tuntust ja mainet ning riigipoolset turundustegevust.

Küsitluses palus autor Eesti huvigruppidel hinnata uue maksusüsteemi mõju merendusega seotud ettevõtetele, laevafirmade töötajatele ning riigile. Mõju laevafirmade töötajatele ning ettevõtetele hinnati pigem positiivseks või toodi välja, et mõju puudub. Vastustest selgus, et üle poolte vastanute arvates maksusüsteemil riigile mõju pole. Selle põhjuseks võib olla asjaolu, et uus erimaksukord pole veel oma eesmärgi täitnud ning need vähesed laevad, mis on tulnud Eesti lipu alla, ei ole toonud kaasa suuri maksutuluseid ega lisanud töökohti.

Magistritöö raames viis autor läbi Eesti ja Küprose tonnaažikorra maksustamise analüüsi kahe laeva näitel. Selgus, et Eesti tonnaažikord on erinevalt Küprosel kehtivast oluliselt kallim vanematele laevadele, kuid uuemate laevade puhul on maksukoormus Eestis siiski väiksem. Laeva registritasud on Küprosel ülekaalukalt konkurentsivõimelisemad väga soodsa aastase registritasu tõttu. Eestis on kohustus maksustada tonnaažikorra alusel iga alanud 24-tunnise ajavahemiku eest, hoolimata sellest, kas laev opereeris või mitte, ning sellest tulenevalt teeb autor ettepaneku luua sarnaselt Küprosega võimalus vabastada maksukohustusest laevad, mis teatud ajahetkel ei opereeri.

KOKKUVÕTE

1. juulil 2020 jõustus Eestis laevade ja laevapere liikmete erimaksukord, mille eesmärgiks oli tuua rohkem laevu Eesti lipu alla, selle tulemusel suurendada maksutulu ja luua juurde kaldaorganisatsiooni töökohti. Magistritöö eesmärk oli välja selgitada, kas jõustunud laevade ja laevapere liikmete maksumuudatus on oma eesmärke täitnud ning milline on muudatuse mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele ettevõtetele ja nende töötajatele. Eesmärgi täitmiseks kasutas autor andmekogumismeetoditena nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid meetodeid: dokumendivaatlust, ankeetküsitlust ning andmepäringuid erinevatele asutustele. Analüüsimetoditena kasutati teksti sisuanalüüsi ja võrdlusanalüüsi riikide maksukoormuse, maksumuudatuste eesmärkide ja mõju hindamiseks.

Uurimise käigus selgus, et meretranspordil on läbi aegade olnud oluline roll riigi majanduse arengus ning sellel on otsene seos maailma majanduse ja kaubanduse arengusuundadega. Riigid konkureerivad omavahel, soovides saada võimalikult palju laevu enda lipu alla sõitma, sest selle tulemusena suureneb nii riigi maksutulu kui ka töökohtade arv riigis. Laevade registreerimisel riigi laevaregistrisse määratakse laeva lipuriik, millega kaasnevad nii õigused kui ka kohustused. Laevade ja meremeeste erimaksukorrad riigiti on erinevad. Suurimad konkurendid nii Eestile kui ka Euroopa Liidu riikidele on mugavuslipuriigid, mis meelitavad rahvusvahelisi reedereid soodsate maksusüsteemidega (madalad või olematud maksumäärad). Vältimaks laevade koondumist mugavuslipuriikidesse on Euroopa Liit loonud meretranspordisektorile riigiabi, millega võetakse kasutusele laevade ja meremeeste erimaksurežiimid.

1. juulil 2020 jõustus Eestis meretranspordi riigiabi, millega võeti kasutusele tonnaažikord ning meremeeste abikava. Laevafirmadele loodi võimalus maksustada teenitud tulu ja saadud kasumit tavamaksukorra asemel tonnaažikorra raames, mille maksukohustuse arvestamisel võetakse aluseks laeva puhasmahutavus ja vanus. Meremeeste abikava raames kohaldub laevapere liikmete töötasule 0%-line tulumaksumäär, madalam sotsiaalmaksumäär (20%) ning sotsiaalmaksu, töötuskindlustusmakse ja kohustusliku kogumispensioni maksubaas on kuni 750 eurot kuus. Erimaksukorra jõustumisega loodi Eestis kahesüsteemne laevapereta prahitud laevade register.

Suletud registri kõrvale, kuhu saavad laevu registreerida ainult residendist äriühingud, loodi avatud register, kuhu võivad oma laevu registreerida ka mitteresidendist reederid. Suletud ja avatud registrid on kasutusel üle maailma ning võimaldavad reederitel registreerida laevu võõrlipu all.

Töö raames läbi viidud uuringutest selgus, et 1. juulil 2020 jõustunud laevade ja laevapere liikmete erimaksukord on täitnud oma eesmärgid osaliselt:

1. Eesti laevaregistris on viis erimaksukorra tingimustele vastavad laeva – 2021. aasta lõpuga on täidetud 14% püstitatud eesmärkidest.
2. Tonnaažikorda kasutati esimest korda 2021. aastal vähem kui kolme ettevõtte poolt. Tonnaažikord eraldiseisvalt vaadatuna on kasumlik, sest suurusjärgus 300 000-eurose kasumi korral moodustas tasutud tulumaks 0,1% tavamaksukorra alusel makstavast maksusummast.
3. Laevapere liikmetele tehtud väljamakseid maksustati erikorra alusel alates 2020. aasta teisest poolest. 2021. aasta seisuga laekus 7,1% planeeritud maksutulust ja riigiabi suurus oli 3,4% planeeritust.

Magistritöö raames läbiviidud küsitlustest selgus, et tegureid, mida lipuriigi valimisel jälgitakse, on mitmeid ning need on nii materiaalsed kui ka immateriaalsed. Uuringust selgus, et Eesti vastajad peavad olulisemaks kehtivat maksusüsteemi nii laevadele kui ka meremeestele, samas kui rahvusvahelised reederid väärtustasid lipuriigi tuntust ja mainet ning asjaajamise lihtsust ja aja kokkuhoidu. Laevapere liikmete töötasu maksustamine 0% tulumaksu määraga ning tonnaažikorra kasutamise võimalus toodi välja suurimate eelistena. Suurimad puudused on seotud eelkõige asjaajamise ning tonnaažikorra keerukuse ja Eesti kui lipuriigi vähese tuntusega. Mõju laevafirmade töötajatele ja merendusega seotud ettevõtetele hinnati pigem positiivseks või leiti, et mõju ei ole. Küsitluse tulemustest selgus, et üle poole vastajate arvates mõju riigile puudub. Rahvusvahelised reederid hindasid Eesti erimaksurežiimi atraktiivsemaks kui Eesti vastajad, kuid kolmveerand Eesti vastajatest toetas riigiabi pikendamist.

Töös selgus, et erimaksurežiimid erinevad riigiti ning võimalusi luua soodsamaid maksusüsteeme ja -määrasid on mitmeid. Autor võrdles Eesti ja Küprose, Eesti ühe suurima konkurendi ning tuntud mugavuslipuriigi laevade erimaksurežiimi ja laeva registritasusid. Selgus, et Eesti maksusüsteem on konkurentsivõimeline eelkõige uutele laevadele, kuid kokkuvõttes on Küprose maksusüsteem siiski soodsam. Eesti võiks võtta Küprosest eeskujuna ning luua erinevad

tonnaažikorra maksumäärad sõltuvalt ettevõtete tegevusvaldkonnast (laevaomanik, prahtija, *ship management* ettevõtte).

Magistritöö täitis püstitatud eesmärgi: selgus, kas maksumuudatus on oma eesmärgi täitnud ning milline on olnud muudatuse mõju riigile, meretranspordiga tegelevatele ettevõtetele ja nende töötajatele. Kokkuvõttes võib öelda, et Eesti uue erimaksukorraga püstitatud eesmärgid pole täies mahus saavutatud, kuid selle põhjuseks ei ole mitte niivõrd maksusüsteemi keerulisus ja kallidus, kui kõik muud maksukorda toetavad tegurid (sh lipuriigi maine ja tuntus, asjaajamise lihtsus ning informatsiooni kättesaadavus). Maksumuudatuse mõju laevafirmadele ja nende töötajatele on pigem positiivne või puudub, kuid mõju riigile on vara hinnata, sest erimaksukord pole veel edukalt käima läinud ning reaalseid tulemusi ja võimalikku kasu pole veel märgata.

Magistritöö tulemuste põhjal teeb autor riigiabi pikendamiseks rahandusministeeriumile ja majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile koostöös transpordiametiga järgmised ettepanekud:

1. Suurendada turundustegevust – turunduse abil jõuab info Eesti erimaksurežiimist ka laiemalt rahvusvaheliste reederiteni.
2. Arendada digitaalseid lahendusi ja võimalusi – oluline on käivitada laevade infosüsteem.
3. Täiendavad soodustused laevafirmadele. Oluline on leida nišš, millega eristuda, sest lihtsalt tonnaažikord, mis on kasutusel paljudes riikides, ei motiveeri.
4. Kehtestada erinevad tonnaažikorra maksumäärad sõltuvalt ettevõtte tegevusvaldkonnast (laevaomanik, prahtija, *ship management* ettevõtte).

Autori ettepanek on edaspidistes uuringutes analüüsida, kas ja milline on olnud erimaksukorra mõju kaldaorganisatsioonile Eestis, ning lähemalt analüüsida ja võrrelda laevapere liikmetele kohalduvaid maksustamise erikordasid erinevates riikides.

SUMMARY

THE IMPLEMENTATION OF A SPECIAL TAXATION SCHEME FOR SHIPS AND SEAFARERS IN ESTONIA

Kristin Reinsoo

Nowadays the transport sector (incl. maritime transport) has an important role in the economic development of a country. Maritime transport plays a crucial role in Estonia due to the country's excellent geographical location. In the European Union there is a huge competition in the maritime domain, since everyone wants as many ships as possible in their register and flying their flag, thus increasing the country's tax revenue and employment opportunities. In addition to the competition inside the European Union there are the flag-of-convenience states that attract foreign shipowners to register in their respective countries and fly their flags due to the more favourable tax schemes. In order to be competitive and attractive to maritime transport companies as well as to claim as big a market share as possible, one needs to have a look at the taxes and tax incentives made available to ships and seafarers.

The topic of this Master's thesis is the implementation of the special taxation scheme for ships and seafarers in Estonia. The topic is novel and relevant first and foremost due to the fact that on 1 July 2020 the tonnage tax scheme and the seafarer aid scheme entered into force in Estonia. The purpose of the tax change was to bring more ships under the Estonian flag, potentially resulting in increased tax revenue and more onshore jobs. The problem lies in the lack of tax change analysis in Estonia regarding the outcomes and achieved goals. The aim of the thesis is to find out whether the tax changes that affect ships and seafarers have fulfilled their objectives and what the impact is on the country and on maritime transport companies, as well as their employees in Estonia. In order to achieve that goal the author has posed the following research questions:

1. What shipping registers and special taxation schemes are available for ships and seafarers in Estonia and other countries?
2. How do the taxation schemes for ships and seafarers differ in the flag-of-convenience states compared to other countries?

3. How many ships have been registered under the Estonian flag since the tax changes, how many of them are implementing the tonnage tax scheme, and is it reasonable to apply for the extension of state aid?
4. How have the changes in taxation regarding ships and seafarers affected maritime companies and their employees, and what has been their impact on the country?
5. How attractive is Estonia as a flag state and what could be done differently?

On 1 July 2020 state aid for maritime transport entered into force in Estonia, implementing the tonnage tax scheme and the seafarers aid scheme. By implementing the tonnage tax scheme, shipping companies have been given the opportunity to pay taxes on the income and profit received based on the special taxation scheme, which takes into account the net tonnage and the age of the ship. The labour tax incentives that came into force for crew members according to the seafarers scheme are as follows: the income tax rate is 0%, social tax rate is reduced to 20% and the rest of the labour taxes are calculated on the basis of 750 euros. Along with the special tax scheme a dual system of bareboat charterer register was created in Estonia. In addition to a closed registry, where only the nationals of the flag state are able to register their ships, another one was created for non-resident shipowners. Both the closed and open registry systems are in use worldwide and are considered to be the basis for registering ships under a different state flag.

As the surveys conducted for this thesis reveal, the special taxation scheme for ships and seafarers, that entered into force on 1 July 2020, has partially managed to fulfil its objectives:

1. There are five vessels in the Estonian register that meet the requirements of the special taxation scheme. As of the end of 2021, 14% of the set targets have been achieved.
2. The tonnage tax scheme was first used in 2021 by less than three companies. The tonnage tax scheme, when viewed separately, is profitable (with a profit of 300 000 euros the income tax paid under the regular taxation scheme constituted 0,1% of the tax burden).
3. Seafarers Scheme – as of the end of 2021, 7,1% of the planned tax revenue was received and the amount of state aid was 3,4% of what was planned.

The surveys conducted for this Master's thesis have shown that there are a number of factors, both material and immaterial, coming into play, when choosing a flag state. For the respondents living in Estonia the existing taxation schemes for ships and seafarers are the most important aspects. International shipowners, on the other hand, are more interested in the reputation of the flag state as well as the ease and efficiency of following the necessary procedures. As indicated by the survey

results, more than half of the respondents see no impact on the state. The impact on seafarers and maritime companies was seen as mainly positive or nonexistent. International shipowners found the Estonian special taxation scheme to be more attractive than the Estonian respondents, however, three quarters of the Estonian respondents supported the extension of state aid. It has become evident that the special taxation schemes vary in different countries and that there are several ways to create more favourable taxation systems and rates. The author compared the special taxation schemes for ships and the ship register fees in Estonia to Cyprus, a known flag-of-convenience state. As the results indicate, the Estonian taxation system is competitive, especially regarding new vessels, but all in all, the taxation system in Cyprus is more cost-effective.

