

Seletuskiri

laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seondvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde

Sisukord

1. Sissejuhatus	2
1.1. Sisukokkuvõte	2
1.2. Eelnõu ettevalmistajad	5
1.3. Märkused	5
2. Seaduse eesmärk	7
3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs	10
3.1. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses tehtavad muudatused	10
3.2. Tulumaksuseaduses tehtavad muudatused	44
3.3. Ravikindlustuse seaduses tehtavad muudatused	67
3.4. Riigilõivuseaduses tehtavad muudatused	70
3.5. Sotsiaalmaksuseaduses tehtavad muudatused	72
4.6. Töötuskindlustuse seaduses tehtavad muudatused	75
4.7. Jõustumissäte	77
4. Eelnõu terminoloogia	77
5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele	78
6. Seaduse mõjud	78
6.1. Laevaregistrite seaduse muudatustega kaasnevad mõjud	78
6.2. Tulumaksuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud	85
6.3. Ravikindlustuse seaduse muudatustega kaasnevad mõjud	85
6.4. Riigilõivuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud	86
6.5. Sotsiaalmaksuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud	87
6.6. Töötuskindlustuse seaduse muudatustega kaasnevad mõjud	87
7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, seaduse rakendamiseks vajalikud kulud ja oodatavad tulud	88
8. Rakendusaktid	90
9. Seaduse jõustumine	90
10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon	90
LISAD	91
Lisa 1. Kokkuvõtlik ülevaade eelnõuga kavandatavatest maksuerisustest	92

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Käesoleva eelnõuga muudetakse laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadust (edaspidi LaevaRS), tulumaksuseadust (edaspidi TuMS), ravikindlustuse seadust (edaspidi RaKS), riigilõivuseadust (edaspidi RLS), sotsiaalmaksuseadust (edaspidi SMS) ja töötuskindlustuse seadust (edaspidi TKindLS).

Eelnõu eesmärk on luua soodsamad tingimused laevade Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimiseks ja Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Selle tulemusena suureneb Eesti laevastik, mis omakorda aitab kaasa kaldasektori tekkele ja Eesti majanduse kasvule. Registratasude ja tööjõumaksude laekumise kaudu suurenevad riigi maksutulud. Eesti meremeestele tekib täiendav võimalus asuda tööle Eesti lipu all sõitvatel laevadel ja saada selle kaudu omale juurdepääs Eesti sotsiaalkindlustussüsteemile, mis neil täna välislippude all sõitvatel laevadel töötades sageli puudub. Täiendavalt tehakse kõikidele Eesti meremeestele võimalikuks ravikindlustuse saamine.

Eelnõu koostamisel on lähtutud 15. juunil 2016. a moodustatud Eesti laevandussektori konkurentsivõime tõstmise töögrupi ettepanekutest.¹ Töögrupi töö tulemusena võttis Vabariigi Valitsus 17. juuli 2017. a kabinetiistungil vastu otsused Eesti laevanduse konkurentsivõime oluliseks parandamiseks rahvusvahelisel turul. Nende otsuste eesmärk oli kuulutada merendus Eesti riigi jaoks prioriteetseks majandusvaldkonnaks, mille peamiseks sihiks on luua konkurentsivõimeline meremajanduskeskkond, motiveerimaks reedereid tulema oma laevadega Eesti lipu alla ja laevandusettevõtteid looma Eestis uusi suure lisandväärtusega töökohti. Konkurentsivõimelise meremajanduskeskkonna loomise üheks osaks on rahvusvahelises laevandussektori tava kohaselt erisuse tegemine tööjõumaksudes. Vabariigi Valitsus otsustas kohaldada meremeeste töötasule maksubaasi 750 eurot ning loobuda meremeeste sundravikindlustuse ja vastava sotsiaalmaksu osa tasumise nõudest. Projekti lõppeesmärgiks on saavutada Eesti majanduse kasv merendussektorist laekuvate täiendavate maksude ja täiendavate suure lisandväärtusega töökohtade loomise kaudu. Laevanduse arendamine aitab kaasa tööhõive ja maksutulude suurendamisele ning e-residentsuse programmi edenemisele. Laevandus on tootlikkuse poolest Euroopas neljandal kohal kõigi majandusharude lõikes.² Vabariigi Valitsuse otsuste realiseerimiseks muudetakse käesoleva eelnõuga mitmeid seadusi.

LaevaRS muudatustega lihtsustatakse laevade Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimise tingimusi, eelkõige vähendatakse laeva registrisse kandmisel esitatavate andmete ja dokumentide mahtu, täites samas Eesti kui lipuriigi rahvusvaheliste kohustuste miinimumnõudeid. Laevapereta prahitud laevade register jagatakse kaheks eraldiseisvaks registriks. Neist esimeses olemise tingimus on prahtija³ vastutava isiku ehk ISM (*International Safety Management*) reederi⁴ asumine Eestis. Vastutav isik tegeleb laeva igapäevase käiguse

¹ Töögrupp jätkas 2014. aastal moodustatud töögrupi tööd Eesti laevanduse konkurentsivõime arendamiseks.

² Oxford Economics 2014 ja 2015: „The economic value of the EU shipping industry“

³ Prahtimine tähendab laeva rentimist. Laevapereta prahtimisel Eesti lipu alla jääb välismaa laev välisriigi laevaregistrisse (alusregister), kuid prahtimise perioodiks kantakse laev paralleelselt Eesti laevapereta prahitud laeva registrisse ning prahitud laev hakkab kandma Eesti riigilippu. Laeva eraõiguse osas jääb kehtima laeva alusregistri seadusandlus, avaliku õiguse osas lipuriigi seadusandlus. Selline on maailmas kasutusel olev praktika.

⁴ ISM reeder – isik, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel

hoidmise ja haldamisega ja selleks on tavapäraselt vaja asutada kontor, kus töötavad muuhulgas kõrge kvalifikatsiooniga endised meremehed. Esimeses registris tehtavate toimingut eest tasutakse riigilõivu samas määras kui kehtivas seaduses. Teine laevapereta prahitud laevade register pakub registreerimis- ja järelevalve teenust lisanduva marginaaliga ning on mõeldud eelkõige laevaomanikele ja prahtijatele, kes ei asu oma ettevõtetega Eestis. Kontseptsiooni kohaselt loob esimene laevapereta prahitud laevade register lisandväärtust kaldatöökohtade kaudu Eestis ja teine laevapereta prahitud laevade register toob riigile lisamaksutulu registritasude kaudu. Mõlemad kokku suurendavad Eesti riigi mainet lipuriigina ja aitavad kaasa laevanduse kaldasektori arenemisele ning tööhõive kasvule Eestis. Laevade registreerimise ja laevaga seotud toimingute tegemisel saab Veeteede Ametist lihtsa ja kiire asjaajamise tagamiseks laevandusettevõtetele ühtne kontaktpunkt. Potentsiaalsed laevaomanikud ja prahtijad paiknevad üle maailma, mistõttu on oluline pakkuda neile kvaliteetset ja pidevat tuge sõltumata kellaajast ja asukohast. Selleks tagatakse Veeteede Ametis vajalike seadmetega efektiivne klienditeenindus, kus töötavad nõutava hariduse ja väljaõppega spetsialistid.

Käesolev eelnõuga ei tehta muudatusi laevakinnistusraamatuga seotud LaevaRS-is regulatsiooni, välja arvatud üldsätete muudatused seaduse alguses, mis on vajalikud Vabariigi Valitsuse otsusega vastuvõetud eesmärkide saavutamiseks. Laevakinnistusraamatut puudutavate sätete muutmise tegeleb ning LaevaRS-i vaatab tervikuna üle mereõiguse revisjoni töögrupp. Mereõiguse revisjoni raames on plaanis vastu võtta uus laeva lipuõiguse ning laevaregistrite seaduse terviktekst, mis peaks valmima 2019. aastal. Käesoleva eelnõuga väljatöötatud seadusemuudatused kantakse üle uude tervikteksti.

Selleks, et Eesti laevaregister oleks välismaistele laevaomanikele atraktiivne, on eelnõu ettevalmistamisel arvesse võetud riigi arenguid ja eesmärke e-residentsuse valdkonnas. E-residentsus võimaldab välisriigi kodanike, kes Eestis alaliselt ei ela, kuid kes soovivad kasutada Eesti riigi e-teenuseid, isikusamasust digitaalselt tuvastada. E-residentsus pakub välisriigi kodanikele ligipääsu Eesti riigi e-teenustele ning samuti digitaalallkirjastamise võimalust. Näiteks võimaldab e-residentsus asutada distantsilt Eestis äriühingu, mille olemasolu on eeltingimuseks laeva Eesti laevaregistrites registreerimiseks. Samuti võimaldab e-residentsus ka teises riigis elades osaleda aktiivselt äriühingu juhtimises. Eelnõus kasutatakse e-residentsuse võimalusi, soodustamaks välismaa laevade Eesti lipu all tulekut. Eesti riik soodustab ja toetab e-residentide projekti ja e-residentide asutatud ettevõtete loomist, kuna see loob Eestile täiendava maksutulu ja soodustab majanduskasvu. E-residentide usaldusväärsus tagatakse taustakontrolliga, mida teostab Kaitsepolitsei ja Poliitsei- ja Piirivalveamet koostöös Maksu- ja Tolliametiga. Sellele lisandub täiendav monitooring Eesti pankadelt, kes kontrollivad oma klientide finantstausta. E-residentsuse riskid on riigi kaudu hinnatud ning riik on ennetamis- ja maandamismeetmeid pidevalt arendamas ning võtmas samme, et e-residentide taustakontrolli meetodikat pidevalt efektiivsemaks muuta.

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta 10. detsembri mereõiguse konventsiooni artikkel 91 näeb ette, et laeva ja riigi, kelle lipu all tal on õigus sõita, vahel peab olema tegelik seos. E-residentide puhul luuakse nimetatud seos Eestis asuvate või elavate esindajate kaudu. Esiteks tuleb nii laevakinnistusraamatu kui ka esimese laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeva puhul määrata Eestis elav või püsivat tegevuskohta omav füüsiline või juriidiline isik, kes on endale võtnud kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning on Veeteede Ameti kaudu vastavalt sertifitseeritud. Eelnõus

alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (edaspidi ISM koodeks) ja on Veeteede Ameti kaudu vastavalt sertifitseeritud..

nimetatakse seda isikut *vastutavaks isikuks*. Sisuliselt tähendab see, et suuremate laevade ja reisilaevade puhul peab ISM reeder asuma Eestis ning väiksemate laevade puhul peab Eestis asukohta omama sarnast funktsiooni ja vastutust omav isik. Teiseks näeb käesoleval aastal jõustunud äriseadustik ette, et kui äriühingu juhatus või seda asendav organ asub välisriigis, peab äriühing määrama kontaktisiku, kellele saab Eestis kätte toimetada ettevõtja menetlusedokumente ja ettevõtjale suunatud tahteavaldusi. See tähendab, et kontaktisik peab asuma Eestis. Kontaktisikuks võib määrata üksnes notari, advokaadi ja teised äriseadustikus nimetatud isikud ning käesoleva eelnõu alusel täiendavalt ka laevaomaniku või prahtija vastutava isiku. Need samad isikud hakkavad käesoleva eelnõu alusel vastu võtma lisaks äriseadustikus nimetatud dokumentidele ka Veeteede Ameti väljastatavaid teateid.

TuMS muudatustega kehtestatakse erikord meremeeste palgatulu maksustamiseks ning tonnaažikord residendist äriühingu rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks. Meremeeste palgatulu maksustamise erikord tähendab sisuliselt, et kui isik töötab teatud tingimustele vastaval laeval, on tal võimalik tasuda maksu fikseeritud maksubaasilt, mis eelnõu kohaselt on 750 eurot. Maksubaasilt maksu tasumine on võimalik laevade puhul, mis osalevad rahvusvahelises mereveos ning mille kogumahutavus on vähemalt 500. Reisilaevadel töötamise puhul on kehtestatud lisapiirang, mis näeb ette, et maksubaasi ei kohaldata ka juhul, kui tasu on teenitud Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarse tegevatel reisilaevadel. Tulumaksu tasumisel maksubaasilt TuMS-s ettenähtud mahaarvamisi teha ei saa. Koos maksuerisuse tegemisega täpsustatakse TuMS-s, et rahvusvahelisi vedusid tegeval õhusõidukil või laeval töötanud isikud ei saa kasutada töötasu maksustamisel vabastusmeetodit. Nimetatud isikutele vabastusmeetodi kohaldumine on praktikas palju küsimusi tekitanud, mistõttu tagab selle selgesõnaline välistamine parema õigusselguse.

TuMS-s kehtestatav tonnaažikord on alternatiivne võimalus residendist äriühingu tavapärasele kasumi jaotamisel põhinevale maksustamisele. Tonnaažikorra kohaldamisel arvutatakse maksukohustus ettevõtja kasutuses oleva laeva puhasmahutavuse alusel ning seda on võimalik valida rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks.

RaKS-i muudatustega täiendatakse seaduses kindlustatud isikuga lepingu alusel võrdsustatud isikute loetelu. Laevas on meremehed kindlustatud laevaomaniku tagatud ravikindlustusega, kuid see kindlustus lõppeb tähtajalise meretöölepingu lõppedes. Seega puudub täna hinnanguliselt välisriigilipu all sõitval 5000 Eesti meremehel juurdepääs ravikindlustusele. Muudatusega luuakse RaKS-s võimalus meremehele, sh ka välismaise lipu all sõitvale Eesti alalisele elanikule, Eestis tähtajalise elamisloa või elamisõiguse alusel elavale meremehele, saada kindlustuskaitse Haigekassaga lepingu sõlmimise kaudu. Lepingu sõlmimise õigus on meremehel, kes on Eesti alaline elanik, kes elab Eestis tähtajalise elamisloa või elamisõiguse alusel ning kes on lepingu sõlmimisele eelneva 12 kuu jooksul töötanud laevapere liikmena. Leping sõlmitakse ajaks, mil isikul puudub lepingu kehtima hakkamisel sundkindlustus RaKS-i alusel.

RLS muudatused on seotud LaevaRSga kahe laevapereta prahitud laevade registri loomisega. Kuna edaspidi tehakse riigilõivu eest toiminguid peamiselt vaid esimeses laevapereta prahitud laevade registris, siis täpsustatakse sellest tulenevalt ka RLS sätteid.

SMS muudatustega sätestatakse sotsiaalmaksu maksmise kohustus Eesti lipu all sõitvale meremehele makstud töötasult. Vastav kohustus tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu

määrusest (EÜ) nr 883/2004 sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta⁵, kuid õigusselguse tagamiseks sätestatakse see sõnaselgelt ka SMS-s. Täiendavalt sätestatakse maksustamise erikord selliste meremeeste puhul, kes töötavad laevadel, mille puhul on TuMS-s ette nähtud töötasu maksubaasi kohaldamise võimalus. Nimetatud meremeeste puhul loobutakse sundravikindlustuse nõudest, millest tulenevalt tasutakse sotsiaalmaksu 20% (üksnes pensioni osa) 750-eurose maksubaasilt.

TKindIS muudatustega täpsustatakse, et TuMS-s nimetatud tingimustele vastava laeva töötajale kohalduv töötuskindlustus üksnes juhul, kui ta on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitab töötushüvitisi. Juhul, kui nimetatud isik valib oma töötasu maksustamise maksubaasi alusel, arvestatakse töötuskindlustusmaksed samuti maksubaasilt. Kindlustusmaksete tasumisel maksubaasi alusel saab isik kindlustusjuhtumi toimumisel TKindIS-s ettenähtud hüvitisi samalt summalt, mitte tegeliku töötasu ulatuses.

1.2. Eelnõu ettevalmistajad

LaevaRS eelnõu ja seletuskirja osa koostasid Veeteede Ameti arendusosakonna juhataja Eero Naaber (e-post: eero.naaber@vta.ee; tel: 620 5534) ning sama osakonna nõunik Katerin Peärnberg (e-post: katerin.pearnberg@vta.ee; tel: 620 5535), juriidilise osakonna juristid Hannes Vask (e-post: hannes.vask@vta.ee; tel: 620 5531) ja Anton Merits (e-post: anton.merits@vta.ee; tel: 620 5512) ning laevade järelevalve osakonna vanemregistriinspektor Mare Ööbik (e-post: mare.oobik@vta.ee; tel: 620 5540) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse juhataja Katrin Andre (e-post: katrin.andre@mkm.ee; tel: 625 6426) ja sama talituse peaspetsialist Gerli Härmsalu (e-post: gerli.harmsalu@mkm.ee; tel: 639 7650).

TuMS ja SMS eelnõu ja seletuskirja osa koostasid Rahandusministeeriumi maksu- ja tollipoliitika osakonna peaspetsialistid Kersti Sügis (e-post: kersti.sygis@fin.ee) ja Margit Aav (e-post: margit.aav@fin.ee; tel: 611 3160).

RaKS eelnõu ja seletuskirja osa koostas Sotsiaalministeeriumi tervisesüsteemi arendamise osakonna peaspetsialist Ülle Jordan (e-post: ulle.jordan@sm.ee; tel: 626 9139).

TKindIS eelnõu ja seletuskirja osa koostasid Sotsiaalministeeriumi tööhõive osakonna nõunik Kadi Kanarbik (e-post: kadi.kanarbik@sm.ee; tel: 626 9235) ja õigusosakonna õigusnõunik Susanna Jurs (e-post: susanna.jurs@sm.ee; tel: 626 9329). Seletuskirja mõjude osa on koostanud analüüsi ja statistika osakonna analüütik Liina Kaldmäe (e-post: liina.kaldmae@sm.ee; tel: 626 9726).

Eelnõu ja seletuskirja on ühtseks tervikuks koondanud Gerli Härmsalu ja Katrin Andre.

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud mõne teise menetluses oleva eelnõuga ega ole otseselt seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega, kuid Euroopa Liidu õiguses on liikmesriikidele kehtestatud riigiabi andmise reeglid, mida maksusoodustusi kehtestades tuleb järgida. Maksusoodustuste

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02004R0883-20140101>

rakendamiseks on vajalik eelnevalt teavitada Euroopa Komisjoni ning saada maksupaketi rakendamiseks luba (Euroopa Liidu toimimise lepingu 108 lg 3).

Arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012–2020“ järgi on riigi esimeseks prioriteediks merendusvaldkonnas ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline merenduse ettevõtluskeskkond. Nimetatud prioriteedi üheks eesmärgiks on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline Eesti laevandus, mida edendatakse teiste Euroopa riikidega võrdsete konkurentsitingimuste loomise kaudu. Tulemusnäitajaks on seatud Eesti lipu all sõitvate üle 500 kogumahutavusega kaubalaevade arv.

Arengukava eesmäärke realiseeritakse rakendusplaanide kaudu. Vabariigi Valitsus kiitis 20. oktoobril 2017. a heaks arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012–2020“ rakendusplaanid aastateks 2017–2020. Rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise Eesti laevanduse loomise eesmärgi saavutamiseks on ettenähtud järgmised tegevused: laevandusettevõtete toetamise süsteemi rakendamiseks ettepanekute esitamine (maksukeskkonna parandamine); tariifipoliitika ülevaatamine; rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel võõrtööjõu kasutamise põhimõtete ülevaatamine, nn teise laevaregistri loomise vajaduse analüüsimine ja vajadusel rakendamine ning sotsiaalkindlustusalaste välislepingute sõlmimine.

Arengukava rakendusplaanis nimetatud tegevused seonduvad Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2016–2019 punkti 2.6 alategevustega „Analüüs ja ettepanekud laevandusettevõtete maksukeskkonna parandamiseks ja kaubalaevade Eesti lipu alla toomiseks“ ja „Töögrupi ettepanekute esitamine laevandusettevõtete maksukeskkonna parandamiseks“. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Veeteede Ameti eestvedamisel moodustati 2016. a töögrupp, kuhu lisaks kuulusid Rahandusministeeriumi ja Sotsiaalministeeriumi ning Justiitsministeeriumi ja Maaeluministeeriumi esindajad. Töögrupi eesmärgiks oli analüüsida majandus- ja maksukeskkonda, et välja pakkuda merendussektori konkurentsivõime tõstmiseks võimalikud lahendused. Eeskätt keskenduti sektori edendamiseks sobivale maksurežiimile ja sotsiaaltagatistele. Töögrupi ettepanekuid arutas Vabariigi Valitsus 17. juuli 2017. a kabinetistungil. Vastu võetud otsustustega kuulutati merendus Eesti riigi jaoks prioriteetseks majandusvaldkonnaks, mille peamiseks sihiks on luua konkurentsivõimeline meremajanduskeskkond motiveerimaks reedereid tulema oma laevadega Eesti lipu alla ja laevandusettevõtteid looma Eestis uusi suure lisandväärtusega töökohti. Tulenevalt Vabariigi Valitsuse suunistest on Veeteede Amet, Rahandusministeerium, Sotsiaalministeerium ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös koostanud käesoleva eelnõu.

Eelnõule väljatöötamiskavatsust ei koostatud. Eelnõuga laevandussektori konkurentsivõime edendamiseks meetmete kehtestamine on kiireloomuline ja põhineb valitsuskabineti 2017. aasta 17. juuli otsusel Eesti laevanduse konkurentsivõime oluliseks parandamiseks rahvusvahelisel turul, mistõttu Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lõike 2 punkti 1 kohaselt ei ole antud juhul väljatöötamiskavatsus nõutav. Ka Eesti merendussektor on merenduslaseid meetmeid aastaid oodanud. Oluline on ka see, et valitsuskabinetis otsustatu suures osas juba sisustas maksuseadustes kehtestatavad muudatused (laevapere liikmete töötasule rakendatav tulu-, sotsiaal- ning töötuskindlustusmaksu baas ning laevandusettevõtjatele pakutav tonnažimaksu erirežiim alternatiivina tavapärasele ettevõtja tulumaksule).

Erimaksurežiimi väljatöötamisel on arvestatud komisjoni teatisega C(2004) 43 – Meretranspordile antavat riigiabi käsitlevad ühenduse suunised⁶ (edaspidi *riigiabi suunised*), komisjoni teatisega 2009/C 132/06, millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta⁷ (edaspidi *laevahaldurite riigiabi suunised*) ning Komisjoni riigiabilubade praktikaga. Riigiabi suuniste 2. peatüki kohaselt võib riigiabiga toetada skeemi, mis ei toimi teiste lepinguriikide majanduse arvel ega moonuta lepinguriikide konkurentsi nii, et see oleks vastuolus ühise eesmärgiga. Riigiabi suunistes nähakse ette tingimused, mille täitmise korral on riigiabi andmine lubatud. Riigiabi suunistega sätestatud tingimusi on täiendatud laevahaldurite riigiabi suunistega ning täpsustatud erinevatele riikidele antud riigiabilubades. Riigiabi suuniste kohaselt ei või nii meremeeste palgatulule kui ka äriühingu rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulule antava maksusoodustuse suurus ületada samalt tulult potentsiaalselt kogutavat maksutulule. Ametlik taotlus riigiabi andmise loa saamiseks on Euroopa Komisjonile plaanis esitada pärast eelnõu esimese lugemise lõpetamist parlamendis ja enne taotluse esitamist pidada 2018. aasta suvel Euroopa Komisjoniga eelkonsultatsioone.

Täiendavalt on eelnõuga arvestatud riikidevahelistest tulumaksuga topeltnmaksustamise vältimise ja maksudest hoidumise tõkestamise lepingutest tuleneva maksustamise õiguse ulatusega.

Eelnõuga muudetakse 1. juulil 2017. a jõustunud LaevaRS redaktsiooni (RT I, 09.05.2017, 17), 1. jaanuaril 2019. a jõustuvat TuMS redaktsiooni (RT I, 20.04.2018, 11), 1. jaanuaril 2018. a jõustunud RaKS redaktsiooni (RT I, 28.12.2017, 56), 1. jaanuaril 2019. a jõustuvat RLS redaktsiooni (RT I, 09.03.2018, 17), 1. jaanuaril 2018. a jõustunud SMS redaktsiooni (RT I, 28.12.2017, 76) ja 14. mail 2018. a jõustunud TKindLS redaktsiooni (RT I, 04.05.2018, 6).

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks Riigikogus on vajalik poolthääle enamuse.

2. Seaduse eesmärk

Alates 1970ndatest on Euroopa laevastikule pakkunud konkurentsi kolmandates riikides registreeritud laevad, mis ei järgi kuigi hoolikalt rahvusvahelisel tasandil kehtivaid sotsiaalseid ja ohutusreegleid. 1980ndate aastate lõpuks tunnistati Euroopa riikide lipu all sõitvate laevade konkurentsivõimetust ning mitmed Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riigid võtsid erinevaid meetmeid meretranspordi toetamiseks. Vaatamata jõupingutustele on suur osa EMP laevastikust jätkuvalt registreeritud kolmandate riikide lipu all, kuna kolmandad riigid kohaldavad avatud registreerimispoliitikat või on nn mugavuslipud.⁸

2007. aastal kehtestas Eesti kaubalaevade Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) meetmena laevapere liikmete sotsiaalmaksu tagastamise süsteemi. Meede ei olnud reederitele atraktiivne, kuna oli väga bürookraatlik, nõudes raamatupidamisarvestust laeva mere- ja sadamapäevade osas; takistas äritegevuse planeerimist, kuna kinnitati üksnes aasta kaupa; ning põhines tagasimaksetel, nõudes raha deponeerimist ja vähendades reederite käibevahendeid. 2014. aasta aprillis lahkus Eesti lipu alt viimane kaubalaev. Seejuures on oluline, et laevad ja

⁶ Commission communication C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport. Internetis kättesaadav: <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0117(01)&from=EN)>

⁷ Komisjoni teatis, millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta (2009/C 132/06). Internetis kättesaadav: <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0611\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0611(01)&from=EN)>

⁸ Commission communication C(2004) 43 – Community guidelines on State aid to maritime transport, p 1.

laevandus ei ole iseenesest kadunud – Eesti reederid opereerivad jätkuvalt u 60 kaubalaevaga, kuid need on registreeritud teiste riikide registrites. On ilmselge, et Eesti laevaregistrid ei ole globaalses mastaabis konkurentsivõimelised. Eesti lipp ei ole atraktiivne ka võrreldes meie lähipiirkonna riikidega – võrdluseks: 2017. aastal kandis Norra lippu 520 kaubalaeva⁹, Taani lippu 683 kaubalaeva¹⁰, Soome lippu 442 kaubalaeva¹¹ ning Hollandi lippu ca 800 kaubalaeva. Põhjused, miks Eesti lipu alla ei soovita laevu registreerida, on seotud registrite administratiivsete toimingute keerukuse, laevapere liikmete kõrgete tööjõumaksudega ning välismaise kodakondsusega meremeeste palkamise keerukusega.

Riigil on kasulik omada oma lipu all võimalikult palju laevu, kuna seeläbi laekuvad riigile riigilõivud ja registritasud. Registriteenuse osutamine nõuab kvalifitseeritud laevandusspetsialiste, mis kasvatab Eestis merendusala oskusteavet ning tõstab Eesti mainet mereriigina. Eesti eesmärk on tuua lisaks laevadele siia ka laevade opereerimine ehk laevu tehnilistes ja muudes aspektides haldavate reederite füüsilised tegevuskohad. Sellega loodaks siia töökohti ning laeku maksutulud. Kuna laevandussektor ning sadama- ja logistikasektor on omavahel lahutamatu seotud, arendab laevandussektori areng ka teisi majandusvaldkondi. Laevade haldusega tegeleva ettevõtluse juurde tekib alati ka teisi, neile teenuseid osutavaid ettevõtteid: kindlustusseltsid, laevade varustamist pakkuvad ettevõtted, arbitraaži- ja õigusteenuseid pakkuvad ettevõtted, laevanduse finantseerimisega tegelevad fondid, pangad jne. Hollandis läbiviidud uuringute põhjal tekitab iga uus töökoht merel juurde kolm uut töökohta kaldal. Taani on riiklikult deklareerinud: „hea (seadusandlik) raamistik aitab kinnistada laevu Taani lipu alla, mille tulem on merendusala kompetentsi lisandumine. Ilma laevadeta ei oleks Taanil võimalik säilitada merendusklasitrit. Kui umbes 12 000 – 14 000 inimest töötab laevapere liikmetena, siis umbes 80 000 inimest töötab merendusklasitris tervikuna (umbes 6% kogu erasektori tööjõust Taanis). Laevandusettevõtete kaldapersonali palgad ületavad keskmist palgataset“.

Eelnõu peamine eesmärk on luua tingimused välismaa laevade Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimiseks ja Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks. Registrisse kantud laevad hakkavad kandma Eesti lippu. Selle tulemusena suureneb Eesti laevastik, mis aitab kaasa Eesti majanduse kasvule ja kaldasektori tekkele. Registritasude laekumise kaudu suurenevad riigi maksutulud. Laevandussektor aitab laiendada Eesti ekspordi sihtriikide ringi, mis praegu koosneb suuresti vaid meie lähiriikidest. Laevandussektori pakutav transporditeenus on ülimalt rahvusvaheline ja võimaldab näiteks Euroopa majandusraskuste korral suunata laevad kergesti Kaug-Itta, tagades sellega enda ellujäämise ja maksutulud jätkuva laekumise riigile.

Lisaks on eelnõu eesmärk pakkuda Eesti meremeestele ravikindlustuse saamise võimalus haigekassaga vabatahtliku lepingu sõlmimisega ajal, mil tal puudub sundkindlustus RaKS alusel. Samuti tekib laevade Eesti lipu alla lisandumisel Eesti meremeestele võimalus asuda nendel tööle ja saada seeläbi juurdepääs Eesti pensionikindlustusele. Täna töötab hinnanguliselt 5000 Eesti meremeest välisriigi lipu all¹² ning neil puudub sotsiaalkindlustus või on see

⁹ Statistics Norway. The Norwegian Merchant Fleet. Kättesaadav internetis: <<https://www.ssb.no/en/handelsfl>>

¹⁰ Danish shipping. Facts and figures, lk 4 June: 2017. Kättesaadav internetis: <https://www.danishshipping.dk/analyse/download/Publications_Model_Publication/23/danish-shipping-facts-and-figures.pdf>

¹¹ Tegemist on 2016. aasta andmetega. Finnish Merchant Fleet Statistics. Liikenteen turvallisusvirasto (Trafi). Kättesaadav internetis:

<https://www.trafi.fi/filebank/a/1496912516/be8586453e8c625ba6bd6392cd51afc0/26128-Kauppalaiavastotilasto_2016.pdf>

¹² Maksu- ja Tolliameti andmetel töötab ligikaudu 6000 meremeest välisriigi lipu all sõitval laeval.

minimaalne, sest tööandjad enamasti ei maksa Eesti alalisest elanikust töötaja eest sotsiaalmaksu. Selline olukord ei ole kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseadusega¹³ ning Eesti ratifitseeritud rahvusvaheliste konventsioonidega, kuna isikule ei ole tagatud võimalus ühineda sotsiaalkindlustussüsteemiga ja selle hüvedest osa saada¹⁴. Üldreegel vabatahtliku ravikindlustusega liitumiseks, v.a välisriigist pensioni saaja korral, on eelneva sundkindlustuse perioodi olemasolu. Meremeeste puhul tuleb aga arvestada nende tähtajalist tööiseloomu ning asjaolu, et ta on töötamise ajal kindlustatud reederi kindlustusega, mistõttu tuleb talle RaKS alusel kehtestatud lepingu sõlmimiseks luua soodsamad tingimused kui teistele isikutele, kes täna RaKS § 22 alusel on õigustatud lepingut sõlmima.

Hoolimata sotsiaalkindlustuse puudumisest ei ole täna Eestis merehariduse omandanud spetsialistidel tööpuudust seni, kuni nad soovivad merd sõita, sest maailma laevastikus oli 2015. aasta seisuga puudu 16 500 ohvitseri ning 2025. aastaks ennustatakse vastava puuduse kasvu 147 500 ohvitserini.¹⁵ Küll aga tekib Eesti meremeestel töökoha leidmise probleem siis, kui nad ei soovi enam merel töötada. Eesti laevandussektor on väga väike, mistõttu on kaldasektoris tööd otsival Eesti meremehel sisuliselt valida, kas leida erialane töö välismaal ja kolida koos perega Eestist või jääda Eestisse ja õppida uus eriala. Mõlemal juhul kaob Eesti merendussektori jaoks kõrgelt haritud ja kogemustega merendusspetsialist. Samas, kui meremehel oleks võimalus asuda tööle Eesti laevandusettevõttes kaldal, laekuks riigile tema töötasult maksud ning piisava kogemuse saades oleks tal hiljem võimalik luua oma ettevõtte, mis suurendaks Eesti laevandussektorit ja töökohtade arvu veelgi. Eestil on üle 10 000 väga hea hariduse ja kogemusega meremehe, seega on laevandussektoril suur potentsiaal olla Eesti riigi majanduse üheks kasvumootoriks.

Eestit on potentsiaalse lipuriigina kaalunud nii Eesti enda kui ka näiteks mitmed Saksamaa laevandusettevõtjad. Seni on laevade Eesti lipu alla registreerimist pärssinud Eesti kinnine laevaregister, mis võimaldab laeva registreerimist sisuliselt üksnes Eesti kodanikel, ning kõrged ja sellest tulenevalt konkurentsivõimetud tööjõumaksud. Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse laevade lisandumise üheks eelduseks on registri avamine ka muudele isikutele peale Eesti kodanike ning registreerimistoimingute lihtsustamine, eelkõige bürokraatia ning tõenduskoormuse vähendamine piirides, mille juures on täidetud Eesti kui lipuriigi rahvusvaheliste kohustuste miinimumnõuded. Samuti on olulise tähtsusega tööjõumaksud vähendamine ning laevandusringkonnale tuttava tonnaažimaksu erirežiimi võimaldamine alternatiivina ettevõtjate tavapärasele tulumaksule. Kuna laevandus on rahvusvaheline ning võõra riigi õigussüsteemi tundmaõppimine reeglina keeruline ja aeganõudev, on muudest riikidest pärit laevaomanike- ja haldajate laevade Eesti lipu alla meelitamiseks vajalik luua ühtne kompetentne ning sujuva ja kiire klienditeenindusega kontaktpunkt, kellelt saab vajadusel kõikvõimaliku vajaliku informatsiooni. Ühtseks kontaktpunktiks saab Veeteede Amet, kus luuakse moodsad infosüsteemid, mis võimaldavad rahvusvahelistele klientidele pakkuda e-laevaregistri, tänapäevaseid laevade järelevalve ja meremeestele suunatud digitaalseid teenuseid. Eesti asutused on valmis suhtlema ja töötama ka ingliskeelsete dokumentidega, kui võrd see on rahvusvaheline merenduskeel. Eestis on ettevõtlust toetav majanduskeskkond ja heal tasemel avalik haldus ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia sektor, mistõttu on alust

¹³ Põhiseaduse §-st 10 tuleneb sotsiaalriigi põhimõtte ning põhiseaduse §-i 28 järgi on kõigil õigus tervise kaitsel ning riigi abile vanaduse, töövõimetuse, toitjakaotuse ja puuduse korral.

¹⁴ Eesti ratifitseeritud ILO Meretöö konventsiooni reegli 4.5.3 järgselt peab riik tagama oma territooriumil alaliselt elavatele meremeestele võrdsel tasemel sotsiaalkindlustuse võrreldes kaldatöötajatega. Euroopa sotsiaalharta I osa punkti 12 näeb ette, et kõigil töötajatel on õigus sotsiaalkindlustusele.

¹⁵ BIMCO & International Chamber of Shipping. Manpower Report 2015. Lühikokkuvõtte kättesaadav internetis: <https://www.bimco.org/-/media/bimco/news-and-trends/news/crew-support/2016/manpower_report_2015_executive_summary_final.ashx>

eeldada, et merendusspetsiaalsete muudatuste ja erisuste tegemisel saab Eesti laevandussektorile atraktiivseks ning muutub nii Euroopa kui ka maailma kontekstis arvestatavaks mereriigiks.