This Master's thesis has fulfilled its objectives: it has demonstrated whether the tax change has achieved its target and what the impact has been on the country, maritime companies and their employees. In conclusion, it can be said that the objectives for the new Estonian special taxation scheme have not been fulfilled entirely, though not so much due to the complexity and high cost, but because of all other tax system related factors, including the reputation of the flag state, the lack of red tape and the availability of information. It's too early to assess the impact on the country, because the special taxation scheme is not yet successfully off the ground and the actual results and potential benefits are not yet noticeable.

Based on the results of this Master's thesis the following suggestions will be made to Ministry of Finance and the Ministry of Economic Affairs and Communications:

- 1) to increase marketing activities - through marketing the information about the Estonian special taxation scheme will also reach international shipowners;
- 2) to develop digital solutions and opportunities - it is important to launch an information system for ships;
- 3) to create additional incentives for shipping companies - it is necessary to find a unique niche, because the tonnage tax scheme by itself is not motivating enough due to its availability in many countries;
- 4) to implement tonnage scheme tax rates depending on the area the company is operating in (shipowner, charterer, ship management company).

The author proposes further research into the potential impact of the special taxation scheme on onshore organisations in Estonia as well as further analysis and comparison of special taxation schemes for seafarers in other countries.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Anspal, S., Hunt, T., Järve, J. (2020) *Merekaubanduse tulevik: arengusuunad ja stsenaariumid. Rahvusvahelise laevanduse ja meremajanduse arenguseire*. Kättesaadav: https://arenguseire.ee/wp-content/uploads/2021/03/2020_merekaubandus_aruanne.pdf, 14. september 2021.
- Baker, B. (2012). Flags of Convenience and The Gulf Oil Spill: Problems and Proposed Solutions. *Houston Journal of International Law*, 34 (3), 687–716.
- Bilbao-Ubillos J., Fernández-Sainz A., Payán-Azkue R. (2021). State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets. *EUROPEAN Transport Research Review*, 13 (7), 1–15.
- Choosing your Course. Corporate taxation of the shipping Industry around the globe. (2020) PwC: Transportation & Logistics International Tax.
- Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport. *Official Journal of the European Union*, C 13, 17.04.2004. Kättesaadav: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01)&from=EN), 10. aprill 2022.
- Cyprus Tax Facts 2022*. (2022). Oxford Tax Solutions. Kättesaadav: <https://oxfordglobalservices.com/wp-content/uploads/2022/03/Cyprus-Tax-Facts-2022.pdf>, 15. aprill 2022.
- Dividendide ja varjatud kasumieraldise maksustamine*. (2022). Maksu- ja Tolliamet. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/ariklient/maksud-ja-tasumine/tulumaks-ja-sotsiaalmaks/dividendide-ja-varjatud-kasumieraldise#maksustamine>, 10. aprill 2022.
- Durick, A. (2019). *Pros and cons of maritime shipping*. Kättesaadav: <https://www.globaltrademag.com/pros-and-cons-of-maritime-shipping/>, 14. september 2021.
- Eesti laevandus*. Transpordiamet. Kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/eesti-laevandus#mida-on-tehtud-eesti>, 1. aprill 2022.
- Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine. Ettepanek riigiabi andmise meetmete juurutamiseks ja laevregistrite reorganiseerimiseks, eesmärgiga tõsta Eesti laevandussektori konkurentsivõimet, kiirendada sektori arengut ja tagada selle jätkusuutlikkus*. (2013). Veeteede Amet.
- Eesti laevaregistrid*. Transpordiamet. Kättesaadav: <https://www.transpordiamet.ee/maa-vee-ohusoiduk/laevad/eesti-laevaregistrid#item-1>, 10. aprill 2022.

- Eesti sadamates vähenes sõitjate arv, kaubavedu aga kasvas.* (2022). Statistikaamet.
Kättesaadav: <https://www.stat.ee/et/uudised/eesti-sadamates-vahenes-soitjate-arv-kaubavedu-aga-kasvas>, 15. aprill 2022.
- Eesti Statistikaamet (2022). TS154: Rahvusvaheline laevaliiklus sadamate kaudu laeva tüübi ja lipuriigi järgi (kvartalid) [E-andmebaas]. Kättesaadav:
https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__transport__veetransport/TS154,
18. aprill 2022.
- Eesti Statistikaamet (2022). TS180: Kaubavedu sadamate kaudu kaubagrupi järgi (kvartalid) [E-andmebaas]. Kättesaadav:
https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__transport__veetransport/TS180,
18. aprill 2022.
- Eidast, A. (2012). *Laevanduse töökorraldus ja ökonoomika*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.
- European Commission. (2019). State Aid SA. 53469 (2019/N) – Estonia State aid in favour of maritime transport, C(2019) 8917 final, 16.12.2019, Brussels. Kättesaadav:
https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202017/281883_2149331_168_2.pdf,
10. aprill 2022.
- Flags of Convenience*. International Transport Workers' Federation. Kättesaadav:
<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>, 9. mai 2022.
- Guide to Cyprus Tonnage Tax System (TTS)*. (2021). Limassol: Republic of Cyprus – Shipping Deputy Ministry. Kättesaadav:
[https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/8371FB68236C0934C225833D0027D01D/\\$file/TAX%20SYSTEM%20BOOKLET-2021.pdf](https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/8371FB68236C0934C225833D0027D01D/$file/TAX%20SYSTEM%20BOOKLET-2021.pdf), 15. aprill 2022.
- Hunt, T., Kasepõld, K., Kopti, M. (2016). *Merendussektori majandusmõju uuring I etapp*. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia. Kättesaadav:
<https://www.digar.ee/viewer/et/nlib-digar:295122/264485/page/2>, 30. aprill.2022.
- ITF. (2019). Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money? *International Transport Forum Policy Papers*, No. 70. Paris: OECD Publishing.
- ITF. (2020). The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia: Input Study for the Estonian Transport and Mobility Master Plan. *International Transport Forum. Pariis: International Transport Forum Policy Papers*, No. 78. Paris: OECD Publishing.
- Järve, J., Anspal, S., Hunt, T., Kallaste, E., Kivi, L. (2020) *Lipuriigi konkurentsivõime. Rahvusvahelise laevanduse ja meremajanduse arenguseire*. Kättesaadav:
https://arenguseire.ee/wp-content/uploads/2021/03/2020_laevandus_aruanne.pdf,
4. september 2021.
- KoPS RT I, 31.03.2022, 2.
- Kreem, E. (2018). Eesti merenduse sajand. E. Kreem (toim), *Eesti Laevanduse Aastaraamat 2018 (7–25)*. s.l.: Kirjastus Sekstant.

- Laevapere liikmete erikord ja tonnaazikord.* (2022) Maksu- ja Tolliamet. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/ariklient/maksud-ja-tasumine/tulumaks-ja-sotsiaalmaks/laevapere-liikmete-erikord-ja-tonnaazikord>, 3. veebruar 2022.
- LaevaRS RT I, 23.10.2019, 7.
- LaevaRS RT I, 08.03.2022, 2.
- M/V Aurora Vessel Information.* (2022). Aalto Shipping Company Oy. Kättesaadav: <http://www.aaltoshipping.com/wp-content/uploads/2018/08/Aurora-vessel-details.pdf>, 30. märts 2022.
- Maksu- ja Tolliamet (2021). 2020. aasta füüsiliste isikute tuludeklaratsiooni vormi A andmed [Online]. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/eraklient/amet-uudised-ja-kontakt/uudised-pressiinfo-statistika/statistika-ja-avaandmed?fbclid=IwAR1ylj-QE8zST9OdrLJPGI5C7gtL5ZDfWx5z3IJPkpDZ1pwOoZVjUcnlaaU#fuusiliste-isikute-tuludeklaratsioonide-andmed>, 14. aprill 2022.
- Maksumäärad.* (2022) Maksu- ja Tolliamet. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/eraklient/maksud-ja-tasumine/tulu-deklareerimine/maksumaarad>, 10. aprill 2022.
- Möödunud aastal veeti Eesti sadamate kaudu ligi 2 miljonit tonni enam kaupa.* (2022). Statistikaamet. Kättesaadav: <https://www.stat.ee/et/uudised/moodunud-aastal-veeti-eesti-sadamate-kaudu-ligi-2-miljonit-tonni-enam-kaupa>, 15. aprill 2022.
- Optimus.* (2022). MarineTraffic. Kättesaadav: https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:6466692/mmsi:275525000/im_o:9870472/vessel:OPTIMUS, 30. märts 2022.
- Piniella, F., Alcaide, I. J., Rodríguez-Díaz, E. (2017). The Panama Ship Registry: 1917-2017. *Marine Policy*, 77, 13–22.
- Protectionism in Maritime Economies Study. Summary Report.* (2021). International Chamber of Shipping. Kättesaadav: <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/Protectionism-in-Maritime-Economies-Study-Summary-Report-1.pdf>, 6. mai 2022.
- Quirk, P. (1999). *Flag State Implementation.* *Maritime Studies*, 104, 1–7.
- Review of Maritime Transport 2019.* (2019) UNCTAD. Kättesaadav: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf, 8. september 2021.
- Review of Maritime Transport 2020.* (2020) UNCTAD. Kättesaadav: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf, 8. september 2021.
- Review of Maritime Transport 2021.* (2021) UNCTAD. Kättesaadav: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf, 3. märts 2022.
- Riigiabi käsiraamat.* (2021). Rahandusministeerium.

RLS RT I, 12.03.2022, 6.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems* (4th edition). New York: Routledge.

Sang Man, K., Jingho, K. (2018). Flags of Convenience in the Context of the OECD BEPS Package. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 49 (2), 221–238.

Skrzeszewska, K., Waśniewska, A. (2019). The Importance of State Aid in Rebuilding the Sector Potential Using the Example of EU Maritime Shipping. *Research Papers of Wrocław University of Economics and Business*, 63 (12), 138–151.

SMS RT I, 31.03.2022, 7.

Sornn-Friese, H., Iversen, M. J. (2014) The establishment of the Danish International Ship Register (DIS) and its connections to the maritime cluster. *The International Journal of Maritime History*, 26 (1), 82–103.

The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020. (2020). European Community Shipowners' Associations. Kättesaadav: <https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/Oxford%20Economics%20-%20The%20Economic%20Value%20of%20EU%20Shipping%20-%20Update%202020%20-%20Report.pdf>, 10. aprill 2022.

TKindls RT I, 12.11.2021, 9.

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035. (2021). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Transport: Ühendusteed Euroopa kodanikele ja ettevõtjatele. (2014). Euroopa Komisjon. Brüssel: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus.

Tulvi, A. (2013). *Logistika õpik kutsekoolidele*. Tallinn: SA Innove.

TuMS RT I, 05.04.2022,5.

Vabariigi Presidendi otsus nr 91, Kadriorus 21. aprillil 2022, „Välismaalaste seaduse ja välismaalasele rahvusvahelise kaitse andmise seaduse muutmise seaduse“ väljakuulutamata jätmine.

Vabatahtlik kindlustus laevapere liikmele. (2022). Eesti Haigekassa. Kättesaadav: <https://www.haigekassa.ee/inimesele/ravikindlustus/vabatahtlik-kindlustus-laevapere-liikmele>, 20. märts 2022.

Why Cyprus Maritime. (2022). Republic of Cyprus – Shipping Deputy Ministry. Kättesaadav: https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/cyprusmaritime_en/cyprusmaritime_en?OpenDocument, 10. aprill 2022.

Välismaalaste seaduse ja välismaalasele rahvusvahelise kaitse andmise seaduse muutmise seadus. RT I, 11.04.2022.

Õiguskantsleri seisukoht: Välismaalaste seaduse nõuete rakendamine Eesti lipu all sõitvatel laevadel töötavate meremeeste suhtes 09.07.2021 nr 7-4/210253/2104549.