Eelnõuga tehtavate muudatuste eesmärk on laevade lisandumine Eesti lipu alla ning selle kaudu välismaiste reederite meelitamine Eestisse investeerima laevade haldusega tegelevate harukontorite avamise kaudu Eestis. Planeeritavad ümberkorraldused haakuvad ka Eesti merenduspoliitika dokumendis (arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“) välja toodud väikese ja kahaneva Eesti lipu all sõitva laevastiku problemaatikaga ning on aluseks arengukavas planeeritud tulemuste saavutamiseks.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb seitsmest paragrahvist. Esimeses paragrahvis sätestatakse LaevaRS muudatused, teises TuMS muudatused, kolmandas RaKS muudatused, neljandas RLS muudatused, viiendas SMS muudatused, kuuendas TKindLS muudatused ning seitsmendas seaduse jõustumise tähtpäev.

3.1. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses tehtavad muudatused

LaevaRS § lõiget 1 täiendatakse pärast sõna „omanik“ sõnadega „või prahtija“. Paragrahvi 1 lõike 1 muudatustega laiendatakse sätte kohaldamisala lisaks laeva omandisuhtele ka laeva rentimisele (prahtimisele). Sättega nähakse ette, et kui Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik on laeva prahtija, peab laev kandma Eesti riigilippu. LaevaRS reguleerib nii kinnistusraamatut, kus laeva registreerib selle omanik, kui ka laevapereta prahitud laevade registreid. Riiklike asutuste poolt omavate või kasutatavate laevade puhul on seadusandja näinud ette Eesti riigilipu kandmise kohustuse. Sellest tulenevalt peavad ka seaduse üldsätted sõnaselgelt kohalduma mõlemale olukorrale. Kuna seadus reguleerib nii kinnistusraamatut, kus registreerib laeva selle omanik, ning laevapereta prahitud laevade registrit, kus laevu registreerib prahtija, siis peavad ka seaduse üldsätted reguleerima mõlemat olukorda.

LaevaRS § 1 lõiked 2 ja 3 tunnistatakse kehtetuks. Tegemist on aegunud sätetega. Eesti lipu kandmise kohustus laeval on globaliseerunud maailmas oma ajakohasuse kaotanud ega oma ka praktilist mõju, kuna vaatamata Eesti lipu kandmise kohustusele on juba praegu võimalik laevu välisriigi lipu all registreerida. Sätte piirab nii ettevõtlusvabadust kui kapitali vaba liikumist ja on vastuolus Euroopa Liidu õigusega. Sätte kustutamist seadusest on soovinud ka merendussektor. Kohustus kanda Eesti lippu säilib laeval, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik.

LaevaRS § 2 lõikeid 1–3 muudetakse. Seni seaduses sisalduvad piirangud Eesti riigilipu kandmisele ja laevade registreerimisel tunnistatakse kehtetuks. Kui Eesti lippu kandmise kohustus on laeval, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik, siis teistele isikutele kuuluvatel laeval on õigus kanda Eesti riigilippu. Õigus kanda Eesti lippu tähendab, et kohustus oma laeva registreerimiseks Eesti registris puudub.

LaevaRS § 2 lõike 1 kohaselt saab Eesti laevaregistris registreerida laevu (ja saada sellega Eesti riigilipu kandmise õigus), mille omanik või prahtija on Eestis registreeritud eraõiguslik

juriidiline isik. Antud säte ja võimalus registreerida laev Eesti laevaregistris laieneb lisaks laeva omanikule LaevaRS § 24 lõike 2 alusel ka laeva prahtijale. Laevu saab endiselt registreerida ka füüsilise isikuna Eesti kodanik.

LaevaRS §-de 1 ja 2 muudatustega asendatakse kõigi Eestis registreeritud eraõiguslike juriidiliste isikute kohustus õigusega registreerida neile kuuluvad laevad Eesti laevaregistris. LaevaRS § 1 muudatusega kaotati kohustus Eesti kodanike ja eraõiguslike juriidiliste isikute puhul registreerida laev Eesti registris. Edaspidi on laeva Eesti laevaregistris registreerimine laeva omaniku või prahtija otsustada. Äriühingut on võimalik Eestis asutada ka e-residendil. Muudatus loob laevandusettevõtetele Eesti e-residendi asutatud äriühingu kaudu registreerida neile kuuluvaid laevu Eesti laevaregistris. Praegu puudub välismaistel laevandusettevõtetal võimalus registreerida neile kuuluvaid laevu Eesti laevaregistris Eestisse asutatud äriühingu kaudu, välja arvatud, kui vastava eraõigusliku juriidilise isiku juhatuses või sellega võrdsustatud organis on Eesti kodanike enamus. E-residentsus tagab samas ka laevaregistri pidajale suurema kindluse välismaise laevaomaniku või prahtija õiguskäitumise ja hea tausta suhtes ning võimaldab nende kõrgetasemelise autentimise registritoiminguteks. See annab võimaluse organisatsioonidele, portaalidele ja infosüsteemidele võimaluse isikut toimingute tegemisel ja suhtluses riigiga tuvastada.

Eesti riik on võtnud eesmärgiks võtta laiaulatuslikult kasutusele ja reklaamida ühe meie riigi eduloona e-riiki ja elektrooniliste lahenduste, seahulgas e-residentsuse võimaluste kasutuselevõtmist. Laevandus on üks konkreetne valdkond, kus saab ära kasutada e-residentsuse ning sellega kaasneva digitaalallkirjastamise võimalusi, aidates sellega kaasa laevanduse arendamisele rahvusvahelistes konkurentsitingimustes ning võimaldades e-residentsuse ainulaadse lahenduse kaudu saavutada Eestil konkurentsieelis teiste laevandusriikide ees.

Kaasaegse laevade opereerimise praktika kohaselt ei nõuta suuremat laevastiku tonnaaži omavates riikides enam laevaomaniku füüsilist residentsust laeva registreerimise eeldusena. Näiteks Taani on alates 1. jaanuarist 2018. a kaotanud laevaomanike suhtes rahvuslikud piirangud. laevade registreerimisel Taani laevaregistrisse.¹⁶ LaevaRS §-s 2 sisalduvate piirangute säilitamine vähendaks seega Eesti lipu konkurentsivõimet maailma laevandusturul ning muudaks Eesti lipu isikutele, kes soovivad oma laeva registreerida mõnes Euroopa Liidu liikmesriigis, vähematraktiivseks. Seetõttu on muudetud §-i 2 selliselt, et Eesti lippu võib kanda ka merelaev, mille omanik asutab Eestis juriidilise isiku. Lisaks võib laeva registreerida ka Eestis asutatud avalik-õiguslikud juriidilised isikud. Näiteks on avalik-õiguslikuks juriidiliseks isikuks Kaitseliit, kes varasemalt on ka laeva omanud, ja Tallinna Ülikool.

LaevaRS § 2 lõike 2 ja 3 muudatuste alusel on kehtivat regulatsiooni täpsustatud. Paragrahvi on samuti muudetud normitehnilistel põhjustel, mille kohta on täpsemad selgitused esitatud LaevaRS § 4 muudatuste juures.

LaevaRS § 2 täiendatakse lõikega 5. Sättega nähakse ette, et lisaks paragrahvis 2 sätestatud Eesti riigilipu kandmise õigusele võib välisriigi laev Eesti riigilippu kanda ka muul seaduses sätestatud juhul. Täiendavad Eesti lipu kandmise õigused on sätestatud näiteks LaevaRS §-s 4 (võrdustatud välismaised isikud) ning § 24 lõikes 1 (Eesti riigilipu kandmine välislepingu alusel).

¹⁶ Order no. 1654 of 20 December 2017 „Order on the registration of merchant ships whose owner is not considered to be Danish“

LaevaRS § 3 tunnistatakse kehtetuks. Kuna laevandus ja meremeeste tööturg on globaalsed, siis paljud riigid, sh Euroopa Liidu liikmesriigid (nt Malta, Küpros, Portugali autonoomne piirkond Madeira, Taani II laevaregister), on analoogselt piirangust laeva kapteni või teiste laevapere liikmete kodakondsuse osas nüüdseks loobunud. Selline lähenemine annab võimaluse laevaomanikul oma laeva spetsiifikale vastav vajalik spetsialist leida ja värvata kogu maailma merendusturult, juhul kui vajalikku laevapere liiget, sh kaptenit, ei ole võimalik leida kehtiva seaduse § 3 lõikega 1 määratud piirkonnast. Eriti oluline on nimetatud piirangu kaotamine olukorras, kus laevaomanik soovib oma laeva tuua Eesti lipu alla, kuid tulenevalt §-s 3 sisalduvast piirangust, peaks loobuma usaldusväärsest ning laeva ja selle opereerimise praktikast tundvast kaptenist. Eesti lipu all võivad tulla ka laevad, mis opereerivad näiteks Kaug-Idas ja mille meeskond koosneb täielikult Kaug-Ida riikide kodanikest. Sellises olukorras on ebamõistlik nõuda, et laeva meeskonda peaks kaptenina täiendavalt palkama sobiva kvalifikatsiooniga Euroopa Majanduspiirkonna kapteni, kelle palkamine ja piirkonda kohale toimetamine on aja- ja ressursikulukas¹⁷. Olukord, kus on vaja kiirelt leida asenduskapten Euroopa Majanduspiirkonnast, võib sellisse Kaug-Idas opereeriva laeva reederi jaoks osutada väga keeruliseks. Seda enam, kui tegu on eriotstarbelise laevaga, mis vajab kindla väljaõppe ja kvalifikatsiooniga kapteneid, kes võivad juba olla hõivatud tööga teistel laevadel. Sellisel juhul on reederil väga keeruline leida laevale uut kaptenit, tema kohaletoimetamine võtab aega, on kallis ning sellega kaasnevad reederile olulised kulud, kuna laev peab jääma kai äärde seisma. Saksamaa laevaomanike juures läbiviidud uuringu kohaselt on laevaregistris rahvuspoliitiliste piirangute rakendamine oluline takistav tegur laevaregistri konkurentsivõimes.¹⁸

LaevaRS § 4 pealkirja muudatusega viiakse pealkiri vastavusse paragrahvis tehtavate muudatustega.

LaevaRS § 4 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks. Muudatuste tulemusena kustutatakse seadusest mõiste „Eesti kaasomanik“. Mõistet „Eesti kaasomanik“ on kehtivas seaduses kasutatud vaid § 2 lõike 1 punktis 2 ning seetõttu ei ole enam otstarbekas definitsiooni eraldi välja kirjutada ning seda definitsiooni § 2 lõike 1 punktis 2 kasutada. Selle asemel on täiendatud § 2 lõike 1 punkti 2 ning definitsioon välja kirjutatud.

Kehtiv **LaevaRS § 4 lõige 2** reguleerib välismaiste isikute võrdsustamist LaevaRS §-des 1 ja 2 nimetatud isikutega. Kuna eelnõuga kustutatakse LaevaRS § 1 lõiked 2 ja 3, siis ei ole käesolevas sättes viide §-le 1 enam asjakohane ning seega säilitatakse eelnõus vaid viide §-le 2. Sätte sõnastust on ka muus osas parandatud. LaevaRS § 4 lõike 2 punkti 2 sõnastust on täpsustatud ning kustutatud on osa, mis viitab vastutava isiku funktsioonile. Vastutava isiku mõiste asendatakse vastutava isiku mõistega ning vastutatud isiku täpsustatud funktsiooni avab LaevaRS uus säte LaevaRS § 4².

LaevaRS § 4¹ muudetakse. Senine välismaise laevaomaniku esindaja regulatsioon asendatakse volitatud esindaja regulatsiooniga. Eelnõuga eraldatakse välismaise laevaomaniku esindaja ehk vastutava isiku (vt LaevaRS § 4²) funktsioonid registritoiminguid tegeva esindaja ehk volitatud esindaja omadest. Kui vastutava isiku all mõeldakse edaspidi isikut, kes vastab sisuliselt ISM reederi nõuetele, siis isikut, kes esindab laevaomanikku või prahtijat üksnes registritoimingutes, nimetatakse eelnõu kohaselt volitatud esindajaks. Volitatud esindaja

¹⁸ Dr. Nöll: „Practical Survey on the attractiveness of the intended Estonian tax package for German ship owners and managers“

täiendavaks funktsiooniks on Veeteede Ameti väljastatud teadete või laeva lipudokumendi vastuvõtmine laeva omaniku või prahtija asemel.

Vastutava isiku ja volitatud esindaja mõistetele lisandub kontaktisiku mõiste äriseadustiku tähenduses ning oluline on kõiki kolme isikut eristada, kuigi näiteks äriseadustikuks nimetatud kontaktisik võib samaaegselt täita ka volitatud esindaja funktsioone ehk teha registritoiminguid ja vastu võtta Veeteede Ameti väljastatud teatise. Samas ei saa äriseadustiku mõttes kontaktisik täita vastutava isiku funktsioone, kuna tõenäoliselt puudub tal selleks vastav kvalifikatsioon. Vastutav isik saab täita samal ajal ka volitatud isiku funktsioone, kuid samal ajal ei saa iga volitatud esindaja vastava pädevuse puudumisel täita vastutava isiku funktsioone.

Käesolevas paragrahvis nimetatud volitatud esindaja ülesandeks on laeva omanikku või prahtijat esindada registritoimingutes. Eelnõu alusel on täiendatud ka toimingute nimekirja, mida vastutav isik on volitatud tegema. Peamiselt ongi need toimingud seotud laevade registreerimisega Eesti laevaregistrites.

LaevaRS § 4¹ lõige 1 näeb ette, et laeva omanikku või prahtijat võib registritoimingu tegemisel või laeva lipudokumendi või Veeteede Ameti teate vastuvõtmisel esindada volitatud esindaja. Eelolevast lausest tulenebki volitatud esindaja funktsioon. See on isik, kes laeva omaniku või prahtija nimel ja volitusel teeb laevaregistrites toiminguid. Registritoimingute all on mõeldud LaevaRS 1. osa 2. peatükis, 2. osa 7. peatüki 2. jaos ning 2. osa 9. peatükis nimetatud registritoiminguid ja nendega seotud tegevusi. Veeteede Amet väljastab lipudokumente kas teeninduses koha peal või saadab need tähtkirjaga.

Selle sättega luuakse alus lipudokumentide ja teatiste vastuvõtmiseks volitatud esindaja kaudu. Veeteede Ameti väljastatavaks teateks on näiteks Veeteede Ameti poolne hoiatus laeva omanikule või prahtijale enne laeva kustutamist Eesti laevaregistrist. Samuti on võimalik, et Veeteede Amet peab laevaomanikule või reederile esitama muid teavitusi või meeldetuletusi, mille laevaomanikule või prahtijale kättetoimetamine omab õiguslikku tähendust.

LaevaRS § 4¹ lõige 2 näeb ette, kes võib olla volitatud esindajaks. Volitatud esindajaks võib esiteks olla kontaktisik äriseadustiku § 63¹ mõttes, teiseks notaribüroo või advokaadibüroo, kolmandaks Eestis elav või Eesti e-residendist notar või advokaat ning neljandaks vastutav isik. Loetelu on kinnine.

Kontaktisiku määramine on äriseadustiku puhul kohustuslik, kui ettevõtja juhatus asub välismaal. Kontaktisikuks äriseadustiku mõttes võib olla näiteks advokaat või notar. Kuna äriseadustiku § 63¹ lg 2 nõuab äriühingult, mille juhatus või seda asendav organ asub välisriigis, kontaktisiku määramist ning käesoleva sätte alusel võib see sama isik olla ka volitatud esindajaks registritoimingutes, siis ei tohiks volitatud esindaja määramine välismaa laevaomanikele ega prahtijale tuua kaasa täiendavat kulu ega suurendada nende halduskoormust. Samas suurendab võimalus volitada registritoiminguid tegema teine isik välismaa laevaomanike ja prahtijate jaoks paindlikkust ja mugavust Eesti registripidaja suhtlemisel. Välismaiste laevandusettevõtte puhul hakkabki volitatud esindaja funktsiooni tõenäoliselt praktikas täitma äriseadustikus nimetatud kontaktisik.

LaevaRS § 4¹ lõike 2 punkti 2 kohaselt võib volitatud esindajaks olla ka notaribüroo või advokaadibüroo või Eestis elav või e-residendist notar või advokaat. Erinevalt äriseadustikus nimetatud kontaktisikust ei tule punktis 2 nimetatud isikuid registreerida äriregistris (kuigi nende andmed kantakse laevaregistrisse). Antud punkt annab laevaomanikule ja prahtijale rohkem valikuvabadust ja paindlikkust volitatud esindaja määramisel. Ka välisriigi advokaat

või notar võib põhimõtteliselt olla Eesti e-resident ning seeläbi volitatud isik, kuid sellisel juhul peab ta tõestama teisest riigist saadud advokaadi või notari kvalifikatsiooni. Notaribüroo või advokaadibüroo all on mõeldud Eestis asuvat notaribürood või advokaadibürood.

LaevaRS § 4¹ lõike 2 alusel võib volitatud esindajaks eelnõu kohaselt olla ka vastutav isik. Vastutava isiku regulatsioon on sätestatud LaevaRS §-s 4².

Kuna käesoleva eelnõu alusel täiendatakse äriseadustikku sellisel, et kontaktisikuks äriseadustiku mõistes võib olla ka LaevaRS §-s 4² nimetatud vastutav isik, siis saab eelnõu jõustumisel nii kontaktisiku, vastutava isiku kui ka volitatud esindaja rolli täita ka üks ja sama inimene. Vastutava isikuga, kui laeva tehnilise seisukorra eest heaseisva isikuga, on Veeteede Ametil, kui järelevalveametil väga tihe suhtlus. Lisaks auditeerib Veeteede Amet iga-aastaselt vastutavat isikut. Seetõttu on vastutav isik ja tema kontoris töötavad inimesed ning nende kontaktid Veeteede Ametile väga hästi teada ja vastutavale isikule kontaktisiku õiguste ja kohustuste andmine õigustatud.

Samuti on täpsustatud korda, mille alusel tõendatakse registripidajale volitatud esindaja määramist (**LaevaRS § 4¹ lõige 3**). Volitatud esindaja määramise tõendamisel loetakse digitaalallkirjastatud volikiri võrdseks notariaalselt kinnitatud volikirjaga. Seda põhjusel, et ka digitaalallkirja kaudu on võimalik allkirjastajat tuvastada, nii nagu seda on võimalik teha notaril. Sättega täpsustatakse lisaks, et volikiri koos volitatud esindaja notariaalselt kinnitatud nõusolekuga tema volitamiseks tuleb esitada enne registritoimingu tegemist või dokumendi vastuvõtmist. Vastavalt LaevaRS § 92 lõike 1 punktile 15 peab vastutav isik nimelt andma ka oma nõusoleku enda volitamiseks.

Seadust täiendatakse uue paragrahviga **LaevaRS § 4²**. Antud sätte alusel on kehtestatud vastutava isiku regulatsioon. Sisuliselt on vastutava isiku nõue reguleeritud juba kehtivas seaduses (välismaise laevaomaniku esindaja, LaevaRS § 4¹ lõige 1 punkt 1), kuid eelnõuga on täpsustatud tema funktsioone ja seda, millal tuleb vastutav isik määrata ning millal peab vastutav isik asuma Eestis. Kui vastutava isiku mõiste on kehtivas seaduses peamiselt seotud kinnistusraamatuga, siis eelnõu alusel puudutab vastutava isiku regulatsioon lisaks ka laevapereta prahitud laevade registreid. Vastutav isik funktsiooniks ei ole ka enam registritoimingute tegemine, välja arvatud, kui vastutav isik on volikirja alusel määratud paralleelselt ka volitatud esindajaks registritoimingutes.

LaevaRS § 4² lõige 1 avab vastutava isiku funktsiooni käesoleva eelnõu tähenduses. Selle kohaselt on vastutav isik selline isik, kes vastutab Eestis merelaevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ning kes vastab meresõiduohutuse seaduse mõistes Eestis reederi kohta kehtestatud nõuetele. Sisuliselt viidatakse 500 ja suurema kogumahutavusega laevade puhul siin ISM reederile, mis on laevandusmaailmas üldtuntud kontseptsioon. ISM reeder on vastavalt Veeteede Ameti kaudu iga-aastaselt auditeeritud ja sertifitseeritud. Väiksemate laevade puhul ei ole vastav isik sertifitseeritud (talle pole väljastatud DOCi või ajutist DOCi), kuid sisuline nõue jääb: ka väiksemate laevade puhul kasutatakse alati vastutavat isikut, kes hoiab laeva käigus ja vastutab kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest.

LaevaRS § 4² lõikega 2 sätestatakse, et vastutava isiku vastavust vastutava isiku nõuetele tingimustele tõendab kas Veeteede Ameti väljastatud meresõiduohutuse seaduse § 6 lõikes 1² nimetatud vastavuse tunnistus (DOC), ajutine DOC või kirjalik kinnitus tingimustele vastavuse kohta, kui DOC-i olemasolu ei ole laeva puhul nõutav. DOC peab üldjuhul olemas olema

laevadel, mille kogumahutavus on 500 või enam, kuid samas ka näiteks reisilaevadel, mille kogumahutavus jääb alla 500. DOC on laeva reederi kohta väljastatav tunnistus ning kuna laeva reederit saab auditeerida enne laeva lipu alla tulekut, siis on antud sättes viidatud Veeteede Ameti väljastatud DOCile. Kui laeval DOC puudub, kuna seda pole nõutud, siis tuleb selle asemel esitada deklaratsioon ehk kirjalik kinnitus tingimustele vastavuse kohta. Viide on tehtud ka ajutisele DOCile, kuna määrus, mis reguleerib DOCi väljaandmist, lubab väljastada ka ajutise DOC kehtivusega kuni 12 kuud.¹⁹

Isiku vastavus vastutava isiku nõuetele valideeritakse väiksemate laevade puhul pistelise kontrolliga (seda reguleerib meresõidu ohutuse seadus (edaspidi *MSOS*)). Aluse pisteliseks kontrolliks annab ka LaevaRS § 42 lõikes 3 või § 92 lõike 1 punktis 16 toodud deklaratsiooni esitamise nõue.

LaevaRS § 4² lõike 3 alusel nähakse ette kohustus määrata laeva omanikul või prahtijal endale vastutav isik, kui laev on kantud Eesti laevaregistrisse (nn kohturegister) või laevapereta prahitud laevade registrisse. Seda põhjusel, et laeva puhul on alati olemas isik, kes kannab laeva eest § 4² lõikes 1 kirjeldatud vastutust. Erand on tehtud vaid väikelaevadele ja riigihaldusülesandeid täitvatele laevadele (§ 4² lõige 4).

LaevaRS § 4² lõike 4 alusel sätestatakse erand, et vastutavat isikut ei pea olema merelaeval, mille kogupikkus on kuni 24 meetrit (s.o väikelaevadel) ja riigihaldusülesandeid täitvatel laevadel. Erandi kehtestamine väikelaevade puhul on seotud sellega, et hetkel kantakse laevakinnistusraamatusse omaniku soovil ka väikelaevu, kuid väikelaevade puhul ei ole vastutava isiku nõue ega vastava deklaratsiooni esitamine, millega kinnitatakse vastutava isiku olemasolu, põhjendatud. Samuti ei ole see nõue põhjendatud riigihaldusülesandeid täitvate laevade puhul, kuna riik ise vastutab nende nõuete täitmise eest ja kontrollib neid nõudeid. Antud säte ei keela siiski vastutava isiku määramist, kui laeva omanik või prahtija seda soovib. Samuti ei ole see säte seotud ISM reederi määramise kohustusega tulenevalt teistest õigusaktidest.

LaevaRS § 4² lõike 5 alusel nähakse esimese laevapereta prahitud laevade registri puhul ette täiendav kohustus, et vastutav isik peab igal juhul omama Eestis elukohta või püsivat tegevuskohta. See kohustus on seotud sellega, et esimesed registris kohalduvad madalad riigilõivud kui teises registris, kuid kuna selle asemel on sätestatud vastutava isiku Eestis asumise nõue, siis selle võrra kasvab Eesti kaldasektor, kui vastutavad isikud (ISM reederid) asutavad oma kontori Eestis. Kaldasektori arengu tulemusel tekib aga Eestis juurde töökohti ning kaasneb tulu Eesti majandusele.

Säte on seotud § 34 lõikega 2, mis näeb ette, millised laevad esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse kantakse. Lisaks § 24 lõikes 2 nimetatud tingimustele peab prahtija vastutav isik asuma Eestis (juriidiline isik) või omama Eestis elukohta (füüsiline isik). Samuti peavad laeva käitamisega seotud otsused olema tehtud Eestis. Laeva käitamise all mõeldakse antud seaduse kontekstis laeva tehnilist haldamist või käiguhoidmist ning laeva mehitamise tagamist vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksi (ISM koodeks) nõuetele;

¹⁹ Majandus- ja kommunikatsiooniministri 09.01.2006 määrus nr 3 „Reederid ja tema laeva meresõiduohutusala auditeerimise kord ja auditeerimise tunnistuste vormid“

Veeteede Ameti kui registripidaja hindab vastavust nii vastutava isiku olemuse kui ka tegevuskoha suhtes ning kasutab selleks kaalutusõigust. Näiteks võib registripidaja hinnata seda, et esimese laevapereta prahitud laevade registri puhul asuvad nii ISM reeder (*DoC holder*²⁰, ISM reederi olemasolul, mis sõltub laeva suurusel) kui ka tegelik tehniline haldus Eestis, vastutav isik peab kogu laeva tehnilisse olukorda puutuva tegema Eestist, sh juhtkonnapoolne ülevaatus (*Management Reviews*) peab olema tehtud Eestis (või Eestis selle üle kinnitama, kui see on tehtud välismaal). Meeskonna haldamine võib olla teostatud välismaalt, kuid vastutus sotsiaalsete ja halduslike nõuete osas ise peab olema Eestis.

Teise laevapereta prahitud laevade registri puhul peab küll laevale vastutav isik olema määratud, kuid Eestis elamise või asumise nõue puudub.

LaevaRS § 4² lõike 6 alusel nähakse laevakinnistusraamatu puhul ette erisus, et laevakinnistusraamatusse kantud laeva vastutav isik peab asuma Eestis vaid juhul, kui merelaeva omanikul ei ole Eestis elukohta või püsivat tegevuskohta. Üldreegel on aga sarnaselt esimesele laevapereta prahitud laevade registrile see, et ka kohturegistri puhul peaks laeva nn ISM reeder asuma Eestis. Püsivaks tegevuskohaks käesoleva seaduse tähenduses on majandusüksus, mille kaudu toimub isiku püsiv majandustegevus Eestis. Püsiva tegevuskoha olemasolu Eestis saab näiteks kontrollida selle järgi, kas ettevõtte juhtkond asub Eestis ja kas ka realselt ettevõtet Eestist juhitakse ning juhtimisotsused siin tehakse. OECD mudellepingu järgi peab Eestis eksisteerima ka majandustegevuse koht, see on rajatis, nagu näiteks valdus või teatud juhtudel ka masinad või seadmed. Viide on sealhulgas tehtud §-le 1, kuna laevakinnistusraamatusse kantakse ka avalik-õiguslikele juriidilistele isikutele kuuluvaid laevu. Näiteks on laevakinnistusraamatus Tallinna Tehnikaülikooli uurimislaev Salme ja Tartu Ülikooli laevad Aurelie ja Emili007.

LaevaRS § 4² lõige 7 sätestab, et vastutava isiku määramist tõendatakse notariaalselt kinnitatud volikirjaga. Digitaalallkirjastatud volikiri loetakse võrdseks notariaalselt kinnitatud volikirjaga, kuna digitaalallkirja alusel on võimalik kontrollida isikusamasust lihtsal viisil. Digitaalallkirja saavad anda vaid isikud, kelle isikusamasus on eelnevalt tuvastatud ja kelle taust on kontrollitud.

LaevaRS § 4² lõige 8 sätestab, et vastutavale isikule Veeteede Ameti teate üleandmisel või saatmisel loetakse need kättetoimetatuks olenevalt registrist kas laeva omanikule või prahtijale. Teateid on võimalik laevapereta prahitud laevad registrisse kantud vastutavale isikule saata ka e-posti teel, kuna Veeteede Ametil on olemas vastutava isiku e-posti aadress. Paralleelselt saadetakse need ka laeva omanikule või prahtijale.

LaevaRS §-ga 4³ täpsustakse, et lisaks äriseadustiku § 63¹ lõikes 2 loetletud isikutele võib äriseadustikus nimetatud kontaktisikuks olla ka LaevaRS-iga reguleeritud vastutav isik, kellele saab Eestis kätte toimetada ettevõtja menetlused ja ettevõtjale suunatud tahteavaldusi. Kontaktisik tuleb äriseadustiku § 63¹ lõike 2 kohaselt määrata juhul, kui äriühingu juhatuse või seda asendav organ asub välisriigis ehk ühingu soovetakse juhtida välisriigist. Antud regulatsioon on asjakohane ka e-residentidest juhatuse liikmete puhul, kes juhivad Eestis asutatud ettevõtet teisest riigist.

Selleks, et dokumente oleks võimalik vastutavale isikule Eestis kätte toimetada, peab ta ka tegelikult Eestis asuma. Äriseadustiku seletuskirja kohaselt peaks kontaktisiku regulatsioon

²⁰ Vastavalt rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise koodeksile (SOLAS konventsiooni peatükk 9) väljastatakse reederile DoC - *Document of compliance*.

mõjutama normiaddressaate iseseisvalt kindlaks tegema, kust konkreetselt juriidilist isikut juhitakse ja lisaks peaks julgustama juriidilisi isikuid eelnõuga ette nähtavate uute võimaluste abil õiguskuulekalt käituma ehk esitama registrile aadressi, millel on reaalselt võimalik juriidilise isikuga kontakteeruda. Kontaktisik peab olema kindel isik, kellele saaks menetluskirjad/tahteavaldusi kätte toimetada. Seetõttu ei saaks piisavaks kontaktpunktiks pidada nt juriidilise isiku majandustegevuse asukohta, sealhulgas mingit tehast või muud tootmisüksust. Äriseadustikus kasutatud juhatuse „välisriigis asumist“ tuleb vaadelda kui määratlemata õigusmõistet, mida tuleks mõista kohana, kus juhatuse teostab ühingu igapäevast juhtimist.

LaevaRS-iga reguleeritud vastutav isik asub teatud juhtudel juba LaevaRS kohaselt Eestis. See nõue tuleneb LaevaRS § 4² lõikest 5 ja LaevaRS § 34 lõikest 2 mis näevad ette, et esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse kantakse vaid laevad, mille vastutaval isikul on Eestis elukoht või püsiv tegevuskoht ning laeva käitamisega seotud otsused tehakse Eestis.

Vastutava isiku puhul on tegu kõrgendatud nõuetele vastava isikuga, mille ülesanded ja funktsioon on täpsustatud LaevaRS § 4² selgituste juures.

LaevaRS §-st 7 jäetakse välja sõnad „kaubanduslikuks meresõiduks“. Kehtivast sõnastusest tulenevalt võiks registreerimata laeva kasutada mistahes muudeks eesmärkideks, mis ei ole loetletud kaubandusliku meresõidu seaduse §-s 2. Tulenevalt rahvusvahelisest laevanduspraktikast ning rahvusvahelise mereõiguse konventsioonis sätestatud põhimõtetest, peab laev mistahes meresõiduks olema kantud mõne riigi registrisse ja omama õigust selle riigi lipu all merd sõita.

LaevaRS täiendatakse §-ga 7¹. Eeskujuks on Malta regulatsioon, mis kohustab laeval, millel on väljastatud kehtiv lipudokument, sadamasse sisenedes ja sadamast väljudes heisata riigilipp ahtrilipuna. Tegemist on üldise hea tavaga, mille eesmärk on laeva riikkondsus (inglise keeles *nationality*) visuaalselt identifitseerida (põhimõte „*show your colours*“), kuna üldreeglina on laeva riikkondsus nähtav lipu kaudu, mida laev kannab. Kui LaevaRS § 1 ja § 2 reguleerivad sisuliselt seda, kellel on õigus Eesti laevaregistris oma laev registreerida, siis käesolev säte reguleerib lipu füüsilist heiskamist laeva ahtris laeva riikkondsuse tuvastamiseks. Arvestada tuleb ka, et laev võib olla registreeritud Eesti laevaregistris (s.o alusregister), kuid välja prahitud ning seega paralleelselt olla registreeritud ka teise riigi laevaregistris. Sellisel juhul ei kannaks laev enam Eesti, vaid välisriigi lippu ning kuigi tal on vastavalt LaevaRS §-le 2 „õigus“ kanda Eesti riigilippu ning lähtuvalt sellest on ta ka kantud Eesti laevaregistrisse, siis §-s 7¹ sätestatud Eesti riigilipu heiskamise kohustus tema suhtes ei kehti.

LaevaRS § 9 pealkiri muudetakse ning **LaevaRS § 9 lõiget 1** täiendatakse sõnaga „laevapereta prahitud laeva liputunnistus“, kuna eelnõu alusel asendatakse laevapereta prahitud laevale väljastatav ajutine liputunnistus seaduses läbivalt uue mõistega. Samas jääb mõiste „ajutine liputunnistus“ muudel seaduses sätestatud juhtudel kasutusele.

LaevaRS §-s 10 tehtud muudatused on seotud asjaoluga, et eelnõuga asendatakse laevapereta prahitud laevale väljastatav ajutine liputunnistus seaduses läbivalt uue mõistega, milleks on „laevapereta prahitud laeva liputunnistus“. **LaevaRS § 10 lõikes 1¹** nähakse ette, et vastava tunnistuse väljastab laevale Veeteede Amet.

LaevaRS § 10 lõikes 3 on täpsustatud viiteid. Viide LaevaRS § 24 lõikele 2 on siin sättes kustutatud, kuna sätet muudetakse käesoleva eelnõuga ja edaspidi väljastatakse selle alusel laevapereta prahitud laeva liputunnistus.

LaevaRS § 10 lõiget 4 täiendatakse pärast sõna „liputunnistuse“ sõnadega „ja laevapereta prahitud laevade liputunnistuse“. LaevaRS § 10 lõige 4 reguleerib andmete esitamist, mis esitatakse lipudokumendi taotlemisel. Kuigi lipudokumendi taotlus esitatakse praktikas koos laeva registrisse kandmise taotlusega, siis õiguslikult on tegu kahe eraldi taotlusega. Laeva laevapereta prahitud laevade registrisse kandmiseks tuleb esitada LaevaRS §-s 92 nimetatud andmed (ajutise liputunnistuse puhul §-s 93¹ lõikes 1 nimetatud erisustega) – need andmed kantakse laevapereta prahitud laevade registrisse. Lipudokumendi saamiseks tuleb aga täiendavalt lisaks LaevaRS §-s 92 nimetatud andmetele veel esitada LaevaRS §-s 10 lõikes 4 viidatud andmed, s.o samad andmed, mis esitatakse laeva kinnistamisel ning mis erinevad andmekoosseisult osaliselt laevapereta prahitud laevade registrisse kantavatest andmetest. Lipudokumentidele kantavad andmeid reguleerivad aga LaevaRS § 13–14.

LaevaRS § 11, § 13 ja § 14 täiendatakse sätetega, mille kohaselt tuleb laeva lipudokumentide väljastamise taotluse läbivaatamise eest tasuta riigilõivu. 1. juulist 2017. a jõustusid LaevaRS muudatused, mille kohaselt anti lipudokumentide väljastamise pädevus kohtu registriosakonna asemel Veeteede Ametile või notarile. Riigilõivuseaduses on ette nähtud riigilõivumäärad, kuid eriseaduses (LaevaRS) puudusid seni sätted riigilõivu tasumise kohustuse kohta. Muudatusega puudus kõrvaldatakse.