LISAD

Lisa 1. Kaubavedu Eesti sadamate kaudu aastatel 2000–2021

Aasta	Kaubavedu kokku tuhat tonni	Kaubavedu kokku miljon tonni	Välismaa kauba lastimine ja lossimine (v.a transiit) kokku miljon tonni	Transiitkauba lastimine ja lossimine kokku miljon tonni
2000	39 801,50	39,80	12,68	27,12
2001	41 317,40	41,32	12,68	28,63
2002	47 026,20	47,03	13,42	33,61
2003	46 670,80	46,67	14,30	32,30
2004	46 245,70	46,25	11,46	34,62
2005	47 115,50	47,12	10,44	36,67
2006	49 741,90	49,74	10,96	38,77
2007	44 714,60	44,71	11,88	32,82
2008	36 217,30	36,22	11,56	24,56
2009	38 482,30	38,48	9,93	28,48
2010	46 100,70	46,10	12,88	33,18
2011	48 457,20	48,46	13,73	34,56
2012	43 519,10	43,52	13,57	29,77
2013	42 908,40	42,91	14,44	28,46
2014	43 578,50	43,58	14,50	28,98
2015	34 962,30	34,96	14,56	20,30
2016	33 622,90	33,62	15,52	18,06
2017	34 797,20	34,80	16,94	17,85
2018	35 924,10	35,92	16,83	19,10
2019	37 689,70	37,69	17,35	20,23
2020	37 687,60	37,69	16,92	20,70
2021	39 404,20	39,40	18,30	21,03

Allikas: Autori koostatud (Eesti Statistikaamet, TS180) põhjal

Lisa 2. Eesti merekaubanduse arengu stsenaariumid aastani 2040

	Jätkaareng		Pragmaatiline idanaaber
Stsenaariumi kirjeldus	<ul style="list-style-type: none"> Välisinvesteeringud jäävad samale tasemele. Venemaa majandus ja selle areng liigub samas suunas → transiitkaupade vedu suunatakse läbi oma sadamate. 	Välisinvesteeringute tagasihoidlik	<ul style="list-style-type: none"> Välisinvesteeringud jäävad samale tasemele. Venemaa majanduse struktuurimuudatused ja lõimumine EL-ga → suurenevad lääne riikide ettevõtete välisinvesteeringud Venemaale.
Võimalikud kaubavood ja nende mahud	<ul style="list-style-type: none"> Ida- ja läänesuunaliste transiitkaupade mahud jäävad samale tasemele või hakkavad ajas langema. Põhja- ja lõunasuunaliste transiitkaupade mahtude suurenemine. Eesti enda merevedude eksport ja import kasvab stabiilselt reaalse sisemajanduse kogutoodanguga samal kiirusel. 		<ul style="list-style-type: none"> Töötleva tööstustoodangu suurenemine, kasvab eksport Euroopasse → kasvavad ida- ja läänesuunalised kaupade transiidivood. Põhja- ja lõunasuunaliste transiitkaupade mahud suurenevad tänu Rail Balticale.
Kokkuvõte	<ul style="list-style-type: none"> Võimalus: põhja-lõunasuunalise transiidivoo suurenemine. Risk: Venemaa transiitkaupade veo ära langemisel jäävad kaubamahtude kogusuurused 2040.aastal tänasest väiksemale tasemele. Probleem: Eesti kui investeerimiskeskonna atraktiivsuse ja konkurentsivõimelisuse säilitamine välisinvestorite jaoks. 		<ul style="list-style-type: none"> Võimalus: ida-läänesuunalise transiidivoo suurenemine. Risk: Eesti ja Venemaa poliitilised suhted. Probleem: Eesti konkurents Venemaa teiste naaberriikide ja Balti riikide sadamatega → suur mõju sadama- ja veetasude tasemetel.
	Venemaa areng jätkub praegusel trajektoiril		Venemaa lõimub Euroopa Liiduga seotud väärtusloomeahelatesse
Stsenaariumi kirjeldus	<ul style="list-style-type: none"> Suurenevad Eestisse tehtavad välisinvesteeringud → <i>nearshoring</i> ehk tootmine tuuakse Aasiast üle Eestisse. Venemaa majandus ja selle areng liigub samas suunas → transiitkaupade vedu suunatakse läbi oma sadamate. 	Välisinvesteeringute uus laine	<ul style="list-style-type: none"> Suurenevad Eestisse tehtavad välisinvesteeringud → <i>nearshoring</i> ehk tootmine tuuakse Aasiast üle Eestisse. Venemaa majanduse struktuurimuudatused ja lõimumine EL-ga.
Võimalikud kaubavood ja nende mahud	<ul style="list-style-type: none"> Suureneb Eesti enda eksport ja import (tootmissisendid ja lõpptoodang). Ida- ja läänesuunaliste transiitkaupade mahud jäävad samale tasemele või hakkavad ajas langema. Tänu Rail Balticale suurenevad põhja- ja lõunasuunaliste transiitkaupade ning riigi enda impordi ja ekspordi mahud. 		<ul style="list-style-type: none"> Suureneb Eesti enda eksport ja import (tootmissisendid ja lõpptoodang). Tänu Rail Balticale suurenevad põhja- ja lõunasuunaliste transiitkaupade ning riigi enda impordi ja ekspordi mahud. Töötleva tööstuse toodangu suurenemine, kasvab eksport Euroopasse → kasvavad ida- ja läänesuunalised transiidivood.
Kokkuvõte	<ul style="list-style-type: none"> Võimalus: tootmisega seotud kaubamahtude suurenemisel suureneb ka merekaubavedu läbi sadamate. Riskid: suur konkurents välisinvesteeringutes teiste Balti riikidega. Probleem: Eesti vähesed eelised ja suuremad puudused investeeringute sihtriigina. 		<ul style="list-style-type: none"> Võimalus: Transiitkauba mahtude suurenemine. Riskid: suur konkurents Venemaaga välisinvesteeringu sihtriigina, suurenenud kaubaveoga võimalikud kasvutõkked. Probleem: Eesti vähesed eelised ja suuremad puudused investeeringute sihtriigina.
	Välisinvesteeringute uus laine		Logistiline unistus

Allikas: Autori koostatud (Anspal *et al.* 2020) põhjal

Lisa 3. Maailma juhtivad laevade omanikriigid laevade täieliku kandevõime alusel

Omanikriik	Seisuga 01.01.2020				Seisuga 01.01.2019			
	Koht	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)			Koht	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)		
		Kogusumma (tonnid)	Välisriigi lipu all (%)	Ülemaailmne osakaal (%)		Kogusumma (tonnid)	Välisriigi lipu all (%)	Ülemaailmne osakaal (%)
Kreeka	1	363 854 232	83,28	17,77	1	349 195 189	82,60	17,79
Jaapan	2	233 134 877	84,21	11,38	2	225 121 215	84,22	11,47
Hiina	3	228 376 872	56,44	11,15	3	206 301 032	55,92	10,51
Singapur	4	137 299 726	45,55	6,70	4	121 485 648	41,32	6,19
Hong Kong	5	100 957 393	28,18	4,93	5	98 128 318	26,31	5,00
Saksamaa	6	89 403 077	90,67	4,37	6	96 532 360	91,33	4,92
Lõuna-Korea (Korea Vabariik)	7	80 582 635	82,13	3,93	7	76 701 517	83,81	3,91
Norra	8	63 935 810	97,05	3,12	8	61 115 099	97,12	3,11
Bermuda	9	60 413 871	99,46	2,95	10	58 232 207	99,42	2,97
Ameerika Ühendriigid	10	57 216 830	82,11	2,79	9	58 377 706	83,69	2,97
Suurbritannia	11	53 190 845	87,15	2,60	12	48 673 337	86,31	2,48
Taiwan (Hiina Vabariik)	12	50 891 280	86,96	2,48	11	51 091 107	88,94	2,60
Monaco	13	43 831 888	100,00	2,14	14	42 277 013	100,00	2,15
Taani	14	42 714 484	99,93	2,09	13	43 004 271	99,93	2,19
Belgia	15	30 689 214	67,29	1,50	15	30 166 459	66,34	1,54
Türgi	16	28 090 402	76,30	1,37	16	27 609 712	74,05	1,41
Šveits	17	26 478 612	95,80	1,29	18	24 683 053	95,03	1,26
India	18	25 835 923	34,97	1,26	17	24 859 163	33,21	1,27
Indoneesia	19	23 905 862	6,71	1,17	20	22 294 926	6,85	1,14
Venemaa	20	23 105 563	64,11	1,13	19	22 747 486	65,83	1,16

Lisa 3 järg

	Seisuga 01.01.2020				Seisuga 01.01.2019			
	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)				Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)			
Omanikriik	Koht	Kogusumma (tonnid)	Välisriigi lipu all (%)	Ülemaailmne osakaal (%)	Koht	Kogusumma (tonnid)	Välisriigi lipu all (%)	Ülemaailmne osakaal (%)
Araabia Ühendemiraadid	21	20 752 106	97,69	1,01	22	18 107 929	97,69	0,92
Iraani Islamivabariik	22	18 599 376	1,90	0,91	24	17 909 265	77,77	0,91
Holland	23	18 022 283	69,01	0,88	21	18 151 246	68,03	0,92
Saudi Araabia	24	17 429 519	23,68	0,85	23	18 092 485	28,82	0,92
Itaalia	25	17 405 353	36,77	0,85	25	17 862 208	32,49	0,91

Allikas: Autori koostatud (Review ... 2019; Review ... 2020) põhjal

Lisa 4. Maailma juhtivad lipuriigid registreeritud laevade täieliku kandevõime alusel

Lipuriik	Seisuga 01.01.2020				Seisuga 01.01.2019			
	Koht	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (dead-weight tonnage)			Koht	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (dead-weight tonnage)		
		Kogusumma (1000 DWT)	Osakaal kogu maailma dedveit tonnaazist (%)	DWT protsentuaalne kasv 2020/2019 (%)		Kogusumma (1000 DWT)	Osakaal kogu maailma dedveit tonnaazist (%)	DWT protsentuaalne kasv 2019/2018 (%)
Panama	1	328 950	16	1,3	1	333 337	17	-0,57
Libeeria	2	274 786	13	13,0	3	243 129	12	7,98
Marshalli saared	3	261 806	13	6,5	2	245 763	12	3,23
Hong Kong	4	201 361	10	1,3	4	198 747	10	8,17
Singapur	5	140 333	7	8,3	5	129 581	7	1,16
Malta	6	115 879	6	4,7	6	110 682	6	1,39
Hiina	7	100 086	5	3,0	7	91 905	5	8,16
Bahama	8	77 869	4	0,1	8	77 844	4	1,26
Kreeka	9	68 632	3	-0,7	9	69 101	3	-4,28
Jaapan	10	40 323	2	3,4	10	39 034	2	4,23
Küpros	11	34 533	2	-0,1	11	34 588	2	-1,36
Indoneesia	12	25 574	1	6,9	13	23 880	1	5,54
Mani saar	13	24 129	1	-13,5	12	27 923	1	2,28
Taani RV Register	14	23 044	1	3,0	14	22 444	1	15,86
Norra RV Register	15	20 780	1	4,8	15	19 758	1	1,08
Madeira	16	20 698	1	6,0	16	19 107	1	-1,14
Iraani Islamivabariik	17	19 700	1	362,3	...	...	...	...
India	18	17 339	1	-0,2	17	17 354	1	-6,41

Lisa 4 järg

Lipuriik	Seisuga 01.01.2020				Seisuga 01.01.2019			
	Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)				Laevade täielik kandevõime ehk dedveit (DWT) (<i>dead-weight tonnage</i>)			
	Koht	Kogusumma (1000 DWT)	Osakaal kogu maailma dedveit tonnaazist (%)	DWT protsentuaalne kasv 2020/2019 (%)	Koht	Kogusumma (1000 DWT)	Osakaal kogu maailma dedveit tonnaazist (%)	DWT protsentuaalne kasv 2019/2018 (%)
Lõuna-Korea (Korea Vabariik)	19	14 942	1	14,9	21	13 029	1	-6,65
Saudi Araabia	20	13 554	1	3,2	20	13 128	1	-2,97
Ameerika Ühendriigid	21	11 985	1	0,6	22	11 810	1	-1,03
Suurbritannia	22	11 962	1	-29,8	18	17 041	1	1,64
Itaalia	23	11 953	1	-10,8	19	13 409	1	-11,82
Belgia	24	10 349	1	-1,1	23	10 471	1	18,88
Malaisia	25	10 260	0	-0,4	24	10 162	1	1,45

Allikas: Autori koostatud (Review ... 2019; Review ... 2020) põhjal

Lisa 5. Eesti sadamate rahvusvaheline laevaliiklus lipuriigi järgi perioodil 2019–2021

Lipuriik	2021. aasta			2020. aasta			2019. aasta		
	Koht	Saabunud ja lahkunud laevade arv kokku	Protsentuaalne osakaal (%)	Koht	Saabunud ja lahkunud laevade arv kokku	Protsentuaalne osakaal (%)	Koht	Saabunud ja lahkunud laevade arv kokku	Protsentuaalne osakaal (%)
Eesti	1	7 941	38,52%	1	7 847	38,18%	1	9 838	43,04%
Soome	2	4 373	21,21%	2	4 498	21,89%	2	3 769	16,49%
Holland	3	1 073	5,20%	3	1 217	5,92%	3	1 281	5,60%
Küpros	4	958	4,65%	7	735	3,58%	5	941	4,12%
Leedu	5	897	4,35%	5	811	3,95%	8	649	2,84%
Muud lipuriigid	6	811	3,93%	4	859	4,18%	7	761	3,33%
Malta	7	712	3,45%	10	596	2,90%	10	589	2,58%
Suurbritannia (kokku)	8	632	3,07%	6	778	3,79%	4	963	4,21%
Venemaa	9	627	3,04%	8	715	3,48%	6	872	3,81%
Portugal (kokku)	10	577	2,80%	11	368	1,79%	13	377	1,65%
Antigua ja Barbuda	11	539	2,61%	9	597	2,90%	9	646	2,83%
Marshalli Saared	12	305	1,48%	12	313	1,52%	16	236	1,03%
Libeeria	13	289	1,40%	13	293	1,43%	14	352	1,54%
Bahama	14	217	1,05%	15	225	1,09%	11	400	1,75%
Norra (kokku)	15	194	0,94%	14	226	1,10%	12	392	1,71%
Taani (kokku)	16	127	0,62%	17	115	0,56%	19	124	0,54%
Itaalia (kokku)	17	125	0,61%	18	96	0,47%	15	304	1,33%
Panama	18	120	0,58%	16	165	0,80%	17	174	0,76%
Saint Vincent Grenadiinid	19	55	0,27%	20	42	0,20%	18	155	0,68%
Rootsi	20	43	0,21%	19	55	0,27%	19	35	0,15%