LaevaRS §-i 13 senine tekst loetakse lõikeks 1, sellest jäetakse välja tekstiosa „ja kutsungsignaal“, kuna see sisaldub juba § 42 lõike 1 punktis 5 ning paragrahvi täiendatakse lõikega 2. Lõikes 2 sätestatakse, et vastavalt riigilõivu seadusele tuleb liputunnistuse väljastamise taotluse läbivaatamise eest tasuta riigilõivu.

LaevaRS-i täiendatakse §-ga 13¹. Prahitud laevale väljastatav ajutine liputunnistus on seaduses läbivalt asendatud uue mõistega, milleks on „laevapereta prahitud laeva liputunnistus“. Sisuliselt on endiselt tegu lipudokumendiga, mis väljastatakse laevapereta prahitud laevale. LaevaRS §-i 13¹ on koondatud laevapereta prahitud laeva liputunnistusega seotud regulatsioon. Laevapereta prahitud laevale väljastatava ajutise liputunnistuse puhul on aga tegu uue lipudokumendi liigiga, mille osas on regulatsioon sätestatud §-s 93¹.

LaevaRS §-i 13¹ lõige 1 sätestab, millised andmed kantakse laevapereta prahitud laeva liputunnistusele. Võrreldes kehtiva seadusega on andmete loetelu täpsustatud. Praegu on kehtivas regulatsioonis puudused ning seadus ja liputunnistuste vormid pole omavahel kooskõlas. Näiteks ei ole Veeteede Ameti väljastataval laevapereta prahitud laeva liputunnistusel tegelikult märgitud laeva peajõuseadme tüüpi ja laeva ehituskohta ning seega ei peaks ka seadus seda nõudma. Samas on kehtivast seadusest aga puudu andmed, mis rahvusvahelise praktika kohaselt tavaliselt liputunnistusele kantakse. Muudatustega sätestatakse, et lisaks laevaRS § 42 lõike 1 punktides 1–7 nimetatud andmetele, peavad olema liputunnistusel veel järgmised andmed: laeva pikkus, laeva laius, laeva parda kõrgus, prahtija nimi, isiku- või registrikood ning elu- või asukoht; laeva algregistririik; mäрге, et laev on kantud laevapereta prahitud laevade registrisse ning seda ei saa selles registris koormata piiratud asjaõigusega; viide õigusakti sättele, mille alusel liputunnistus on välja antud ning liputunnistuse kehtivusaeg ja väljaandmise kuupäev ja koht. Nende andmete esitamine liputunnistusel sätestatakse nüüd ka seadusega.

Teiste riikide eeskujul lisatakse liputunnistusele edaspidi ka alregistriiriik ehk riik, mille alusregistris laev on ja kust laev on ajutiselt välja prahitud Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse. Sellega on tagatud läbipaistvus laeva registritesse kuuluvuse kohta ja annab välisriikides läbiviidud kontrollide või menetluste korral informatsiooni, millise riigi õigusele laev allub.

Samuti on antud sättes nüüd nimetatud prahtija andmed – prahtija andmeteks on prahtija nimi, registrikood/isikukood, asukohariik/elukohariik (isikukood ja elukohariik on välja toodud, kuna teoreetiliselt saab olla prahtijaks ka füüsiline isik).

LaevaRS §-i 13¹ lõige 2 täpsustab, et allprahtimise korral väljastatakse uus lipudokument ja kantakse lipudokumendile täiendavalt laevapereta prahitud laeva prahtija andmed ning allprahtimise lepingu tähtaeg. Allprahtimise korral tuleb tasuda ka liputunnistuse väljastamisega kaasnev riigilõiv.

LaevaRS §-i 13¹ lõige 3 sätestatakse, et laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamise eest tuleb tasuda riigilõivu. Riigilõivu suurus on sätestatud riigilõivuseaduses.

LaevaRS § 14 muudetakse seoses „laevapereta prahitud laeva liputunnistuse“ mõiste kasutusevõtmisega LaevaRS-is. Laevapereta prahitud laeva liputunnistust ei nimetata enam ajutiseks liputunnistuseks, kuid ajutisi liputunnistusi väljastatakse LaevaRS järgi erinevatel alustel. Nende väljastajaks on üldjuhul Veeteede Amet, ühel juhul ka Eesti Vabariigi konsulaarasutus.

LaevaRS § 14 lõikega 1 täpsustatakse, et ajutisel liputunnistusel on käesoleva seaduse § 13¹ lõike 1 punktides 1, 2, 6 ja 7 nimetatud andmed. Siin on viidatud kõikidele ajutistele liputunnistustele, välja arvatud prahitud laevale väljastatud ajutisele liputunnistusele.

LaevaRS § 14 lõige 2 täpsustab, et prahitud laevale väljastatud ajutine liputunnistus peab erinevalt muudest ajutistest liputunnistustest sisaldama kõiki LaevaRS § 13¹ lõikes 1 nimetatud andmeid, s.o prahtija või prahtimisega seotud andmeid.

LaevaRS § 14 täiendatakse lõikega 4, mille kohaselt ei lisata § 10 lõike 2 ja § 23 lõike 1 alusel väljastatud ajutisele liputunnistusele laeva registreerimisnumbrit. Esimese puhul on tegu konsulaarasutuse väljastatud ajutise liputunnistusega ning kuna konsulaarasutus laeva ise registrisse ei kannab, ei saa lipudokumendil olla ka registrinumbrit. Teise puhul on tegu Eestis ehitatud laevaga, mis kantakse teise riigi registrisse ning seega Veeteede Amet talle ka registrinumbrit väljastada ei saa.

LaevaRS § 14 täiendatakse lõikega 5, mis näeb ette, et välislepingu alusel väljastatud ajutine liputunnistus peab lisaks sisaldama viidet välislepingule, millest tuleneb Eesti riigilipu kandmise õigus. Veeteede Ametile ega Välisministeeriumile teadaolevalt ühtegi sellist ajutist liputunnistust Eestis väljastatud pole. Lisatavas **lõikes 6** sätestatakse, et ajutise liputunnistuse väljastamise taotluse läbivaatamise eest tuleb tasuda riigilõivu.

LaevaRS §-s 16 asendatakse volitusnormis sõna „andmed“ sõnaga „vormi“, et määrusega oleks võimalik kehtestada laevapileti konkreetne vorm

LaevaRS § 17 lõiget 1 muudetakse selliselt, et korduva lipudokumendi väljastamise taotlemisel tuleb lisaks alge lipudokumendi tagastamisele esitada kirjalik avaldus. Seni oli jäänud

avalduse esitamise kohustus seaduses reguleerimata. Tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 80 järgi loetakse kirjaliku vormi võrdseks elektroonilise vormiga, sh digitaalallkirjastatud vorm. Seega võib nimetatud avalduse esitada ka digitaalallkirjastatud vormis. Algse lipudokumendi tagastamine on oluline, kuna korduva lipudokumendi puhul tehakse registriandmestikus muudatusi ja siis on oluline kehtiv vanade andmetega lipudokument käibelt eemaldada.

Paragrahvi täiendatakse **lõikega 1¹**, mille kohaselt võib prahtija kehtetu liputunnistuse tagastada registripidajale hiljemalt kahe kuu jooksul alates liputunnistuse kehtetuks muutumisest, kui laevapereta prahitud laeva kehtetu liputunnistuse kohene tagastamine on laeva sõidusolemise tõttu raskendatud. Selleks tuleb Veeteede Ametile esitada vastav avaldus. Avaldus võib olla kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis, s.o edastatud ka e-posti teel.

LaevaRS § 17 lõike 2 regulatsioon on üle toodud määrusest seoses LaevaRS alusel kehtestatud määruste muutmisega käesoleva eelnõu raames.

Paragrahvi täiendatakse **lõigetega 3 ja 4**. Lõike 3 kohaselt kehtib korduv lipudokument kuni esialgse lipudokumendi kehtivusaja lõpuni ehk selle väljastamisel lipudokumendi kehtivus ei pikene. Lõike 4 kohaselt tuleb enne korduva lipudokumendi väljastamise taotlemisest tasuda riigilõivu.

LaevaRS § 18 lõiget 3 täiendatakse sõnadega „laevapereta prahitud laeva liputunnistus“, kuna eelnõu alusel asendatakse laevapereta prahitud laevale väljastatav „ajutine liputunnistus“ seaduses läbivalt uue mõistega. Samas hakatakse laevale eelnõu alusel ka väljastama „laevapereta prahitud laeva ajutisi liputunnistusi“, kuid seda liputunnistust tuleb eristada „laevapereta prahitud laeva liputunnistusest“.

LaevaRS § 20 lõige 1 muudetakse. Edaspidi hakkab laeva laevapereta väljaprahtimisel teise riigilipu kandmise luba väljastama Veeteede Amet. Selline luba väljastatakse Tartu Maakohtu peetava laevaregistrisse kantud laevade puhul. Riigilaevu välja ei prahita, sest riigilaev peab § 1 kohaselt alati kandma oma riigi lippu.

LaevaRS § 20 ja § 21 reguleerivad laeva teise riigilipu kandmise lubamist ja selle vahetamise protseduuri. Kui Eesti riigilippu kandva laeva omanik annab laeva kasutusse (prahilepingu alusel) isikule, saab ta esitada taotluse laeva kandmise lubamiseks teise riigi registrisse. Avaldus esitatakse eelnõu kohaselt Veeteede Ametile (praegu esitatakse majandus- ja taristuministrile), kes väljastab lipuluba. Seejärel esitab taotleja lipuluba koos teiste nõutavate dokumentidega Tartu maakohtu kinnistusosakonda, kes peab laevakinnistusraamatut. LaevaRS § 21 lõike 2 kohaselt jõustub ministri väljastatud lipuluba alates märke tegemisest laevakinnistusraamatusse.

Alates LaevaRS vastuvõtmisest 1998. aastal on lipuluba andmise pädevus olnud valdkonna eest vastutaval ministril. Kehtiv regulatsioon on praktikas segadusttekitav ning ebaotstarbekas ning mitmetel juhtudel on laevaomanikud esmalt pöördunud loa saamiseks just Veeteede Ameti poole. Lipuluba väljastamine on olemuselt üksikjuhtumi reguleerimiseks antud haldusakt, mille andmise pädevus peaks pigem olema asutusel, mis tegelebki taotluste alusel laevale tunnistuste ja tõendite väljastamisega ning millega laevaomanikul on pidev kontakt. Eestis on pädevaks mereadministratsiooni esindajaks Veeteede Amet, mille üheks olulisemaks ülesandeks ongi õigusaktidega sätestatud korrast tunnistuste, tunnustamisotsuste ja muude sellelaadsete dokumentide väljastamine. Muudatusel oleks positiivne mõju ka laevaomanikele, kes muude vajalike tõendite ja tunnistuste saamiseks peavad niikuinii pöörduma Veeteede Ameti poole. Seega vähendab ühe kontaktpunkti loomine bürokraatiat.

Oluline on ka märkida, et Veeteede Amet on juba alates LaevaRS-i jõustumisest olnud kaasatud laevakinnistusraamatuga seotud infovahetusse. Nimelt paneb LaevaRS-i § 60 kohtule kohustuse Veeteede Ametit viivitamata informeerida igast laeva kinnistamisest või kustutamisest.

LaevaRS § 21 lõike 1 sissejuhatavat lauset muudetakse selliselt, et edaspidi on teise riigi riigilipu loa taotlemisel võimalik Veeteede Ametile esitada lõikes 1 loetletud dokumente ka ingliskeelsetena. Teisisõnu – kui taotleja esitab ingliskeelsed dokumendid, ei ole nende tõlkimine eesti keelde vajalik. Sõnastust muudetakse selliselt, et laevaomaniku esitatavad dokumendid võivad olla kas eesti- või ingliskeelsed või vandetõlgi tehtud või notariaalselt kinnitatud eesti- või ingliskeelse tõlkega.

Merenduses on rahvusvaheliselt põhiliseks töökeeleks inglise keel. Mistahes riigi mereadministratsioon peab olema võimeline töötama ingliskeelsete dokumentidega. Kui seni on lipulubasid väljastanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, oli põhjendatud ka nõue esitada kõik dokumendid eestikeelsetena või tõlgituna eesti keelde. Seoses LaevaRS § 20 lõike 1 muudatusega, millega vastav kohustus läheb ministeeriumilt üle Veeteede Ametile, kaob vajadus nõuda laevaomanikelt dokumentide tõlkimist eesti keelde. On äärmiselt ebatõenäoline, et laeva prahtimisleping või välisriigi nõusolek on väljastatud mingis teises keeles kui inglise keeles. Kui dokument siiski on välja antud mingis kolmandas keeles, on laevaomanikul kohustus lasta dokumendid tõlkida eesti või inglise keelde. Ingliskeelsete dokumentide vastuvõtmine ning paralleelselt inglise ja eesti keelde tõlgitud dokumentide väljastamine Veeteede Ameti kaudu on põhjalikult läbi arutatud ka Haridus- ja Teadusministeeriumiga, kelle vastutusallas on keeleseadus (KeeleS).

Küsimus senise regulatsiooni põhjendatuse kohta on tõstatatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellimisel koostatud mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande projektis.²¹ Eelkõige on see oluline laeva kirjaliku prahilepingu puhul (§ 21 lõike 1 punkt 2). Reeglina kasutatakse laevanduses ingliskeelseid standardvorme²² ning üldjuhul on lepingu pikkus ligikaudu 10 lehekülge, millest üle poole moodustavad standardtingimused. Samuti on muudatus asjakohane välismaa laevaregistri nõusoleku puhul, mis väljastatakse samuti ingliskeelsena (või ingliskeelse tõlkega).

Vandetõlgi seadusega kaotatakse notari kaudu dokumendi tõlke õigsuse kinnitamine, mis läheb üle vandetõlgile, kes vastutavadki tõlke sisu, kvaliteedi ja usaldusväärsuse eest.

LaevaRS § 21 lõike 1 punktis 1 tehakse täpsustus, et laevaomanik võib notariaalselt kinnitatud avalduse asemel esitada selle digitaalselt allkirjastatuna. Senine regulatsioon, mille kohaselt oli avaldust võimalik esitada üksnes notariaalselt, pärines 1998. aastast ning on praeguseks aegunud. Sätte sisuline eesmärk on isikusamasuse tuvastamine ja allkirja õigsuse kontroll, mida saab teha ka Eestis kasutatava digitaalallkirja abil, mis on kasutusel aastast 2002. E-residentsuse kasutuselevõtmine, mille eelduseks on isikusamasuse tuvastamine ja millega kaasneb võimalus dokumente digitaalselt allkirjastada, teeb laeva registreerimisega seotud toimingud laevaomanikule lihtsamaks ning aitab kokku hoida tema aega, vähendab tema kulusid notaritasudele ja muudab süsteemi vähem bürookraatlikuks.

²¹ Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande projekt. Consolato del Mare OÜ, Tallinn 2015. Kättesaadav aadressil http://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/mereõiguse_kodifitseerimise_lahteulesande_kavand.pdf, lk 83.

²² Näiteks: „BIMCO Standard Bareboat Charter (Barecon 2017)“

LaevaRS § 21 lõige 1¹ tunnistatakse kehtetuks, kuna selle sisu ühendatakse lõikega 3.

LaevaRS § 21 lõige 1² näeb ette, et Veeteede Amet väljastab teise riigi riigilipu kandmise loa hiljemalt viie tööpäeva jooksul nõuetekohase taotluse esitamisest arvates. Kuigi eelnõu koostamise käigus tehti ettepanek edaspidi luba üldse mitte väljastada ehk loa saamise kohustus kaotada, siis ei ole seda ettepanekut arvestatud, kuna laeva vastu võttev riik võib küsida luba laeva oma registrisse kandmiseks. LaevaRS § 21 lõikega 1² määratakse konkreetne tähtaeg, mille jooksul peab Veeteede Amet taotlejale väljastama vastava lipuloo – hiljemalt viis tööpäeva taotluse esitamisest arvates. Tegemist on laevaomanikule olulise küsimusega – nimelt sõlmitakse praktikas laeva prahileping selliselt, et laev antakse prahtijale (rendilevõtjale) üle pärast lipuloo saamist ja vastava lipuõigusliku märke tegemist laevakinnistusraamatus. Tegemist on laevaomanikule sisuliselt formaalse dokumendiga, mille saamiseks peab menetlus toimuma võimalikult kiiresti, kuna enne ei ole prahtijal võimalik laeva kasutada ning see peab seisma sadamas. Lipuloo taotluse pikk menetlemine tooks omanikule kaasa nii laeva ülapidamisega seotud kulud (näiteks: laevapere töötasud, kaimaksud, kütus) kui ka võimaliku prahilepingust saamata jäänud tulu. Peamine probleem seisnebki selles, et laevaomanikul ei ole võimalik prognoosida, millal talle vajalik lipuluba väljastatakse. Seetõttu on viie tööpäeva pikkune lipuloo menetlemise tähtaeg kindlasti laevaomaniku huvides, kuna see annab konkreetse ajapiiri tema taotluse menetlemiseks. Seejuures on eelduseks, et laevaomanik on koos taotlusega esitanud kõik nõutavad dokumendid.

LaevaRS § 21 lõige 1³ näeb ette, et luba väljastatakse paralleelselt eesti ja inglise keeles. Arvestades, et praktikas tuleb vastav luba esitada ka uue lipuriigi pädevale asutusele, peab laevaomanik praeguse regulatsiooni kohaselt tõlkima eestikeelse loa vandetõlgi kaudu inglise keelde. Sisuliselt on tegemist laevaomanikule tarbetu lisakoormuse- ja lisakuluga. Seaduse muudatus võimaldab loa ingliskeelse originaaldokumendina saada otse Veeteede Ametilt.

Haldusmenetluse seaduse § 20 lg 1 sätestab, et haldusmenetluse keel on eesti keel. Sama paragrahvi lõige 2 sätestab, et haldusmenetluses kasutatakse võõrkeeli KeeleS-s sätestatud korras. See aga ei keela võõrkeelse vastuse tegemist või dokumendi väljastamist eestikeelse kõrval. Sellisel juhul peab olema tagatud eestikeelsete dokumentide olemasolu. KeeleS ei piira võimalust näha põhjendatud juhtudel eriseadusega ette võimalust väljastada dokumente ka ainult inglise keeles.

LaevaRS § 21 lõige 1⁴ näeb ette, et laeva lipuõiguslik märke tehakse küll laevaomaniku tahteavalduse alusel, kuid erinevalt kehtivast regulatsioonist ei pea laevaomanik enam esitama eraldi notariaalselt kinnitatud avaldust märke tegemiseks laevakinnistusraamatusse. Piisab sellest, kui ta on esitanud LaevaRS § 22 lõike 1 punktis 1 nimetatud üldise avalduse teise riigi riigilipu kandmise loa taotlemiseks ning tasunud riigilõivu. Veeteede Amet edastab infosüsteemi kaudu registripidajale (kohturegistrile) teise riigi riigilipu kandmise loa ning registripidaja teeb selle põhjal automaatselt märke laevakinnistusraamatusse.

LaevaRS § 21 lõike 2 sõnastust täpsustatakse. Lõike 2 kohaselt jõustub teise riigi riigilipu kandmise luba alates laeva lipuõiguse märke tegemisest laevakinnistusraamatusse. Lõike 2 sisu ei muutu, kuid kehtiva seaduse sõnastus ei võimalda üheselt aru saada, millise märkega on tegemist. Silmas on peetud laeva lipuõiguse märke, millele on viidatud LaevaRS § 21 lõikes 1⁴.

LaevaRS § 21 lõiget 3 täpsustatakse õigusselguse huvides, kuna praegusest sõnastusest ei pruugi täpselt aru saada, mille eest tuleb riigilõivu tasuda. Uue sõnastusega täpsustatakse, et

taotleja peab teise riigilipu kandmise loa taotlemisel tasuma riigilõivu laeva lipuõigusliku märke tegemise eest (laeva lipuõiguse peatamine). Laeva lipuloa pikendamisel riigilõivu tasuma ei pea.

RLS-is on vastav regulatsioon sätestatud § 72 lõikes 3, mille kohaselt tuleb laeva lipuõigusliku märke eest tasuda 16 eurot.

Jäetakse välja kohustus esitada andmed riigilõivu tasumise kohta, kuna riigil on võimalik saada selle kohta infot iseseisvalt.

LaevaRS § 22 lõike 1 muudatuse kohaselt saab laeva omanik laeva lipuõiguse peatamise märke kustutamiseks edaspidi taotluse esitada senise notariaalselt kinnitatud vormi asemel ka digitaalallkirjastatuna. Täiendavalt täpsustatakse muudatustega õigusselguse huvides, mille eest riigilõivu tuleb tasuda – s.o lipuõigusliku märke tegemise (kustutamise) eest.

LaevaRS §-s 23, § 24 lõikes 1, § 24 lõike 2 punktis 1 ja § 24¹ lõike 1 punktis 2 tehakse täiendavad viited lisaks LaevaRS §-le 1 LaevaRS §-dele 2 ja 4. Selle muudatuse tulemusena võivad laeva prahtijaks ja allprahtijaks lisaks LaevaRS kehtivas redaktsioonis loetletud isikutele olla ka mistahes Eestis registreeritud või sellega võrdsustatud juriidilised isikud, sh need ettevõtted, mille on asutatud e-residendid, samuti LaevaRS § 4 alusel merelaeva omaniku, kaasomaniku ja kaaspärijaga võrdsustatud välismaised isikud. Ka riik võib olla laeva sisseprahtijaks, näiteks on Veeteede Ameti üks laevadest prahitud sisse teisest riigist.

LaevaRS §-i 24 lõike 2 sissejuhatav lause muudetakse. Lausest on kustutatud lauseosa „millele ei laiene käesoleva seaduse §-st 1 või 2 tulenev õigus“, kuna tulenevalt eelnõus tehtud muudatustest ei oma see enam sisulist tähendust.

LaevaRS §-i 24 lõike 2 punktis 1 asendatakse tekstiosa „§-s 1“ tekstiosaga „§-s 1, §-i 2 lõikes 1 või §-s 4“, lähtuvalt vastavates paragrahvides tehtud muudatustest.

LaevaRS §-i 24 lõige 3 muudetakse. Kõige olulisem muudatus on, et liputunnistust võib prahtija taotlusel ühe aasta asemel pikendada kahe aasta kaupa. Eeskujuks on võetud Maltal kehtiv regulatsioon. Eesmärk on lihtsustada prahtijate jaoks liputunnistuse väljastamist, kuna täna veel väljastatakse liputunnistus paberkujul ja iga-aastane taotlemine ja tunnistuse laeva saatmine on ajamahukas ning tülikas. Laev võib näiteks sõita piirkonnas, kuhu posti toimetamine on raskendatud. Postiga on vaja dokument edastada, kuna tegu on originaaldokumendiga.

Mõiste „ajutine liputunnistus“ on eelnõus asendatud läbivalt uue mõistega „laevapereta prahitud laeva liputunnistus“.

LaevaRS § 24¹ lõike 1¹ punkt 2 muudetakse ning tekstiosa „§-s 1“ asendatakse tekstiosaga „§-s 1, § 2 lõikes 1 või §-s 4“.

LaevaRS § 24¹ lõike 1¹ punkt 3 muudetakse. Selle sätte kohaselt ei või allprahtimise lepingu tähtaeg olla pikem kui prahtimislepingu tähtaeg. Seega on sätestatud, et allprahtimise leping lõpeb hiljemalt prahilepingu lõppemisel.

LaevaRS § 24¹ täiendatakse lõikega 3, mille kohaselt LaevaRS § 24¹ sätteid ja teised allprahtimise sätteid LaevaRS-is kohalduvad olenemata sellest, mitu korda ühte ja sama laeva laevapereta edasi prahitakse ehk kõigi allprahtimiste suhtes.

LaevaRS § 25 lõike 1 esimest ja teist lauset muudetakse. Esimese lausega sätestatakse üldine reegel, et laeval peab olema nimi. Eelnõuga kustutatakse sättest lauseosa, mille kohaselt võib laeva nime asendada ka tähis, näiteks numbri- ja tähekombinatsioon. Edaspidi käsitletakse mistahes laeva tähist laeva nimena. Sätte teine lause sõnastatakse selliselt, et lisaks laevaomanikule võib laevale nime anda ka laevapereta prahtija. Pikaajaliste prahilepingute korral, kui leping seda võimaldab, annab rahvusvahelise praktika kohaselt laevapereta prahtija laevale nime, mille all ta laeva lepingu kestvusel opereerib. Tihtipeale valdab laevapereta prahtija tervet laevastikku ja soovib, et tema kasutada olevad laevad eristuksid teistest laevadest. LaevaRS kehtiv sõnastus põhimõtteliselt välistab sellise võimaluse, samas kui laevapereta laevade register konkureerib globaalselt teiste registritega ning selles ei saa olla põhjendamatu erisusi. Seega nähakse ette, et laev kantakse laevapereta prahitud laevade registrisse prahtija soovitud nimega, kui see vastab teistele LaevaRS §-s 25 sätestatud kriteeriumitele.

LaevaRS § 25 lõike 1 kolmanda lause muudatustega loobutakse absoluutsest nõudest, et laeva nimi peab selgelt erinema teiste Eestis registreeritud laevade nimedest. Laeva nime eristatavuse nõue ei kehti nimelt juhul, kui tegu on laevapereta prahitud laevaga ning laevapereta prahtija esitab kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis kinnituse, et laeva algregistririik või prahtimisleping ei võimalda laeva nime muuta.

LaevaRS § 25 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks. Bürokraatlik ja põhjendamatu on nõue, et laevaomanik peab laeva nime vahetamise soovi korral põhjendama vastavat vajadust registripidajale ning saama nime vahetamiseks loa. Laeva nime vahetamise vajadus võib tekkida laeva liikumisel teisele liinile, laeva ajaprahtimisel jne. Laeva nime vahetamist on põhjendamatu piirata, kuna registripidajale sellest tulenevad uute dokumentide väljastamise kulud hüvitatakse laevaomaniku poolt tasutava riigilõivu kaudu.

LaevaRS § 25 lõige 6 muudetakse. Muudetud on sõnastust ja täpsustatud, et Veeteede Amet ei kooskõlasta laeva nime, mis ei vasta § 25 lõikes 1 nimetatud tingimustele.

LaevaRS § 25 täiendatakse lõikega 7, millega antakse laevaomanikele ja laevapereta prahtijatele võimalus broneerida nimi ehitatavale laevale või laevale, mille prahtimiseks käivad nt läbirääkimised. Selline broneering kehtib kuni kolm aastat ja broneeringu kehtivusajal ei ole teisel laevaomanikul või laevapereta prahtijal võimalik oma laeva selle nime all laevaregistrisse kanda. Kui laevaomanik või prahtija ei saa laeva soovitud nime all kolme aasta jooksul laevaregistrisse kanda, tuleb broneeringut korrata. Laeva nime broneerimisel tuleb iga kord Veeteede Ametile tasuda ette tasu summas 250 eurot.

LaevaRS § 29 teksti muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Laeva kutsung antakse laevale laeva raadioloo väljastamisel.“. Antud muudatus on vajalik üleminekuks nn *single contact point* kontseptsioonile²³ laevaomanikega suhtlemisel, mis peaks oluliselt lihtsustama laevade registreerimise protseduuri. Kui LaevaRS kehtiva redaktsiooni sõnastusest tulenevalt peab laevaomanik enne avalduse esitamist laeva registreerimiseks pöörduma avaldusega Tehnilise Järelevalve Inspektsiooni poole, siis eelnõu jõustumise järel osaliselt kinnistatavate laevade

²³ Ühtse kontaktpunkti kontseptsioon

puhul ja täielikult laevapereta laevade registrisse kantavate laevade registreerimisel võib laevaomanik Veeteede Ametile esitada taotluse andmetega kõigi (uue) lipuriigi väljastatavate dokumentide väljastamiseks (vajadusel koos alusdokumentidega) ning kõik dokumendid, sh raadioluba, mis sisaldab laeva kutsungit, väljastab laevaomanikule Veeteede Amet. Laeva kutsungite üle peab arvestust endiselt Tehnilise Järelevalve Amet. Laeva kutsungi puhul on tegu raadiokutsungiga elektroonilise side seaduse tähenduses.

LaevaRS § 30 viimases lauses asendatakse sõna „registrit“ sõnaga „registreid“, kuna käesoleva eelnõuga luuakse kaks eraldi laevapereta prahitud laevade registrit.

LaevaRS §-i 31 lõike 1 teine lause muudetakse. Eesti juriidilise isiku mõiste asemel on selle sisu sättes avatud kui Eestis registreeritud eraõiguslik juriidiline isik või Eestis asutatud avalikõiguslik juriidiline isik.

LaevaRS §-i 34 muudatuste puhul on tegemist käesoleva eelnõu ühtede olulisemate sätetega.

LaevaRS §-i 34 lõike 1 alusel jaotatakse senine laevapereta prahitud laevade register kaheks eraldiseivaks registriks - esimeseks ja teiseks laevapereta prahitud laevade registriks. Neid registreid peab Veeteede Amet. Kuigi eelnõu sätestab, et koos nimetatakse neid registreid laevapereta prahitud laevade registriks, siis tegu on kahe eraldiseisva registriga.

Laevapereta prahitud laevade registri kaheks registriks jagamise eesmärgiks on kehtestada erinevad registriteenuste eest makstavate tasude määrad, mis võimaldavad registriteenuseid sõltuvalt registrist erinevalt hinnastada ning samuti luua eeldused Eesti kaldasektori arenguks. Põhiliseks kriteeriumiks, millest lähtuvalt laev saab registreeritud kas esimesse või teise laevapereta prahitud laevade registrisse, on see, kas laeva vastutava isiku kontor asub Eestis või mitte. Esimesse registrisse võivad end registreerida laevad, mille vastutav isik asub Eestis. Sellistele laevadele kohalduvad kulupõhised ja globaalses kontekstis soodsad riigilõivud. Teise registrisse kantakse laevad, mille vastutav isik asub välismaal. Sellistele laevadele kohalduvad ka kallimad maailmaturu hinnatasemele vastavad marginaaliga registritasud.

LaevaRS §-i 34 lõigete 2 ja 3 alusel sätestatakse, millised laevad kantakse esimesesse ja millised teise laevapereta prahitud laevade registrisse.

Esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse kantakse prahtija soovil laevad, millele laieneb käesoleva seaduse paragrahvi 24 lõikes 2 nimetatud õigus kanda Eesti riigilippu ja mille vastutaval isikul on Eestis elukoht või püsiv tegevuskoht. Esimese registri puhul on kõige olulisemaks kriteeriumiks, et laeva vastutav isik ehk üldjuhul laeva ISM reeder asuks oma kontoriga Eestis. Esimese registri puhul ei maksta laevaregistritasu, vaid juba praegu kehtivaid kulupõhiseid riigilõive.

Lisaks peavad esimese laevapereta prahitud registri puhul laeva käitamisega seotud otsused olema tehtud Eestis. See annab õiguse nõuda tehnilise haldamise asumist Eestis ning vastutuse asumist laeva meeskonna sotsiaalsete ja halduslike nõuete osas samuti Eestis. Laeva käitamisega seotud otsuseks on näiteks laeva kapteni tehtud laeva varustuse või varuosade tellimise täitmine. Näiteks tehakse kaldal otsused, millises osas kapteni tellimust täidetakse, hinnates laeva ja laeva meeskonna vajadusi, kust riigist ja millisest sadamast ta need varuosad kätte saab ning organiseeritakse varustuse või varuosade saatmine antud sadamasse, arvestades laeva sadama külastusaega.

Kui vastutava isiku kontseptsioon on kehtivas seaduses peamiselt seotud laevakinnistusraamatuga, siis käesoleva eelnõu alusel saab see väga oluliseks ka laevapereta prahitud laevade registri puhul. Sellega suurendatakse võrreldes täna kehtiva seadusega ka sidet lipuriigiga.

Teise laevapereta prahitud laevade registrisse kantakse prahtija soovil laevad, millele laieneb LaevaRS § 24 lõikes 2 nimetatud õigus kanda Eesti riigilippu. Teise registri puhul peab küll laeval olema vastutav isik, kuid puudub nõue, et see asub Eestis. Teise laevapereta prahitud laevade registri puhul tuleb tasuda laevaregistrirasu, mis erinevalt riigilõivudest ei ole kulu- vaid kasumipõhine, s.o laeva reederi jaoks kallim. Seega selleks, et laevaregistrirasu asemel tasuda soodsamaid riigilõive, peaks reeder laeva vastutava isiku kontori tooma Eestisse.

LaevaRS §-i 36 täiendatakse lõikega 1¹, millega nähakse ette, et Veeteede Ametile esitatavad dokumendid tuleb esitada eesti või inglise keeles. Muudes võõrkeeltes dokumendid tuleb esitada koos vandetõlgi tehtud tõlkega eesti või inglise keelde. Veeteede Ametil, kes on määratud laevapereta prahitud laevade registri pidajaks, on piisav kompetents töötamiseks ka laevaomaniku esitatud ingliskeelsete merendusdokumentidega. Lisaks sellele on tõlgitud dokumentide tõlke kvaliteet vahelduv ning sageli on vajalik ühe või teise asjaolu kontrollimiseks pöörduda siiski originaaldokumendi teksti poole. Võimalus esitada dokumendid inglise keeles vähendab laevaomaniku menetluskulusid ning kiirendab laeva registreerimise protseduuri ning vähendab vigu poolte vahelises suhtluses. Kohturegistrite puhul tuleb esitada dokumendid ka edaspidi nii nagu näeb ette kehtiv seadus, kuna kohtul puudub võimalus võtta dokumente vastu inglise keeles. Muudatus on kooskõlas KeeleS-ga.

Alates 1. jaanuarist 2020. a jäetakse LaevaRS § 36 lõikest 1¹ välja sõnad „või notariaalselt kinnitatud“, kuna dokumendi tõlke õigsuse eest vastutab edaspidi üksnes vandetõlk.

LaevaRS § 36 täiendatakse lõikega 4. Sätte kohaselt võib lõikes 3 viidatud välisriigi ametiasutuse väljastatud dokumendid kinnitada lisaks notarile ka välisriigi ametnik, kellel on õigus tõestada allakirjutanu isikusamasust. See kiirendab menetlust taotluse esitajale, kuna ta ei pea enam pöörduma eraldi notari poole, vaid võib välisriigi ametiasutuselt saadud dokumendid esitada kohe registrile. Ka sel juhul peab dokument olema legaliseeritud või kinnitatud tunnistusega (*apostille* 'ga) ning esitatud koos vandetõlgi eesti- või ingliskeelse tõlkega.

LaevaRS § 40 tunnistatakse kehtetuks, kuna LaevaRS § 1 lõiked 2 ja 3 tunnistatakse kehtetuks. See säte seadis kohustuse laev kinnistada, kui see kuulus Eesti füüsilisele või juriidilisele isikule. Säte kustutatakse põhjusel, kuna käesoleva eelnõu alusel kaob vastav kohustus.

LaevaRS §-i 41 muudetakse. „Eesti juriidilise isiku“ mõiste kaotatakse seadusest ning asendatakse selguse huvides mõistega „Eestis registreeritud või asutatud juriidiline isik“. Sätte sõnastus viitab nii eraõiguslikule kui ka avalik-õiguslikele juriidilistele isikutele.

LaevaRS §-i 42 lõike 1 punkti 7 muudetakse põhjusel, et sättes viidatud § 41 on muudetud ning viiteid ja sätte sõnastust tuleb seega korrigeerida.