Allikas: Autori koostatud (Eesti Statistikaamet, TS154) põhjal

Lisa 6. Laevapereta prahitud laevade registrid Eestis

	Esimene laevapereta prahitud laevade register	Teine laevapereta prahitud laevade register
Registritasud ja lõivud	<p>Riigilõiv laeva registrisse kandmise ja/või pikendamise eest koos liputunnistuse väljastamisega:</p> <ul style="list-style-type: none"> riigilõiv 32 eurot; iga kogumahutavuse ühiku eest 0,10 eurot. <p>NB! Maksimaalne kogusumma 3200 eurot. Liputunnistus kehtib maksimaalselt kaks aastat, seega tuleb riigilõivu tasuda minimaalselt iga kahe aasta tagant.</p>	<p>Iga-aastane registritasu sõltuvalt laeva kogumahutavusest (GT):</p> <ul style="list-style-type: none"> laeva kogumahutavus alla 5000 → 15 000 eurot aastas; laeva kogumahutavus vahemikus 5000 kuni 19 999 → 20 000 eurot aastas; laeva kogumahutavus 20 000 ja rohkem → 25 000 eurot aastas.
Sisalduvad ülevaatused ja täiendavad tasud	<p>Erinevad ülevaatused tuleb tasuda eraldi vastavalt riigilõivumääradele:</p> <ul style="list-style-type: none"> laeva tehnilised ülevaatused → iga Transpordiameti inspektori töötund 68 eurot, minimaalne summa 17 eurot, maksimaalne summa 2000 eurot; laeva turvaülevaatus → iga inspektori töötund 130 eurot, maksimaalne summa 1920 eurot; vastutava isiku ja laeva meresõiduohutusalane auditeerimine → iga inspektori töötund 130 eurot, maksimaalne summa 1920 eurot; lisaülevaatused ja -auditid → iga inspektori töötund 200 eurot, maksimaalselt 6000 eurot. <p>Lisaks tuleb tasuda kõik Transpordiameti inspektori lähetuskulud ja klassifikatsiooniühingu poolt tehtavad ülevaatused.</p>	<p>Registritasu sisse kuuluvad:</p> <ul style="list-style-type: none"> laeva tehnilised ülevaatused (töö- ja elutingimused); turvaülevaatused; vastutava isiku ja laeva meresõiduohutusalane auditeerimine, ülevaatus meretöötunnistuse väljastamiseks, kinnitamiseks ja uuendamiseks. <p>Registritasu sisse ei kuulu:</p> <ul style="list-style-type: none"> lisaülevaatused ja -auditid → iga Transpordiameti inspektori töötunni eest tuleb tasuda 200 eurot, maksimaalne summa 6000 eurot; transpordiameti inspektori lähetuskulud; klassifikatsiooniühingu poolt tehtavad ülevaatused.

Allikas: Autori koostatud (Eesti laevaregistrid 2022; LaevaRS § 92; RLS §-d 180-184) põhjal

Lisa 7. Tingimused tonnaažikorra rakendamiseks Eestis

	Tonnaažikord Eestis
Tingimused laevale, puksiirile ja süvendajale	<p>Tonnaažikorda võib rakendada TuMS §13 lg 5 punkti 1 ja lg 6 tingimustele vastavale laevale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • laeva kogumahutavus on vähemalt 500; • rahvusvahelisi sõite tegevad kauba- ja reisilaevad; • kannab lepinguriigi lippu. <p>Süvendajale ja puksiirile kehtib tonnaažikorra rakendamisel lisaks eelpool nimetatud tingimustele ka lisanõue: süvendaja või puksiiri tööajast rohkem kui 50% moodustab meritsi vedu (TuMS §52¹ lg 11).</p> <p>Kaupade ja reisijate vedu on rahvusvaheline tingimusel, et rohkem kui 50% reisidest toimuvad Eesti ja/või välisriigi sadamate ja/või väljaspool Eesti territoriaalmerd asuvate rajatiste vahel (TuMS §52¹ lg 5).</p>
Tingimused residendist äriühingutele	<p>Tonnaažikorda võib rakendada tingimustele vastavale residendist äriühingule (TuMS §52¹ lg 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> • äriühing vastutab laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning omab vastavaid sertifikaate; • Eestis tehakse strateegilised, ärilised ja tehnilised juhtimisotsused seoses laeva käitamisega; • lepinguriigis tehakse meeskonna juhtimisega seotud otsused; • residendist äriühing ei ole raskustes olev ettevõtte; • puudub Euroopa Komisjoni otsuse alusel riigiabi tagasimaksmise kohustus. <p>Tonnaažikorra rakendamiseks peab residendist äriühingu ja samasse kontserni kuuluvate ettevõtete kasutuses olevate tonnaažikorra arvestusse võetud laevade kogumahutavusest (TuMS §52¹ lg 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> • vähemalt 25% olema äriühingu või kontserni kuuluvate ettevõtjate omanduses või kasutusel laevapereta prahilepingu alusel; • vähemalt 60% olema registreeritud lepinguriigi lipu all.
Tonnaažikorra alla kuuluvad kaupade ja reisijate rahvusvahelise veoga seotud tegevused	<p>Kaupade ja reisijate rahvusvahelise meritsi veo põhitegevused on järgnevad (TuMS §52¹ lg 6):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kaupade ja reisijate vedu tasu eest; 2) kajuti tasu eest kasutusse andmine; 3) toidu ja joogi müük pardal koheseks tarbimiseks; 4) laeva tasu eest kasutusse andmine prahilepingu alusel (väljaprahtimine), v.a laevapereta prahilepingu alusel väljaprahtimine.

Lisa 7 järg

	Tonnaažikord Eestis
<p>Tonnaažikorra alla kuuluvad kaupade ja reisijate rahvusvahelise veoga seotud tegevused</p>	<p>Kaupade ja reisijate rahvusvahelise meritsi veo lisategevused on järgnevad (TuMS§52¹ lg 7):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tavaliselt reisilaeval pakutavate teenuste osutamine või kaupade müük tingimusel, et vastav tegevus on otseselt seotud reisijate meritsi veoga; 2) varapääste; 3) kauba laadimine, lossimine ja kinnitamine, juhul kui seda teevad residendist äriühingu laevapere liikmed; 4) konteineri või muu mahuti tasu eest kasutusse andmine; 5) laevas asuva ruumi üürile andmine kauba müüjale või teenuse osutajale; 6) reklaampinna tasu eest kasutusse andmine laeval; 7) huviväärsusega tutvumise vahendamine reisijale reisi kestel tingimusel, et kajut jääb reisija kasutusse. <p>NB! Lisategevusi on lubatud tonnaažikorra alusel maksustada tingimusel, et saadud tulu ei ületa 50% tonnaažikorra tingimustele vastava laeva kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veo tegevusest saadud tulust (TuMS § 52¹ lg 8).</p> <p>Kaupade või reisijate meritsi veona loetakse ka järgmisi tegevusi (TuMS §52¹ lg):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) laeva meeskonna juhtimine või laeva tehniline juhtimine; 2) laeva väljaprahtimine laevapereta prahilepingu alusel lepinguriigis asuvale samasse kontserni kuuluvale ettevõtjale. <p>Laeva väljaprahtimist laevapereta prahilepingu alusel käsitatakse kaupade ja reisijate rahvusvahelise veona järgnevatel tingimustel (TuMS§52¹ lg 10):</p> <ul style="list-style-type: none"> • väljaprahtimise põhjuseks on residendist äriühingu poolt ajutiselt mittekasutatava laeva tonnaaži tekkimine muul põhjusel kui laeva ostmine või prahtimine väljaprahtimise eesmärgil; • laev prahitakse välja maksimaalselt kolmeks aastaks; • väljaprahtimine ei ületa 50% residendist äriühingu kasutuses olevast tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest.
<p>Tonnaažikorras maksustatava tulu leidmine</p>	<p>Tonnaažikorra alusel maksustatava tulu kogusumma leitakse tonnaažikorrale vastava laeva iga alanud 24-tunnise ajavahemiku kohta, sõltumata kas tegelikult laeva kasutati või mitte (TuMS §52¹ lg 18)</p> <p>Maksustatav summa leitakse laeva puhasmahutavuse ja suhtarvu korrutisena, mis on järgmised (TuMS §52¹ lg 19)</p> <ul style="list-style-type: none"> • tonnaaživahemik kuni 1000 → kohaldatav suhtarv 0,0084 eurot; • tonnaaživahemik 1001 kuni 10 000 → kohaldatav suhtarv 0,0062 eurot; • tonnaaživahemik 10 001 kuni 25 000 → kohaldatav suhtarv 0,0040 eurot; • tonnaaživahemik alates 25 001 → kohaldatav suhtarv 0,0020 eurot. <p>Sõltuvalt laeva vanusest rakendatakse suhtarve erinevas suurusjärgus (TuMS §52¹ lg 20) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • laevad, mis ei ole vanemad kui viis aastat → 50% ulatuses; • laevad, mille vanus jääb viie ja kümne aasta vahele → 75% ulatuses; • laevad, mis on vanemad kui kümme aastat → 100% ulatuses.

Allikas: Autori koostatud (TuMS §13 ja §52¹) põhjal

Lisa 8. Füüsilise isiku ja laevapere liikme teenitud tulu maksustamine Eestis

Maksud	Maksumaksja ehk füüsiline isik			Laevapere liige			Maksja
	Maksumäär	Maksubaas	Märkused	Maksumäär	Maksubaas	Märkused	
Tulumaks	20%	Teenitud tulu, millest on tehtud TuMS alusel lubatud mahaarvamised	Sõltuvalt aastatulust maksuvaba tulu kuni 6000 eurot aastas.	0%	Töötajale makstud tasu, mis on saadud laeval töötamise eest.	Maksuvaba tulu ei arvestata.	Töötaja
Sotsiaalmaks	33%	Töötajale makstud tasu, kuid mitte väiksem kui 584 eurot kuus.	–	20%	Kuni 750 eurot kuus.	–	Tööandja
Töötus-kindlustusmakse (töötaja)	1,6%	Töötajale makstud tasu.	Töötaja kohustus lõpeb pensioniikka jõudes.	1,6%	Kuni 750 eurot kuus.	Ei kohaldu kolmanda riigi residentidest laevapere liikmete töötasudele.	Töötaja
Töötus-kindlustusmakse (tööandja)	0,8%	Töötajale makstud tasu.	–	0,8%	Kuni 750 eurot kuus.	Ei kohaldu kolmanda riigi residentidest laevapere liikmete töötasudele.	Tööandja
Kohustusliku kogumispensioni makse	2%	Töötajale makstud tasu.	Kohaldub kui Eesti residentist töötaja on kohustatud isik.	2%	Kuni 750 eurot kuus.	Ei kohaldu kolmanda riigi residentidest laevapere liikmete töötasudele. Kohaldub kui Eesti residentist töötaja on kohustatud isik.	Töötaja

Allikas: Autori koostatud (Maksumäärad 2022; TuMS § 4, § 13, § 23, § 42; SMS § 2 ja § 7; TKindls § 3, § 40, § 42; KoPS § 7) põhjal

Lisa 9. Transpordiameti andmepäringu vastuskiri

Tere!

Peale 01.07.2020 on Eesti laevaregistritesse registreeritud kaks kaubalaeva mis on üle 500 GT-ga.

Mõlemad laevad kanti Esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse

1. Laev EAST , IMO numbriga 9031624 kanti registrisse 11.12.2020. Kogumahutavus 1666, ehitusaasta 1992.
2. Laev VESTLANDIA, IMO numbriga 8211100 kanti registrisse 28.12.2020. Kogumahutavus 1313 js ehitusaasta 1983.

RISTNA, DARINA ja AGOT on registrisse kantud enne 01.07.2020.

Vastavalt RISTNA (7915113) registreeritud 25.10.2006, DARINA (7700582) registreeritud 08.04.2019 ja AGOT (7700594) registreeritud 28.02.2020.

Parimat,

Mare Ööbik
vanemregistriinspektor

Lisa 10. Laevad Eesti lipu all 2020–2025

Aasta	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planeeritud laevade arv Eesti lipu all	18	36	90	162	216	288
Planeeritud laevade arvu kasv aastas	18	18	54	72	54	72
Tegelik laevade arv Eesti lipu all	5	5	5 *	...	...	...
Tegelik laevade arvu kasv aastas	5	0	...	...	...	...
Planeeritud vs tegelik laevade arv	-13	-31	-45 **	...	...	...
Püstitatud eesmärgi täitmise osakaal	28%	14%	10% **	...	....	...

Allikas: Autori arvutused (European Comission 2019) ja Transpordiameti andmepäringu vastuste põhjal (vt Lisa 9)

Märkused:

* 2022. aasta tegelik laevade arv on seisuga aprill 2022

** 2022. a planeeritud vs tegelik vahe arvutusel korrigeeritud autori poolt planeeritud arvu proportsionaalselt esimese kvartali kuude arvuga

Lisa 11. Meremeeste abikava maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025

Meremeeste abikava	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planeeritud laevade arv Eesti lipu all	18	36	90	162	216	288
Tegelik laevade arv Eesti lipu all	5	5	5 **	...	...	...
Planeeritud meremeeste arv (I ja II register)	234	468	1 170	2 106	2 808	3 168
Planeeritud keskmine netopalk (eurodes)	2 883	2 969	3 059	3 150	3 245	3 342
Maksubaas erimaksukorra alusel (eurodes)	750	750	750	750	750	750
Planeeritud maksutulu uue maksukorra alusel (eurodes)	286 978	573 955	1 434 888	2 582 798	3 443 731	3 885 235
Tegelik maksutulu uue maksukorra alusel (eurodes)	8 548,50	40 868,19	5 529,04 *	...	...	...
Planeeritud vs tegelik maksutulu (eurodes)	- 278 429,50	- 533 086,81	- 233 618,96 *	...	...	...
Püstitatud eesmärgi täitmise osakaal	3,0%	7,1%	2,3% *	...	...	...
Planeeritud riigiabi suurus (eurodes)	3 704 728	7 648 958	19 739 112	36 673 798	50 468 662	58 763 730
Tegelik riigiabi suurus (eurodes)	77 203,94	262 816,83	...	...	...	...
Planeeritud vs tegelik riigiabi (eurodes)	- 3 627 524,06	- 7 386 141,17	...	...	...	...
Püstitatud eesmärgi täitmise osakaal	2,1%	3,4%	...	...	...	...