LaevaRS §-i 42 täiendatakse lõikega 3. Sellega sätestatakse, et merelaeva kinnistamiseks tuleb esitada lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud dokumentidele ja andmetele kirjalik kinnitus ehk deklaratsioon, millega kinnitatakse, et laev vastab laevakinnistusraamatu kandmise tingimustele. Sisuliselt tuleb kinnitada, et laevaomanikul on Eestis asuv vastutav isik.

Sellise kinnituse esitamist ei nõuta siiski juhul, kui merelaeva omanikul, sealhulgas kaasomanikul või kaaspärijal on Eestis elukoht või püsiv tegevuskoht ning vastutava isiku nõue seega ei kohaldu. Eelnõusse on lisatud deklaratsiooni kohta ka üleminekusätted.

LaevaRS § 89 muudetakse. Lõikes 1 asendatakse mõiste „eraõiguslik seisund“ mõistega „asjaõigused“. Mõiste „välismaa laev“ asemel on eelnõus läbivalt kasutusele võetud mõiste „laevapereta prahitud laev“. Mõiste „laevapereta prahitud laev“ on defineeritud LaevaRS § 13¹ lõikes 1. Samas jääb mõiste „välismaa laev“ kasutusele nendes sätetes, kus on soovitudki sõnastusega viidata välismaa laevale, mis on registreeritud teise riigi alusregistris ning mitte välismaa laevale, mis on juba registreeritud Eesti laevapereta prahitud laevade registris (näiteks LaevaRS §-s 92 ning LaevaRS § 96 lõigetes 3 ja 4).

Lõikes 2 on kustutatud teise lause teine pool, mis näeb ette, et kui laeva algregistririigi ohutusnõuded on rangemad Eesti ohutusnõuetest, siis kohaldatakse erandina neid. Praktikas on aga selle nõude jälgimine keeruline ning seega on vastavast erisusest käesoleva eelnõuga loobutud. Edaspidi kohaldatakse kõikide laevapereta prahitud laevade suhtes Eesti Vabariigis kehtivaid laevaohutusnõudeid. Laev, tulles Eesti laevapereta prahitud registrisse Eesti lipu alla, hakkab alluma Eesti avalikule õigusele, sh laeva tehnilist seisukorda puudutavatele regulatsioonidele, ei saa laev alluda enam algregistri ohutusnõuetele, vaid alati Eesti ohutusnõuetele.

LaevaRS § 90 lõige 1 muudetakse. LaevaRS § 90 lõike 1 muutmise eesmärgiks on saavutada laevakinnistusraamatuga samane olukord, kus registrisse kantud laevade andmed on avalikud. Andmete all on mõeldud LaevaRS § 92 lõikes 1 nimetatud andmeid. Laevapereta prahitud laevade registri andmed tehakse avalikuks ning nendega võib tutvuda igaüks. Puudub põhjendus andmetele juurdepääsupiirangu kehtestamiseks ning võetud on suund, et sellised andmed peaksid olema kõigile kättesaadavad. Andmed avaldatakse isikule kas isiku vabas vormis taotluse alusel või tulevikus elektrooniliselt infosüsteemi kaudu. Hetkel olemasolev infosüsteem ei võimalda andmetele automaatselt avalikku ligipääsu.

Kehtiva sõnastuse kohaselt on laevapereta prahitud registrisse kantud laevade andmed ligipääsetavad vaid piiratud ringile isikutele, mis ei ole selge ja läbipaistva ärikeskkonna huvides.

Ainukesed registrisse kantud andmed, mis avalikud pole, on laeva omaniku, prahtija ja vastutava isiku kontaktandmed. Seega erineb registri avalik vaade mõneti registripidaja vaatest.

Kuna laevatoimik on osa laevapereta prahitud laevade registrist, kuid laevatoimikud pole erinevalt üldistest registriandmetest avalikud, siis lisaks on tehtud täpsustus, et erandina andmete avalikkuse põhimõttest on laevatoimikus sisalduvate dokumentidega ja neis sisalduvate andmetega lubatud siiski vaid tutvuda laeva omanikul, laeva prahtijal, pädeval riigiasutusel ning isikutel, kellel on selleks õigustatud huvi. Laevatoimikutes sisalduvad dokumendid on aluseks registriandmetele ja võivad sisaldada konfidentsiaalset äriinfot, nt prahileping. Kogu dokumenti ei pea tutvumiseks esitama. Seda tehakse vaid osas, mille vastu on isikul õigustatud huvi. Ärisaladuse hoidmise kohustus on registril ikkagi ja seda tuleb ka dokumentidega tutvumise võimaldamisel järgida.

LaevaRS § 91¹ on uus säte, mis sätestab, et õigus registreerida laev laevapereta prahitud laevade registris on käesoleva seaduse § 2 lõigetes 1, 2 ja 4 nimetatud isikutel.

LaevaRS § 92 pealkirja täiendatakse, kuna paragrahv reguleerib lisaks registreerimisele ka registreerimise pikendamist.

LaevaRS § 92 lõike 1 saateause muudetakse ja kehtiva sõnastuse täiendamisega antakse prahtijatele võimalus esitada registreerimisavaldus ka elektrooniliselt. Vastavate arendustööde tulemusel peaks laeva registreerimisavaldus olema võimalik täita ja esitada registreerimisavaldus sisselõigimise järel selleks ette nähtud veebikeskkonnas.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkt 1 muudetakse. Lisaks nimele nõutakse registreerimisel ka laeva endisi nimesid. Laeva endised nimed on vajalikud registripidajale teatud tunnistuste väljastamisel.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkt 6 muudetakse ning sättes viidatakse nüüd mõõdukirjale ja peamasinade võimsusele, samas kui kehtivas seaduses viidatakse ametliku mõõtmise tulemustele ja masinate võimsusele ametliku mõõdukirja järgi. Sätet muudetakse esmalt põhjusel, kuna pole selge, millistele masinatele viidatakse. Mõeldud on laeva peamasinaid. Mõõdukirjast peamasinade võimsust alati nähtuda ei pruugi ning seega pole sätte ka sisuliselt täiesti korrektne. Samas vajab Veeteede Amet igal juhul laeva registreerimisel ka laeva mõõdukirja. Kuigi teatud laevadel, näiteks elektriga sõitval laeval sõukruvi otse käitav peamasin puudub, siis ei takista see sätte rakendamist.

Mõõdukirja nõuet reguleerib Rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon, 1969. Eesti Vabariik ühines konventsiooniga Vabariigi Valitsuse 19. novembri 1991 protokollilise otsusega nr 61. Ühinemiskiri anti hoiule 16. detsembril 1991 ning konventsioon jõustus Eesti suhtes 16. märtsil 1992. Konventsioon välistab sõjalaevad ja alla 24 meetristed laevad, teisi erandeid ette nähtud ei ole.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 7 muudetakse. Tegemist on kontseptsioonilise muudatusega. Kui praegu tuleb Veeteede Ametile esitada dokumendid, mis tõendavad laeva vastavust Eestis kehtivatele laevaohutusnõuetele. Kuigi neid dokumente enam ei nõuta, siis iga laeva siiski registrisse ei võeta. Muudetud sätte alusel peab laeva registrisse võtmiseks esitama eelmise lipuriigi väljastatud meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse (SMC), ajutise SMC või eelmise lipuriigi väljastatud merekõlblikust tõendavad dokumendid laeva puhul, mille osas SMC ei ole nõutud. Väiksematel laevadel, millel ei ole SMC nõutud, võib merekõlblikust tõendada erinevalt nimetatud tunnistused, nt *Trade Certificate*. Kõik laevaohutusosalased dokumendid tervikuna peab laev aga hankima ajaks, kui ta läheb merele. Veeteede Ametile jääb võimalus läbi viia meresõiduohutuse seaduses reguleeritud registreerimiseelne ülevaatus ja otsustada, kas laev registrisse võtta või mitte.

LaevaRS § 92 lõiget 1 täiendatakse punktiga 7¹. Sellega nähakse ette, et Veeteede Ametile tuleb lisaks muudele dokumentidele ja andmetele esitada ka klassitunnistus, mille on väljastanud volitatud klassifikatsiooniühing, kui laeva kogumahutavus on 500 või enam ning tegemist ei ole laevaga, mille prahtija on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik.

Volitatud klassifikatsiooniühingu mõiste on defineeritud MSOS-is, nende loetelu leiab Veeteede Ameti kodulehelt. Klassitunnistust ei pea esitama erandina LaevaRS §-s 1 nimetatud laevad, s.o riigi haldusülesandeid täitvad laevad. Klassitunnistuse väljastab klassifikatsiooniühing kui klassifikatsiooniühing on laeva tunnistanud vastavaks kõigi laevale

kohalduvate rahvusvaheliste regulatsioonide ja klassireeglite osas. Klassitunnistuse nõude eesmärk on veenduda laeva merekõlblikkuses.

Käesoleva eelnõuga lihtsustatakse registreerimistoiminguid välismaa laevade Eesti laevapereta prahitud laevade registris registreerimisel, kuid samas tuleb tagada Eesti laevapereta prahitud laevade registri andmete õigsus ning registri usaldusväärsus. Seetõttu on eelnõusse lisatud mitmeid täiendavaid tingimusi laeva registreerimiseks, mida täna kehtivas seaduses ei ole, et Eesti laevaregistrisse laevade lisandumisel ei kannataks Eesti lipu usaldusväärsus ja registrite kvaliteet. Nimelt kui registris on laevad, mis ei täida erinevaid rahvusvahelisi nõudeid, võib register sattuda nn rahvusvahelistesse mustadesse nimekirjadesse. Lisaks käesolevale punktile on samal eesmärgil eelnõusse lisatud § 96¹.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 8 muudetakse. Lisatud on täpsustus, et allprahtimise korral tuleb esitada ka allprahileping.

LaevaRS § 92 lõike 1 punktis 10 lisatakse võimalus esitada laevaomaniku nõusolek laeva registreerimiseks laevapereta prahitud laevade registrites digitaalselt allkirjastatuna. Laevaomaniku nõusolekut ei saa asendada volitatud esindaja nõusolek, kuna volitatud esindaja saab laevaomanikku esindada vaid registritoimingute tegemisel ning dokumentide vastuvõtmisel. Nõusoleku andmise puhul pole tegu registritoiminguga.

Laevaomaniku nõusolek laeva registreerimiseks ajutiselt teise riigi laevaregistris on väljendatud üldjuhul prahtimislepingus ning puudub vajadus selle dubleerimiseks eraldi dokumendiga ning veel vormis, milles dokumendi hankimine on ressursimahukas. Sellisel juhul laevaomaniku nõusolekut lisaks prahilepingule (ja allprahilepingule) eraldi esitada pole vaja. Praktikas aga nõusolek registreerida laev just Eesti laevapereta prahitud laevade registris leping kajastada ei pruugi. Sellisel juhul on vajalik selleks laevaomaniku nõusolek. Samas ei pea antud nõusolek enam olema notariaalses vormis ning piisab digitaalselt allkirjastatud nõusolekust. Sellisel juhul peab välismaa laevaomanik omama muidugi ka digitaalallkirjastamise võimalust.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 11 teksti muudetakse selliselt, et laevaomanik ei pea esitama laeva registreerimisel laevapereta prahitud laevade registrisse laeva raadioluba, vaid esitab vaid laeva raadiokutsungi. Seda põhjusel, et registri jaoks ongi vajalik tegelikult ainult kutsung.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 12 sõnastust muudetakse selliselt, et viide seaduse § 1-le (isikud, kes on kohustatud neile kuuluva laeva Eesti laevaregistris registreerima) on asendatud viitega §-dele 2 ja 4 (isikud, kel on õigus neile kuuluv laev registreerida Eesti laevaregistris). Lisaks asendatakse nõue esitada registripidajale sättes nimetatud dokumendid igal juhul nõudega teha seda vaid juhul, kui registripidaja seda nõuab. Üldjuhul peaks §-s 2 nimetatud isikute puhul Veeteede Ametil endal olema võimalus kontrollida andmeid rahvastikuregistrist ja äriregistrist. Küsimus võib tõstatuda vaid LaevaRS §-s 4 nimetatud isikute puhul, kelleks on Euroopa Liidu liikmesriigi kodanikud, Euroopa Liidu liikmesriigi õiguse järgi asutatud äriühingud või muud eraõiguslikud juriidilised isikud. Nende puhul võib Veeteede Amet vajada täiendavaid tõendeid, et isik kuulub õigustatud isikute ringi.

LaevaRS § 92 lõiget 1 täiendatakse punktidega 14–18.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 14 alusel peab laevapereta prahtija laeva registreerimisel laevapereta prahitud registris esitama laeva omaniku, laevapereta prahitud laeva prahtija ja

allprahtija ning vastutava isiku olemasolul vastutava isiku kontaktandmed, sealhulgas e-posti aadress. E-posti aadressidele edastatakse LaevaRS-i § 96¹ lõikes 2 sätestatud teavitusi.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 15 kohaselt tuleb esitada vastutava isiku määramist tõendav volikiri LaevaRS § 4² lg 7 reguleerib ka volikirja vormi. Lisaks volikirjale tuleb esitada vastutava isiku digitaalallkirjastatud või notariaalselt kinnitatud nõusolek tema kandmiseks laevapereta prahitud laevade registrisse vastutava isikuna. Volikirja ei tule esitada kui vastutava isiku ülesandeid täidab laeva omanik või prahtija ise. Vastutava isiku kandmine registrisse on oluline, kuna temast ja tema asukohast sõltub, kas laev kuulub registreerimisele esimeses või teises laevapereta prahitud laevade registris.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 16 kohaselt peab laevapereta prahtija esitama DOCi või ajutise DOCi numbri või LaevaRS § 4² lõikes 2 nimetatud kirjaliku kinnituse LaevaRS § 4² lõikes 1 sätestatud tingimustele vastavuse kohta, kui DOC-i olemasolu ei ole õigusakti kohaselt konkreetsel juhul nõutav.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 17 kohaselt tuleb laeva registreerimiseks esimeses laevapereta prahitud laevade registris esitada kinnitus, et vastutav isik omab Eestis elukohta või püsivat tegevuskohta. Vastutavaks isikuks on suuremate laevade ja reisilaevade puhul laeva ISM reeder. ISM reederit auditeeritakse juba enne registrisse tulekut ja seega saab registripidaja teada ka tema tegeliku asukoha, mille alusel ta deklaratsiooni õigsust ka kontrollida saab. Kinnitus peab olema kirjalik ja see võib olla registrisse kandmise avalduse üks osa.

LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 18 kohaselt peab prahtija esitama registripidajale kinnituse, et talle teadaolevalt puuduvad asjaolud, mis on aluseks laeva kustutamisele laevapereta prahitud laevade registrist registripidaja algatusel. Need alused on sätestatud eelnõuga lisatava § 96¹ lõike 2 loetelus ning täpsustatud LaevaRS §-i 96¹ lõikes 5.

LaevaRS § 92 lõige 2 muudetakse. Selle kohaselt peab laevapereta prahtija laeva laevapereta prahitud laevade registris laeva registreeringu pikendamiseks esitama kirjaliku avalduse ja vajadusel uued § 92 lõikes 1 kehtivad dokumendid. Kirjaliku avalduse asemel võib esitada ka digitaalallkirjastatud avalduse. Välismaiste klientide jaoks on selguse huvides digitaalallkirjastatud avalduse esitamise võimalus seaduses eraldi välja toodud, kuigi digitaalallkirjastatud avaldus on seaduse kohaselt võrdne kirjaliku avaldusega. Uued LaevaRS § 92 lõikes 1 nimetatud dokumendid esitatakse juhul, kui eelnevalt esitatud dokumendid ei ole enam kehtivad või on nendes sisaldunud andmed muutunud. Kuna näiteks algregistririigi nõusolek laeva registreerimiseks Eestis laevapereta prahitud laevade registris ja prahileping on tähtajalised dokumendid, siis vahepeal võivad olla need muutunud kehtetuks. Sellisel juhul tuleb laeva registreerimise pikendamiseks esitada uued kehtivad dokumendid.

LaevaRS § 92 lõige 3 tunnistatakse kehtetuks, kuna laeva registreerimiseks ja registreerimise pikendamiseks vajaliku riigilõivu tasumise kohustus on üle viidud eelnõuga lisatavasse LaevaRS § 92¹ lõikesse 1.

LaevaRS-i täiendatakse §-dega 92¹–92⁶.

LaevaRS § 92¹ kordab üle meresõiduohutuse seaduse §-s 13 sisalduva regulatsiooni, et Veeteede Amet võib vastavalt meresõiduohutuse seaduse §-le 13 enne laeva registrisse kandmise otsustamist läbi viia laeva tehnilise lisaülevaatuse. Kordus on vajalik, kuna laeva registreerimiseks vajalikud nõuded peaksid olema parema mõistetavuse huvides koondatud

ühte seadusesse. Laeva tehniliste ülevaatuste eest tasub prahtija riigilõivu, sh lisaülevaatuste eest. Lisaülevaadused viib läbi Veeteede Amet ise ning Veeteede Amet ka otsustab lisaülevaatuse läbiviimise vajaduse.

LaevaRS § 92² reguleerib registripidajale esitatavate dokumentide keelenõudeid ja vormi. Tegemist on erandiga LaevaRS §-s 36 oleva üldsätte osas.

LaevaRS § 92² lõikega 1 sätestatakse, et registripidajale, s.o Veeteede Ametile esitatavad dokumendid tuleb esitada eesti või inglise keeles. Muudes võõrkeeltes dokumendid tuleb esitada koos vandetõlgi tehtud või notariaalselt kinnitatud tõlkega eesti või inglise keelde. Inglisekeelsete dokumentide esitamise võimalus kehtib vaid Veeteede Ametile esitatavate dokumentide puhul, kuid mitte kohtule esitatavate dokumentide puhul.

Inglisekeelsete dokumentide vastuvõtmine ja menetlemine Eesti riigiasutuses on kooskõlas KeeleS-ga. Kui tegemist on välissuhtlusega, siis riigiasutusel ja kohaliku omavalitsuse asutusel ning nende ametnikul ja töötajal on õigus kasutada välissuhtluses mõlemale poolele sobivat keelt, tulenevalt KeeleS §-st 13. Kui asjaajamine jõuab riigiasutusse, saab kohaldada võõrkeelse asjaajamise sätteid (KeeleS § 12). KeeleS § 12 lg 1 sätestab, et kui riigiasutusele või kohaliku omavalitsuse asutusele esitatakse võõrkeelne avaldus või muu dokument, on asutusel õigus nõuda dokumendi esitajalt selle tõlget eesti keelde, välja arvatud käesoleva seaduse §-s 9 sätestatud juhul. Tõlke nõudmisest antakse avalduse või muu dokumendi esitajale viivitamata teada. Seega on asutusel õigus nõuda eestikeelset tõlget, aga seda ei pea tegema, kui asutus suudab menetleda dokumenti võõrkeeles. Seetõttu on käesoleva eelnõuga ette nähtud, et Veeteede Amet võtab vastu ja menetleb ka ingliskeelseid dokumente.

Inglise keele kasutamise võimalus asjaajamisel on laevandussektoris oluline, kuna inglise keele puhul on tegu rahvusvahelise merenduskeele ja oluline osa dokumentidest on just ingliskeelsed. Laevanduses on ajafaktor alati oluline, kuna sellest sõltuvad kulud, näiteks täiendavad sadamatasud, kuna laev ei saa minna merele ning seega on kiire dokumentide menetlus merendusadministratsioonide puhul oluline. Dokumentide tõlkimine aeglustaks seda protsessi. Seega on dokumentide kiire ning tõhus menetlemine laevandussektoris vajalik ja põhjendatud.

LaevaRS § 92² lõikega 2 sätestatakse, et dokumentide originaalide asemel võib esitada nende koopiad, välja arvatud LaevaRS § 92 lõike 1 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide puhul. Nendeks on:

- prahileping;
- algregistriiriigi nõusolek laeva registreerimiseks Eesti laevapereta prahitud laevade registris;
- dokumendid, mis tõendavad, et prahtija kuulub LaevaRS §-s 2 või §-s 4 loetletud isikute hulka;
- vastutava isiku volitamist tõendav volikirj;
- LaevaRS § 92 lõike 1 punktides 17 ja 18 nimetatud kinnitused.

Koopiate esitamine võimaldab registritoiminguid teha kiiremalt. LaevaRS § 93¹ alusel väljastatakse koopiate esitamise puhul laevale siiski vaid maksimaalselt kolm kuud kehtiv laevapereta prahitud laeva ajutine liputunnistus. Alles pärast seda, kui on esitatud kõik LaevaRS § 92 lõike 1 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide originaalid, väljastatakse kaks aastat kehtiv laevapereta prahitud laeva liputunnistus.

Alates 1. jaanuarist 2020. a jäetakse § 92² lõikest 1 jäetakse välja viide dokumentide notariaalsele kinnitamisele, kuna dokumendi tõlke õigsuse eest vastutab edaspidi üksnes vandetõlk.

Paragrahvida 92³ sätestatakse, et laeva registreerimise ja lipudokumendi väljastamise eest vastavalt sellele, kas laev on kantud esimesse või teise laevapereta prahitud laevade registrisse, tuleb tasuda riigilõivu või registritasu. Paragrahvidega 92³–92⁵ kehtestatakse laeva registritasu regulatsioon.

LaevaRS § 92³ lõikes 1 on sätestatud riigilõivu tasumise kohustus laeva registreerimisel esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse.

LaevaRS § 92³ lõike 2 kohaselt toimub registritasu maksmine, kui laev registreeritakse teise laevapereta prahitud laevade registrisse, LaevaRS §-de 92⁴ ja 92⁶ alusel.

LaevaRS § 92³ lõikega 3 täpsustatakse, et laevade puhul, mis registreeritakse ümber teisest laevapereta prahitud laevade registrist esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse, riigilõivu ei võeta. Esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimise puhul tuleb riigilõivu maksta RLS-i § 180 lõike 1 alusel. Samas tuleb arvestada, et teise registrisse registreerimisel tasub taotleja registritasu, mis ületab oluliselt RLS § 180 lõike 1 alusel kehtestatava riigilõivu määra. Lisaks tuleb silmas pidada, et esimesse registrisse registreerimise eelduseks on kaldakontori loomine Eestis ning selle edendamine on eelnõu üks põhieesmärkidest. Seega on otstarbekas sätestada LaevaRS-i erand, mille kohaselt on riigilõivu tasumisest vabastatud laevaomanik, kes registreerib oma laeva teisest laevapereta prahitud laevade registrist ümber esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse.

Paragrahvida 92⁴ kehtestatakse ühetaoline registritasu, mis tasutakse laevade registreerimise eest teise laevapereta prahitud laevade registrisse ning edaspidi registreeringu pikendamise eest. Laev registreeritakse teise laevapereta prahitud laevade registrisse pärast registritasu maksmist, registreerimine annab õiguse kasutada §-s 92⁵ nimetatud registreeritavate teenuste.

LaevaRS § 34 reguleerib laevapereta prahitud laevade registri ülesehitust. Eelnõu kohaselt jaotub see edaspidi esimeseks ja teiseks laevapereta prahitud laevade registriks. Eesmärk on kehtestada erinev registritasude režiim ühelt poolt laevadele, mille reeder asub Eestis, ja teiselt poolt laevadele, millele laieneb seaduse § 24 lõikes 2 nimetatud õigus kanda Eesti lippu.

Esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevade puhul ei toimu eraldi registritasu maksmist, vaid riigilõivu makstakse konkreetsete toimingute ja teenuste eest, mida reeder tarbib (s.o tehnilised ülevaatused, auditeerimised, laevapere dokumentide väljastamine jms). Esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevadele osutatavad teenused jäävad jätkuvalt kulupõhiseks ning on sõltuvalt laeva suuruselt keskmiselt 3000 eurot aastas viie aastase perioodi arvestuses. Viieaastane samm arvestusel on vajalik, kuna erinevate järelevalvetoimingute ajavahemik võib ületada ühte aastat, kuid ei ületa viite aastat.

Teise laevapereta prahitud laevade registrisse võib registreerida kõik vähemalt 12-meetrise kogupikkusega laevad, mis vastavad § 24 lõike 2 loetelus nimetatud tingimustele, kuid mille vastutaval isikul puudub kaldakontor Eestis. Sisuliselt on registritasu puhul tegemist aastase tasuga laeva hoidmise eest teises laevapereta prahitud laevade registris. Seejuures hõlmab see ka laevade korralisi järelevalveteenuseid, mille eest on MSOS-i ja RLS-i kohaselt ette nähtud riigilõivu tasumine.

LaevaRS § 92⁴ lõikega 1 täpsustatakse, et registritasu tasutakse iga-aastaselt. Sisuliselt tasub prahtija (või tema esindaja) registritasu maksmisel aasta eest ette. Registritasu tasutakse registreeringu kehtivusaasta eest enne laeva registreerimise avalduse esitamist ning iga järgmise kehtivusaasta eest vähemalt 10 päeva enne vastava kehtivusaasta algust.

LaevaRS § 92⁴ lõikega 2 täpsustatakse, et kui registritasu ei ole makstud, ei kanta laeva registrisse ega pikendata registreeringut, samuti ei osutata laevale registriteenuseid. Laev kantakse teise laevapereta prahitud laevade registrisse kuni kaheks aastaks (LaevaRS § 24 lõige 3) ja juhul, kui laev on registreeritud ning registreeringut ei ole vaja pikendada, kuid aastane registritasu on registripidajale maksmata, ei osutata laevale registriteenuseid. Juhul kui laeva eest ei tasuta registritasu registreeringu kehtivuse ajal, annab laeva registreeringu kustutamiseks aluse § 96¹ lõige 1 punkt 7.

LaevaRS § 92⁴ lõike 3 kohaselt laekub registritasu riigieelarvesse ja makseteateiseid registritasu tasumiseks väljastab Veeteede Amet.

Paragrahv 92⁵ reguleerib, millised teenused on hõlmatud registritasuga – st juhul, kui laev kantakse teise laevapereta prahitud laevade registrisse.²⁴ Teatud teenuste puhul on tegemist Veeteede Ameti täiendava kuluga ja nende eest tuleb maksta lisaks registritasule täiendavat tasu.

Paragrahvi 92⁵ lõikes 1 on loetletud, millised Veeteede Ameti läbiviidavad laeva või reederi ülevaatused on hõlmatud laeva registritasudega, kui laev on kantud teise laevapereta prahitud laevade registrisse. Nendeks on:

- laeva tehnilised ülevaatused (sätestatud ja liigitatud MSOS-i § 13 lõikes 4)
- laeva turvaülevaatused (MSOS-i § 11 lõige 5)
- reederi ning tema laeva meresõiduohutusala auditeerimine (MSOS § 6¹)
- laeva ülevaatus meretöötunnistuse väljastamiseks, selle kehtivuse kinnitamiseks ning selle uuendamiseks (MSOS § 11¹⁴).

Tegemist on MSOS-i alusel nõutavate laeva ja reederi ülevaatusetega. Kui registritasu on makstud, teostab Veeteede Amet nii laeva tehnilist kui ka turvalisuse järelevalvet. Samuti kontrollitakse laevapere liikmete töö- ja elamistingimuste vastavust Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta meretöö konventsioonile kui ka seda, kas laeva reederil rakendatud meetmed vastavad rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel nõuetele.

Sisuliselt tähendab see, et teise laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeva omanik, prahtija või vastutav isik ei pea nimetatud toimingute eest eraldi riigilõivu maksuma ning vastavad kulud kaetakse laekuva registritasu arvelt. Registritasu ei hõlma Veeteede Ameti järelevalveametnike lähetuskulusid, mis tuleb tasuda reederil endal. Vastav regulatsioon tuleneb MSOS-ist (nt § 6 lõikest 5, § 11¹ lõikest 8¹, § 11¹⁴ lõikest 7 ja § 13 lõikest 8). Registritasu ei hõlma ka Veeteede Ametilt kolmandale poolele delegeeritud teenuste osutamist kolmanda poole kaudu (näiteks: volitatud klassifikatsiooniühing).

²⁴ Kui laev kantakse esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse, siis tuleb nt laeva ülevaatusete eest tasuda riigilõivu MSOS-i alusel.

Ehkki aastase registritasu regulatsioon on olemas ka teistes riikides, kus on loodud teine laevaregister (näiteks Taani teine register, Portugali Madeira register), on nende puhul tegemist üksnes tasuga laeva registris hoidmise eest, mis ei hõlma laeva ega reederi ülevaatusi. Näiteks:

- Madeira laevaregistri puhul on eraldi ette nähtud tasu laeva ülevaatus eest, mis on 100 eurot tunnis.²⁵
- Mani saare laevaregistri puhul tuleb täiendavalt tasuda laeva ülevaatuste ja audititega seotud kulud, mis hõlmavad tehnilisi ülevaatusi (registreerimiseelne ülevaatus, esmane ülevaatus või kohustuslik täisülevaatus), turvaülevaatus, reederi ning tema laeva meresõiduohutusala auditeerimine ja laeva ülevaatus meretöötunnistuse väljastamiseks, selle kehtivuse kinnitamiseks ning selle uuendamiseks. Selle lisandub laeva ülevaatus tasu, mille suurus sõltub ülevaatus toimumise piirkonnast. Näiteks Euroopas läbiviidud ülevaatus eest peab reeder tasuma 2800 inglise naela, Aasias tehtud ülevaatus eest on vastava tasu suurus üle 4000 naela.²⁶
- Gibraltari laevaregister: ülevaatus tasu on 95–110 inglise naela tunnis.²⁷

Laeva lisaulevaatus eest, mis tehakse enne laeva registreerimist, tuleb tasuda 68 eurot Veeteede Ameti järelevalveametniku iga töötunni eest. Tegemist on kulupõhise tasuga, mille näeb ette riigilõivuseadus. Üldine põhimõte on, et enne registreerimist tehtavad toimingud ei ole registritasu sees.

LaevaRS § 92⁵ lõike 2 loetelus sätestatakse, et registritasuga on hõlmatud järgmiste dokumentide väljastamine Veeteede Ameti kaudu ja nende edastamine tähtkirja teel:

- laevatunnistused, mis tõendavad laeva meresõiduohutust ja mis peavad olema laeval MSOS § 3 lõike 1 alusel. Eestis registreeritud või registreeritava laeva kohta väljastab tunnistused Veeteede Amet.
- laevapere liikme meresõidudiplomi tunnustamise kinnitusleht, millega Veeteede Amet tunnustab Eesti mereadministratsioonina teatud riikides laevapere liikmele väljastatud meresõidudiplomeid ja kutsetunnistusi. Praktikas on dokumendi väljastamine ning selle edastamine vajalik eelkõige kolmandatest riikidest pärit laevapere liikmete puhul, kui see riik kuulub Euroopa Komisjoni tunnustatavate riikide hulka. Registritasuga ei ole hõlmatud riigisiseste tunnistuste või diplomite väljastamine, kuna selle eelduseks on nõuetele vastava koolituse läbimine Eesti mereõppeasutuses ning Veeteede Amet väljastab dokumendi mereõppeasutuse eksamiprotokollil alusel.
- tõend selle kohta, et Veeteede Ametile on esitatud taotlus meresõidudiplomi tunnustamise kinnituslehe saamiseks.

Ka nende puhul ei ole teise laevapere prahtitud laevade registrisse kuuluva laeva prahtijal eraldi riigilõivu vaja maksta. Kuna MSOS § 21 lõike 11 kohaselt peavad laeval olema laevapere liikmete kvalifikatsiooni tõendavad paberil originaaldiplomid ja -kutsetunnistused, ei ole võimalik neid edastada elektroonilisel teel. Veeteede Amet arendab uusi infosüsteeme, mis võimaldavad minna üle elektroonilistele tunnistustele ja ka andmete jagamisele elektrooniliselt.

LaevaRS § 92⁵ lõike 2 punktis 1 on laevatunnistuste puhul on silmas peetud Veeteede Ameti väljastatavaid tunnistusi, mis on loetletud nii MSOS-is kui ka RLS-i § 189 lõikes 1. Nendeks on meresõiduohutust või keskkonnaohutust tõendav tunnistus, mere- või sõidukõlblikkuse tunnistus, mõõtekiri, vastavuse tunnistus, ajutise vastavuse tunnistus, meresõiduohutuse

²⁵ <https://www.abc-madeira.com/images/eBrochures/Guide-Ship-Registration-en/> (lk 20)

²⁶ Merchant Shipping (Fees) Regulations 2017. Statutory Document No. 2017/0070 <https://www.ionshipregistry.com/media/1350/2017-18-fees-regulations.pdf>

²⁷ <http://www.gibraltarship.com/download-file/284>

korraldamise tunnistus, ajutise meresõiduohutuse korraldamise tunnistus, turvatunnistus, ajutine turvatunnistus, ohutu mehitatuse tunnistus, ajaloolise laeva tunnistus, laadungimärgi tunnistus ja tunnistus „Laevaandmete alaline register“.

LaevaRS § 92⁵ lõike 2 punktis 2 on silmas peetud kinnituslehte, millega tunnustatakse Euroopa Liidu liikmesriigi, Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi või kolmanda riigi kaudu laevapere liikmele nõuetekohaselt väljastatud meresõidudiplomeid ja kutsetunnistusi. Kolmas riik peab kuuluma Euroopa Komisjoni koostatud riikide nimekirja, kelle diplomeid ja kutsetunnistusi Euroopa Liidu liikmesriigid tunnustavad.²⁸ Veeteede Amet väljastab sellist kinnituslehte Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolituse ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ § 34 lõike 3 alusel.

Aluseks on võetud, et keskmise suurusega laeval väljastatakse tekiohvitseridele ning laevamehaanikutele kokku 9 kinnituslehte. Dokumente ei saadeta otse laeva, vaid kliendile (kaldaettevõttele).

LaevaRS § 92⁵ lõike 2 punktis 3 reguleerib tõendi väljastamist isikule, kellel on kolmandas riigis välja antud nõuetekohase kinnituslehega asjakohane kehtiv meresõidudiplom või kutsetunnistus, kuid millele Veeteede Amet ei ole veel väljastanud kinnituslehte selle kohta, et ta on pädev töötama Eesti riigilippu kandval laeval juhtkonna liikmena. Kui Veeteede Amet väljastab vastavasisulise tõendi eelnimetatud Vabariigi Valitsuse määruse § 34 lõike 6 alusel, võib isik töötada Eesti riigilippu kandval laeval kuni kolm kuud.

Teistes riikides analoogset praktikat ei ole – dokumendi väljastamise eest on kehtestatud eraldi hinnakiri.

Näiteks Madeira registris on dokumentide väljastamise hinnad järgmised:²⁹

- meremehe diplomi või tunnistuse väljastamine või tunnustamine: 100 eurot laevaohvitseri, 25 eurot muu laevapere liikme dokumendi eest.
- laevatunnistuse väljastamine või uuendamine: 130 eurot/dokument.

Gibraltari laevaregistris tuleb laevapere liikme tunnistuse või kinnituslehe väljastamise eest tasuda 40–65 inglise naela ehk ligikaudu 50–75 eurot.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et LaevaRS-iga kehtestatava ühtse registritasu süsteem on võrreldes teiste riikidega erandlik ning on suunatud reederi kasutajamugavuse suurendamisele. Teise laevapere prahtud laevade registrisse kantud laeva reeder (või tema esindaja) tasub aastase registritasu ning saab lisaks laeva registris hoidmisele ka Veeteede Ameti poolse järelevalveteenuse ning erinevate laeva ja laevapere dokumentide väljastamise teenuse. See tähendab, et ta ei pea maksma eraldi riigilõivu laeva erinevate ülevaatuste eest, mis on registritasuga hõlmatud ega ka laevale ning laevaperele väljastatavate kohustuslike dokumentide väljastamise eest. Nimetatud süsteemi eeliseks reederile on selle läbipaistvus ja ühetaolisus – reeder ei pea laeva registris hoidmise ja registri all tegutsemise koondkuluna arvutama kokku erinevaid võimalikke riiklikke tasusid, vaid saab lähtuda ühest kindlast registritasu summast ning selle kuluga oma äritegevuses ka arvestada. Laevade käitamisel on tavapärane, et igale laevale tehakse aastane eelarve ja kindla registritasu maksmine võimaldab lipuriigi teenused laeva eelarves täpselt plaanida.

²⁸ Euroopa Komisjoni tunnustatud kolmandate riikide nimekirja. <https://portal.emsa.europa.eu/documents/10406/110458/List+of+third+countries+recognised+at+EU+level/317b736d-67fa-4944-b67f-11197a04189c?version=1.14>

²⁹ <http://www.newco.pro/en/costs>

Kuivõrd teistes riikides analoogne praktika puudub, siis on tõenäoline, et taoline muudatus mõjutab Eesti laevanduse konkurentsivõimet positiivselt ning reederitele atraktiivselt, võimaldades tuua rohkem laevu Eesti riigi lipu alla.

LaevaRS § 92⁵ lõike 3 kohaselt tuleb täiendavalt tasuda laeva lisaülevaatuste (hõlmab nii tehnilist ülevaatust, turvaülevaatust ning ülevaatust meretöötunnistuse kehtivuse ajal) või reederi meresõiduohutusosalase lisaauditi eest, mis viiakse läbi prahtija taotluse alusel. Teisisõnu pole tegemist ülevaatusega, mille läbiviimine on MSOS-i kohaselt kohustuslik, vaid prahtija soovil tehtava ülevaatusega, mis viiakse läbi erandkorras. Selline lisaülevaatus või lisaülevaatus tellitakse näiteks juhul, kui sadamavõimud on laeva välismaal kinni pidanud ja laeva vabastamine on seotud eelnevalt lipuriigi läbiviidava auditi või ülevaatusega. Tasu suurus on 200 eurot Veeteede Ameti inspektori töötunni eest. Kui laeva ülevaatused viiakse läbi enne laeva registreerimist laevapereta prahitud laevade registrisse, tuleb MSOS-i alusel (§ 11¹ lg 10, § 11¹⁴ lg 6, § 13 lg 9) tasuda riigilõivu RLS §-des 182–185 sätestatud määrades.

LaevaRS § 92⁵ lõige 4 täpsustab, et juhul, kui lõikes 1 nimetatud ülevaatusi teeb Veeteede Ameti asemel volitatud klassifikatsiooniühing, ei ole need hõlmatud registritasuga ning ülevaatus eest tuleb tasuda otse ülevaatus teinud ühingule. Lõikes 1 nimetatud ülevaatused on registritasuga hõlmatud ainult juhul, kui neid teeb Veeteede Amet.

LaevaRS § 92⁵ lõige 5 sätestab erandi lõikest 2. Üldjuhul on Veeteede Ameti poolne laeva tunnistuste ja laevapere liikmete kinnituslehtede väljastamine ja edastamine tähtkirja teel registritasuga hõlmatud. Erandiks on dokumendi kiire edastamine kullerposti kaudu, kui taotleja seda soovib – sel juhul peab taotleja Veeteede Ametile tasuma täiendavalt 70 eurot ühe dokumendi kohta, mis on dokumendi kullerpostiga saatmise keskmine kulu. Sätte eesmärk on suunata kliendid taotluse võimalikult õigeaegsele esitamisele, mille puhul edastab Veeteede Amet dokumendid kliendile tähitud kirja teel. Dokumendi edastamine kullerposti kaudu on saatjale (Veeteede Ametile) oluliselt kulukam ning eeldab ühtlasi ka seda, et Veeteede Amet vaatab taotluse läbi kiireloomulisena. Kullerpostisaadetus ehk kullerpost on postiseaduse järgi postiteenus.

LaevaRS § 92⁵ lõige 6 sätestab kulud taotlejale, mis tekivad MSOS-is nimetatud rahvusvaheliste konventsioonide nõuete täitmisest laeva vabastamise dokumendi väljastamisel ja edastamisel. Mitmetes Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonides (nt rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS), 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL) jt) on osalisriikidele ette nähtud võimalus teha erandeid konventsiooni nõuete täitmisest, kui see ei too kaasa negatiivseid mõjusid meresõiduohutusele. Veeteede Amet väljastab laevale dokumendi, millega kinnitatakse, et laev on vabastatud konventsiooni teatud eeskirjade nõuete täitmisest. Ka nende tunnistuste väljastamine eeldab Veeteede Ameti kiireloomulist tegutsemist ning dokumendi edastamist taotlejale kullerteenuse kaudu, mistõttu ei ole see hõlmatav registritasuga. Taotleja peab dokumendi väljastamise ja edastamise eest tasuma Veeteede Ametile 300 eurot.

LaevaRS § 92⁵ lõikega 7 täpsustatakse, et juhul, kui taotleja soovib korduva laevatunnistuse või kinnituslehe väljastamist hävinud, kadunud või kasutamiskõlbmatuks muutunud laevatunnistuse või kinnituslehe asemel, peab ta tasuma riigilõivu RLS § 189 lõike 1 või § 194 lõike 3 alusel. Kui üldjuhul on nende dokumentide väljastamine hõlmatud riigilõivuga, siis juhul, kui dokument on hävinud, kadunud või muutunud kasutuskõlbmatuks, katab kulud klient,

kes esitab Veeteede Ametile avalduse korduva dokumendi väljastamiseks. Kõikidel ülejäänud juhtudel, sh laeva andmete muutumise puhul, on väljastamise kulu kaetud registritasuga.

Paragrahv 92⁶ sätestatakse registritasu määrad laeva registreerimise ja edasise registris hoidmise eest, mis sõltuvad laeva kogumahutavusest.

- alla 5000-se kogumahutavusega laeva eest tuleb tasuda 15 000 eurot aastas;
- 5000-se kuni 19 999-se kogumahutavusega laeva eest tuleb tasuda 20 000 eurot aastas;
- alates 20 000-se ja suurema kogumahutavusega laeva eest tuleb tasuda 25 000 eurot aastas.

Nagu eespool selgitatud, on registritasu määra puhul arvestatud, et lisaks õigusele hoida oma laeva teises laevapereta prahitud laevade registris hõlmab registritasu ka Veeteede Ameti korraldust järelevalve teenust ning dokumentide väljastamise teenust.

Ühelt poolt on registritasu puhul tegemist n-ö mugavusteenusega – reeder ei pea nende tegevuste eest tasuma eraldi riigilõivu (erinevalt esimesse registrisse kuuluvate laevade reederitest, kes ei maksa registritasu). Teisalt on registritasu suurus kõrgem riigilõivude summast, mida esimesse registrisse kuuluva laeva reeder peaks keskmiselt tasuma (u 3000 eurot aastas, arvestades eelkõige riigilõivu § 92⁴ lõikes 1 nimetatud ülevaatuste eest)³⁰. Kuivõrd registritasude ja riigilõivude mõttes on reederil soodsam registreerida oma laev esimeses registris (mille eeldus on, et vastutav isik asub Eestis, st on loonud Eestisse kaldakontori), võib öelda, et meede on suunatud Eesti laevanduse kaldasektori suurendamisele ning selle tööhõive tõstmisele.

Teiste riikide praktikast võib näiteks välja tuua Madeira laevaregistri tasumäärad.³¹ Madeira registris on reguleeritud eraldi aastane registritasu ning esmaregistreerimise tasu (mis Eestis puudub). Madeira registris koosnevad mõlemad tasumäärad esiteks fikseeritud tasust ning teiseks muutuvtasust, mis sõltub laeva puhasmahutavuse suuruselt.

Näiteks 35 000-se kogumahutavuse ja 19 500-se puhasmahutavusega laeva puhul on riikide võrdluses tasud järgmised:

- Eesti register: registritasu 25 000 eurot aastas
- Madeira register: registritasu 9 200 eurot aastas, esmakordne registreerimine 2 000 eurot. Sellele lisanduvad ka eraldi makstavad teenused laevade järelevalve osas ning tunnistuste väljastamise osas laevadele ja meremeestele.

LaevaRS § 93 tekst muudetakse ning laevapereta prahitud laevade registrisse kantavate andmete loetelu asemel tehakse lõikes 3 viide laevapereta prahitud laevade registri põhimäärusele. Põhimääruses on täpsustatud nii registrisse kantavad andmed kui ka laevatoimikusse kantavad dokumendid. Laevapereta laevade registri koosseisu kuuluvad nimelt nii laeva ning selle omanikku, prahtijat ja vastutavat isikut puudutavad andmed kui ka laevatoimikud, kuhu koondatakse erinevaid laeva registreerimisega seotud dokumente.

Oluline on sealjuures, et vastavalt uuele põhimäärusele hakatakse laevapereta prahitud laevade registrisse kandma lisaks seni nõutud laeva omaniku ja prahtija andmetele ka allprahtijate andmed. Antud täiendus on oluline näiteks juhul, kui erinevatel põhjustel on vajalik ühendust

³⁰ Arvestatud on viie aasta keskmise summaga, mis on keskmiselt u 15 000 eurot (summa sõltub mingil määral laeva suuruselt, aga ka selle tehnilisest seisundist). Viieaastane periood hõlmab laevale esmaste, vahepealsete kui ka täisülevaatuste tegemist (tehniline ülevaatus, turvaülevaatus, meretöötunnistusega seotud ülevaatused), samuti reederi esmast, iga-aastast/vahepealset ning täisauditit.

³¹ <https://www.ibc-madeira.com/images/eBrochures/Guide-Ship-Registration-en/> (lk 21)

võtta laeva prahtijaga, kuid prahtija on laeva allprahtinud ning andnud sellest tulenevalt allprahtijale üle ka reederi ülesanded. Lisaks on senine nõue kanda registrisse omaniku või prahtijate elu- või asukoha andmed asendatud nõudega kanda registrisse isikute kontaktandmed, mis võimaldab paremini nimetatud isikutega vajadusel ühendust võtta.

Laevatoimikusse kantavateks dokumentideks on LaevaRS § 92 lõikes 1 nimetatud andmeid sisaldavad dokumendid, mille laevapereta prahtija esitab Veeteede Ametile oma laeva laevapereta prahitud laevade registris registreerimiseks. Lisaks kantakse toimikusse muud laeva registreerimisega seotud dokumendid ning kirjavahetus või vastavad koopiad. Muudeks dokumentideks võivad olla erinevad dokumendid. Näiteks kui Veeteede Ametile jääb laeva registreerimisel mõni asjaolu laeva osas ebaselgeks, on tal võimalik laevapereta prahtijalt küsida nendele andmetele lisaks dokumentaalseid tõendeid. Sellisel juhul prahtija ise vaatab, milliseid dokumente ta asjaolude tõendamiseks juurde esitab ning esitatud dokument lisab Veeteede Amet laevatoimikusse. Seotud kirjavahetuseks, mis lisatakse samuti laevatoimikusse, võivad olla näiteks laeva kohta tehtud päringud.

LaevaRS-i täiendatakse §-ga 93¹. Säte loob uue ajutise liputunnistuse väljastamise aluse. Tegemist on ajutise liputunnistusega, mis väljastatakse laevapereta prahitud laevale juhul, kui tal laeva registrisse toomisel ei ole võimalik esitada kõiki LaevaRS § 92 lõike 1 punktides 8, 12, 17 ja 18 nimetatud dokumentide originaale. Muud LaevaRS § 92 lõikes 1 nimetatud dokumendid võivad LaevaRS § 92² lõike 2 kohaselt olla esitatud koopiatena. Kõik käesoleva seaduse § 92 lõikes 1 nimetatud dokumendid ja andmed peavad ajutise liputunnistuse saamiseks siiski olema esitatud.

LaevaRS § 93¹ lõige 1 loob võimaluse esitada § 92 lõike 1 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide esialgu koopiatena. Nimetatud dokumendiseks on:

- prahileping;
- algregistriiigi nõusolek laeva registreerimiseks Eesti laevapereta prahitud laevade registris;
- dokumendid, mis tõendavad, et prahtija kuulub LaevaRS §-s 2 või §-s 4 loetletud isikute hulka.
- vastutava isiku volitamist tõendav volikiri;
- LaevaRS § 92 lõiget 1 punktides 17 ja 18 nimetatud kinnitused.

Koopiate esitamine võimaldab registritoiminguid teha kiiremalt ja laev kiiremini Eesti lipu alla registreerida. LaevaRS § 93¹ alusel väljastatakse koopiate esitamise puhul laevale siiski vaid maksimaalselt kolm kuud kehtiv ajutine liputunnistus. Ajutise liputunnistuse saamiseks tuleb esitada avaldus. Alles pärast seda, kui on esitatud ka kõigi LaevaRS § 92 lõike 1 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide originaalid, väljastatakse laevale avalduse alusel kaks aastat kehtiv laevapereta prahitud laeva liputunnistus.

Ajutise laevapereta prahitud laeva liputunnistuse võib väljastada laevale, mis on kantud esimesse või teise laevapereta prahitud laevade registrisse.

LaevaRS § 93¹ lõike 2 kohaselt kehtib selline liputunnistus kolm kuud või kuni laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamiseni, kui see väljastatakse enne laevapereta prahitud laeva ajutise liputunnistuse kehtivusaja lõppu.

LaevaRS § 93¹ lõike 3 kohaselt väljastab Veeteede Amet vastava avalduse esitamisel pärast paragrahvi lõike 1 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide originaalide esitamist

ja laevapereta prahitud laeva ajutise liputunnistuse tagastamist laevale laevapereta prahitud laeva liputunnistuse, mille kehtivus koos ajutise liputunnistuse kehtivusajaga ei ületa käesoleva seaduse § 24 lõike 2 punktis 3 nimetatud tähtaega ehk kahte aastat. See tähendab, et kaheaastane tähtaeg hakkab kulgema ajutise liputunnistuse väljastamisest. Eraldi avaldust laevapereta prahitud laeva liputunnistuse saamiseks enam esitada ei tule. Samuti ei tule uuesti tasuda riigilõivu uue liputunnistuse väljastamise ning registrisse kantud andmete muutmise eest. Üldjuhul ei tohiks laeva andmed küll muutuda, kuid erijuhtudel võivad uute dokumentide lisandumisega mõned andmed täpsustuda ning samuti tekib registris uus lipudokumendi väljastamise kuupäev.

LaevaRS § 93¹ lõike 4 kohaselt võib prahtija või allprahtija tagastada laevapereta prahitud laeva ajutise liputunnistuse kahe kuu jooksul, kui selle kohene tagastamine on näiteks laeva sõidusolemise tõttu raskendatud. Selleks tuleb aga esmalt esitada vastav kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis avaldus.

LaevaRS § 94 tunnistatakse kehtetuks. Paragrahv reguleerib Veeteede Ameti otsuse tegemist laeva registreerimise või registrist kustutamise kohta. Kuna LaevaRS-i täiendatakse sätetega, millega kehtestatakse eraldi regulatsioon laeva kustutamiseks laevapereta prahitud laevade registrist kas prahtija või registripidaja algatusel, viiakse kõnealune regulatsioon üle eelnõuga lisatavasse §-i 96².

LaevaRS § 95 lõike 1 teksti muudetakse. Lõike sõnastust täiendatakse sõnaga „kirjalikult“, millega pannakse laeva prahtijale kohustus informeerida registripidajat asjaolude muutumisest kirjalikust vormis. Kande aluseks on nimelt alati kirjalik või digitaalallkirjastatud dokument. Termin „laevapereta prahitud laevade registrile“ on asendatud terminiga „registripidaja“, mis on kasutuses enamikus riiklikke andmekogusid käsitlevates õigusaktides.

LaevaRS § 95 lõikes 2 tehakse täpsustus seaduse selguse huvides.

LaevaRS §-i 95 täiendatakse lõikega 3. Selle kohaselt võib Veeteede Amet (registripidaja) laevapereta prahitud laevade registrisse kantud omanikult täiendavalt küsida tõendeid laeva registrikuuluvuse ja lipukandmise õiguse kohta, kui tal tekib õigustatud kahtlus, et laev ei oma õigust kanda Eesti lippu. Säte on vajalik ennetamaks olukordi, kus laev on maha müüdüd, käibelt eemaldatud või uppunud, kuid jäetud registrist kustutamata.

LaevaRS § 96 pealkiri muudetakse selliselt, et see viitaks laeva kustutamisele laevapereta prahitud laevade registrist prahtija algatusel. Kui kehtivas seaduses reguleerib § 96 laeva kustutamist registrist üldiselt, siis eelnõuga määratletakse olukordi, kus laev kustutatakse registrist kas prahtija või registripidaja algatusel. Kustutamine registrist registripidaja algatusel on reguleeritud eelnõuga lisatavas §-s 96¹. Laeva algse omaniku taotlusel laeva laevapereta prahitud laevade registrist kustutada ei saa.

LaevaRS § 96 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks. Kehtiva regulatsiooni kohaselt näeb säte ette, et laev kustutatakse prahitud laevade registrist, kui ta kaotab õiguse kanda Eesti riigilippu, hukkub või muutub kasutamiskõlbmatuks. Eelnõu kohaselt muudetakse ka § 96 lõige 2. Lõike 2 kohaselt kustutatakse laevapereta prahitud laevade registrist vaid laeva prahtija taotluse alusel. Seega ei ole antud regulatsioon enam asjakohane. Kui laev kaotab õiguse kanda Eesti riigilippu, siis võib laeva registrist kustutada LaevaRS § 96¹ lõike 1 alusel.

LaevaRS § 96 lõike 2 teine lause tunnistatakse kehtetuks, kuna see viitas § 96 lõikele 1, mis käesoleva eelnõuga LaevaRS-st kustutatakse.

LaevaRS § 96 lõige 3 muudetakse ja selle sõnastust täpsustatakse. Muudatuse alusel ei tule enam laeva kustutamiseks laevapereta prahitud laevade registrist märkida vastavasse avaldusse kustutamise alust. Kustutamise alust ei pea seega enam ka tõendama. Sättes on nüüd lisaks selgemalt ka väljendatud, et sellises olukorras tuleb tagastada laevapereta prahitud laeva ajutine liputunnistus või laevapereta prahitud laeva liputunnistus.

LaevaRS § 96 lõikes 4 sätestatakse volitusnorm laevapereta prahitud laeva registrist kustutamise tunnistuse vormi kehtestamiseks.

LaevaRS § 96 lõike 5 kohaselt ei väljastata laevapereta prahitud laeva registrist kustutamise tunnistust enne, kui registriosa on suletud ning liputunnistus on tagastatud registripidajale või on leidnud kinnitust väljaantud liputunnistuse hävimine või kadumine. Seega registrist kustutamise tunnistuse saamiseks, mis on prahtijale või omanikule vajalik näiteks laeva registreerimiseks mõne teise riigi registris, peavad olema tehtud sättes nimetatud toimingud.

LaevaRS § 96 lõike 6 kohaselt võib prahtija või allprahtija tagastada registripidajale liputunnistuse hiljemalt kahe nädala jooksul registrist kustutamise avalduse esitamisest arvates, kui selle kohene tagastamine on näiteks laeva sõidusolemise tõttu raskendatud. Üldreeglina tuleb aga tagastada liputunnistus samaaegselt avalduse esitamisega.

LaevaRS § 96 lõike 7 kohaselt ei tagastata prahtijale tasutud registritasu, kui laev kustutatakse laevapereta prahitud laevade registrist tema algatusel.

LaevaRS §-ga 96¹ luuakse täiendavad võimalused laev laevapereta prahitud laevade registrist kustutada registripidaja algatusel. Selgitused paragrahvi täpsema eesmärgi osas on esitatud käesolevas seletuskirjas LaevaRS § 92 lõike 1 punkti 14 juures.

Kustutamisel on registripidajal kaalutusõigus. Registripidaja teavitab registrisse kantud omanikku, laevapereta prahitud laeva prahtijat ja selle olemasolul prahtija vastutavat isikut kavandatavast kustutamisest 30 päeva ette. Teavitused edastatakse e-posti aadressidel, mille laevapereta prahtija on esitanud laeva registreerimisel laevapereta prahitud registris ning mida laevapereta prahtija on kohustatud vajadusel uuendama. Lisaks võiks registripidaja samaaegselt teavitada ka laeva kaptenit, kes omakorda teavitab meeskonda. Selline kohustus tuleks sätestada asutusesiseste reeglitega. Kapteni teavitamine on vajalik, kuna kapten teavitab oma meeskonda, keda laeva kustutamine registrist mõjutab.

LaevaRS § 96¹ lõikes 1 on sätestatud alused, mille esinemisel on registripidajal õigus kustutada laev laevapereta prahitud laevade registrist. Need alused on järgmised:

1. Laevapereta prahtija ei ole enne laevapereta prahitud laeva ajutise liputunnistuse kehtivusaja lõppu registripidajale esitanud LaevaRS § 92 punktides 8, 9, 12, 15, 17 ja 18 nimetatud dokumentide originaale. Säte on seotud LaevaRS §-ga 93¹, mis reguleerib laevapereta prahitud laeva ajutise liputunnistuse väljastamise tingimusi. Kui kõiki nõutud dokumentide originaale kolme kuu jooksul ei esitata, siis võib laeva registrist kustutada.
2. Laev on sadamariigi kontrolli käigus kinni peetud vähemalt kaks korda viimase 24 kuu jooksul. Siin on mõeldud ka ajaperioodi enne registriavalduse esitamist ja laeva registreerimist Eesti laevapereta prahitud laevade registris. Laeva kinnipidamine

toimub meresõiduohutuse või muude nõuete tõsise rikkumise puhul, konkreetsed kinnipidamise alused on sätestatud MSOS § 78 lõikes 1. Selliste laevade Eesti registrisse võtmine ja hoidmine viib Eesti kui lipuriigi maine rahvusvahelistes nimekirjades alla. Hetkel on Eesti lipp kvaliteetlipp ja asub Paris MoU valges nimekirjas³².

3. Laev on pärast arestimist või kinnipidamist sadamariigi kontrolli või Veeteede Ameti järelevalveametniku loata sadamast lahkunud. Ka siin vaadatakse ajaperioodi enne registriavalduse esitamist ja laeva registreerimist Eesti laevapereta prahitud laevade registris. Selliste laevade Eesti registrisse võtmine kahjustab Eesti kui lipuriigi mainet.
4. Laeva on kasutatud ebaseadusliku tegevuse toimepanemiseks, mille puhul on KarS-i kohaselt tegemist esimese astme kuriteoga. Esimese astme kuriteoks on näiteks inimkaubandus (KarS § 133), narkootilise ja psühhotroopse aine suures koguses ebaseaduslik käitlemine (KaRS § 184) jms. Alus on lisatud, kuna Eesti ei soovi oma registrisse laevu, mis kahjustavad Eesti kui lipuriigi mainet. Selle sätte rakendamine eeldab jõustunud kohtuotsuse olemasolu, sh tunnustatakse teiste riikide kohtuotsuseid ja vahekohtute otsuseid.
5. Laev registreeriti laevapereta prahitud laevade registris võltsitud või valeandmeid sisaldava dokumendi alusel. Selle sätte rakendamisel tuleb silmas pidada, et tegemist on kaalutusotsusega. Kui isik on esitanud ebaõigeid andmeid kogemata, siis on see registripidaja kaalutusotsus, kas laev registrist kustutada või mitte.
6. Registrisse kantud omanik ei esita registripidajale tähtaegselt käesoleva seaduse § 95 lõikes 3 nimetatud tõendeid. Kui registripidajal tekib õigustatud kahtlus, et laev ei oma õigust kanda Eesti riigilippu ning prahtija ei täida oma kohustust esitada registripidajale tõendeid laeva registrikuuluvuse ja Eesti riigilipu kandmise õiguse kohta, siis tulemuseks võib olla laeva registrist kustutamine.
7. Teises laevapereta prahitud laevade registris registreeritud laeva registritasu ei ole tähtaegselt tasutud.
8. Kui laev kaotab õiguse kanda Eesti riigilippu. Näiteks ei asu vastutav isik enam Eestis ja sellega kaotab laev õiguse olla kantud esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse või laev müüakse Eesti kodanikust laevaomaniku puhul välismaa kodanikust laevaomanikule, kuid uus laevaomanik Eestisse ettevõtet ei asuta nagu LaevaRS §-s 2 on nõutud. Kui laev kaotab õiguse kanda Eesti riigilippu, siis on selle loogiline tulem, et ta registrist kustutatakse.
9. Vastutav isik ei vasta enam käesolevas seaduses sätestatud nõuetele.

Kustutamise puhul on tegemist Veeteede Ameti kaalutusõigusega, kas laev kustutatakse registrist või mitte, mitte kohustusega laev kustutada.

LaevaRS § 96¹ lõike 2 kohaselt teavitab registripidaja laevapereta prahitud laeva prahtijat kavandatavast kustutamisest 30 päeva ette. Tähtaeg hakkab kulgema teavitamise hetkest. Teavitus edastatakse LaevaRS § 92 lõike 1 punktis 15 nimetatud e-posti aadressil.

LaevaRS § 96¹ lõike 3 kohaselt peab prahtija pärast laeva kustutamist laevapereta prahitud laevade registrist talle väljastatud ajutise liputunnistuse või laevapereta prahitud laeva liputunnistuse registripidajale tagastama. See on vajalik, et liputunnistust ei oleks võimalik ebaõigetest eesmärkidest ära kasutada, mida praktikas on juhtunud.

³² <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

LaevaRS § 96¹ lõike 4 kohaselt väljastab Veeteede Amet prahtija taotlusel tunnistuse välismaa laeva kustutamise kohta laevapereta prahitud laevade registrist (tunnistuse vormi kohta vt järgmine säte: LaevaRS § 96 lõige 4).

LaevaRS § 96¹ lõike 5 kohaselt ei tagastata registritasu juhul, kui laev on teisest laevapereta prahitud laevade registrist kustutatud registripidaja algatusel, st juhul, kui esineb mõni lõikes 1 loetletud alus.

LaevaRS § 96¹ lõike 6 kohaselt kustutab registripidaja laeva laevapereta prahitud laevade registrist, kui liputunnistuse kehtivusaeg lõpeb ja laeva registreeringut ei pikendata. Näiteks on ajutise laevapereta prahitud laeva liputunnistuse kehtivusaeg lõppenud, kuid selle aja jooksul pole registripidajale esitatud kõiki vajalikke dokumente. Kui laeva liputunnistuse kehtivusaeg lõpeb ja laeva registreeringut pole pikendatud, siis pole laeval õigus enam registris olla.

LaevaRS täiendatakse §-ga 96², mis reguleerib laeva registreerimise, registreeringu pikendamise või registrist kustutamise avalduse otsuse lahendamist Veeteede Ameti kaudu. Tegemist ei ole uue sättega – kehtivas seaduses on sätete asukoht §-s 94, kuid LaevaRS-i täiendatakse sätetega, millega kehtestatakse eraldi regulatsioon laeva kustutamiseks laevapereta prahitud laevade registrist kas prahtija või registripidaja algatusel. Sätte senine asukoht ei ole enam sobiv ning see viiakse üle §-i 96², samas sisulisi muudatusi võrreldes kehtiva §-ga 94 ei tehta.

LaevaRS § 96² lõike 1 kohaselt lahendab Veeteede Amet laeva registreerimise, registreeringu pikendamise või registrist kustutamise avalduse otsusega hiljemalt viie tööpäeva jooksul arvates avalduse ja kõigi nõutavate andmete ja dokumentide saamisest. Pärast seda, kui laeva registreerimise avaldus on rahuldatud, kantakse laev registrisse. Sealhulgas muudetakse seni kehtivat korda laeva registripidaja otsuse tegemiseks. Muudatusega hakkab tähtaeg otsuse tegemiseks kulgema hetkest, kui prahtija on esitanud registripidajale kõik otsuse tegemiseks vajalikud andmed ja dokumendid. See hetk tuleb ka dokumenteerida.

LaevaRS § 96² lõikega 2 annab registripidaja avaldajale mõistliku tähtaja puuduste kõrvaldamiseks, kui avalduses on puudused. Kui puudusi tähtaja jooksul ei kõrvaldata, siis jätab registripidaja avalduse läbi vaatamata ning laeva ei registreerita või registreeringut ei pikendata. Avalduse läbi vaatamata jätmisel tagastatakse avalduse esitajale riigilõiv RLS § 15 lõike 1 punkti 5 alusel.

LaevaRS § 96² lõike 3 kohaselt jätab Veeteede Amet laeva registreerimise avalduse läbi vaatamata ka juhul, kui registritasu on jäetud tasumata. See kehtib laeva registreerimisel teise laevapereta prahitud laevade registrisse. Säte täpsustab eelnõuga lisatavat § 92⁴ lõiget 2, mille kohaselt ei registreerita laeva enne registritasu maksmist teise laevapereta prahitud laevade registrisse.

LaevaRS § 96² lõikes 4 täpsustatakse, millistel juhtudel jätab Veeteede Amet registripidajana laeva registreerimise avalduse rahuldamata. Alused võib jagada kaheks:

- punkti 1 kohaselt tehakse seda juhul, kui esineb mõni § 96¹ punktides 2–4 sätestatud alustest. Nendeks on laeva kinnipidamine vähemalt 2 korda viimase 24 kuu jooksul sadamariigi kontrolli poolt, laeva ilma loata sadamast lahkumine ning laeva kasutamine sellise tegevuse toimepanekuks, mis on Eestis kvalifitseeritav esimese astme kuriteona. Sisuliselt on tegemist väga tõsiste rikkumistega. Nende ilmnemine tähendab ühtlasi, et taotluse esitaja on esitanud registripidajale ebaõigeid andmeid – LaevaRS § 92 lõike 1

punkti 18 kohaselt peab prahtija esitama registripidajale omapoolse kinnituse, et talle teadaolevalt sellised asjaolud puuduvad.

- punkti 2 kohaselt jäetakse avaldus rahuldamata ka juhul, kui laev ei läbi LaevaRS § 92¹ alusel tehtud tehnilist ülevaatus. Lisaülevaatus läbiviimise järel tehakse nimelt otsus, kas lisaülevaatus on läbitud või mitte. Tegu on Veeteede Ameti kaalutusotsusega. Lisaülevaatus võivad läbimata jätta näiteks laevad, mis on tehniliselt väga halvas seisukorras. Kuna Veeteede Amet teeb laevadele ka ISM auditeid ja inspektor peab nagunii laeva minema, pole tal ka keeruline selline lisaülevaatus läbi viia.

Kui registripidaja jätab registreerimisavalduse rahuldamata, peab ta seda vastavalt haldusmenetluse seadusele põhjendama.

LaevaRS § 96² lõikega 5 täpsustatakse, et avalduse läbi vaatamata jätmisel tagastatakse avalduse esitajale tasutud registritasu. Seda tehakse analoogselt RLS § 15 lõike 1 punktiga 5, mille kohaselt tagastatakse tasutud riigilõiv juhul, kui toimingute tegemise taotlus jäetakse läbi vaatamata.

LaevaRS § 96² lõikega 6 reguleeritakse registritasu tagastamist juhul, kui Veeteede Amet registripidajana jätab registreerimisavalduse rahuldamata lõike 4 alusel. Tagastatavast registritasust tehakse järgmised mahaarvamised:

- 32 eurot, mis on sisuliselt taotluse läbivaatamise kulu;
- 0,10 eurot iga laeva kogumahutavuse ühiku eest, kuid kokku mitte üle 3200 euro laeva kohta.

Näiteks kui laev on 20 000-se kogumahutavusega, arvatakse registritasust maha 32 eurot + 2000 (20 000 * 0,1) eurot, kokku 2032 eurot.

Eeskujuks on võetud RLS § 180 lõike 1 regulatsioon, millega kehtestatakse riigilõiv laeva kandmise eest esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse.

LaevaRS §-i 97 muudatustega luuakse eraldi õiguslikud alused laevapereta prahitud laevade registri põhimääruse ning laevapereta prahitud laevale ajutise liputunnistuse ja registrist kustutamise tunnistuse väljastamise korra kehtestamiseks. Samuti sätestatakse selgelt registri pidamise eesmärk, registri vastutav töötaja ja õiguslik alus laevapereta prahitud laevade registri põhimääruse kinnitamiseks. Määruse kavand on lisatud käesolevale seletuskirjale.

LaevaRS-i täiendatakse §-ga 100⁷, mille kohaselt väljastab Veeteede Amet taotleja soovil tõendi, et laevakinnistusraamatu kannet ei ole muudetud või et teatud kannet või kandeid registris ei ole. Ka selle tõendi väljastamine on riigilõivustatud toiming, millel seni puudus alus eriseaduses. Muudatusega vastuolu kõrvaldatakse.

LaevaRS-i täiendatakse §-ga 100⁸, mis näeb ette rakendussätteid laevapereta prahitud laevade registri ümberkujundamiseks esimeseks ja teiseks laevapereta prahitud laevade registriks.

LaevaRS § 100⁸ lõike 1 kohaselt loetakse praegune laevapereta prahitud laevade register alates 1. jaanuarist 2019. a esimeseks laevapereta prahitud laevade registriks. Laevad, mis on selleks ajahetkeks kantud olemasolevasse laevapereta prahitud laevade registrisse, loetakse registreerituks käesoleva eelnõu alusel loodavasse esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse.

LaevaRS § 100⁸ lõike 2 kohaselt peab lõikes 1 nimetatud laeva omanik esitama registripidajale 1. juuliks 2019. a kirjaliku deklaratsiooni (kinnituse), millega ta kinnitab, et laev vastab esimesse laevapereta prahitud laevade registris registreerimise tingimustele. Esimesse registrisse võivad end registreerida laevad, mis vastavad lisaks muudele tingimusele, ka tingimustele, et laeva vastutava isiku asukoht on Eestis.

LaevaRS § 100⁸ lõige 3 sätestab, et kui käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud laev esimeses laevapereta prahitud laevade registris registreerimise tingimused ei ole täidetud, võib laev olla esimeses laevapereta prahitud laevade registris registreeritud kuni 2019. aasta 1. septembrini või kuni laevapereta prahitud laeva liputunnistuse kehtivuse lõpuni, kuid mitte kauem kui 31. detsembrini 2019. a. Antud sättega tagatakse, et laevad, mis on juba registreeritud Eesti laevapereta laevade registris, ei kaotaks eelnõu jõustumisel kohe oma registrikuuluvust Eesti registris.

LaevaRS § 100⁸ lõige 4 reguleerib liputunnistuste vahetamist laevapereta prahitud laeva liputunnistuste vastu. Pärast kehtiva registri jagunemist esimeseks ja teiseks laevapereta prahitud laevade registriks väljastatakse edaspidi laevapereta prahitud laeva liputunnistus. Liputunnistused kehtivad 2019. a 1. septembrini või nende kehtivusaja lõpuni, kuid hiljemalt 31. detsembriks 2019. a peavad need olema ümber vahetatud laevapereta prahitud laeva liputunnistuste vastu. Säte on vajalik nende laevade jaoks, kellele on väljastatud hetkel kehtiva seaduse alusel liputunnistus. Kui laevapereta prahitud laeva liputunnistuse kehtivusaeg on pikem kui 31. detsember 2019. a, vahetab Veeteede Amet selle automaatselt esimese laevapereta prahitud laeva liputunnistuse vastu. Sel juhul ei pea adressaat tasuma riigilõivu.

LaevaRS § 100⁸ lõikega 5 nähakse ette, et pärast käesoleva eelnõu jõustumist, kui muutuvad ka laeva Eesti riigilipu kandmise õiguslikud alused (LaevaRS § 1 lõigetes 2 ja 3 nimetatud alused viiakse üle §-i 2), peab registripidaja tegema esimesel võimalusel registris vastavad parandused. Nimelt on registrisse kantud õiguslik alus ehk sätte, mille alusel laev on registrisse võetud ja mille alusel on lipudokument väljastatud. Samas jääb varem väljastatud liputunnistus ise kehtima. Pärast selle liputunnistuse kehtivuse lõppu vahetab registripidaja selle laevapereta prahitud laeva liputunnistuse vastu, kus on juba viide korrektsele uuele õiguslikule alusele. Enne käesoleva seaduse jõustumist väljastatud lipudokument jääb seega kehtima kuni vastaval liputunnistusel märgitud kehtivusaja lõpuni.