Allikas: Autori arvutused (European Commission 2019) ja Maksu- ja Tolliameti andmepäringu tulemuste (vt Lisa 12 ja 13) alusel

Märkused:

* 2022. a planeeritud vs tegelik arvutusel korrigeeritud autori poolt planeeritud maksutulu ja riigiabi summat proportsionaalselt kahe kuuga, mis on võetud tegelike tulemuste aluseks

** 2022. aasta tegelik laevade arv on seisuga aprill 2022

Lisa 12. Maksu- ja Tolliameti andmepäring TSD lisa 1 I ja II osa ning lisa 2 I ja III osa

Osa	Aasta	Väljamakse summa (eurodes)	Sotsiaal-maks (eurodes)	Töötuskindlustus-makse (eurodes)	Kogumispensionimakse (eurodes)	Ettevõtete arv	Väljamakse saajate arv	Maksutulud kokku (eurodes)
L1_2	2020	157 399,10	7 701,27	476,10	371,13	3	17	8 548,50
L2_3	2020	–	–	–	–	–	–	–
L1_2 ja L2_3 kokku	2020	157 399,10	7 701,27	476,10	371,13	3	17	8 548,50
L1_2	2021	424 072,69	28 406,30	1 672,37	1 292,77	7	37	31 371,44
L2_3	2021	149 998,25	9 366,66	130,09	0,00	**	16	9 496,75
L1_2 ja L2_3 kokku	2021	574 070,94	37 772,96	1 802,46	1 292,77	***	53	40 868,19
L1_2	2022	52 674,29 *	2 366,80 *	117,34 *	30,00 *	4 *	11 *	2 514,14 *
L2_3	2022	51 636,96 *	2 954,90 *	60,00 *	0,00 *	**	13 *	3 014,90 *
L1_2 ja L2_3 kokku	2022	104 311,25 *	5 321,70 *	177,34 *	30,00 *	***	24 *	5 529,04 *
L1_1	2020	31 986,40	10 555,52	431,80	414,72	**	31	11 402,04
L2_1	2020	11 089,44	3 659,52	89,44	0,00	**	4	3 748,96
L1_1 ja L2_1 kokku	2020	43 075,84	14 215,04	521,24	414,72	***	35	15 151,00
L1_1	2021	150 736,96	54 536,36	1 978,17	1 531,16	4	154	58 045,69
L2_1	2021	25 152,48	8 300,34	402,48	0,00	**	9	8 702,82
L1_1 ja L2_1 kokku	2021	175 889,44	62 836,70	2 380,65	1 531,16	***	163	66 748,51
L1_1	2022	14 440,05 *	4 765,22 *	159,04 *	133,55 *	**	13 *	5 057,81 *
L2_1	2022	2 794,72 *	922,26 *	44,72 *	0,00 *	**	**	966,98 *
L1_1 ja L2_1 kokku	2022	17 234,77 *	5 687,48 *	203,76 *	133,55 *	***	***	6 024,79 *

Allikas: Autori koostatud Maksu- ja Tolliameti andmepäringu vastuste põhjal

Märkused:

* 2022. aasta andmed perioodil 01.01.2022–28.02.2022

** Kui ettevõtete arv on väiksem kui 3, siis Maksu- ja Tolliamet seda infot ei avalikusta

*** Väärtus puudub puudulike algandmete tõttu

Lisa 13. Maksu- ja Tolliameti andmepäring riigiabi suurus ja TSD lisad 4–8

Aasta	Tulumaks	Sotsiaalmaks	Töötuskindlustus	Kogumispension	Kokku
2020	29 798,90	44 240,43	2 224,09	940,52	77 203,94
2021	102 061,39	151 670,45	6 182,37	2 902,62	262 816,83

Allikas: Maksu- ja Tolliamet

Aasta	C_118 (maksukohustus kokku)	Dekl. arv	Lisa1	L1_RIDU	Lisa2	L2_RIDU	Dekl. arv				
							L3	L4	L5	L6	L7
2021	155 097,37	61	34	154	9	9	0	2	0	8	2
2022	17 073,85	9	5	15	1	1	0	0	0	0	0
2020	32 059,16	13	9	31	4	4	0	0	0	0	0

Allikas: Maksu- ja Tolliamet

Aasta	C_8121	C_8380	C_8410	C_8450	C_8460	C_8540	C_8601	Deklareerinud ettevõtete arv
2021	313,96	0	175 363,32	342 736,85	518 100,17	300 000,00	112 340,26	*
2020	ei deklareeritud							

Allikas: Maksu- ja Tolliamet

Märkused:

* Kui ettevõtete arv on väiksem kui 3, siis Maksu- ja Tolliamet seda infot ei avalikusta

Lisa 14. Tonnaažikorra maksutulu ja riigiabi suurus 2020–2025

Tonnaažikord	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planeeritud laevade arv Eesti lipu all	18	36	90	162	216	288
Maksukoormus tavakorra alusel (eurodes)	90 654	184 935	471 584	865 829	1 177 527	1 601 437
Maksukoormus tonnaažikorra rakendamisel (eurodes)	43 532	88 806	226 456	415 773	565 452	769 014
Riigiabi suurus (eurodes)	47 122	96 129	245 128	450 055	612 075	832 423
Riigiabi protsentuaalne osakaal	52%	52%	52%	52%	52%	52%

Allikas: (European Commission 2019)

Lisa 15. Eesti Haigekassa andmepäringu vastuskiri

Lugupeetud Kristin Reinsoo

Täname teid kirja eest.

Eesti Haigekassale on alates 01.07.2020 esitatud laevapere liikmena lepingu sõlmimiseks kokku 8 avaldust.

Nendega on lepingud sõlmitud järgmistel kuupäevadel: 25.09.2020; 18.11.2020; 15.02.2021; 18.03.2021; 12.07.2021; 05.11.2021; 07.02.2022 ja 21.02.2022.

Küsimuste korral palun võtke meiega taas ühendust.

Parimate soovidega

KAIE SELTER
Eesti Haigekassa

Lisa 16. Küsimustik: Laevade toomine Eesti lipu alla

Hea vastaja,

1. juulil 2020. aastal jõustus Eestis laevade ja meremeeste uus maksurežiim, mille eesmärgiks oli suurendada laevade, eelkõige kaubalaevade, Eesti lipu alla toomist. Eesti kui lipuriik pakub erimaksukorda ja maksusoodustusi nii laevadele (nt tonnaažikord) kui ka tööjõumaksusoodustusi laevapere liikmetele (nt 0% suurune tulumaks).

Viin läbi uuringut, mille eesmärgiks on välja selgitada kui atraktiivne on Eesti laevade ja laevapere liikmete maksustamise erikord Euroopa Liidu laevaomanikele. Küsimustikule vastamine võtab aega 5 minutit ning saadud tulemusi kasutatakse üldistatud kujul ning anonüümselt.

Lisaküsimuste korral võtke palun ühendust: kristin.reinsoo@taltech.ee

Suur aitäh juba ette küsimustikule vastamise eest!

Kristin Reinsoo
Tallinna Tehnikaülikool

NB! Kui on *, siis on kohustuslik küsimus

Profiliküsimused:

1. Olete igapäevaselt tegutsev: *
 - Reeder, laevaomanik
 - Avalikus sektoris
 - Muu (sh erialaliidud ning ametiühingud)
2. Mis riigis olete igapäevaselt tegutsev? *
 - Lätis
 - Leedus
 - Poolas
 - Soomes
 - Rootsis
 - Norras
 - Taanis
 - Belgias
 - Itaalias
 - Kreekas
 - Hollandis
 - Saksamaal
 - Muu: ...

Lisa 16 järg

3. Kui olete „Reeder, laevaomanik“, siis mis riigi lipu all Teie laev(ad) sõidavad? Võimalik valida mitu vastust
- Läti
 - Leedu
 - Poola
 - Soome
 - Rootsi
 - Norra
 - Taani
 - Belgia
 - Itaalia
 - Kreeka
 - Holland
 - Saksamaa
 - Portugal
 - Inglismaa
 - Malta
 - Küpros
 - Muu Euroopa Liidu riik
 - Muu Euroopa Liidu väline riik
 - Mugavuslipuriik

Küsimustik

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?
1 – Mitte oluline, 5 – Väga oluline *

	1 Mitte oluline	2 Väheoluline	3 Mõnevõrra oluline	4 Oluline	5 Väga oluline
Kehtiv maksusüsteem laevadele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kehtiv maksusüsteem meremeestele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riiklikud toetused st riigiabi olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Võimalus optimeerida kulusid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turvalisuse ja ohutusalaselt kehtivad nõuded ja regulatsioonid riigis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakutavad kaldateenused	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digitenuste ja -lahenduste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asjaajamise lihtsus ja aja kokkuhoid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lisa 16 järg

	1	2	3	4	5
	Mitte oluline	Väheoluline	Mõnevõrra oluline	Oluline	Väga oluline
Lipuriigi tuntus ja maine (nt kas tegemist on mugavuslipuriigiga või Euroopa Liidu lipuriigiga)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lipuriigi geograafilise asukoha lähedus Vene Föderatsiooni suhtes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riigi ettevõtlus ja poliitiline kultuur ning keskkond	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Kui atraktiivseks peate Eesti laevade ja meremeeste uut maksusüsteemi (mis jõustus 01.07.2020) 5-palli skaalal? 1 – Üldse mitte atraktiivne, 5 – Väga atraktiivne *

Üldse mitte atraktiivne 1 2 3 4 5 Väga atraktiivne

3. Kui suure tõenäosusega oleksite huvitatud oma laeva(de) toomisest Eesti lipu alla 5-palli sklaalal? 1 – Üldse ei ole huvitatud, 5 – Väga huvitatud *

Üldse ei ole huvitatud 1 2 3 4 5 Väga huvitatud

4. Kui Teie arvates uus laevade ja meremeeste erimaksukord ei ole atraktiivne, siis mis on selle põhjus? Võimalik valida mitu vastust

- Laevade maksusüsteem ei ole teiste lipuriikide omast märkimisväärselt kuluefektiivsem ega erilisem
- Meremeeste erimaksukord ja maksusoodustused ei ole teiste lipuriikide omadest kuluefektiivsem ega erilisem
- Muu: ...

5. Kas Teie jaoks oleks laevade ületoomisel Eesti lipu alla takistuseks Eesti nõue põhjaliku ja keeruka dokumentatsiooni olemasolu laevadele? *

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

6. Kas soovite lisada kommentaare/ideid seoses Eesti laevade ja meremeeste maksusüsteemiga ja/või lipuriigi valikuga?

Avatud vastus: ...

Lisa 17. Küsimustik: Eesti kui lipuriik – laevade ja meremeeste erimaksukord

Hea vastaja,

1. juulil 2020. aastal jõustus Eestis laevade ja meremeeste uus maksusüsteem, mille eesmärgiks oli suurendada laevade, eelkõige kaubalaevade, Eesti lipu alla toomist. Eesti kui lipuriik pakub erimaksukorda ja maksusoodustusi nii laevadele (nt tonnaažikord) kui ka tööjõumaksusoodustusi laevapere liikmetele (nt 0% suurune tulumaks).

Magistritöö raames viin läbi küsitluse, kajastamaks uue maksusüsteemiga seotud osapoolte arvamusi ning ettepanekuid laevade ja meremeeste erimaksukorra kohta ning Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimelisust.

Küsimustikule vastamine võtab aega 10 minutit ning saadud tulemusi kasutatakse üldistatud kujul ning anonüümselt.

Lisaküsimuste korral võtke palun ühendust e-maili teel: kristin.reinsoo@taltech.ee

Suur aitäh juba ette küsimustikule vastamise eest!

Kristin Reinsoo
Tallinna Tehnikaülikool

NB! Kui on *, siis on kohustuslik küsimus

Profiiliküsimused:

1. Olete igapäevaselt tegutsev: *
 - Avalikus sektoris
 - Reeder, laevaomanik
 - Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)

Profiiliküsimused „Reeder, laevaomanik“ ja „Muu“ vastanutele:

2. Kui vastasite "Reeder, laevaomanik" ja/või "Muu", siis mis riigis Teie organisatsioon igapäevaselt tegutseb: *
 - Eestis
 - Lätis
 - Leedus
 - Soomes
 - Rootsis
 - Norras
 - Muu:...

3. Küsimus laevaomanikele ja reederitele - Mis riigi lipu all Teie laev(ad) sõidavad?

Võimalik valida mitu vastust

- Eesti
- Läti
- Leedu
- Soome
- Rootsi
- Norra
- Taani
- Holland
- Saksamaa
- Portugal/Madeira
- Inglismaa
- Küpros
- Malta
- Muu Euroopa Liidu riik
- Muu Euroopa Liidu väline riik
- Mugavuslipuriik

4. Küsimus laevaomanikele ja reederitele - Jõustunud uus laevade ja meremeeste maksusüsteem oli põhjuseks, miks....

- Töite/plaanite tuua oma laeva(d) Eesti lipu alla
- Ei toonud/ei plaanigi tuua oma laev(u) Eesti lipu alla

Küsimustik

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?