LaevaRSi täiendatakse §-ga 100⁹, millega kehtestatakse rakendussäte LaevaRS §-s 4² nimetatud vastutava isiku määramiseks. Vastutav isik tuleb määrata, kui laev on kantud Eesti laevaregistrisse (nn kohturegister) või laevapereta prahitud laevade registrisse. Sätte kohaselt tuleb vastutava isiku määramist tõendada registripidajale (kohturegistrile või Veeteede Ametile) hiljemalt 1. juuliks 2019. a. Tõendamise toimub § 4² lõike 7 alusel notariaalselt kinnitatud või digitaalallkirjastatud volikirjaga esitamisega.

3.2. Tulumaksuseaduses tehtavad muudatused

TuMS § 1 muudatusega täiendatakse maksuobjektide loetelu residendist juriidilise isiku rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tuluga.

Kaubanduslikust meresõidust saadav tulu on ka kehtiva seaduse alusel ettevõtja maksubaasis. Muudatus võimaldab vajadusel eristada residendist juriidilise isiku rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu, mille maksustamiseks on võimalik valida tonnaažikord, muust ettevõtlustulust, mille maksustamiseks kohaldatakse kehtivat kasumi jaotamisel põhinevat maksustamist. Kui kasumi jaotamisel põhinev maksustamine laieneb ka

residendist juriidilise isiku tehtud kingitustele, annetustele ja vastuvõtukuludele ning ettevõtlusega ja põhikirjalise eesmärgiga mitteseotud kuludele ja väljamaksetele, siis tonnaažikorda saab rakendada konkreetselt rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks ning sedagi vaid eeldusel, et § 52¹ sätestatud tingimused on täidetud.

TuMS § 2 lõike 3 muudatustega täpsustatakse, et lisaks jaotatud kasumilt, tehtud kingitustelt, annetustelt ja vastuvõtukuludelt ning ettevõtlusega ja põhikirjalise eesmärgiga mitteseotud kuludelt ja väljamaksetelt tekkivale maksukohustusele tekib residendist juriidilisel isikul maksukohustus ka rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulult. Tulumaksuseaduses residendist äriühingu kohta sätestatud kohaldatakse ka riigitulundusasutusele. Riigiabi suunised ei tee maksusoodustuse andmisel vahet, kas soodustuse saaja on riigi- või eraomandis³³.

TuMS § 4 muudatustega täpsustatakse, et rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulule, mille maksustamiseks on valitud tonnaažikord, kohaldub § 4 lõikes 1 sätestatud üldine maksumäär.

TuMS § 6 lõikesse 2 lisatakse tehnilist laadi muudatus, laiendades juriidilise isiku maksubaasi loetelu tonnaažikorra alusel maksustatava tuluga.

TuMS § 8 täiendatakse lõikega 4, millega laiendatakse seotud isikute vaheliste tehingute mõistet ka tehingutele juriidilise isiku koosseisu kuuluvate majandusüksuste vahel, kui ühe kasum maksustatakse §-de 49–52 alusel ja teise tulu § 52¹ alusel ehk siis erinevat maksustamiskorda kasutatavate äriühingu osade (majandusüksuste) vahel. Seotud isikute vahel tehtud tehingute hinna (edaspidi *siirdehinna*) reeglite kohaselt kohaldub turuväärtuse nõue seotud isikute vahelistele tehingutele ning seadusega on täpsustatud, et seotud isikutena siirdehinna mõistes käsitatakse ka mitteresidenti ja tema Eestis asuvat püsivat tegevuskohta ning Eesti resident ja tema välisriigis asuvat püsivat tegevuskohta.

Tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 66¹ kohaselt on ettevõtte majandusüksus, mille kaudu isik tegutseb. Seega ei ole tegemist mitte juriidilise isikuga, vaid õiguste ja kohustuste kogumiga, mille kaudu ettevõtja juriidilise isiku koosseisus tegutseb. Ühe juriidilise isiku koosseisus võib olla mitu iseseisvat majandusüksust, mis moodustavad omaette õiguste ja kohustuste tervikud. Näiteks võib ettevõtjale kuuluva juriidilise isiku üks osakond parandada laevu ning teine tegeleda mereveo teenuse pakkumisega, tegemist oleks kahe iseseisva majandusüksusega, mis kuuluvad ühe juriidilisest isiku koosseisu. Terminit *majandusüksus* on tulumaksuseaduses kasutatud püsiva tegevuskoha mõiste sisustamisel. Tulumaksuseaduse § 7 lõike 1 kohaselt on püsiv tegevuskoht majandusüksus, mille kaudu toimub mitteresidendi püsiv majandustegevus Eestis.

TuMS § 13 lõike 4 punkte 1 ja 2 muudetakse. TuMS § 13 lõike 4 punktide 1 ja 2 sõnastust muudetakse õigusselguse paremaks tagamiseks. TuMS § 13 lõikes 4 on reguleeritud vabastusmeetodi kasutamise eeldused. Vabastusmeetodi kasutamiseks peavad olema täidetud mõlemas punktis nimetatud eeldused. Punkti 1 kohaselt peab isik elama ja töötama välisriigis vähemalt 183 päeva 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul. Seeläbi tagatakse, et isik, kelle suhtes vabastusmeetodit rakendatakse, on lahkunud välisriiki töötamise eesmärgil vähemalt pooleks aastaks. Kehtiv sõnastus võimaldaks kasutada vabastusmeetodit ka inimesel, kes töötab küll välisriigis, ent naaseb pärast tööpäeva lõppu Eestisse. Seega saab vabastusmeetodit kasutada ka

³³ Riigiabi suuniste peatükk 2.1

isik, kes seda kasutama ei peaks. Uus sõnastus aitab paremini tagada vabastusmeetodi algset eesmärki.

Vabastusmeetodi vajadus tulenes asjaolust, et Eesti resident, kes töötab pikaajaliselt välisriigis, muutumata selle riigi residentiks, võib maksusüsteemide erisusest tulenevalt sattuda olukorda, kus välisriik seal teenitud tulu ei maksusta, kuna see jääb sealse maksuvaba tulu piiresse, kuid Eesti maksustaks kogu välismaal maksustamata tulu. Nii satuks pikemaajaliselt välisriigis töötav Eesti resident võrreldes selle välisriigi residentist töötajaga ebavõrdsesse olukorda, kuigi objektiivselt on nende olukord sarnane. Vabastusmeetod aitab seda vältida, võimaldades arvesse võtta töökoha riigi elatus- ja maksustamistaset.

Punkti 2 muudetud sõnastus seab tingimuse, et välisriigis teenitud tulu on olnud maksustatav tulu ning see on dokumentaalselt tõendatud ja tõendil on näidatud tulumaksu summa. Seejuures võib see summa olla ka null, näiteks seetõttu, et saadud tulu jäi alla sealse riigi maksuvaba tulu, kuid oluline on, et sellisel juhul nähtuks see tõendilt.

TuMS §-i 13 täiendatakse lõikega 5, millega sätestatakse, et TuMS § 13 lõikes 4 sätestatud vabastusmeetodit ei saa kasutada isik, kes on töötanud rahvusvahelisi vedusid tegeval õhusõidukil või laeval. Muudatuse eesmärgiks on parema õigusselguse tagamine.

TuMS §-i 13 täiendamine lõikega 5 on tingitud asjaolust, et laevandussektori osas on Maksu- ja Tolliametis kõnealust paragrahvi ekslikult väärtalt tõlgendatud ja vabastusmeetodit on laiendatud ka laevapere liikmetele. Praktikas on korduvalt tõusetunud küsimus, kas laevapere liige, kes on töötanud rahvusvahelistes vetes sõitval laeval, on töötanud välisriigis või mitte ning kas laevapere liige saab kasutada vabastusmeetodit. Põhjuseid, miks laevapere liikmele ei ole asjakohane kohaldada vabastusmeetodit, on laias laastus kaks. Esiteks läheks see vastuollu vabastusmeetodi eesmärgiga. Laeval töötades ja elades ei teki inimesel samasuguseid kulutusi nagu on isikul, kes elab ja töötab maismaal. Reeglina on laeval töötades nii majutus kui toitlustus korraldatud tööandja kaudu, mis vähendavad oluliselt töötaja igapäevaseid kulutusi. Näiteks on tulumaksust vabastatud laevade ja tsiviilennunduse lennukite meeskondade, laevapere liikmetele ja tsiviilõhusõiduki meeskonnaliikmetele antava tasuta kollektiivtoitlustamise ratsiooni maksumus reisidel viibimise ajal 10 euro ulatuses isiku kohta päevas (TuMS § 13 lõige 3 p 6). Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord laeval on kehtestatud sotsiaalministri määrusega.³⁴ Toidunorm määruse tähenduses on toidukogus, mis peab katma laevapere liikme elutegevuseks vajaliku toidutarbe, rahuldama toitainevajaduse ning toidust saadav toiduenergia peab vastama laevapere liikme ööpäevasele toiduenergiavajadusele või ületama seda. Väljaspool reisidel viibimise aega tähendab tööandjapoolne tasuta toitlustamine erisoodustust nagu muude töötajate puhul. Seega ei ole laevapere liige samasuguses olukorras nagu on isik, kes ei tööta laeval.

Teiseks ei saa laeval töötamist samastada välisriigis töötamisega, kuna olenemata sellest, mis lipu all laev sõidab või kes laeva käitab, ei saa laeva pidada riigi territooriumiks. Selleks, et mõista, miks ei ole õige samastada laeva riigi territooriumiga, tuleb vaadata kahte rahvusvahelist konventsiooni, mis sisaldavad merelaevade registreerimist reguleerivaid sätteid. Esimene on Genfi 29. aprilli 1958. aasta konventsioon avamere kohta, mis jõustus 30. septembril 1962. a ning millega on ühinenud 62 riiki. Genfi konventsiooni artikkel 5 lõige 1 sätestab, et iga riik kehtestab laeva oma riikkondsusesse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused. Täiendavalt on kirjas, et laeval on selle riigi

³⁴ Sotsiaalministri 20.juuni 2003.a määrus nr 92 „Laevapere liikme toidunormid ja toitlustamise kord“ <https://www.riigiteataja.ee/akt/129072014002>

riikkondsus, mille lipu all tal on õigus sõita ning riigi ja laeva vahel peab olema tegelik seos. Nimetatud sätteid kanti täielikult üle Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta rahvusvahelise mereõiguse konventsiooni (edaspidi *UNCLOS*) artikkel 91 lõikesse 1. Mõlema mainitud konventsiooni käsitluse järgi annab lipuriik laevale riikkondsuse, mitte ei muuda laeva territooriumi osaks. Seda kinnitab ÜRO mereõiguse konventsiooni terviktekst, mis eristab selgelt riikkondsust suveräänsetest õigustest, mida riigid omavad oma territooriumide, näiteks siseveekogude ja territoriaalvee üle. Samuti kinnitab seda Genfi konventsioonile eelnenud arutelu, milles toodi välja, et laeva riikkondsus on esmatähtis tingimus avamerede rahumeelseks kasutamiseks.³⁵ Täiendavalt on märgitud, et on loobutud käsitlusest, mis sidus laeva lipuriigi territooriumiga ning et laev allub riigi jurisdiktsioonile kui riigi territooriumi osa, mitte aga seepärast, et laev oleks riigi territoorium.³⁶ Seepärast leiti, et teooria laevast kui riigi territooriumi osast on ekslik.

Üldreegel on, et riigi lipu all sõitev laev on avamerel viibides selle riigi ainujurisdiktsiooni all, kui rahvusvaheliste lepingutega või mõne konventsiooniga ei nähta ette teisiti. Lipuriigi jurisdiktsiooni osas kehtivad teatud piirangud. Nimelt võib *UNCLOS*-e järgi rannikuriik teostada kriminaaljurisdiktsiooni oma territoriaalmerd läbival välisriigi laeval, kui kuriteo tagajärjed mõjutavad rannikuriiki, kuriteoga häiritakse rannikuriigi rahu, laeva kapten on palunud abi või on vaja peatada laev seoses narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ebaseadusliku käitlemisega (artikkel 27). Tsiviiljurisdiktsiooni teostamine välisriigi laevade suhtes on piiratud (artikkel 28). Niisamuti tuleb sadamates juhendada sadamariigi õigusest (artikkel 218). Seega lipuriigi jurisdiktsioon ei välista laeva allumist teistele jurisdiktsioonidele.

Siinkohal tuleb selgitada Eesti residendist laevapere liikme teenitud tulu maksustamist. Üldreegel on, et Eesti residendist laevapere liikme teenitud tulu kuulub maksustamisele. Seejuures ei ole oluline, kas tulu on teenitud Eestis või väljaspool Eestit (TuMS § 12 lõige 1). Paragrahvi 12 lõikes 1 sisalduv loetelu on näitlik, sest residendist füüsilise isiku jaoks on tulumaksuga maksustatav igasugune Eestis või välisriigis teenitud tulu, mille osas pole ette nähtud maksuvabastust. Ehkki tulumaksuseadus ei defineeri tulu mõistet, on tegu igasuguse rahalise või rahaliselt hinnatava ja tagastamatu sissetulekuga. Vältimaks võimalikku topeltmaksustamist kohaldatakse Eesti residendist laevapere liikme teenitud tulule tasaarvestusmeetodit. Tasaarvestusmeetodi puhul maksustatakse välisriigist saadud tulud Eestis, arvestades saadud tuludelt välismaal tasutud või kinnipeetud tulumaksu vastavalt TuMS § 45 lõigetes 2–6 toodud tingimustele.

Välisriigist saadud tulu maksustamisel tuleb arvestada ka maksulepingu sätetega. OECD ja ÜRO maksulepingu mudelid annavad transpordivahendi käitaja residendiriigile töötasu maksustamisel üksnes eesõiguse. Seda selleks, et maks ei jääks maksmata ka juhul, kui laeva käitaja residendiriik sellise tulu maksust vabastab. Eesti on enamikes oma lepingutes sellist käsitlust ka järginud. Erandina on maksustamise ainuõigus jäetud rahvusvahelises transpordis tegutseva ettevõtja residendiriigile lepingutes Aserbaidžaaani Vabariigi, Korea Vabariigi, Araabia Ühendemiraatide, Küprose Vabariigi ja Tai Kuningriigiga, mis tähendab, et palgatulu allikariigina sellest õigusest loobudes, jääb selline tulu palgasaaja käes maksustamata.

2017. aasta seisuga muudeti OECD mudellepingu artikkel 15 lõikes 3 kajastatud rahvusvahelises õhu- ja meretranspordis teenitud tulu maksustamise põhimõtet. Õhu- ja

³⁵ *La nationalité du navire... est la condition primordiale de l'utilisation paisible de la haute mer*. Yearbook of the International Law Commission. 1950. Vol II, lk 74. Veebis kättesaadav lingil http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf

³⁶ *Ibid*, lk 38

meretranspordis on kehtestatud erand üldreeglist, mille kohaselt võib tulu maksustada ka riigis, kus tulu on teenitud. Erandi põhjus seisneb asjaolus, et rahvusvahelisel veol läbitakse mitme riigi jurisdiktsioonide ning kui maksustamine oleneks tuluallika põhimõttest ehk maksustamise õigus oleks riigil, kus tulu teeniti, muudaks see maksustamise sisuliselt võimatuks. Varasema põhimõtte kohaselt nägi nimetatud erand füüsilise isiku töötasu puhul maksustamise eelisõiguse riigile, kus asub meretranspordi ettevõtja kõrgeim juhtimisorgan (inglise keeles *place of effective management*). OECD mudelleping ning selle kommentaarid ei ole seda mõistet lähemalt avanud. Eesti õigussüsteemis on tegu tundmatu terminiga, mistõttu ei ole Eesti seni nõustunud maksulepingutes kasutama kõrgeima juhtimisorgani asukoha kriteeriumit. Uue sõnastuse kohaselt on artikkel 15 lõike 3 alusel maksustamise ainuõigus sellel riigil, kelle resident meretranspordi töötaja on. Seega on tehtud kaks suuremat muudatust. Esiteks käsitleb mudelleping nüüd maksustamise ainuõigust, mitte eelisõigust, ning teiseks ei lähtuta enam ettevõtja kõrgeima juhtimisorgani asukohast, vaid töötaja residentsusest. Mudellepingu kommentaarides selgitatakse, et muudatus oli tingitud vajadusest luua selgem ja riikidele administratiivselt lihtsamini hallatav reegel. Töötaja residentsusest lähtuv lähenemine aitab üle saada erinevatest probleemidest, mis tõusetuvad küsimusega, kellele kuulub maksustamise õigus. Eeltoodu ei tähenda siiski, et riigid peaksid mudellepingu sõnastuses lepinguid sõlmima, kuivõrd riikidel on õigus sõlmida lepinguid mudellepingust erinevas sõnastuses.

Rahvusvaheliseks mereveoks loetakse kauba või reisijate vedu, mis toimub Eesti ja välisriigi sadama vahel, Eesti ja avamere rajatise vahel, välisriikide sadamate vahel või välisriigi sadama ja avamere rajatise vahel. Rahvusvaheliseks veoks ei peeta seda, kui laev sõidab sama välisriigi erinevate sadamate vahel. See kattub OECD mudellepingu definitsiooniga, mille artikkel 3 lõikes 1 on rahvusvaheline vedu sisustatud kui vedu, mis on lepinguosalise riigi ettevõtja mere- või õhuvedu, välja arvatud juhul, kui mere- või õhuvedu toimub ainult teises lepinguosalise riigis. Ehk teisisõnu ei peeta rahvusvaheliseks veoks vedu, mis toimub vaid riigi territooriumil, sh territoriaalvees või -õhus. OECD mudellepingu kommentaarides selgitatakse, et rahvusvaheliseks veoks on näiteks vedu, mis algab ja lõppeb lepinguriigis, aga selleks, et tegu oleks rahvusvahelise veoga, peab ta reisi jooksul tegema vähemalt ühe peatuse välissadamas.

Käibemaksuseaduse §-s 15 kasutatakse väljendit rahvusvahelistes vetes sõitev merelaev. Rahvusvahelistes vetes sõitev merelaev tähendab, et laev, millega seonduvalt rakendatakse maksuvabastust, peab sõitma väljaspool territoriaalmerd. Eesti merealapiiride seaduse § 6 kohaselt on territoriaalmerelaius 12 meremiili. Territoriaalmerelaiuse osas võib teha erandeid, lähtudes rahvusvahelistest konventsioonidest ja lepingutest naaberriikidega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/24407>). Nimetatud lepingud on Soome Vabariigi, Rootsi Kuningriigi ning Läti Vabariigi valitsustega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/78455>; <https://www.riigiteataja.ee/akt/78787>). Sõnakasutus viitab tingimusele, et merelaeva ka tegelikult kasutatakse rahvusvahelistes vetes sõitmiseks ja kinnitab, et merelaeva ei määratleta laeva omaduste, nagu pikkus või tonnaž, alusel. Käibemaksuseaduses ega käibemaksudirektiivis ei ole täpsustatud, et merelaeva peab valdavalt kasutama rahvusvahelistes vetes/avamemel. Samas on teksti sõnastusest mõistetav, et maksuvabastust saab rakendada juhul, kui eesmärgiks on laeva kasutada väljaspool territoriaalmerd ning seda laeva tegelikult eesmärgipäraselt kasutada. Ehk teisisõnu, et laeva kasutatakse valdavalt rahvusvahelistes vetes sõitmiseks. Seaduse täiendamist sõnaga valdavalt ei ole peetud vajalikuks, kuna see ei täpsusta seadust, sest tegu on määratlemata õigusmõistega.

Sellest lähtuvalt ei ole peetud vajalikuks täiendada ka käesolevat eelnõu selliselt, mis viitaks, mis osakaaluga peaks laeva rahvusvahelises mereveonduses kasutama, kuna eelnõu teksti

sõnastusest on üheselt mõistetav, et maksusoodustust saab kasutada juhul, kui laeva kasutatakse rahvusvahelistes vetes kauba või reisijate transpordiks.

TuMS §-i 13 täiendatakse lõikega 6, milles sätestatakse laevapere liikme töötasu maksustamine maksubaasi alusel, kui isik töötab laeval, mille kogumahutavus on vähemalt 500 ning mida kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol. Maksubaasi alusel maksustamise õigus ei laiene laevapere liikmetele, kes töötavad Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarseid reisijatevedusid tegeval laeval. Maksubaas tähendab seda, et olenemata isiku tegelikust töötasust, maksustatakse tema töötasu maksimaalselt seadusega ettenähtud konkreetse summa ulatuses, milleks eelnõude koostamise ajal on 750 eurot. Juhul, kui laevapere liikme töötasu on väiksem kui maksubaas (750 eurot), siis peetakse tulumaks kinni tegelikult väljamakstud summalt. Näiteks, kui isiku töötasu on 600 eurot, siis peetakse tulumaks kinni 600 eurot, mitte maksubaasilt. Maksubaasile kehtib tavapärane füüsilise isiku tulumaksumäär 20%.

Maksubaas kohaldub iga töötatud kuu kohta. See tähendab, et kui laevapere liikmele makstakse korraga välja mitme kuu töötasu, siis arvutatakse tulumaks kuni maksubaasilt iga töötatud kuu kohta, mitte aga kogu väljamakstud summalt. Näiteks neli kuud merel töötanud isiku brutotöötasu on 1500 eurot kuus, mis makstakse välja alles töölepingu lõppemisel. Sellisel juhul arvestatakse maksubaasiks 3000 eurot ($4 \times 750 = 3000$). Kui maksubaasi ei rakendataks iga töötatud kuu kohta, vaid tasu väljamaksmisel, tekiks olukord, kus isiku, kellele makstakse välja mitme kuu töötasu, maksukoormus osutuks oluliselt madalamaks. Antud näite puhul tähendaks see, et neli kuud merel töötanud isiku maksubaasiks oleks 750 eurot, mitte 3000 eurot. Vältimaks kirjeldatud skeemi kasutamist on seega oluline, et maksubaasi arvestataks iga töötatud kuu kohta. Fikseeritud maksubaas on eelduslikult madalam kui isikute tegelik töötasu, millelt tuleks tulumaksu maksta juhul, kui eelnõud vastu ei võetaks.

Maksubaas on kasutusel ka Lätis, kus maksustamisele kuuluv summa on seotud miinimumpalgaga. Teadaolevalt ei ole Euroopa Liidus rohkem liikmesriike, kus maksubaasi kasutatakse. Lätis on laeva reakoosseisu töötasu maksubaasiks 1,5-kordne miinimumpalk ja ohvitseridel 2,5-kordne miinimumpalk.³⁷ Läti miinimumpalk on 2018. aastal 430 eurot kuus, mis tähendab, et maksubaasid on vastavalt 645 ja 1075 eurot. Maksubaasidele kehtib tavaline tulumaksumäär 23%.³⁸ Eestis on valitud maksubaasiks fikseeritud summa, mitte töötasu alammäära korrutis, kuna palgakasv rahvusvahelises meretranspordis ei ole sama kiire kui maismaal.

Selleks, et laevapere liikme töötasule saaks rakendada maksubaasi, peab laevapere liige olema töötanud laeval, mis osaleb rahvusvahelises mereveos ning mille kogumahutavus on vähemalt 500. Laeva suuruse kriteeriumi sätestamine on vajalik, kuna 500 ja suurema kogumahutavusega laevadele kohalduvad täies mahus rahvusvahelised regulatsioonid, mis võimaldavad rakendada täiemahulist ja kvaliteetset järelevalvet üle maailma. Seeläbi on võimalik hoida Eesti laevaregistritest eemal laevad, mille suhtes kohalduvad tehnilised regulatsioonid on puudulikud ja mis võivad Eesti kui lipuriigi maine ning laevaregistrite atraktiivsuse alla viia.

Laeva kogumahutavus (inglise keeles *gross tonnage* ehk lühendina GT), on laeva mahutavust iseloomustav suurus. Kogumahutavuse märkimisel ei kasutata ühikut. Kogumahutavuse mõiste ja arvutusviis võeti kasutusele 1969. aastal, kui tekkis vajadus ühise mõiste ja standardse rahvusvahelise laevade mõõtmisüsteemi järele, arvestades et sama kuju ja suurusega laevade mahutavus võib olla oluliselt erinev. Kogumahutavus määratakse laevade mõõtmise

³⁷ Läti tulumaksuseadus § 8 lõige 4

³⁸ Läti tulumaksuseadus § 15 lõige 2

rahvusvahelise konventsiooniga (1969) ettenähtud mõõtmisreeglite järgi. Kogumahutavuse arvutamisel arvestatakse kinniste laevaruumide (mõnede eranditega) koguruumala kuupmeetrites.

Maksusoodustuse kasutamise kriteeriumid on töötatud välja, arvestades riigiabi suunistega. Ehkki riigiabi suunised lubavad anda riigiabi madalama sotsiaalmaksu- ja tulumaksumäära rakendamiseks, ei tohi abisaaja tööjõukulud langeda alla töötajate netopalgale (riigiabi suuniste punkt 11). Ehk teisisõnu ei tohi tekkida olukord, kus riigiabi tulemusel vähenevad ettevõtja tööjõukulud rohkem, kui riiklike maksude summa võrra. Seda reeglit tuleb järgida ka juhul, kui abisaaja suhtes rakendatakse mitut meetet – riigiabi korras antava toetuse suurus ei tohi ületada riigiabita kohalduvate riiklike maksude kogusummat. Täiendavalt näeb riigiabi suuniste punkt 11 ette, et kõigile meretranspordiettevõtjatele antav riigiabi kokku ei tohi ületada laevandusettevõtjatelt ja meremeestelt kogutavate maksude ja sotsiaalmaksu kogusummat.

Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarseid reisijatevedusid tegevate laevade puhul on eelnõus kehtestatud lisapiirang, mille kohaselt sellistel laevadel teenitud tasule maksubaasi ei kohaldata. Ehkki Eesti seadustes ei ole sisustatud reisijatevedusid tegeva laeva mõistet, on tegu laevaga, mida kasutatakse reisijate veoks. Regulaarreisideks loetakse järjestikused meresõidud teenusena kahe või enama sadama vahel, mis on kas avaldatud sõiduplaani alusel või korrapäraselt või sellise sagedusega, et süstemaatiline teenus on äratuntav. Sellest järeldub, et olenemata sellest, mis tüüpi reisijatevedusid tegeva laeva on tegemist, kui tegu on regulaarliinil sõitva laevaga, sealhulgas kruisilaevaga, siis sellele erimaksurežiim ei laiene.

Euroopa Liidu liikmesriikides on laevapere liikmete töötasu maksustatud väga erinevalt ning ühest praktikast on keeruline esile tuua. Nagu eelpool viidatud, on maksubaas kasutusel ka Lätis. Taanis võimaldatakse laevapere liikmele maksusoodustust, kui ta on töötanud Taani rahvusvahelisse laevaregistrisse kantud laeval (*Danish International Ship Registry* ehk DIS). Taanis on kaks laevaregistrit. Esimene on Taani laevaregister, mis on laevadele, mis sõidavad vaid Taani territoriaalvetes ning mida kasutatakse kalapüügis või süvendustöödeks. Teine register on eelmainitud Taani rahvusvaheline laevaregister. Taani rahvusvahelisse registrisse kantakse laevad, mis vastavad kindlatele kriteeriumitele. Sealhulgas on nõuded laeva omanikule. Omanik peab olema kas Taani residendist füüsiline või juriidiline isik või EL-is registreeritud äriühing. Kolmandatest riikidest ettevõtetele võidakse kehtestada lisakriteeriumid. Üldreeglina on kõikidel meremeestel, kes töötavad mõnel Taani laevaregistrisse kantud laeval, kohustus maksta Taanis tulumaksu (§ 2 lõige 1 punkt j). Lisaks näeb Taani tulumaksuseadus ette, et Taani tööandja alluvuses töötamisel, aga mitte Taani lipu all sõitval laeval, tuleb samuti meremehe töötasult tulumaks kinni pidada (§ 2 lõige 1 punkt j(2)).

Selleks, et meremees saaks kasutada Taanis soodusmaksurežiimi peavad olema täidetud järgmised kriteeriumid. Ta peab töötama laeval, mis

- on kantud DIS registrisse;
- laeva põhitegevusvaldkond on sama, mis laeval, mis kvalifitseeruvad tonnažimaksu korra alla;
- töötasu makstakse välja netosummana.

Kuna töötasu makstakse netosummana, siis ei saa meremees teha mahaarvamisi (nt pensionimaksed, intress).

Kui meremehele ei kohaldu kirjeldatud soodusrežiim, maksustatakse tema tulu tavapärasel korras, aga tal on võimalus kasutada meremeestele mõeldud mahaarvamisi, mille suurus oleneb

sellest, mis tüüpi laeval töötati. See ei ole mõeldud meremeestele, kes töötavad reisilaevadel, mis sõidavad Euroopa Liidu liikmesriikide vahel.

Soomes võimaldatakse laevapere liikmetele soodustusi mahaarvamiste kaudu. Soomes on kasutusel astmeline tulumaks, mis võimaldab maha arvata maksimaalselt 7000 eurot, kui isiku sissetulek on kuni 50 000 eurot aastas. Mitteresidentidele, kellele astmelist tulumaksu ei kohaldata või kes ei ole esitanud vastavat taotlust, kehtib tulumaksumäär 35%. Leedus maksustatakse laevapere liikme töötasu 0%-ga tingimusel, et ta töötab rahvusvahelistes vetes sõitval laeval, mis on registreeritud EMP riigis ja tasu on saadud laeval töötamisest. Kui need tingimused ei ole täidetud, maksustatakse töötasu 15%-se määraga.

TuMS § 23 täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse, et maksuvaba tulu arvestuses arvestatakse tuluna lõike 2 tähenduses TuMS § 13 lõike 6 nimetatud laevapere liikme tulu selle maksustamise ulatuses. See tähendab, et maksuvaba tulu arvestuses võetakse arvesse laevapere liikme maksubaas, mitte tema tegelikku töötasu. Näiteks, kui laevapere liige on töötanud rahvusvahelistes vetes sõitval laeval 4 kuud töötasuga 1500 eurot kuus, siis tema maksubaasiks on 750 eurot. Maksuvaba tulu arvutamiseks korrutatakse merel töötatud kuude arv maksubaasiga. Ehk antud näite puhul on tehteks $4 \cdot 750 = 3000$ eurot. Laeval teenitud töötasu puhul, millele on rakendatud maksubaasi, ei saa kasutada maksuvaba tulu ja teha mahaarvamisi, küll aga on meremehel õigus muude tulude puhul õigus nii maksuvabale tulule kui mahaarvamistele.

TuMS § 23⁴ muudetakse. Sättes asendatakse tekstiosa „maksustatav tulu“ tekstiosaga „§ 23 lõikes 3 nimetatud tulu“. TuMS-i § 23⁴ lõiked 1-3 reguleerivad täiendava maksuvaba tulu saamise õigust abikaasa eest. Kehtiv seadus näeb ette, et residendist füüsilisel isikul on õigus maksustamisperioodi tulust maha arvata residendist abikaasa eest täiendav maksuvaba tulu. Täiendavat maksuvaba tulu on õigus maha arvata osas, mille võrra abikaasa maksustamisperioodi maksustatav tulu on väiksem 2160 eurost. Täiendava maksuvaba tulu suurus ei või olla suurem kui 50 400 euro ja abikaasade kogu maksustava tulu vahe.

Eelnõuga soovitakse muuta sõnastust selliselt, et sõnapaar „maksutatav tulu“ asendatakse viitega TuMS-i § 23 lõikes 3 nimetatud tulule. TuMS § 23 lõige 3 sätestab, mida käsitatakse tuluna. Lisaks maksustatavale tulule käsitatakse tuluna ka TuMS-i § 44 lõikes 13 nimetatud tulu, §-s 50 nimetatud, füüsilise isiku tasemel täiendavalt maksustamata tulu ja ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seaduse alusel maksustatud summat.

Muudatus on vajalik, kuna laevapere liikme abikaasal säilib võimalus kasutada täiendavat maksuvaba tulu abikaasa eest, kes saab töötasu laevapere liikmena. Kuna täiendava maksuvaba tulu arvutamisel abikaasa eest võetakse arvesse vaid maksustatavat tulu, siis laevapere liikme puhul võib juhtuda, et maksustatava tuluna käsitatakse vaid maksubaasi, mitte isiku tegelikku tulu. See võib omakorda tähendada, et täiendavat maksuvaba tulu abikaasa eest saaksid kasutada isikud, kelle tulu kokku ületab 50 400 eurot. Vältimaks kirjeldatud olukordi, on lisatud viide TuMS §-ile 23 lõikele 3, mis võtab arvesse kogu isiku teenitud tulu ning annab seega adekvaatsema ülevaate isiku tegelikest tuludest.

TuMS §-i 28² täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse mahaarvamise piirangud laevapere liikmele, kelle töötasule on rakendatud maksubaasi. Laevapere liikmele, kelle laeval teenitud töötasule rakendub maksubaas, ei saa laeval teenitud tulust maha arvata eluasemelaenu intresse, koolituskulusid, kingitusi ja annetusi ega kasutada maksuvaba tulu ja täiendavat maksuvaba tulu abikaasa eest. Mahaarvamiste piirang kohaldub vaid TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud töötasule. Kui laevapere liikmel on muid tulusid (nt teine töökoht, üüritulu jne), siis sellele

tulule antud piirang ei laiene. Niisamuti on laevapere liikmel, kes on teeninud laeval töötades tasu, aga kelle töötasule maksubaas ei kohaldu, võimalik ka edaspidi teha mahaarvamisi ja kasutada maksuvaba tulu ning täiendavat maksuvaba tulu abikaasa eest.

Mahaarvamiste piirang on tingitud laevapere liikme töötasule rakendatavast madalast maksubaasist ning sellele veel täiendavate mahaarvamiste võimaldamine vähendaks veelgi niigi madalat maksukohustust. Kui samaaegselt kohaldataks nii maksubaasi kui ka võimalust sellelt arvestada maksuvaba tulu, siis tekiks olukord, kus meremehe 750 eurolt arvestatakse tulumaksu 250 eurolt. Kuna meremehe tegelik sissetulek on suurem kui maksubaas, oleks sellise soodustuse võimaldamine ebaõiglane. Madalalt maksubaasilt mahaarvamiste ja maksuvaba tulu kohaldamise võimalus moonutaks tegelikkust ning looks põhjendamatu soodustuse. Kui üldjuhul arvestatakse rakendatava maksukohustuse puhul isiku maksevõimet, st tulu suurust, siis laevapere liikmete töötasu puhul on juba tehtud erand.

TuMS §-i 29 täiendatakse lõigetega 1¹ ja 1². Lõike 1¹ eesmärgiks on luua mitteresidentist meremeeste palgatulu maksustamise alus, mis kehtivas tulumaksuseaduses puudub.

Maksulepingute alusel oleks Eestil mitteresidentide maksustamise õigus, ent selle kasutamiseks tuleks ette näha ka vastav alus siseriiklikus õiguses. Ainuüksi maksulepingutes ettenähtud õigus maksustamiseks ei ole piisav alus mitteresidentide maksustamiseks. Maksulepingute sõlmimisel on järgitud OECD mudellepingutest tulenevat maksustamisloogikat, mille kohaselt lähtutakse maksustamisel ettevõtjast, kelle alluvuses mitteresident on töötanud ja tulu teeninud. Kuigi nagu eelpool (vt TuMS § 13 lõike 5 kommentaare) mainitud, on 2017. aasta seisuga OECD mudellepingu artikkel 15 lõike 3 sõnastust muudetud selliselt, et maksustamise ainuõigus on meretranspordi töötaja residentsusriigil, siis on tegemist mittekohustusliku mudellepinguga ning riigid ei pea juba sõlmitud lepinguid vastavalt muutma. Kuivõrd Eesti sõlmitud maksustamislepingutes on enamasti mitteresidentide maksustamise õigus ette nähtud, on vastava regulatsiooni seaduses sätestamine maksulepingutega kooskõlas.

Lõikega 1² nähakse ette erand, mille kohaselt TuMS § 13 lõike 6 tingimustele vastaval laeval töötava mitteresidentist laevapere liikme, kes on töötanud Eesti residentist tööandja alluvuses, töötasult tulumaksu kinni ei peeta. Erand on sisse toodud Veeteede Ameti palvel ning merendussektorilt saadud tagasiside alusel, põhjusel, et selliselt on Eesti mereriigina atraktiivsem ja konkurentsivõimelisem.

TuMS §-i 41 punkti 1 täiendatakse viitega TuMS § 13 lõigetele 1 ja 5. Paragrahvis 41 on loetletud väljamaksed, mille tegemisel tuleb § 40 lõikes 1 nimetatud isikutel tulumaks kinni pidada. Kõikidelt seal loetletud tuludelt tulumaksu kinnipidamine on kohustuslik ja lubatav üksnes juhul, kui sellise tulu maksustamine on sätestatud seaduse 3., 5. või 5¹. peatükis. Tekstiosa täiendatakse selliselt, et tulumaks peetakse kinni laevapere liikmele makstud töötasult, mis on reguleeritud TuMS § 13 lõikes 6.

TuMS §-i 41 punkti 2 tekstiosa asendatakse. Tekstiosa asendamine uue sõnastusega on vajalik samal põhjusel, mis TuMS § 41 lõike 1 punkti 1 osas. Tegemist on tehnilise muudatusega, mis on tingitud tulumaksuseaduse täiendamisega § 29 lõikega 1¹. TuMS § 41 lõike 1 punkti 2 kohaselt tuleb tulumaks kinni pidada töötasult, mis on teenitud töötades Eesti ettevõtte hallataval laeval.

TuMS §-i 42 täiendatakse lõikega 9, mille kohaselt ei kohaldata töötasule, mis on saadud töötamisest rahvusvahelisi merevedusid tegeval laeval ja mis vastab TuMS § 13 lõikes 6 sätestatud nõetele, maksuvaba tulu. Paragrahv 42 reguleerib tulumaksu kinnipidamisel

jooksvalt arvesse võetavaid mahaarvamisi – maksuvaba tulu ja kinnipeetud kohustuslike sotsiaalkindlustusmaksete arvestamist tulumaksu kinnipidamise käigus.

TuMS §-i 44 täiendatakse lõikega 1⁵. Eesmärgiks on tagada, et laevapere liige deklareerib kogu teenitud töötasu ehk tegeliku töötasu, mitte vaid maksubaasi. Seda ka olukorras, kus töötasu on teenitud rahvusvahelistes vetes sõitval laeval. Töötasu deklareerimise kohustus on laevapere liikmele olenemata sellest, mis lipu all laev sõidab või kas töötati välisriigi tööandja alluvuses. Olenemata sellest, kas ja kuidas on välisriigis Eesti laevapere liikme töötasu maksustatud, tuleb Eesti residendil tuludeklaratsioonis deklareerida kogu välismaal teenitud töötasu.

Maailmatulu deklareerimise nõue on olemas enamikes liikmesriikides. Näitena võib tuua Läti, kus laevapere liikmel on eraldi tuludeklaratsiooni vorm. Laevapere liikmel tuleb lisaks tegeliku tulu deklareerimisele³⁹ ära märkida ka tööandja ja laev, millel töötati. Niisamuti ajaperiood, mille jooksul tööd tehti ja ametipositsioon, vastavalt millele arvestatakse koefitsient, mis on kas 1,5 või 2,5-kordne. Samuti tuleb laevapere liikmel tulumaksudeklaratsiooni kanda välisriigis kinni peetud tulumaks.

TuMS §-i 44 täiendatakse lõikega 1⁶, milles sätestatakse, et laevapere liikmel on võimalus valida tuludeklaratsiooni esitades, kas ta jääb talle kohaldunud erimaksurežiimi juurde või valib ta tavalise tulu maksustamise korra. Antud sätte eesmärgiks on vältida olukorda, kus eelkõige madalalpalgaline laevapere liige, kelle töötasu ei ole oluliselt suurem maksubaasist, ei satuks ebasoodsamasse olukorda võrreldes praegusega. Põhjus seisneb asjaolus, et kui laevapere liikme töötasu on pisut enam kui maksubaas ning tema sissetulekult on tööandja kinni pidanud tulumaksu maksubaasilt, siis kaotab see laevapere liige võimaluse kasutada maksuvaba tulu ja teha mahaarvamisi. Seeläbi on madalalpalgalise laevapere liikme maksukoormus suurem kui siis, kui tal oleks võimalik kasutada maksuvaba tulu ja teha tulult mahaarvamisi. Kirjeldatud olukorra vältimiseks on loodud laevapere liikmele võimalus valida tuludeklaratsiooni esitades, millisel viisil tema tulu maksustatakse.

TuMS §-is 44 lõiget 5¹ muudetakse. Sättes asendatakse tekstiosa selliselt, et lisatakse viide TuMS §-i 29 lõikele 1¹. Tegemist on tehnilise muudatusega, mis on tingitud TuMS § 29 täiendamisest lõikega 1¹.

TuMS 50 täiendatakse lõigetega 4¹ ja 4². Komisjon on nii riigiabi suunistes⁴⁰ kui ka riigiabilubade praktikas⁴¹ oluliseks pidanud ettevaatusabinõusid (nn *ring-fencing*) ning seda eeskätt ettevõtjate puhul, kelle tegevusest vaid osa tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastab, et välistada tavakorra alusel maksustatava tulu kandumist tonnaažikorra alla (nn *spill-over effect*). Nii on Komisjon oma praktikas⁴² oluliseks pidanud järgmiseid tonnaažikorra kuritarvitamisvastaseid meetmeid:

- tonnaažikorra rakendaja eri liiki tegevustega kaasnevate kulude jaotamise põhimõtete sätestamine ja kohaldamine; tavaliselt eeldatakse ka, et kontsernide puhul on lisapiirangud, mis keskenduvad omakapitali koondamisele tonnaažikorda

³⁹ Läti tulumaksudeklaratsioonivorm on kättesaadav lingil <https://likumi.lv/ta/en/en/id/251000-regulations-regarding-the-declarations-of-personal-income-tax-and-the-procedures-for-the-completion-thereof> Laevapere liikmete tuludeklaratsioonivorm on D2¹.

⁴⁰ Riigiabi suunistes p.3.1.

⁴¹ Näiteks Komisjoni otsus N – 37/2010 – Cyprus, *Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, vastu võetud 24.3.2010, OJ C/144/2010

⁴² State aid SA.33829 (2012/C, ex-2012/NN, ex- 2011/CP) – Malta, *Tonnage tax scheme and other State measures in favour of shipping companies in Malta*, p 81.

kohaldavatesse äriühingutesse, suunates samal ajal krediidipõhise rahastamise ettevõtjatele, kellele tonnaažikord ei kohaldu ning kus intressikulu on tulust mahaarvatav;

- kõigi tonnaažikorra rakendaja kasutuses olevate tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastavate laevade tonnaažikorruga hõlmamine, et vältida süsteemi ärakasutamist (nn *cherry picking*), sõltuvalt konkreetse laeva või laevade kasumlikkusest;
- tonnaažikorra rakendajale kehtestatud kohustus jääda tonnaažikorra alla vähemalt 10 aastat, takistades sel viisil ettevõtjaid äriühingu tulu maksustamise tavakorra ja tonnaažikorra vahel pendeldamist, sõltuvalt tehingute tasuvusest eri aastatel;
- tugeva sanktsioonimehhanismi kohaldamine, mis takistab tonnaažikorra kuritarvitamist. Kõige tõsisemad või korduvad süüteod peaksid tooma kaasa tonnaažikorra rakendamise keelu.

Kui tonnaažikorra rakendaja kõikide laevade hõlmamine, tonnaažikorra siduvus ning kuירתarvitusvastased sätted on sätestatud § 52¹ (*Tulumaks rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulult*), siis seotud isikute vahelistele tehingutele kehtivaid reegleid on laiendatud juba §-des 8 ja 50.

Kehtivate siirdehinnareeglite kohaselt kohaldub turuväärtuse nõue seotud isikute vahelistele tehingutele olenemata sellest, millise maksustamiskorra alusel nende teenitud tulu või kasumeid maksustatakse ning seadusega on täpsustatud, et seotud isikutena siirdehinna mõistes käsitatakse ka mitteresidenti ja tema Eestis asuvat püsivat tegevuskohta ning Eesti resident ja tema välisriigis asuvat püsivat tegevuskohta. Eelnõuga täiendatakse § 50 lõikega 4¹ laiendades siirdehinnareeglite kohaldamisala juriidilise isiku koosseisu kuuluvate majandusüksuste vahelistele tehingutele, kui neist vähemalt ühe tulu maksustatakse § 52¹ alusel ehk teisisõnu äriühingusisestele tehingutele, millele kohaldatakse erinevat maksustamise korda.

Sama isiku tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastava ja mittevastava äritegevuse vaheliste tehingute turuväärtus nii nagu ka kõikide teiste seotud isikute vaheliste tehingute turuväärtus määratakse rahandusministri 10.11.2006 määruse nr 53 (RTL 2006, 81, 1506) kohaselt. Eesmärk on tagada läbipaistev ja eraldi arvestus tonnaažikorra ja tavakorra alusel maksustatavale tegevusele.

Kui tonnaažikorra kohaldamise tingimustele vastab vaid osa ettevõtja äritegevusest, peab raamatupidamine võimaldama eristada, milline osa tuludest või kuludest on kummagi maksustamiskorra aluse äritegevusega seotud. Kulude korral, mida ei saa äriühingusisest ainult ühele konkreetsele tegevusele omistada (nt üldise juhtimise, raamatupidamise, turustamise või infotehnoloogiaga seotud kulud), on võimalik kohaldada kulude jagamise kokkuleppeid⁴³, mis on seotud isikute vahel sõlmitud lepingutega, millega jagatakse kokkuleppeosaliste vahel kulud ja riskid varade, teenuste või õiguste arendamisel, loomisel või omandamisel ning määratletakse poolte õigused kokkuleppe eseme suhtes.

Raamatupidamise seaduse § 16 kohaselt tuleb raamatupidamise aastaaruande koostamisel lähtuda rahvusvaheliselt tunnustatud arvestuse ja aruandluse põhimõtete osaks olevatest põhimõtetest. Esimese lõikena raamatupidamise seaduse §-is 16 on nimetatud majandusüksuse printsiipi, mille kohaselt peab raamatupidamiskohustuslane arvestama oma vara, kohustisi ja majandustehinguid lahus tema omanike, kreditoride, töötajate, klientide ja teiste isikute varast,

⁴³ Rahandusministri 10.11.2006 määrus nr 53, *Seotud isikute vahel tehtud tehingute väärtuse määramise meetodid*, § 17.

kohustistest ning majandustehingutest. Seega peavad äriühingu majandusarvestus ja aruanded sisaldama teavet majandusüksuse või majandusüksuste, mitte omanike, partnerite, investorite või teiste osapoolte, huvide kohta. Lisaks jätkuvuse, arusaadavuse, olulisuse, järjepidevuse ja võrreldavuse, tulude ja kulude vastavuse, objektiivsuse ja avalikustamise põhimõttele, peab raamatupidamise seadus oluliseks ka sisu ülimuslikkuse printsiipi, mille kohaselt lähtutakse majandustehingute kajastamisel raamatupidamises ja raamatupidamise aruandes tehingute sisust ka siis, kui see ei ühti nende juriidilise vormiga.

TuMS paragrahv 50 lõike 4² kohaselt loetakse residendist juriidilise isiku vara äriühingusisene üleandmine tonnaažikorda rakendava ettevõtluse kasutusse vara ettevõtlusest väljaviimiseks ning ettevõtjal tekib maksukohustus vara turuväärtusest lähtuvalt.

Säte reguleerib olukorda, kus ettevõtjal on lisaks § 52¹ alusel tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastavale tegevusele paralleelselt ka tonnaažikorra rakendamise tingimustele mittevastav tegevus, millest saadud kasumi osas tekib maksukohustus nn tavakorra alusel alles selle jaotamisel. Kui tonnaažikorra rakendamise tingimustele mittevastavast tegevusest teenitud kasum reinvesteeritakse varasse ning seda hakatakse kasutama rahvusvahelise kaubandusliku meresõidu tarbeks ehk tonnaažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks, loetakse varasse investeeritud kasum kehtiva tavakorra mõistes ettevõtlusest väljaviiduks ning ettevõtjal tekib maksukohustus vara turuväärtusest lähtuvalt. Uus säte täpsustab, et maksukohustus tekib täies ulatuses ka juhul, kui varaga tehtav tegevus kvalifitseerub tonnaažikorra rakendamiseks vaid osaliselt.

Laevad, mis on loetud tonnaažikorra alusel maksustatava tegevusega seotud seadmete hulka, ei või samal ajal olla loetud tavakorra alusel maksustatava äritegevuse varade hulka. Kui muu vara, peale laeva, on arvatud nii tavakorra kui ka tonnaažikorra alusel maksustatava tegevusega seotud seadmete hulka ning on kasutatud mõlemat liiki tegevuse käigus, peavad sellise varaga seotud investeeringukulud olema omistatud tonnaažikorra alusel maksustatavale tegevusele.⁴⁴

TuMS täiendatakse §-ga 52¹, millega sätestatakse residendist äriühingu rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamise alused.

Komisjon on siiani tonnaažikorraale piiranguteta kvalifitseerivateks tunnistanud kvalifitseerivate laevade käitajad⁴⁵ ning lisaks ka kvalifitseerivate laevade meeskonna juhtimise ja tehnilise juhtimise teenust pakkuvad laevahaldurid⁴⁶.

Mis puudutab teisi ettevõtjaid, kes kasutavad laevu oma äritegevuses, siis on Komisjon otsustanud, et puhtalt laeva väljarentimist ei saa käsitada mereveoteenuste osutamisenä, mistõttu ei ole sellise tulu maksustamiseks lubatud kasutada tonnaažikorda. Samas on Komisjon näidanud teatavat paindlikkust laevandusettevõtjate suhtes, kes oma laevu ajutiselt ettevõtluses mittekasutatava laeva tonnaaži tekkimise korral laevapereta prahilepingu alusel välja prahivad. Viimaste tonnaažikorda käsitlevate riigiabi otsuste puhul on Komisjoni sellisele paindlikkusele kohaldanud ranged piirangud⁴⁷, mida tuleks kuritarvitamise vältimiseks silmas pidada.

⁴⁴ State aid – SA.43642 (2015/N) – Sweden – *Tonnage tax scheme*, 48.

⁴⁵ Riigiabi suunised ning Euroopa Komisjoni riigiabi lubade praktika (nt otsus N448/2010).

⁴⁶ Laevahaldurite riigiabi suunised

⁴⁷ Komisjoni otsused N448/2010, Finland - *Amendments to the Finnish tonnage tax system* ja SA.21233 - Spain - *Decision on the Spanish tax lease scheme*.

Tonnaažikorra väljatöötamisel on silmas peetud riigiabi suuniseid, laevahaldurite riigiabi suuniseid ning Komisjoni riigiabilubade praktikat. Samuti on arvestatud riikidevahelistest tulumaksuga topeltmaksustamise vältimise ja maksudest hoidumise tõkestamise lepingutest (edaspidi *maksuleping*) tuleneva maksustamise õiguse ulatusega.

Tonnaažikorra saab residendist äriühing valida rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust teenitud tulu maksustamiseks tavakorra asemel (§ 52¹ lõige 1) ning tulu, millele tonnaažikord ei kohaldu, maksustatakse nn tavakorra alusel kasumi jaotamisel. Tonnaažikorra rakendajateks on eelnõu kohaselt laeva käitaja (§ 52¹ lõige 2) ja laevade meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenust pakkuv laevahaldur (§ 52¹ lõige 8). Laeva käitaja puhul on kehtestatud lipu ja majandusliku seose nõuded (§ 52¹ lõige 2-3) ning lisaks on täpsustatud, millisele tulule tonnaažikord kohaldub (§ 52¹ lõiked 4-6) ning milline tulu on maksust vabastatud (§ 52¹ lõige 7). Ehkki erinevalt laeva käitajast läheb laevahalduril tonnaažikorra alla vaid laevade meeskonna juhtimise või laeva tehnilise juhtimise teenusest saadud tulu, kehtivad ka laevahaldurile tonnaažikorra rakendamise tingimused (§ 52¹ lõige 8). Tonnaažikorra kohaldamiseks vajalike andmete esitamise kord ning tonnaažikorra arvestuse sätted on nii laeva käitajal kui ka halduril kehtestatud koos.

TuMS § 52¹ lõige 1 sätestab tonnaažikorra valimise võimaluse residendist äriühingu rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks. Tonnaažikorra alusel tulumaksu maksmine on sellise tulu puhul maksumaksja jaoks vabatahtlikuks alternatiiviks §-des 49–52 sätestatud maksukohustusele.

Tonnaažikorra alusel tulumaksu maksmist saab valida isik, kellel on Eestis piiramatul maksukohustus, arvestades § 52¹ lõiget 2–4 ja lõikes 8 sätestatud tingimustega. Tulu, millele tonnaažikord ei kohaldu, maksustatakse §-des 49–52 sätestatu ehk tavakorra kohaselt.

Äriühingu raamatupidamine peab vastama raamatupidamise seaduses esitatud nõuetele ning peab võimaldama teha vahet erinevat maksustamiskorda kasutatavate majandusüksuste tuludel ja kuludel. Nii ei saa näiteks tonnaažikorra alusel maksustatava tegevusega seotud kulu maha arvata tavakorra alusel maksustatava tegevusega seotud tuludest või tavakorra alusel maksustatavatest tegevustest saadud tulu tonnaažikorra alusel maksustatava tulu hulka lugeda.

Paragrahvi 52¹ lõigetega 2 ja 3 sätestatakse tingimused, millele tonnaažikorra rakendaja vastama peab.

Paragrahvi 52¹ lõike 2 kohaselt on tonnaažikorra rakendajaks § 13 lõike 6 punktis 2 sätestatud tingimustele vastava laeva käitaja, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel, on võtnud endale vastutuse laeva meresõiduohutuse alase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning on ka vastavalt sertifitseeritud. On oluline märkida, et laev, mida kasutatakse tingimustele vastava rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadava tulu teenimiseks, võib olla nii käitaja omanduses, kasutusel laevapereta prahilepingu alusel kui ka prahitud meeskonnaga.

Riigiabi eesmärk ühise meretranspordipoliitika kontekstis on edendada Euroopa ühenduse laevastike konkurentsivõimet ülemaailmsel laevandusturul. Seetõttu peaksid maksusoodustuskavad olema reeglina seotud ühenduse lipuga. Siiski võidakse need erandkorras heaks kiita ka siis, kui need käivad liikmesriigi territooriumil asuva, äriühingu tulumaksu maksva laevaomaniku kogu laevastiku kohta, tingimusel, et tõestatakse, et kõigi asjaomaste laevade strateegiline ja äriiline haldamine toimub kõnealuse liikmesriigi

territooriumil ning et see tegevus annab olulise panuse ühenduse majanduslikku aktiivsusesse ja tööhõivesse.⁴⁸

Eelnõu kohaselt peab tonnaažikorra rakendamiseks laeva käitamisega seotud strateegilise ja ärialase (seal hulgas tehnilise) juhtimise otsused olema tehtud Eestis ning laeva käitamisega seotud meeskonna juhtimise otsused peavad olema tehtud Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis.

Et laeva strateegiline juhtimine oleks tehtud Eestis, peavad Eestis asuma nii äriühingu kõrgem juhtimistasand (peakontor) kui ka oluliste juhtimisotsuste (investeeringuid, võõrandamisi, lepingupartnerite valikuid ning strateegiliste liitude moodustamist puudutavad juhatuse otsused) tegemise koht.

Laeva ärijuhtimine hõlmab laevade võimsuse turundust ja müüki laevade prahtimise, kauba- või reisijateveo tellimuste vastuvõtmise, turgude kindlustamise ja esindajate määramise abil. Laeva ärijuhtimine on tehtud Eestis, kui Eestis tehtud tegevus hõlmab laevade liiklusliinide planeerimist, kauba- või reisijateveo tellimuste vastuvõtmist ning laevade vajalikuga varustamiseks tehtavate otsuste langetamist.

Laeva tehniline haldamine tagab laeva merekindluse ja selle vastavuse tehnilistele, ohutus- ja turvanõuetele. Eelkõige vastutab tehniline haldaja laeva remondi- ja hooldusotsuste tegemise eest. Laevade tehniline juhtimine on toimunud Eestis, kui laeva merekindluse, laeva remonti ja hooldust puudutava, aga ka toetusrajatiste (terminalide) korrashoiu üle otsustamine toimub Eestis.

Eestis juhtimisotsuste tegemise nõue tuleneb maksustamisõiguse jaotusest riikidevaheliste maksulepingute alusel. Ettevõtja tegevusega seotud juhtimisotsuste langetamise asukoht on määrav maksustamisõiguse määratlemisel. Maksulepingu artikkel 8 lõige 1 annab rahvusvahelistest vedudest saadud kasumi maksustamise õiguse ettevõtja residendiriigile ning äriühingu residentsuse määramisel on oluline osa nii äriühingu asutamise kohal kui ka äriühingu juhtkonna asukohal⁴⁹. Kui Eestil äriühingu rahvusvahelistest vedudest saadud kasumi maksustamise õigust ei ole, puudub ka vajadust tonnaažikorra kohaldamise järele.

Laeva meeskonna haldamine hõlmab kõiki meeskonnaga seotud küsimusi, nagu sobiva kvalifikatsiooniga meremeeste valimine ja palkamine, palgalehtede koostamine, laevade asjakohase mehitatusaseme tagamine, meremeeste kvalifikatsioonitunnistuste kontrollimine, õnnetus- ja töövõimetuskindlustuse pakkumine meremeestele, hoolitsemine reisi- ja viisakorralduse eest, tegelemine tervisekindlustusnõuetega, meremeeste töötulemuste hindamine ja mõnel juhul nende väljaõpe.⁵⁰ Eelnõu kohaselt peavad meeskonna juhtimise otsused olema tehtud Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigis. Kaubandusliku meresõidu koodeksi § 52 kohaselt koosneb laevameeskond tekimeeskonnast, masinameeskonnast ja teistest laevapere liikmetest, kes ei kuulu laeva juhtkonda.⁵¹

⁴⁸ Riigiabi suuniste punkti 3.1 lõige 7

⁴⁹ Juhtimisotsuste tegemise asukoha määramisest OECDs > The place of effective management is the place where key management and commercial decisions that are necessary for the conduct of the enterprise's business are in substance made.
<http://www.oecd.org/tax/treaties/1923328.pdf>

⁵⁰ Laevahaldurite riigiabi suunis lõige 2.2

⁵¹ Kaubandusliku meresõidu koodeks <https://www.riigiteataja.ee/akt/123022011009?leiaKehtiv>

Paragrahvi 52¹ lõikega 3 sätestatakse tonnaažikorra rakendamiseks täiendava majandusliku seose ja lipuseose tingimused. Eelnõu kohaselt peab tonnaažikorra rakendamiseks käitaja või käitaja ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate kasutuses oleva tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest vähemalt 25% olema käitaja ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate omanduses või kasutusel laevapereta prahilepingu alusel. Seega ei või ettevõtja või ettevõtja ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate tähtajaliselt prahitud laevad ületada rohkem kui 75% nende kasutuses olevate tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade brutotonnaažist. Laeva tähtajaliselt prahtimine tähendab, et laeva renditakse prahtijalt koos laevaperega, erinevalt laeva laevapereta prahilepingu alusel prahtimisest, mille puhul peab rentnik laeva ise mehitama.

Osakaalu tingimus käitajale kuuluvate ja sellega sisuliselt võrdsustatud laevapereta prahilepingu alusel kasutusel olevate laevade ning meeskonnaga prahitud laevade vahel on kujunenud riigiabi praktika alusel. Riigiabi suunistes ei nimetata ühtegi piirangut seoses tähtajaliselt prahitud laevade kaasamisega tonnaažikorra alusel maksustamise kavadesse. Samas on Komisjon oma otsustes kinnitanud abikavasid, kus ettevõtjale kuuluvate (või laevapereta prahitud laevade) ja aja või reisi põhimõttel prahitud laevade tonnaaži suhtarv on kuni 3:1, 4:1 või 10:1. Suhtarv on kehtestatud selleks, et vältida olukordi, kus tonnaažikorra alusel maksustatavatest ettevõtjatest saavad lõpuks vaid merevedude maaklerid, kellel puudub igasugune vastutus nende kasutuses olevate laevade meeskondade haldamise ja tehnilise halduse eest. Kui tonnaažikorra alusel maksustatavad ettevõtjad kasutaksid ainult aja või reisi põhimõttel prahitud laevu, minetaksid nad meeskondade haldamise ja laevade tehnilise haldusega seotud oskusteabe, mis on vastuolus eesmärgiga säilitada ja arendada merendusala oskusteavet.⁵²

Eelnõus sätestatud lipuseose kohaselt peab vähemalt 60% residendist äriühingu või äriühingu ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate kasutuses olevate tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest olema registreeritud lepinguriigi lipu all.

Lepinguriigi lippude osatähtsuse nõue on sätestatud lisatingimustena riigiabi suunises⁵³ ning seda on täpsustatud Komisjoni heakskiidetud abikavade praktikas.

Nii lõikes 3 oleva omandi- kui ka lipunõude juures on viidatud residendist äriühingu või äriühingu ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate kasutuses olevate laevade kogumahutavusele. Samuti on viidatud, et osakaalude arvutamisel võetakse arvesse vaid tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavus.

Tonnaažikorda saab rakendada vaid tingimustele vastavast rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust teenitud tulu maksustamiseks. Tingimustele vastavad tegevused, millest tulu tekib, loetletakse seaduses. Kvalifitseeruva tulu saamiseks ei pea ettevõtja reeglina laeva omanik olema, samuti ei tähenda laeva omamise fakt iseenesest, et igasugune laevaga teenitud tulu automaatselt tonnaažikorra rakendamiseks kvalifitseerub. Nii vastab tonnaažikorra rakendamiseks reeglina näiteks rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadav tulu, mida saab laeva käitaja, kes ei ole küll laeva omanik, kuid kes kasutab laeva laevapereta prahilepingu alusel, samas kui laeva omaniku tulu, mida ta saab laeva laevapereta väljaprahtimisest (renditulu), reeglina tonnaažikorra rakendamiseks ei kvalifitseeru. Viimasel puhul on riigiabi lubatud anda vaid väga erandlikel juhtudel ning ka siis on reeglina ette nähtud

⁵² Komisjoni otsus 25.02.2009, abikava C 2/08 (ex N 572/07) kohta, milles käsitletakse meretranspordi tonnaažimaksusüsteemi muudatust, mida Iirimaa kavatses rakendada, lõige 18-19

⁵³ Riigiabi suuniste punkti 3 lõige 8

piirangud nii sellise tegevuse osakaalule muu tegevusega võrreldes kui ka kestvusele (eelnõus § 52¹ lõige 5 punkt 10).

Paragrahv 52¹ lõigetega 4–6 sisustatakse tonnaažikorra rakendamiseks vastava rahvusvahelise kaubandusliku meresõidu mõiste loeteluga riigiabikõlblikest merendustegevustest, mida Eesti peab oluliseks toetada.

Paragrahvi 52¹ lõike 4 kohaselt loetakse kaubanduslikuks meresõiduks kaupade või reisijate meritsi vedamist ning sellega otseselt seotud tegevust. Kaupade või reisijate meritsi vedamisest saadud tuluks on tulu kauba veost ning piletite müügist. Kaupade või reisijate meritsi vedamisega otseselt seotud tegevus on defineeritud eelnõu § 52¹ lõikes 5 toodud loetelu kaudu.

Lõikes 4 sisaldub ka täpsustus, et nimetatud tegevustele võib tonnaažikorda kohaldada vaid eeldusel, et see toimub Eesti ja välisriigi sadama vahel või Eesti ja avamere rajatise vahel. Samuti loetakse nimetatud tegevus tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastavaks, kui see toimub välisriikide sadamate vahel või välisriigi sadama ja avamere rajatise vahel. Seega on rahvusvahelise kaubandusliku meresõidu ning sellega otseselt seotud tegevuse alt välistatud kõik kabotaažveod ehk veod, mis toimuvad Eesti Vabariigi sadamate vahel ning veod, mis toimuvad välisriigi sadamate vahel.

Paragrahvi 52¹ lõikega 5 täpsustatakse, mida loetakse rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusteks. Kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevuseks on administratiivsed ja laeva haldamisega seotud tegevused, mis on otseselt seotud kaupade või reisijate veoga.

Tonnaažikorra rakendamisele vastavaks kaubanduslikku meresõitu abistavaks ning sellega otseselt seotud tegevuseks loetakse ka kaubandusliku meresõidu ajal pardal toimuv müük, mis hõlmab teenuseid, mida vajatakse ja mida osutatakse laeval ning tooteid, mida vajatakse kasutuseks või kasutatakse laeval, välja arvatud luksusteenuste ja -esemete müük (kasiinod, panustamised, sihtkohtade ekskursionid, juveelid, suveniirid jne). Maapealsed teenused, näiteks kohalikud ekskursionid või maanteetranspordi teenused, mis on tihti üldise teenuspaketi osa, ostetakse kas sõltumatult ettevõtjatelt või turuväärtuses seotud isikutelt.

Lisaks on kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusteks laeva tehniline haldamine ning laeva meeskonna haldamine. Laeva tehnilise haldamise all mõeldakse eelkõige laeva hoolduse ja valdamise üle kontrolli teostamist ning laeva remondi ja ümberehituste üle kontrolli teostamist, sealhulgas kuivdokkide korraldamine, samuti laeva varude ja varustuse korraldamist ja selle üle kontrolli teostamist ning muid vajalikke tegevusi, mis on seotud laeva käiguhoidmisega, valdamisega ja vastavuse tagamisega kõikide kohalduvate rahvusvaheliste, rahvuslike ja klassifikatsiooniühingute regulatsioonide osas. Laeva meeskonna haldamise all mõeldakse eelkõige meeskonna valikut, värbamist, laevaleminekuks ettevalmistamist, meeskonna rotatsiooni korraldamist, töölepingute sõlmimist ja meeskonnavahetuse korraldamist. Samuti mõeldakse laevameeskonna haldamise all meeskonna töötasu administreerimist ja kindlustuste sõlmimist, meeskonna kvalifikatsiooni osas rahvusvaheliste ja rahvuslike regulatsioonide täitmise üle järelevalve teostamist ning laevameeskonna liikmete väljaõppe korraldamist.

Süvendus- ja pukseerimistööd on riigiabi suuniste kohaselt⁵⁴ loetud kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevuseks, kui vähemalt 50% süvendaja või pukseerija tööajast kalendrikuu jooksul sisustab merevedu.

Samuti on kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusena lubatud varapääste. Varapääste all mõeldakse vara merelt päästmist või sadamasse toimetamist, nt tormiga laevalt minema pühitud konteinerid, mahajäetud laev jms vara. Varapääste võib hõlmata ka vara pukseerimist, laeva vee peale tõstmist peale uppumist või laeva remonti. Varapääste on tonnažikorra all vaid juhusliku tegevusena olukorras, kus seda tehakse kaupade või reisijate vedu tegeva laevaga. Päästelaevadega tehtud tegevusele tonnažikord ei laiene.

Kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevuseks on ka lastitööd - kauba laadimine ehk kauba laevale pealelaadimine ja lossimine ehk kauba laevalt mahalaadimist ning konteinerite või muu saadetise vormi rentimine kliendile. Lastitöid teevad üldjuhul vastavat teenust pakkuvad ettevõtjad, kuid erandjuhtudel sadamas ja alati merel, teevad lastitöid laevapere liikmed.

Laeva väljaprahtimine loetakse kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevuseks, reeglina eeldusel, et laev on välja prahitud tähtajalise lepingu või reisi prahilepingu või mereveolepingu alusel.

Laeva laevapereta prahilepingu alusel väljaprahtimine loetakse kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevuseks vaid eeldusel, et käitaja on kõnealust laeva ise eelnevalt tonnažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks kasutanud, et laevapereta prahilepingu alusel väljaprahitud laevade mass ei ületa 30% ettevõtja kasutuses olevast kogumahutavusest ning et selline tegevus ei kesta kauem kui kolm aastat. Komisjon on seisukohal, et ainuüksi laeva rendile andmist ei saa lugeda meretransporditeenuse osutamiseks riigiabi suuniste tähenduses ning sellisest tegevusest saadud tulule tonnažikorra kohaldamine oleks üldjuhul ebaõige. Ajutiselt ettevõtluses mittekasutatava laeva tonnaži tekkimise korral on laevapereta prahilepingu alusel laeva väljarentimine siiski lubatud ka tonnažikorra alusel. Komisjon on riigiabilubade praktikas lubanud nii laevade laevapereta prahilepingu alusel väljaprahtimise kolmeaastast maksimumperioodi⁵⁵ kui ka väljaprahitud laevade massi ülemmäära 30% ettevõtja kasutuses olevast kogumahutavusest⁵⁶. Eelnõu seab täiendavaks tingimuseks ka laeva eelneva tonnažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks kasutamise, mis välistab olukorra, kus laev on spetsiaalselt laevapereta prahilepingu alusel väljaprahtimiseks soetatud.

Tonnažikorda ei saa seega rakendada näiteks kalapüügi ja kalatööstuse laeva, erajahi ning laeva, mida kasutatakse puhkuseks või sportimiseks, kasutamisest saadud tulu maksustamiseks. Samuti tulule, mida on saadud fikseeritud avamere seadme või ujuva hoidla kasutamisest ning mitte-ookeani kõlbuliku püksiirilaeva või süvendaja kasutamisest. Tonnažikorra alt jäävad välja ka laevad, mille esmane eesmärk on pakkuda kaupu või teenuseid, mida tavaliselt pakutakse maal, seisvad laevad, mida kasutatakse majutus- või toitlustusteenuste osutamiseks ning laevad, mida kasutatakse peamiselt hasartmänguteenuse pakkumiseks.

⁵⁴ Riigiabi suunistes p 3.1 lõige 14-16.

⁵⁵ 20.12.2011 otsus nr SA.30515 (N448/2010) - Finland, *Amendments to the tonnage taxation aid scheme*, OJ C 220, 25.07.2012, p.32. ja 18.12.2015 otsus nr SA.33828 (2012/E, 2011/CP) - Greece, *Tonnage tax scheme and other tax relieves provided in Law No 27 of 19 April 1975 as amended*, p 134.

⁵⁶ Sobivaks ülemmääraks on on Komisjon pidanud vahemikku 20%-50%; 20%: 1.04.2015 otsus nr SA.37912 (2013/N) - Croatia, *Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport*, OJ C 142, 22.04.2016. p.21; 50%: 18.12.2015 otsus nr SA.33828 (2012/E, 2011/CP) - Greece, *Tonnage tax scheme and other tax relieves provided in Law No 27 of 19 April 1975 as amended*, p 134.