1 - Mitte oluline, 5 - Väga oluline *

	1 Mitte oluline	2 Väheoluline	3 Mõnevõrra oluline	4 Oluline	5 Väga oluline
Kehtiv maksusüsteem laevadele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kehtiv maksusüsteem meremeestele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riiklikud toetused st riigiabi olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Võimalus optimeerida kulusid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turvalisuse ja ohutusalased kehtivad nõuded ja regulatsioonid riigis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakutavad kaldateenused	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digiteenuste ja -lahenduste olemasolu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lisa 17 järg

	1 Mitte oluline	2 Väheoluline	3 Mõnevõrra oluline	4 Oluline	5 Väga oluline
Asjaajamise lihtsus ja aja kokkuvõid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lipuriigi tuntus ja maine (nt kas tegemist on mugavuslipuriigiga või Euroopa Liidu lipuriigiga ning Paris MoU valge-halli- musta nimekirja kuulumine)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lipuriigi geograafilise asukoha lähedus Vene Föderatsiooni suhtes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riigi ettevõtlus ja poliitiline kultuur ning keskkond	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Kui atraktiivseks peate Eesti laevade ja meremeeste uut maksusüsteemi (mis jõustus 01.07.2020) 5-palli skaalal? 1 – Üldse mitte atraktiivne, 5 – Väga atraktiivne *

Üldse mitte atraktiivne 1 2 3 4 5 Väga atraktiivne

3. Kui Teie arvates uus laevade ja meremeeste erimaksukord ei ole atraktiivne, siis mis on selle põhjus? Võimalik valida mitu vastust
- Laevade maksusüsteem ei ole teiste lipuriikide omast märkimisväärselt kuluefektiivsem ega erilisem
 - Meremeeste erimaksukord ja maksusoodustused ei ole teiste lipuriikide omadest kuluefektiivsem ega erilisem
 - Muu: ...
4. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad EELISED? - Valida 3–4 vastusevarianti *
- Tonnaažikorra kasutamise võimalus
 - Tonnaažikorra madalam maksumäär uuematele laevadele
 - Võimalus kasutada tonnaažikorra asemel kehtivat tavamaksusüsteemi- ettevõtete tulumaksukord (ärikasumi maksustamine tulumaksuga ainult dividendide väljamaksmise korral)
 - Laevapere liikmete töötasu maksustamine 0% tulumaksuga
 - Ülejäänud tööjõumaksude (sotsiaalmaks, töötuskindlustusmaksed, kohustusliku kogumispensioni maksed) arvestamine 750-euroselt maksubaasilt
 - Vabatahtlik kindlustus (Haigekassa) laevapere liikmele
 - Võimalus kasutada digiteenuseid ja -lahendusi (registreid) – aja ja kulu kokkuvõid
 - Eesti kui digiriigi ettevõtluskeskkond – e-residentsus
 - Kuulumine Euroopa Liitu
 - Muu: ...

5. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad PUUDUSED? - Valida 3–4 vastusevarianti *
- Tonnaažikorra keerukus – kahekordne raamatupidamine, palju tingimusi tonnaažikorra rakendamiseks ja kvalifitseerumiseks
 - Suured kulud tonnaažikorra üleminekul – ettevõtja tulumaksukohutus vara (laeva) turuväärtusest laeva üleminekul tonnaažikorra
 - Laevapere liikmete tööjõumaksude kõrge maksukoormus 750-eurosel maksubaasilt
 - Vähesed ja/või olematud meremeeste sotsiaalsed tagatised
 - Kõrged laevaregistrite esmased ja aastased tasud
 - Vähene turundus ja teadlikkus, informatsiooni puudumine
 - Asjaajamise keerukus – nt informatsioon ja teenused pole kättesaadavad mitmes võõrkeeles; vajalik suhelda mitme erineva asutusega (nii Transpordiameti kui ka Maksu- ja Tolliametiga)
 - Kaldateenuste vähene olemasolu (nt merenduse rahvusvaheline õigusabi)
 - Eesti kui lipuriigi vähene tuntus
 - Muu: ...
6. Millised teised riigid on Teie arvates Eestile suurimateks konkurentideks ehk laevaomanike jaoks atraktiivsed lipuriigid? Valida maksimaalselt 3 vastusevarianti *
- Soome
 - Läti
 - Malta
 - Küpros
 - Portugal/Madeira
 - Inglismaa
 - Holland
 - Väljaspool Euroopa Liitu asuvad mugavuslipuriigid (nt Panama jne)
 - Muu: ...
7. Kas laevade ja meremeeste erimaksukord võiks lisaks kaubalaevadele kehtida ka regulaarreise tegevatele reisilaevadele? *
- Jah
 - Ei
 - Ei oska öelda
8. Kas tonnaažikorra maksumäärad peaksid tulenema laeva vanusest? *
- Jah
 - Ei
9. Teie arvates on vabatahtliku haigekassa kindlustuse soetamine meremeestele: ... - Valida maksimaalselt 2 vastusevarianti *
- Atraktiivne
 - Keeruline
 - Kallis
 - Mitteotstarbekas, sest puudub võimalus ühe kuu kaupa makseid tasuda
 - Muu: ...
10. Kas Teie arvates peaks meremeeste tööjõumaksud olema viidud 0%-ni? *
- Jah
 - Ei

Lisa 17 järg

11. Palun hinnake 5-palli skaalal (1-Kasin/Puudulik; 5-Suurepärane) Eesti laevade ja meremeeste maksusüsteemi: *

	1 Kasin/Puudulik	2 Rahuldav	3 Hea	4 Väga hea	5 Suurepärane
Konkurentsivõime	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kulude optimeerimine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meremeeste maksukoormus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laevade maksukoormus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riigipoolne turundustegevus maksusüsteemi reklaamimisel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Info olemasolu ja kättesaadavus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asjaajamise lihtsus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digiteenused ja nende kättesaadavus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lipuriigi tuntus ja maine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Teie arvates on COVID-19 kriisi mõju uue laevade ja laevapere liikmete maksusüsteemile Eestis: *

- NEGATIIVNE: Laevandusettevõtted tegelevad COVID-19 kriisist tulenevate muudatuste ja tagajärgedega ning seega ei mõelda lisakulutustele ja suurematele muudatustele, sh lipuriigi vahetusele
- POSITIIVNE: Suureneb meremeeste huvi haigekassa poolt pakutava vabatahtliku kindlustuse vastu
- POSITIIVNE: Laevandusettevõtted otsivad riike, mille ettevõtluskeskkond toetab digitaalseid lahendusi ja võimalusi (nt e-residentsus, digiallkirjad)
- Ei olegi olnud mõju
- Muu: ...

13. Palun hinnake, milline on uue maksusüsteemi mõju töötajatele ehk meremeestele, merendusega seotud ettevõtetele ja riigile üldiselt: *

	Positiivne	Negatiivne	Mõju pole
Mõju laevafirmade töötajatele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mõju merendusega seotud ettevõtetele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mõju riigile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Kas Eesti peaks taotlema laevade ja meremeeste riigiabi pikendamist? *
- Jah
 - Ei
 - Ei oska öelda
15. Kas soovitaksite rahvusvahelistele reederitele Eestit kui lipuriiki? *
- Jah
 - Ei
 - Muu: ...
16. Millised on Teie ettepanekud, mida võiks Eesti laevade ja meremeeste maksustamise erikorra süsteemis muuta?
Avatud vastus: ...

Lisa 18. Rahvusvahelise küsimustiku profiiliküsimuste vastused

Olete igapäevaselt tegutsev:	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Reeder, laevaomanik	12	100%
Avalikus sektoris	0	0%
Muu (sh erialaliidud ning ametiühingud)	0	0%
Kokku	12	100%

Allikas: Autori koostatud

Mis riigis olete igapäevaselt tegutsev?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Soomes	4	33,33%
Rootsis	1	8,33%
Norras	3	25,00%
Itaalias	1	8,33%
Kreekas	1	8,33%
Saksamaal	1	8,33%
Muu*	1	8,33%
Kokku	12	100%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ puhul märgit riigiks Eesti.

Kui olete „Reeder, laevaomanik“, siis mis riigi lipu all Teie laev(ad) sõidavad?	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Soome	4	33,3%
Rootsi	1	8,3%
Norra	5	41,7%
Itaalia	1	8,3%
Kreeka	1	8,3%
Holland	1	8,3%
Portugal	2	16,7%
Malta	2	16,7%
Küpros	3	25,0%
Muu Euroopa Liidu väline riik	4	33,3%
Mugavuslipuriik	2	16,7%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 19. Rahvusvahelise küsimustiku küsimus 1 vastused

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?	Vastajate arv					Keskväärtsus	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust				
	mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)		mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)
Kehtiv maksusüsteem laevadele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	0	0	2	4	6	4,33	0%	0%	17%	33%	50%
Kehtiv maksusüsteem meremeestele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	0	1	1	3	7	4,33	0%	8%	8%	25%	58%
Riiklikud toetused st riigiabi olemasolu	1	2	4	4	1	3,17	8%	17%	33%	33%	8%
Võimalus optimeerida kulusid	0	1	2	4	5	4,08	0%	8%	17%	33%	42%
Turvalisuse ja ohutusalased kehtivad nõuded ja regulatsioonid riigis	0	1	0	5	6	4,33	0%	8%	0%	42%	50%
Pakutavad kaldateenused	0	2	4	2	4	3,67	0%	17%	33%	17%	33%
Digiteenuste ja -lahenduste olemasolu	0	1	1	3	7	4,33	0%	8%	8%	25%	58%
Asjaajamise lihtsus ja aja kokkuhoid	0	0	1	4	7	4,50	0%	0%	8%	33%	58%

Lisa 19 järg

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?	Vastajate arv					Keskväärtaus	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust				
	mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)		mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)
Lipuriigi tuntus ja maine (nt kas tegemist on mugavuslipuriigiga või Euroopa Liidu lipuriigiga)	0	0	2	2	8	4,50	0%	0%	17%	17%	67%
Lipuriigi geograafilise asukoha lähedus Vene Föderatsiooni suhtes	6	2	2	2	0	2,00	50%	17%	17%	17%	0%
Riigi ettevõtlus ja poliitiline kultuur ning keskkond	0	3	1	4	4	3,75	0%	25%	8%	33%	33%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 20. Rahvusvahelise küsimustiku küsimuste 2–6 vastused

2. Kui atraktiivseks peate Eesti laevade ja meremeeste uut maksusüsteemi (mis jõustus 01.07.2020) 5-palli skaalal? 1 – Üldse mitte atraktiivne, 5 – Väga atraktiivne	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust	Keskväärtus
1 – Üldse mitte atraktiivne	0	0%	3,42
2	0	0%	
3	7	58%	
4	5	42%	
5 – Väga atraktiivne	0	0%	
Kokku	12	100%	

Allikas: Autori koostatud

3. Kui suure tõenäosusega oleksite huvitatud oma laeva(de) toomisest Eesti lipu alla 5-palli sklaalal? 1 – Üldse ei ole huvitatud, 5 – Väga huvitatud	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust	Keskväärtus
1 – Üldse ei ole huvitatud	2	17%	2,50
2	4	33%	
3	4	33%	
4	2	17%	
5 – Väga huvitatud	0	0%	
Kokku	12	100%	

Allikas: Autori koostatud

Lisa 20 järg

4. Kui Teie arvates uus laevade ja meremeeste erimaksukord ei ole atraktiivne, siis mis on selle põhjus?	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Laevade maksusüsteem ei ole teiste lipuriikide omast märkimisväärselt kuluefektiivsem ega erilisem	6	50%
Meremeeste erimaksukord ja maksusoodustused ei ole teiste lipuriikide omadest kuluefektiivsem ega erilisem	0	0%
Muu *	3	25%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi põhjuseks Eesti kui lipuriigi uudsus ning sellest tulenevalt ka maine ja tuntuse puudumise.

5. Kas Teie jaoks oleks laevade ületoomisel Eesti lipu alla takistuseks Eesti nõue põhjaliku ja keeruka dokumentatsiooni olemasolu laevadele?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	8	66,7%
Ei	2	16,7%
Ei oska öelda	2	16,7%
Kokku	12	100%

Allikas: Autori koostatud

6. Kas soovite lisada kommentaare/ideid seoses Eesti laevade ja meremeeste maksusüsteemiga ja/või lipuriigi valikuga?

1. Oluline on, et laevapere liikmete maksusüsteem oleks kooskõlas teiste Euroopa Liidu riikidega, asi ei ole ainult tonnažikorras;
2. Ainult maksud ei ole olulised, vaid on ka administratsiooni olemasolu ja toetus.

Allikas: Autori koostatud läbiviidud küsimustiku vastuste põhjal

Lisa 21. Eesti kui lipuriik profiiliküsimuste vastused

Olete igapäevaselt tegutsev:	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Avalikus sektoris	5	29%
Reeder, laevaomanik	9	53%
Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	3	18%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

Kui vastasite "Reeder, laevaomanik" ja/või "Muu", siis mis riigis Teie organisatsioon igapäevaselt tegutseb:	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Eestis	10	59%
Muu *	2	12%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi välja, et organisatsioon igapäevaselt tegutseb kogu maailmas.

Küsimus laevaomanikele ja reederitele - Mis riigi lipu all Teie laev(ad) sõidavad?	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Eesti	5	29%
Läti	3	18%
Soome	2	12%
Rootsi	2	12%
Portugal/Madeira	1	6%
Malta	1	6%
Muu Euroopa Liidu riik	1	6%
Muu Euroopa Liidu väline riik	1	6%
Mugavuslipuriik	1	6%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 21 järg

Küsimus laevaomanikele ja reederitele - Jõustunud uus laevade ja meremeeste maksusüsteem oli põhjuseks, miks...	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Töite/plaanite tuua oma laeva(d) Eesti lipu alla	8	47%
Ei toonud/ei plaanigi tuua oma laev(u) Eesti lipu alla	2	12%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 22. Eesti kui lipuriik küsimus 1 vastused

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?	Vastajate arv					Keskväärtsus	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust				
	mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)		mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)
Kehtiv maksusüsteem laevadele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	0	1	1	2	13	4,59	0%	6%	6%	12%	76%
Kehtiv maksusüsteem meremeestele st erimaksukorra ja maksusoodustuste olemasolu	0	1	1	2	13	4,59	0%	6%	6%	12%	76%
Riiklikud toetused st riigiabi olemasolu	2	2	4	7	2	3,29	12%	12%	24%	41%	12%
Võimalus optimeerida kulused	0	1	2	7	7	4,18	0%	6%	12%	41%	41%
Turvalisuse ja ohutusalased kehtivad nõuded ja regulatsioonid riigis	0	0	6	7	4	3,88	0%	0%	35%	41%	24%
Pakutavad kaldateenused	2	2	3	7	3	3,41	12%	12%	18%	41%	18%
Digiteenusete ja -lahenduste olemasolu	0	2	2	8	5	3,94	0%	12%	12%	47%	29%
Asjaajamise lihtsus ja aja kokkuhoid	0	1	1	6	9	4,35	0%	6%	6%	35%	53%

Lisa 22 järg

1. Kui olulised on Teie jaoks järgnevad tegurid lipuriigi valimisel 5-palli skaalal?	Vastajate arv					Keskväärtsus	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust				
	mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)		mitte oluline (1)	väheoluline (2)	mõnevõrra oluline (3)	oluline (4)	väga oluline (5)
Lipuriigi tuntus ja maine (nt kas tegemist on mugavuslipuriigiga või Euroopa Liidu lipuriigiga)	1	1	3	9	3	3,71	6%	6%	18%	53%	18%
Lipuriigi geograafilise asukoha lähedus Vene Föderatsiooni suhtes	6	5	2	3	1	2,29	35%	29%	12%	18%	6%
Riigi ettevõtlus ja poliitiline kultuur ning keskkond	0	3	4	5	5	3,71	0%	18%	24%	29%	29%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 23. Eesti kui lipuriik küsimuste 2–3 vastused

2. Kui atraktiivseks peate Eesti laevade ja meremeeste uut maksusüsteemi (mis jõustus 01.07.2020) 5-palli skaalal? 1 – Üldse mitte atraktiivne, 5 – Väga atraktiivne	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust	Keskväärtus
1 – Üldse mitte atraktiivne	1	6%	2,82 *
2	5	29%	
3	8	47%	
4	2	12%	
5 – Väga atraktiivne	1	6%	
Kokku	17	100%	

Allikas: Autori koostatud

* Kõikide vastajate keskväärtus (avaliku sektori vastajate keskväärtus oli 3,20 ja teiste vastajate keskväärtus 2,67).

3. Kui Teie arvates uus laevade ja meremeeste erimaksukord ei ole atraktiivne, siis mis on selle põhjus?	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Laevade maksusüsteem ei ole teiste lipuriikide omast märkimisväärselt kuluefektiivsem ega erilisem	11	65%
Meremeeste erimaksukord ja maksusoodustused ei ole teiste lipuriikide omadest kuluefektiivsem ega erilisem	9	53%
Muu *	5	29%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi välja:

1. Eesti on Paris MoU hallis nimekirjas, mereõiguse revisjon on lõpule viimata ja seadused pole vastavuses rahvusvaheliste konventsioonidega.
2. Kuluefektiivsuse kohast on tegu mõnevõrra kulukama süsteemiga kui teised suured registrid pakuvad. See vähesem kuluefektiivsus tuleb tasalülitada parema teenindusega ja digitaalsete lahendustega, mis annavad kokkhoiu. Seda pole veel juhtunud.

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi välja:

3. Laevade Eesti lipu alla toomise muud toetavad tegevused on puudulikud või kohati vastuolulised, näiteks välismaa meremeeste Eesti lipu all töötamiseks vajalik elamisluba. Eesti meretööseadusandlus on suuremate piirangutega kui rahvusvaheline meretöökonventsioon jms, mis kahjustavad kõik Eesti lipu globaalset konkurentsivõimet.
4. Sotsiaalmaks mitteresidentidele, tööseadusandlusest tulenevad ebakõlad rahvusvahelise praktikaga.
5. See ei puuduta kohalikku rannasõitu.

Lisa 24. Eesti kui lipuriik küsimus 4 vastused

4. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad EELISED?	Vastuste arv				Vastuste osatähtsus vastuste koguarvust			
	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametühingu esindaja või liige)	Kokku	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametühingu esindaja või liige)	Osatähtsus kokku
Tonnaažikorra kasutamise võimalus	1	5	1	7	6%	16%	8%	11%
Tonnaažikorra madalam maksumäär uuematele laevadele	1	1	0	2	6%	3%	0%	3%
Võimalus kasutada tonnaažikorra asemel kehtivat tavamaksusüsteemi-ettevõtete tulumaksukord (ärikasumi maksustamine tulumaksuga ainult dividendide väljamaksmise korral)	1	3	1	5	6%	9%	8%	8%
Laevapere liikmete töötasu maksustamine 0% tulumaksuga	5	7	3	15	29%	22%	25%	25%
Ülejäänud tööjõumaksude (sotsiaalmaks, töötuskindlustusmaksed, kohustusliku kogumispensioni sissemaksed) arvestamine 750-eurosele maksubaasilt	3	3	1	7	18%	9%	8%	11%
Vabatahtlik kindlustus (Haigekassa) laevapere liikmele	1	3	2	6	6%	9%	17%	10%

Lisa 24 järg

4. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad EELISED?	Vastuste arv				Vastuste osatähtsus vastuste koguarvust			
	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Kokku	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Osatähtsus kokku
Võimalus kasutada digiteenuseid ja -lahendusi (registreid) – aja ja kulu kokkuvõid	1	3	2	6	6%	9%	17%	10%
Eesti kui digiriigi ettevõtluskeskkond – e-residentsus	2	2	2	6	12%	6%	17%	10%
Kuulumine Euroopa Liitu	2	5	0	7	12%	16%	0%	11%
Muu	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 25. Eesti kui lipuriik küsimus 5 vastused

5. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad PUUDUSED?	Vastuste arv				Vastuste osatähtsus vastuste koguarvust			
	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Kokku	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Osatähtsus kokku
Tonnaažikorra keerukus - kahekordne raamatupidamine, palju tingimusi tonnaažikorra rakendamiseks ja kvalifitseerumiseks	1	6	2	9	5%	19%	25%	15%
Suured kulud tonnaažikorrade üleminekul – ettevõtja tulumaksukohutus vara (laeva) turuväärtusest laeva üleminekul tonnaažikorrade	2	1	0	3	11%	3%	0%	5%
Laevapere liikmete tööjõumaksude kõrge maksukoormus 750-eurosest maksubaasilt	3	5	1	9	16%	16%	13%	15%
Väheseid ja/või olematud meremeeste sotsiaalsed tagatised	1	3	1	5	5%	9%	13%	8%
Kõrged laevaregistrite esmased ja aastased tasud	0	1	0	1	0%	3%	0%	2%
Vähene turundus ja teadlikkus, informatsiooni puudumine	2	2	1	5	11%	6%	13%	8%

Lisa 25 järg

5. Millised on Teie arvates Eesti laevade ja meremeeste uue maksusüsteemi suurimad PUUDUSED?	Vastuste arv				Vastuste osatähtsus vastuste koguarvust			
	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Kokku	Avalik sektor	Reeder, laevaomanik	Muu (sh erialaliidu, ametiühingu esindaja või liige)	Osatähtsus kokku
Asjaajamise keerukus – nt informatsioon ja teenused pole kättesaadavad mitmes võõrkeeles; vajalik suhelda mitme erineva asutusega (nii Transpordiameti kui ka Maksu- ja Tolliametiga)	3	5	1	9	16%	16%	13%	15%
Kaldateenuste vähene olemasolu (nt merenduse rahvusvaheline õigusabi)	3	3	0	6	16%	9%	0%	10%
Eesti kui lipuriigi vähene tuntus	4	3	1	8	21%	9%	13%	14%
Muu *	0	3	1	4	0%	9%	13%	7%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi välja:

- maksustada tahetakse tööjõumaksudega kolmandate riikide meremehi;
- raske prognoosida, kas töötajad lähevad tulumaksu alla või mitte;
- laevapere liikmete töötasu 0% määraga maksustamise bürookraatlikkus ja ebaselgus pidada välisreiside arvestust, kus peab üle 50% laeva reisidest olema välisreisid ja millised neist laevareisidest lähevad arvesse välisreisidena (ebaselgus, mis sadamate ja objektide vahel toimuv reis on välisreis);
- ei kohaldu kohalikule rannasõidule.

Lisa 26. Eesti kui lipuriik küsimuste 6–10 vastused

6. Millised teised riigid on Teie arvates Eestile suurimateks konkurentideks ehk laevaomanike jaoks atraktiivsed lipuriigid?	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Soome	2	12%
Läti	7	41%
Malta	12	71%
Küpros	11	65%
Portugal/Madeira	11	65%
Inglismaa	1	6%
Holland	4	24%
Väljaspool Euroopa Liitu asuvad mugavuslipuriigid (nt Panama jne)	9	53%

Allikas: Autori koostatud

7. Kas laevade ja meremeeste erimaksukord võiks lisaks kaubalaevadele kehtida ka regulaarse tegevatele reisilaevadele?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	11	65%
Ei	2	12%
Ei oska öelda	4	24%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

8. Kas tonnaažikorra maksumäärad peaksid tulenema laeva vanusest?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	11	65%
Ei	6	35%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 26 järg

9. Teie arvates on vabatahtliku haigekassa kindlustuse soetamine meremeestele: ...	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
Atraktiivne	5	29%
Keeruline	3	18%
Kallis	3	18%
Mitteotstabrekas, sest puudub võimalus ühe kuu kaupa makseid tasuda	8	47%
Muu *	3	18%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ korral toodi välja, et puudub kogemus ja ei olda teemaga kursis ning et see ei kohaldu rannasõite tegevate laevade meremeestele.

10. Kas Teie arvates peaks meremeeste töøjõumaksud olema viidud 0%-ni?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	12	71%
Ei	5	29%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 27. Eesti kui lipuriik küsimus 11 vastused

11. Palun hinnake 5-palli skaalal (1-Kasin/Puudulik; 5-Suurepärase) Eesti laevade ja meremeeste maksusüsteemi:	Vastajate arv					Keskvärtus	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust				
	kasin/puudulik (1)	rahuldav (2)	hea (3)	väga hea (4)	suurepärase (5)		kasin/puudulik (1)	rahuldav (2)	hea (3)	väga hea (4)	suurepärase (5)
Konkurentsivõime	7	6	3	1	0	1,88	41%	35%	18%	6%	0%
Kulude optimeerimine	3	6	7	1	0	2,35	18%	35%	41%	6%	0%
Meremeeste maksukoormus	4	5	3	5	0	2,53	24%	29%	18%	29%	0%
Laevade maksukoormus	2	3	7	4	1	2,94	12%	18%	41%	24%	6%
Riigipoolne turundustegevus maksusüsteemi reklaamimisel	11	4	1	1	0	1,53	65%	24%	6%	6%	0%
Info olemasolu ja kättesaadavus	4	6	7	0	0	2,18	24%	35%	41%	0%	0%
Asjaajamise lihtsus	3	9	5	0	0	2,12	18%	53%	29%	0%	0%
Digiteenused ja nende kättesaadavus	2	6	6	3	0	2,59	12%	35%	35%	18%	0%
Lipuriigi tunnus ja maine	9	6	1	1	0	1,65	53%	35%	6%	6%	0%

Allikas: Autori koostatud

Lisa 28. Eesti kui lipuriik küsimuste 12–15 vastused

12. Teie arvates on COVID-19 kriisi mõju uue laevade ja laevapere liikmete maksusüsteemile Eestis:	Vastuste arv	Vastuste osatähtsus vastajate koguarvust
NEGATIIVNE: Laevandusettevõtted tegelevad COVID-19 kriisist tulenevate muudatuste ja tagajärgedega ning seega ei mõelda lisakulutustele ja suurematele muudatustele, sh lipuriigi vahetusele	9	53%
POSITIIVNE: Suureneb meremeeste huvi haigekassa poolt pakutava vabatahtliku kindlustuse vastu	1	6%
POSITIIVNE: Laevandusettevõtted otsivad riike, mille ettevõtluskeskkond toetab digitaalseid lahendusi ja võimalusi (nt e-residentsus, digiallkirjad)	0	0%
Ei olegi olnud mõju	6	35%
Muu *	2	12%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ puhul toodi välja, et Eesti lipu projekti areng on hetkel seiskunud pigem seoses poliitiliste eelistustega.

Lisa 28 järg

13. Palun hinnake, milline on uue maksusüsteemi mõju töötajatele ehk meremeestele, merendusega seotud ettevõtetele ja riigile üldiselt:	Vastajate arv			Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust		
	Positiivne	Negatiivne	Mõju pole	Positiivne	Negatiivne	Mõju pole
Mõju laevafirmade töötajatele	8	2	7	47%	12%	41%
Mõju merendusega seotud ettevõtetele	8	0	9	47%	0%	53%
Mõju riigile	5	3	9	29%	18%	53%

Allikas: Autori koostatud

14. Kas Eesti peaks taotlema laevade ja meremeeste riigiabi pikendamist?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	13	76%
Ei	1	6%
Ei oska öelda	3	18%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

15. Kas soovitaksite rahvusvahelistele reederitele Eestit kui lipuriiki?	Vastajate arv	Vastajate osatähtsus vastajate koguarvust
Jah	7	41%
Ei	6	35%
Muu *	4	24%
Kokku	17	100%

Allikas: Autori koostatud

* Vastusevariandi „Muu“ puhul toodi välja, et hetkel ja tänasel päeval ei soovitata, kuna veel on arenguruumi. Enne tuleb muuta laevanduspakett piisavalt atraktiivseks, et laevad tuleksid proovima, sest kui esimesel korral on probleemid ja pettumus, siis teist korda enam ei tulda proovima.

Lisa 29. Eesti kui lipuriik küsimus 16 vastused

16. Millised on Teie ettepanekud, mida võiks Eesti laevade ja meremeeste maksustamise erikorra süsteemis muuta?

1. Maksustamises pigem ei muudaks midagi. Pigem peaks mõtlema kuidas paremini turundada Eestit kui lipuriiki ning digiteenuste arendust ja kättesaadavust.
2. Kiiremas korras Riigikogus vastu võtta uus nn Lipuriigi seadus 2.0, kust oleks ametkondlikud mõttekrambid eemaldatud ja muudetud seadus rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliseks.
3. Süsteem tuleb muuta konkurentsivõimeliseks nagu näiteks Maltal, Küprosel või Soomes.
4. Võtke eeskju teistest riikidest, kus antud asi toimib: Portugal, Küpros, Läti jne.
5. Seal midagi muutma ei pea täna. Vaja on digiteenus käima saada, ühtne kontaktpunkt tööle, relvastatud turvateenuse pakkumise kord muuta konkurentsivõimeliseks ja meremeeste töölepingute teema lahendada.
6. Süsteem peab olema lihtne ja arusaadav ning lisaks maksustamise erikorra süsteemile peavad ka kõik muud asjad (välismaa meremeeste vaba töötamine Eesti lipu all, meretööseadus, toetused Eesti lipu all olevatele laevadele jms) Eestis soodustama laevade tulekut Eesti lipu alla.
7. Kompleksne küsimus, kuid et edasi minna, siis 3-ndate riikide meremeeste töötamise piiramine, veelgi enam - nende maksustamine sots. maksuga tuleb lõpetada. Tööseaduses tuleb lähtuda rahvusvahelistest normidest ja praktikatest, lahendada tuleb mõistlik / paindlik tervisekindlustus meremeestele. Võiks kaaluda tonnaažimaksu kasutamist ka *crewing-* ja *manager* ettevõtete osas (kuigi Eesti maksusüsteem on tänase seisuga ok, siis reeder ei saa olla kindel tuleviku osas tuues siia äri).
8. Lihtsam, läbipaistvam, kehtida kõikidel laevade (ka alla 500).
9. Kasutada nügimisteooriat maksupaketi loomisel.
10. Vähemalt mitte EU residentidest meremeeste maksud 0-ni viia. Laevade registreerimise lihtsustamine ning protsessi kiirendamine.
11. Kohaldumine rannasõidule, kuna tööjõuturg on rahvusvaheline.

Allikas: Autori koostatud läbiviidud küsimustiku vastuste põhjal

Lisa 30. Tonnaažikorra maksukohustus: Eesti vs Küpros

Riik	Tonnaažikord	Optimus (NT 1907)	Aurora (NT 2663)
Eesti	Maksustatava tulu arvutus	$1000 \times 0,0084 \times 0,5 = 4,20$ $907 \times 0,0062 \times 0,5 = 2,81$	$1000 \times 0,0084 = 8,40$ $1663 \times 0,0062 = 10,31$
	Maksustatav tulu päevas (eurodes)	7,01	18,71
	Maksustatav tulu kuus (eurodes)	$7,01 \times 30 = 210,35$	$18,71 \times 30 = 561,32$
	Tulumaksukohustus kalendrikuus (eurodes)	$210,35 \times 20\% = 42,07$	$561,32 \times 20\% = 112,26$
	Tonnaažikorra maksukohustus aastas (eurodes)	$7,01 \times 365 \times 20\% = 511,85$	$18,71 \times 365 \times 20\% = 1\,365,87$
Küpros (laevaomanikud ja prahtijad)	Maksustatava tulu arvestus	$1000/100 \times 36,50 = 365$ $907/100 \times 31,03 = 281,44$	$1000/100 \times 36,50 = 365$ $1663/100 \times 31,03 = 516,03$
	Tonnaažikorra maksukohustus aastas (eurodes)	646,44	881,03
Küpros (<i>Ship management</i> ettevõtted)	Maksustatava tulu arvestus	$1000/400 \times 36,50 = 91,25$ $907/400 \times 31,03 = 70,36$	$1000/400 \times 36,50 = 91,25$ $1663/400 \times 31,03 = 129,01$
	Tonnaažikorra maksukohustus aastas (eurodes)	161,61	220,26
Eesti vs Küpros	Erinevus: laevaomanikud ja prahtijad (eurodes)	-134,59	484,84
Eesti vs Küpros	Erinevus: <i>ship management</i> ettevõtted (eurodes)	350,24	1\,145,62

Allikas: Autori arvutused (TuMS § 13 ja § 52¹; Cyprus ... 2022) põhjal

Lisa 31. Laeva registritasud: Eesti vs Küpros

Laev	Eesti		Küpros
	Esimene register	Teine register	Ookeanil seilavad laevad ja ookeanil mitteseilavad laevad
Optimus (GT 6537)	<p>Riigilõiv laeva registrisse kandmise ja/või pikendamise eest koos liputunnistuse väljastamisega: $32 + 0,10 \times 6357 = 667,70$ eurot.</p> <p>Lisanduvad ülevaatused:</p> <ul style="list-style-type: none"> • laeva tehnilised ülevaatused – maksimaalne summa 2000 eurot; • laeva turvaülevaatus – maksimaalne summa 1920 eurot; • vastutava isiku ja laeva meresõiduohutusosalane auditeerimine – maksimaalne summa 1920 eurot. <p>Igal teisel aastal maksimaalne registritasu 8 427,70 eurot.</p> <p>Lisaülevaatused ja auditid, mis ei sisaldu mõlema registri tasudes, – maksimaalne summa 6000 eurot.</p>	<p>Iga-aastane registritasu 20 000 eurot.</p>	<p><i>Cyprus Registry Maintenance Annual Fee</i> – 300 eurot aastas.</p>
Aurora (GT 5052)	<p>Riigilõiv laeva registrisse kandmise ja/või pikendamise eest koos liputunnistuse väljastamisega: $32 + 0,10 \times 5052 = 537,20$ eurot.</p> <p>Lisanduvad ülevaatused:</p> <ul style="list-style-type: none"> • laeva tehnilised ülevaatused – maksimaalne summa 2000 eurot; • laeva turvaülevaatus – maksimaalne summa 1920 eurot; • vastutava isiku ja laeva meresõiduohutusosalane auditeerimine – maksimaalne summa 1920 eurot. <p>Igal teisel aastal maksimaalne registritasu 8 297,20 eurot.</p> <p>Lisaülevaatused ja auditid, mis ei sisaldu mõlema registri tasudes, – maksimaalne summa 6000 eurot.</p>	<p>Iga-aastane registritasu 20 000 eurot.</p>	<p><i>Cyprus Registry Maintenance Annual Fee</i> – 300 eurot aastas.</p>

Allikas: Autori arvutused (LaevaRS § 92; RLS §-d 180-184; Cyprus ... 2022) põhjal

Lisa 32. Laevandussektori erimaksurežiimid teistes riikides

Maksurežiim		Kirjeldus	Näited
Ettevõtte erimaksurežiimid	Tonnaažikord	<ul style="list-style-type: none"> • Laevade tulu ja kasumit maksustatakse tonnaažikorra alusel, mis korrutatakse läbi riigi poolt määratud kindla suhtarvuga. • Suurim eelis: maksimaalselt madala tegeliku maksumäära saavutamine. • Regressiivne skaala – väikestel laevadel on võrreldes suurte laevadega suurem kasumimarginaal ühe tonni kohta. • Tonnaažikorra alusel maksustatakse kindlaid tegevusi (nt kaupade ja inimeste rahvusvaheline meritisi transport). • Lukustusperiood (<i>lock-in-period</i>) – osades riikides on kindlaks määratud aeg, tavaliselt 10 aastat, mil ei tohi maksumaksja vahetada maksusüsteemi. • Võib kehtida nõue laevalipu ja äriühingu residentsusriigi vahel. • Tonnaažikord võib sõltuda keskkonnasõbralikkusest, laeva vanusest ja laevatüübist. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hollandi tonnaažikord – võeti kasutusele 1996.aastal, maksubaasiks võetakse laevade puhasmahutavus (NT). Kasutusel järgnevates riikides: Holland, Belgia, Saksamaa, UK jne. • Kreeka tonnaažikord – võeti kasutusele 1957. aastal, maksubaasiks võetakse laevade kogumahutavus (GT). Kasutusel Kreekas.
	Muud ettevõtete maksuerandid	<p>Lisaks alternatiivsele maksurežiimile (tonnaažikorra) on riikide poolt loodud ettevõtetele maksuerandeid läbi ettevõtte tulumaksu ja dividendide maksustamise vähendamise ja/või vabastamise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Austraalia laevaoperaatorite tulumaksuvabastus (<i>Shipping Exempt Income Tax</i>) – 0% tulumaksumäär rannikulaevanduse tegevusest saadud tulule. • Lõuna-Aafrika – ettevõtete tulumaksuvabastus, mis tavakorra alusel on 28%. • Hiina – ettevõtlusmaksuvabastus (3% ettevõtte tulust) rahvusvahelistele laevafirmadele.

Lisa 32 järg

Maksurežiim		Kirjeldus	Näited
Laevanduse maksusoodustuse režiim (<i>shipping incentives regime</i>)	Töõjõu (meremeeste) maksusoodustused ja -vabastused	Mitmed riigid pakuvad palgakulude maksusoodustusi, mille eesmärk on pakkuda maksusoodustusi ja -vabastusi meremeeste töötasule eesmärgiga edendada kodumaiste meremeeste palkamist. Maksusoodustused võivad ulatuda kuni 100%-ni ning pakuvad leevendust madalatele töötasudele, mida makstakse kolmandate riikide meremeestele.	<ul style="list-style-type: none"> • Madalamad tööjõumaksude maksumäärad meremeestele – Euroopa Liidu riigid, Jaapan, Lõuna-Koera ja India. • Meremeeste välismaal teenitud tulu tulumaksuvabastus – Ühendkuningriik. • Meremeeste sotsiaalmaksuvabastus, jättes neile kehtima meremeestele sotsiaalkindlustuse - Saksamaa • Koolitus- ja reisikulude toetus.
	Ettevõtte kapitali maksusoodustused ja -vabastused	Ettevõtetele pakutakse kapitali maksusoodustusi ja -vabastusi, mis on seotud nii laevade amortisatsiooni kui ka investeringute mahaarvamistega.	<ul style="list-style-type: none"> • Kiirendatud amortisatsioon laevadele – Holland. • Singapuri tulumaksumäär laevafirmadele 0% (tavakord 17%). • Hiina – ekspordist saadud tulu maksustamine 25% asemel 1,25% tulumaksumääraga.
	Laevade energiallikate maksusoodustused ja -vabastused	Laevadele on loodud maksuvabastused nii kütusele kui ka teistele energiallikatele. Selle eesmärgiks on propageerida puhtamate energiallikate kasutust (nt kütuse asemel elektrit).	<ul style="list-style-type: none"> • Rootsi – laevad on vabastatud kaldaelektri kasutamisel elektritasust. • Kütuse maksuvabastus – Austraalia, Türgi.
	Infrastruktuuri tasude maksuvabastused	Osad riigid pakuvad laevadele osalises või täielikus ulatuses sadamatasude vabastusi. Paljud sadamad on sadamatasude vabastusi hakanud siduma laevade keskkonnasõbralikkusega. Lisaks sadamatasudele on vähendatud ka laevade kanalitasusid.	<ul style="list-style-type: none"> • Singapur – sadamatasude vähendamine 25% ulatuses kui ookeanil seilavad laevad kasutavad LNG-d või muid madala väävlisisaldusega kütuseid.

Lisa 32 järg

Maksurežiim	Kirjeldus	Näited
Soodsad maksurežiimid	Mitmed riigid ei paku laevandussektorile erilisi maksusoodustusi ja -erisusi, vaid nendes riikides kehtivad üldiselt madalad maksumäärad. Maksusüsteemi atraktiivsust nendes riikides suurendavad maksupühad ja maksuvabastused. Maksuvabastused ja -soodustused esinevad erinevates valdkondades, mis on otseselt või kaudselt seotud laevandusettevõtetega.	Soodsate maksurežiimidega riigid: Barbados, Bermuda, Kaimanisaared, Antigua ja Barbuda jne.

Allikas: Autori koostatud (Choosing ... 2020; ITF 2019) põhjal

Lisa 33. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina, Kristin Reinsoo,

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose Laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatava maksustamise erikorra rakendumisest Eestis, mille juhendaja on Kaidi Kallaste,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

10.05.2022

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtjaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. jq 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.