Paragrahvi 52¹ lõikega 6 sätestatakse piirang, mille kohaselt ei võeta tonnaažikorra rakendamisel arvesse rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusest saadud tulu osas, mis ületab 50% põhitegevusest (kaupade ja reisijate vedu) teenitud tulust. Komisjon on riigiabilubade praktikas pidanud oluliseks põhitegevuse ja sellega otseselt seotud tegevuse osakaalu arvutamist iga ettevõtja kasutuses oleva laeva kaupa.⁵⁷

Rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusest saadud tulu, mis ületab 50% kaupade ja reisijate veost teenitud tulust maksustatakse tavakorra alusel sellest teenitud kasumi jaotamisel. Nii võib näiteks ühest ja samast rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga otseselt seotud tegevusest saadud tulu osaliselt tonnaažikorra kohaselt ning osaliselt tavakorra kohaselt maksustatud olla. Samuti võib tegevus, millest teenitud tulu on ühel maksustamisperioodil maksustatud tonnaažikorra alusel järgmisel maksustamisperioodil tavakorra alusel maksustamisele kuuluda, kui kaupade ja reisijate veost saadav tulu on mingil põhjusel väiksem.

Paragrahvi 52¹ lõikega 7 sätestatakse maksuvabastus tulule, mida laeva käitaja saab tonnaažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks kasutatud laeva võõrandamisest eeldusel, et nimetatud laevaga teenitud tulule on kohaldunud tonnaažikord vähemalt kolme võõrandamisele eelneva aasta jooksul. Laeva võõrandamise vabastus kehtib vaid laeva käitajale, mitte § 52¹ lõikes 8 nimetatud laeva meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenuse osutajale.

Nii nagu ei arvestata tonnaažikorra alusel tulumaksukohustuse arvutamisel tegevuse tegeliku kasumlikkuse või tegevusega seotud kuludega, ei arvestata ka tehtud investeeringute või varade amortisatsiooniga. Riigiabireeglid loevad tonnaažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks kasutatud laeva võõrandamisest saadud tulu otseselt mitte küll rahvusvahelisest mereveondusest teenitud tuluks vaid investeeringutuluks, kuid peavad seda eelmisega siiski piisavalt seotuks, et sellele riigiabi kaudu maksusoodustust võimaldada. Siiski ei keela riigiabireeglid kehtestada täiendavaid tingimusi sellise soodustuse saamiseks, et tagada maksusüsteemi terviklikkus. Vastupidi, nii nagu riigiabi suunised, nii ka Komisjoni edasine praktika peab oluliseks ettevaatusabinõusid (nn *ring-fencing*), mis takistavad süsteemi kuritarvitamist ning soodustuse kasutamist muude tulude maksust vabastamiseks (nn *spill-over effect*).

Eelnõu kohaselt on tulu, mida saadakse tonnaažikorra rakendamise aluseks oleva tulu teenimiseks kasutatud laeva võõrandamisest, maksust vabastatud. Tingimusega, et laev, mille võõrandamisest saadav tulu maksust vabastatakse, peab olema olnud kasutusel tonnaažikorra alusel maksustatava tulu teenimiseks vähemalt võõrandamisele eelnenud kolme aasta jooksul, täpsustatakse, milline on piisav „tulu teenimiseks kasutatud“ aeg. Võõrandamisest saadava tulu maksuvabastus peab olema seotud eelnevalt täidetud maksukohustusega. Kui tonnaažikorra rakendamise aluseks oleva tulu teenimiseks kasutatud laev on soetatud tonnaažikorra kehtimise ajal tonnaažikorra alusel maksustatud tulust, loetakse maksukohustus eelnevalt täidetuks. Maksuvabastust saab kohaldada ka juhul, kui nimetatud laev on soetatud enne tonnaažikorra rakendamise õiguse saamist, tonnaažikorra rakendamise ajal tonnaažikorra rakendamise tingimustele mittevastavast tegevusest saadud kasumi arvelt või kui laev on saadud mitterahalise sissemaksena või ühinemise, jagunemise või ümberkujundamise käigus eeldusel, et sellelt on maksukohustus täidetud § 50 lõike 4² alusel.

⁵⁷ 18.08.2016 otsus nr SA.43642 (2015/N) - Sweden, *Tonnage Tax Scheme*, p 89.

Paragrahvi 52¹ lõikega 8 laiendatakse tonnaažikorra rakendamise võimalust lisaks § 13 lõike 6 punktis 2 sätestatud tingimustele vastava laeva käitajale ka laeva haldurile, kes osutab nimetatud laeva meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenust. On oluline märkida, et laeva haldurile kehtivad käitajast erinevad tonnaažikorra rakendamise tingimused. Nii saab haldur § 52¹ lõikes 8 sätestatud tingimuste täitmise korral laeva meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenuse osutamisest saadud tulule rakendada tonnaažikorda, eelnevates lõigetes sätestatud tingimustest olenemata.

Ehkki tonnaažikorra rakendajatena on riigiabi suunistes silmas peetud eeskätt rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga tegelevaid ettevõtjaid ehk laeva käitajaid, on riigiabi lubatud anda ka laevahaldusettevõtjatele. Laevahaldurid on laevaomanikele erinevad liiki teenuseid (näiteks tehnilised uuringud, meeskonna värbamine ja väljaõpe, meeskonna juhtimine ja laevade käitamine) pakkuvad ettevõtjad. Mõnel juhul pakuvad laevahaldurid nii laevade tehnilise kui ka meeskonna juhtimise teenust. Kuna selliselt tegutsevad laevahaldurid on Komisjoni arvates sarnases olukorras rahvusvahelise kaubandusliku meresõiduga tegelevate laevaomanikega, on peetud oluliseks võimaldada maksusoodustust ka selle kategooria laevahalduritele. Riigiabi suuniste kohaselt võivad laevade haldamisega tegelevad ettevõtjad saada riigiabi üksnes nende laevade puhul, kus neile on määratud kogu meeskonna ja tehniline juhtimine. Selleks, et riigiabile kvalifitseeruda, peavad laevahaldurid võtma laeva omanikult üle kogu vastutuse laeva käitamise eest ning samuti võtma enda kanda kõik ISM-koodeksiga⁵⁸ kehtestatud ülesanded ja kohustused. Kui laevahaldurid pakuvad ka teisi teenuseid, ei kohaldata nendest saadud tulule erikorda ka juhul, kui need tegevused on seotud laevade käitamisega. Riigiabi suunistes kirjeldatud liikmesriikide lipu osakaalu nõue kehtib ka laevahaldusettevõtjate suhtes.⁵⁹

Kui 2004. aastal väljaantud riigiabi suuniste kohaselt oli laevahalduritel õigus laevanduse erirežiimi taotleda vaid juhtudel, kui samale laevale pakutakse nii tehnilist kui ka meeskonnahaldust („täishaldus”) ning need teenused eraldi pakutuna ei kuulunud tonnaažikorra ega muu riigiabiga antud soodustuse alla⁶⁰, siis 2009. aastal kehtestatud laevahaldurite riigiabi suuniste kohaselt laiendati maksusoodustust ka laevahaldusettevõtjatele, kes osutavad laevameeskondade ja tehnilise haldamise teenuseid eraldi⁶¹.

Laevahaldurite riigiabi suunistes kehtestavad riigiabi rakendamisele tingimused, mis ulatuvad Euroopa Ühenduse majanduse ja tööhõive edendamiseks meremeeste väljaõppe ning sotsiaalsete tingimusteni. Riigiabi saamiseks peavad laevahaldusettevõtjad tõendama oma ilmset seost Euroopa Ühenduse ja selle majandusega ning aitama kaasa riigiabi suunistega sätestatud eesmärkide saavutamisele. Tehnilistel ja meeskondade haldajatel on õigus riigiabile tingimusel, et nende hallatavad laevad vastavad laevahaldurite riigiabi suuniste punktides 5.1–5.4 sätestatud nõuetele kusjuures abikõlblik tegevus peab toimuma täies mahus Euroopa Ühenduse territooriumil. Meeskonna haldamise teenuse osutajatele kohalduvad lisaks meeskonna väljaõppe ja sotsiaalsete tingimuste nõuded.⁶²

Riigiabi suuniste kohaselt⁶³ võivad laevahaldusettevõtjad saada riigilt abi laevade eest, mida hallatakse täielikult ühenduse territooriumilt, sõltumata sellest, kas haldamine toimub ettevõttesiseselt või see on allhanke korras antud osaliselt või täielikult ühe või mitme

⁵⁸ "ISM Code", International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, adopted by the International Maritime Organization (IMO) by resolution A.741(18).

⁵⁹ Riigiabi suunistes p 3.1. lõiked 10-11.

⁶⁰ Riigiabi suunistes p 3.1. lõige 11.

⁶¹ Laevahaldurite riigiabi suunistes p 4.

⁶² Laevahaldurite riigiabi suunistes p 4-6.

⁶³ Laevahaldurite riigiabi suuniste p.5.2.

laevahaldusettevõtjale. Võttes arvesse, et laevahaldusettevõtjatel ei ole oma klientide üle täieliku kontrolli, loetakse nimetatud tingimus täidetuks, kui vähemalt kaks kolmandikku hallatavate laevade tonnaazist hallatakse Euroopa Ühenduse territooriumilt. Seda osa ületav tonnaaz, mida ei hallata täielikult Euroopa Ühendusest, ei ole abikõlblik.

Laevahaldurite riigiabi suunistes⁶⁴ on majandusliku seose näitajana oluliseks peetud, et laevade haldamine toimub ühe või mitme liikmesriigi territooriumil. Paragrahvi 52¹ lõike 8 punktid 1 ja 2 sätestavad laeva meeskonna ja tehnilise juhtimise teenusest saadava tulu tonnaazikorra rakendamisele tingimuse, et juhtimise otsused on tehtud Eestis. Paragrahvi 52¹ lõike 8 punktid 1 ja 2 sätestavad lisaks ka tingimused, et laeva meeskonna juhtimise teenuse osutaja järgib kogu ulatuses ja kohaldab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta meretöö konventsiooni (edaspidi „MLC”)⁶⁵ nõudeid ning et laeva tehnilise juhtimise teenuse osutaja võtab endale vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning on vastavalt sertifitseeritud.

Paragrahvi 52¹ lõike 8 punkt 3 sätestab tonnaazikorra rakendamisele tingimused, mille kohaselt peavad kõik laevad ja meeskonnad, mida nad haldavad, vastavama rahvusvaheliste standarditele ja Euroopa Ühenduse õigusest tulenevatele nõuetele, mis on seotud meresõidu turvalisuse ja ohutusega, meremeeste koolituse ja sertifitseerimisega, keskkonnahoiuga ning töötingimustega laeval. Loetletud tingimused järgivad laevahaldurite riigiabi suunistes sätestatud rahvusvaheliste ja Euroopa Ühenduse standardite täitmise nõudeid⁶⁶.

Laevahaldurite riigiabi suuniste kohaselt on meeskondade haldajatel õigus riigiabile juhul, kui kõik hallatavatel laevadel töötavad meremehed on asjakohase hariduse ja väljaõppega, neil on kvalifikatsioonitunnistused, nagu on sätestatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelises muudetud konventsioonis, mis võeti vastu 1978. aastal (edaspidi nimetatud „STCW”), ning nad on edukalt läbinud kursuse isikliku ohutuse kohta laeva pardal. Peale selle peavad meeskondade haldajad riigiabi saamiseks täitma STCW ja ühenduse õiguse nõuded äriühingute kohustuste kohta.⁶⁷

Selleks et saada riigiabi, peavad meeskondade haldajad tagama, et meremeeste tööandjad, olenemata sellest, kas need on laevaomanikud või laevahaldusettevõtjad, rakendaksid kõikidel laevadel MLC sätteid. Laevahaldusettevõtjad peavad eelkõige tagama, et nõuetekohaselt rakendataks MLC sätteid, mis käsitlevad meremeeste töölepinguid⁶⁸, laeva kaotust või põhjaminekut⁶⁹, arstiabi⁷⁰, laevaomaniku vastutust, sealhulgas töötasu maksmist õnnetusjuhtumi või haiguse korral⁷¹ ja tagasisõitu kodumaale⁷². Meeskondade haldajad peavad ka tagama, et täielikult järgitaks MLCs sätestatud töö- ja puhketunde käsitlevaid rahvusvahelisi standardeid. Et olla abikõlblik, peavad meeskondade haldajad andma rahalise tagatise, et tagada

⁶⁴ Laevahaldurite riigiabi suuniste p.5.1.

⁶⁵ Euroopa sotsiaalpartnerid sõlmisid kokkuleppe võtta kasutusele 2006. aasta meretöönormide konventsiooni asjakohane osa, mis on kaasatud ühenduse õigusesse nõukogu 16. veebruari 2009. aasta direktiiviga 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ ([ELT L 124, 20.5.2009, lk 30](#)).

⁶⁶ Laevahaldurite riigiabi suuniste p.5.3.

⁶⁷ Laevahaldurite riigiabi suuniste p.6.1.

⁶⁸ MLC 2. jaotise eeskiri 2.1 ja standard A2.1 (Meremeeste töölepingud).

⁶⁹ Samas, 2. jaotise eeskiri 2.6 ja standard A2.6 (Meremehe kompensatsioon laeva kaotuse või põhjamineku korral).

⁷⁰ Samas, eeskiri 4.1 ja standard A4.1 (Arstiabi laeva pardal ja maal); Eeskiri 4.3 ja standard A4.3 (Tervise ja ohutuse kaitse ning õnnetuste ennetamine); 4. jaotise eeskiri 4.4 (Juurdepääs heaolu- ja olmeteenustele kaldal).

⁷¹ Samas, 4. jaotise eeskiri 4.2 ja standard A4.2 (Laevaomanike vastutus).

⁷² Samas, 2. jaotise eeskiri 2.5 ja standard A2.5 (Tagasisõit kodumaale).

hüvitis meremehe tööõnnetusest, kutsehaigusest või ohust tingitud surma või pikaajalise töövõimetuse korral.⁷³

Paragrahvi 52¹ lõike 8 punkt 4 sätestab, et vähemalt 60% äriühingu kasutuses olevate tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest on registreeritud lepinguriigi lipu all. Lepinguriigi lippude osatähtsuse nõue on sätestatud lisatingimustena riigiabi suunises⁷⁴ ning seda on täpsustatud Komisjoni heakskiidetud abikavade praktikas.

Paragrahvi 52¹ lõike 8 punktid 5 ja 6 sätestavad nõuded teenuse osutaja palgatud töötajate kvalifikatsioonile. Nii peab kuni kümne laeva meeskonna juhtimiseks olema teenuse osutajal vähemalt üks meeskonnajuht ning neli muud töötajat, enam kui kümne laeva meeskonna juhtimiseks peab teenuse osutajal olema palgal vähemalt kaks meeskonnajuhti ning kaheksa muud töötajat. Kuni kümne laeva tehniliseks juhtimiseks peab teenuse osutajal olema palgal vähemalt üks tehnilise halduse juht ning neli muud töötajat, enam kui kümne laeva tehniliseks juhtimiseks peab teenuse osutajal olema palgal vähemalt kaks tehnilise halduse juhti ning kaheksa muud töötajat.

Paragrahvi 52¹ lõike 8 punkti 7 kohaselt peavad vähemalt 51% laeva meeskonna või laeva tehnilise juhtimise teenuse osutaja töötajatest olema lepinguriigi kodanikud. Kehtestatav tingimus järgib laevahaldurite riigiabi suunistes⁷⁵ Euroopa Ühenduse tööhõive edendamise seisukohast oluliseks peetud eesmärki, et nii maismaal kui ka laevadel töötavad peamiselt Euroopa Ühenduse kodanikud.

Kui laeva haldur osutab tingimustele vastava laeva meeskonna juhtimise teenust, peavad laeva meeskonna juhtimise otsused olema tehtud Eestis ning laevahaldurid peavad järgima kogu ulatuses ja kohaldama MLC nõudeid. Kui laeva haldur osutab laeva tehnilise juhtimise teenust, peavad laeva tehnilise juhtimise otsused olema tehtud Eestis, laevahaldurid peavad olema võtnud endale vastutuse laeva meresõiduohutuse alase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning peavad olema vastavalt sertifitseeritud. Nimetatud teenuseid võib osutada kas eraldi või koos.

Laevahalduril peab olema Eestis kontor piisava hulga teatud kvalifikatsioonidele vastavate töötajatega, kellest vähemalt 51% on lepinguriigi kodanikud ning vähemalt 60% halduri kasutuses olevate tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest peab olema registreeritud lepinguriigi lipu all. Lisaks peavad kõik juhtimise all olevad laevad ja meeskonnad vastama rahvusvahelistele standarditele ja Euroopa Liidu õigusest tulenevatele nõuetele, mis on seotud meresõidu turvalisuse ja -ohutusega, meremeeste koolituse ja sertifitseerimisega, keskkonnahoiuga, töötingimustega laeval jne.

Tingimused, millele laevahaldurid vastama peavad, tulenevad laevahaldurite riigiabi suunistest ning riikide praktikast. Näiteks on Küprosel piisava hulga kvalifitseeritud töötajate tagamiseks kasutusele võetud järgmine jaotus:

⁷³ Laevahaldurite riigiabi suunised p.6.2.

⁷⁴ Riigiabi suuniste punkti 3 lõige 8

⁷⁵ Laevahaldurite riigiabi suuniste p.5.1.

	Laevade hulk	Pädevaid meeskonnajuhte	Kvalifitseeritud mereinsenere	Minimaalne nõutud arv teisi töötajaid
Mehitus ja tehnohooldus	1 – 10 > 10	1 1	1 2	3 7
Mehitus	1 – 10 > 10	1 2	n/a n/a	4 8
Tehnohooldus	1 – 10 > 10	n/a n/a	1 2	4 8

Paragrahvi 52¹ lõikega 9 sätestatakse tonnaažikorra rakendaja mõiste. Tonnaažikorra rakendajaks on residendist äriühing, kes vastab § 52¹ lõigetes 2–4 või lõikes 8 sätestatud tingimustele.

Kui § 52¹ lõigetes 2–4 sätestatud tingimustele vastava isiku ehk laeva käitaja puhul maksustatakse tonnaažikorra alusel tulu, mis on saadud kaupade või reisijate meritsi veost ning sellega otseselt seotud tegevusest, siis lõikes 8 sätestatud tingimustele vastava isiku ehk laeva halduri puhul saab tonnaažikorda kohaldada vaid laeva meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenuse osutamisest saadud tulule. Mõlemal juhul peab laev, mille kasutamisest tonnaažikorra rakendaja tulu tekib, olema kogumahutavusega 500 või enam.

Paragrahvi 52¹ lõikega 9 sätestatakse, et tonnaažikorra rakendaja esitab paragrahvi 2-4 või lõikes 8 sätestatud tingimustele vastav isik maksuhaldurile Veeteede Ameti kinnituse tonnaažikorra rakendamise tingimuste kohta. Veeteede Ameti kinnitus on vajalik, kuna maksuhalduril puudub pädevus nimetatud tingimuste vastavusele hindamiseks. Küll aga on antud pädevus ja oskus olemas Veeteede Ametil.

Paragrahvi 52¹ lõikega 10 sätestatakse tonnaažikorra rakendamise algus – alates tonnaažikorra rakendamise tingimuste täitmise kohta maksuhaldurile kinnituse esitamise kuule järgnevast kuust, ning lõpp – tonnaažikorra ülemineku otsus on siduv maksimaalselt kuni Euroopa Komisjoni antud riigiabi loa kehtivusperioodi lõpuni või kuni tonnaažikorra rakendamise tingimused on täidetud. Kui korra rakendamiseks nõutavad tingimused ei ole enam täidetud, kaotab maksumaksja õiguse tonnaažikorda rakendada.

Kokkuleppel maksuhalduriga loetakse tonnaažikorra rakendamiseks vajalikud tingimused täidetuks ka juhul, kui käitaja teavitab viivitamatult maksuhaldurit ajutistest takistustest eeldusel, et need ei kesta enam, kui kuus kuud.

Paragrahvi 52¹ lõike 11 alusel ei saa tonnaažikorra rakendamise õiguse kaotamisel seda uuesti rakendada enne, kui Euroopa Komisjon on andnud uue riigiabi loa.

Paragrahvi 52¹ lõigetega 12–14 sätestatakse reeglid tonnaažikorra rakendaja maksustatava tulu leidmiseks.

Paragrahvi 52¹ lõike 12 kohaselt arvutatakse maksustatava tulu summa iga tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastava laeva (§ 13 lõike 6 punkt 2) kohta iga alanud 24-tunnise ajavahemiku kohta, sõltumata sellest, kas laeva kasutatakse või mitte. Seega, kui tonnaažikorra

rakendaja käsutuses on mitu tingimustele vastavat laeva, arvutatakse maksustatava tulu summa ning maksukohustus iga laeva kohta.

Paragrahvi 52¹ lõikega 13 sätestatakse maksustatava tulu arvutamise põhimõte. Maksustatav tulu leitakse tingimustele vastava laeva puhasmahutavuse korrutisest lõikes 14 sätestatud tulu-suhtarvuga.

Laeva puhasmahutavuseks lõike 13 tähenduses on ühikuta suurus, mis väljendub tonnides ning näitab lasti- ja reisijateruumide mahutavust, teisisõnu tulu andvate ruumide mahutavust.

Eelnõuga kehtestatavad tulu-suhtarvud järgivad Euroopa Majanduspiirkonna tonnaažikorra praktikat.

Puhasmahutavusel põhineva tonnaažisüsteemi määrad ELis⁷⁶ 100 netotoni kohta.

tax rate (CIT %)	15	12,5	19	19	25	24	20	20 & 25	20,5	15	33,3 3	19	33,9 9	12,5	22	
(Net Tons)	LV	CY	PL	SL	ES	IT	FIN	NL	DE	LT	F	UK	B	IRL	DK	Average
1-1.000	0,22	0,37	0,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,91	0,92	0,93	0,93	0,97	1	1	0,94	0,82
1.001-10.000	0,19	0,31	0,35	0,67	0,7	0,7	0,7	0,68	0,69	0,67	0,71	0,73	0,6	0,75	0,67	0,61
10.001-25.000	0,16	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,45	0,46	0,43	0,47	0,48	0,4	0,5	0,4	0,39
25.001-40.000	0,07	0,13	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,23	0,23	0,27	0,24	0,24	0,2	0,25	0,27	0,20
40.001-50.000	0,07	0,07	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,23	0,23	0,27	0,24	0,24	0,05	0,25	0,27	0,19
50.001-...	0,07	0,07	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,05	0,23	0,27	0,24	0,24	0,05	0,25	0,27	0,18

Näitena tonnaažikorra rakendamine laeval puhasmahutavusega 30,000:

- 1) Laeva maksustatava tulu summa arvutamine tulu-suhtarvude ja laeva puhasmahutavuse põhjal: €0,0084 x 1000 + €0,0062 x 9 000 + €0,004 x 15 000 + €0,002 x 5 000 = €8,4 + €55,80 + €60 + €10 = €134,2 päevas
- 2) Päevase maksukohustuse määramiseks korrutatakse arvutatud maksustatava tulu summa TuMS § 4 lõikes 1 sätestatud tulumaksumääraga (20%): 134,2€ x 0,2 = 26,84€
- 3) Maksustamisperioodi (kalendrikuu) maksukohustuse välja selgitamiseks tuleb saadud tulemus korrutada kalendripäevade arvuga. 30-päevasel kuul on kirjeldatud laevalt tekkiv maksukohustus €805,20

⁷⁶ Komisjoni otsused järgmistes riigiloa otsustes: N 738/95 muudetud otsusega N457/2008 (NL) - OJ C/106/2009; N396/1998 (DE) - OJ C/029/1999; N563/2001 (DK) - OJ C/146/2002; N790/99 (UK) - OJ C/258/2000; N736/2001 (ES) OJ C/038/2004; N504/2002 (IRL) OJ C/015/2003; N448/2010 (FI) – OJ C/220/2012; N737/2002 (FR) - OJ C/038/2004; C20/2003 (BE) - OJ C/145/2003 and OJ L/150/2005; N325/2007 (SL) - OJ C/53/2009; C34/2007 (PL) - OJ C/300/2007 and OJ L/90/2010; N330/2005 (LT) - OJ C/90/2007; N45/2004 (IT) - OJ C/125/2005. ning *EY Shipping Industry Almanac 2016*, [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-shipping-industry-almanac-2016/\\$FILE/EY-shipping-industry-almanac-2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-shipping-industry-almanac-2016/$FILE/EY-shipping-industry-almanac-2016.pdf)

On oluline märkida, et tonnaažikorra rakendamisel ei arvestata ettevõtlustegevuse tegeliku kasumlikkuse, ettevõtlusega seotud kulude, tehtud investeeringute või varade amortisatsiooniga.

Paragrahvi 52¹ lõikega 14 sätestatakse tulu-suhtarvu seos käitaja kasutuses oleva laeva vanusega. Nii kohaldatakse tonnaažikorra alusel maksustatava tulu arvutamisel tulu-suhtarvu vaid poole ulatuses laevade puhul, mis ei ole vanemad kui 5 aastat ning 75% ulatuses laevade puhul, mis on vanemad kui 5 aastat. Laevade puhul, mis on vanemad kui 10 aastat, kohaldub tulu-suhtarv 100% ulatuses. Laeva vanust loetakse kiilu panemise kuupäevast.

Nii väheneb tonnaažikorra rakendamise näite puhul laevalt, mille puhasmahutavus on 30,000, tekkiv maksukohustus poole võrra, kui laeva vanus on alla 5 aasta ning 25%, kui laeva vanus jääb vahemikku 5 kuni 10 aastat.

TuMS § 54 lõikesse 2 tehakse tehnilist laadi muudatus, mis tuleneb rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamise sätete lisamisest tulumaksuseadusesse. Muudatusega laiendatakse tulumaksu deklareerimist ja tasumist põhjustavate sündmuste hulka lisaks kuludele ja väljamaksetele ka tulud.

Muudatusest tulenevalt on residendist äriühing, kes valib rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks §-s 52¹ sätestatud maksuarvestuse, kohustatud deklareerima kõik §-des 49–52¹ sätestatud maksukohustuse suurust mõjutavad asjaolud, seal hulgas nii §-de 49–52 alusel maksustatava kasumi suurus, mille maksustamise õigus kasumi jaotamiseni edasi lükkub kui ka § 52¹ kohaselt tonnaažikorra alusel maksustatud tulu suurus. Ehkki tonnaažikorra alusel arvutatakse maksustatava tulu summa iga tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastava laeva puhasmahutavuse alusel, tuleb maksustatud tuluna deklareerida lisaks ka maksustamisperioodil tingimustele vastavast tegevusest saadud tulu.

Tavakorralt tonnaažikorralt üleminekul tuleb deklareerida §-de 49–52 alusel maksustatav kasum, mille maksustamise õigus kasumi jaotamiseni edasi on lükkunud ning tonnaažikorralt tavakorralt üleminekul tuleb deklareerida § 52¹ alusel maksustatud tulu. Ehkki tonnaažikorra alusel arvutatakse maksustatava tulu summa iga tonnaažikorra rakendamise tingimustele vastava laeva puhasmahutavuse alusel, tuleb maksustatud tuluna deklareerida lisaks ka maksustamisperioodil tingimustele vastavast tegevusest saadud tulu.

3.3. Ravikindlustuse seaduses tehtavad muudatused

RaKS § 22 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1², millega lisatakse RaKS § 22 lõikes 1 sätestatud kindlustatud isikuga lepingu alusel võrdsustatud isikute loetelusse laevapere liige, kes on lepingu sõlmimise kuule eelneva 12 kuu jooksul olnud laevapere liige vähemalt ühe meretöö- või muu lepingu alusel, sõltumata lepingu kestusest. Lepingueelse tähtaja piirangu seadmisel on lähtutud asjaolust, et laevapere liige töötab reeglina tähtjaliste meretöölepingute alusel. RaKS-i muudatusega antakse lepingu sõlmimise võimalus eelkõige laevapere liikme meretöölepingute vaheliseks ajaks. Seega on meremehel võimalik sõlmida haigekassaga leping, kui ta on juba laevalt lahkunud, tema meretööleping on lõppenud, ta on oma laevast maha munsterdatud ning seega on lõppenud ka tema laevapere liikme staatus. Meremees peab haigekassale lepingu sõlmimiseks tõendama siiski seda, et 12 kuu jooksul on ta olnud vähemalt korra laevapere liikme staatuses.

RaKS § 22 lõike 1 saatelause kohaselt on haigekassaga lepingu sõlmimise õigus Eesti alalisel elanikul ja Eestis tähtajalise elamisloa või elamisõiguse alusel elaval isikul, see nõue jääb kehtima ka laevapere liikme puhul. Tegemist on haigekassa ja isiku vahelise lepinguga ning selle sõlmimise õigus laieneb ainult RaKS-i § 22 lõikes 1 nimetatud isikutele. Isiku ja haigekassa lepingulised kohustused ja õigused tulenevad haigekassa ja isiku vahel sõlmitud lepingust.

Lepingu alusel kindlustatud isikuga võrdsustamisel laienevad laevapere liikmena töötanud isikule RaKS-is sätestatud kindlustatud isiku õigused, välja arvatud ajutise töövõimetuse hüvitiste (s.o haigushüvitis, sünnitushüvitis, lapsendamishüvitis ja hooldushüvitis) saamise õigus. Lepingu alusel on isikul õigus saada RaKS-is sätestatud tingimustel ja ulatuses tervishoiuteenust, ravimihüvitist, meditsiiniseadmehüvitist, samuti maksab haigekassa kindlustatud isikule täiskasvanute hambaraviteenuse hüvitist, täiendavat ravimihüvitist, väljaspool ravijärjekorda osutatud tervishoiuteenuse hüvitist ja piiriülese tervishoiuteenuse hüvitist. Vastavalt RaKS-ile on lepingu kehtivuse ajal isikul õigus kasutada ka Euroopa ravikindlustuskaarti. Samuti laieneb isikule RaKS-i § 66² alusel piiriülese tervishoiuteenuse hüvitis, mille kohaselt on kindlustatud isikul õigus saada RaKS-is ettenähtud ravikindlustushüvitisi seoses tervishoiuteenuste korraldamise seaduse (edaspidi *TTKS*) §-s 50³ nimetatud piiriülese tervishoiuteenuse saamisega teises Euroopa Liidu liikmesriigis. *TTKS*-i § 50³ sätestab piiriülese tervishoiuteenuste osutamise, mis on muuhulgas seotud ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 883/2004.

Vastavalt RaKS § 24 lõikele 1 kinnitab lepingu tüüptingimused haigekassa nõukogu. Leping sõlmitakse tüüptingimuste alusel⁷⁷ tähtajaga vähemalt üks aasta. Lepingu alusel tekib kindlustus ühe kuu möödumisel lepingu sõlmimisest. Kui kindlustusleping sõlmitakse RaKS-i alusel tekkinud sundkindlustuse kindlustuskaitse ajal, algab isiku kindlustuskaitse lepingu alusel kehtima sundkindlustuskaitse lõppemisest ilma katkemiseta (RaKS § 24 lõige 4). Lepingu sõlmimise avalduse võib haigekassale esitada ka enne meretöölepingu tähtaja lõppemist arvestusega, et lepingu kehtivus ja kindlustuskaitse algaks koheselt pärast meretöölepingu lõppemist.

Haigekassaga sõlmitud leping lõppeb juhul, kui isikul tekib RaKS-i alusel sundkindlustus (näiteks isik asub tööle mõnes kaldaettevõttes). Sellisel juhul tagastab haigekassa ettemakstud kindlustusmakse proportsionaalselt kehtinud lepingu ajaga.

RaKS §-s 22 sätestatud lepingu alusel makstava kindlustusmakse arvutamise aluseks on Statistikaameti viimati avaldatud eelmise kalendriaasta Eesti keskmine brutokuupalk, mis korrutatakse 0,13-ga. Kindlustusmakse suurus muutub igal aastal pärast seda, kui Statistikaamet avaldab eelmise kalendriaasta Eesti keskmise brutokuupalga.

Statistikaameti andmetel oli 2017. aasta keskmine kuubrutopalk 1221 eurot⁷⁸. Alates 1. aprillist 2018. a on kindlustusmakse ühe kalendrikuu eest 158,70 eurot, kvartalimakse 476,10 eurot ja aastamakse 1 904,40 eurot. Vastavalt lepingu tüüptingimustele tuleb kindlustusmaksed tasuda ette kas kolme kuu või ühe aasta kaupa (punkt 3.4.). Kindlustusmakse tasumiseks esitab haigekassa isikule arve.

RaKS §-i 22 täiendatakse lõigetega 2¹ ja 2².

⁷⁷ https://www.haigekassa.ee/sites/default/files/lepingud/vabatahtliku_lepingu_tuupingimused.pdf

⁷⁸ <https://www.stat.ee/pohinaitajad>

Lõikes 2¹ sätestatakse, et isik, kes soovib sõlmida haigekassaga lepingu, esitab oma õiguse kinnitamiseks haigekassale koopia meretöölepingust või muust dokumendist, mis tõendab, et isik on eelneva kaheteistkümne kuu jooksul olnud tööl laevapere liikmena. Arvestades, et kõikide meremeestega meretöölepingut ei sõlmita, meremehel puudub mingil põhjusel kirjalik leping või tema tähtajatust lepingust ei nähtu lepingu lõppemise aeg, siis on isikul lisaks meretöölepingule võimalik tõendada oma laevapere liikme staatust ka muul viisil. Näiteks võib meremehe teenistusraamatusse (nn meremehe passi) olla lisatud munsterrolli kanne, kus on ka kirjas, millisel laeval ja millal meremees on töötanud.⁷⁹ Kuna munsterrolli kantakse vaid laevapere liikmed, siis nähtub juba munsterrolli kandest endast, et meremees on olnud laevapere liige ja seega täitnud vastava tingimuse vabatahtliku ravikindlustuse lepingu sõlmimiseks. Eelnimetatud dokumendid ja avalduse lepingu sõlmimiseks võib esitada haigekassa kliendikontoris või elektrooniliselt digitaalselt allkirjastatuna.

Haigekassa nõudel tuleb võõrkeelsele lepingule lisada vandetõlgi seaduse § 2 lõikes 1 nimetatud isiku kinnitatud tõlge eesti keelde, mille kuld kannab isik (meremees). Vandetõlgi seaduse § 2 lõikes 1 nimetatud isik on vandetõlk ehk isik, kes osutab kutsetegevusena ametlikku dokumentide tõlkimise teenust ja täidab seaduses sätestatud juhtudel muid tõlkimisega seotud ülesandeid. Keeleseaduse § 5 lõike 1 kohaselt on iga muu keel peale eesti keele võõrkeel. Võõrkeelse lepingu tõlkimise nõue kehtestatakse sarnaselt RaKS-i § 53 lõikes 1 sätestatud välisriigis väljaantud pabertõendi tõlkimise nõudele, mille kohaselt on tõlge vajalik, kui haigekassa seda nõuab.

Kui haigekassale on esitatud võõrkeelne dokument arusaadav, siis isikult tõlget ei nõuta. Tõlke nõudmise vajaduse üle otsustab haigekassa. Meretöö seaduse alusel töötavatel laevapere liikmetel tõlke vajadus puudub, sest seaduse § 26 lõike 2 kohaselt peavad meretöölepingud olema ka eesti keeles.

Haigekassaga lepingu sõlmise eelduseks on meretöölepingu olemasolu eelneva 12 kuu jooksul. Eelnõu koostamise käigus kaaluti, kas haigekassa võiks küsida Veeteede Ametilt kinnitust, et meremehel on õigus haigekassaga leping sõlmida, kuid Veeteede Ametil ei ole vastavate andmete puudumise tõttu võimalik sellist kinnitust anda. Vastavalt Veeteede Ameti põhimäärusele on Veeteede Ameti tegevusvaldkond ohutu ja turvalise veeliikluse tagamine. Veeteede Ameti pädevusse ei kuulu töötamise andmete kogumine. Kehtiva õiguse kohaselt kogub töötamise andmeid Eesti Maksu- ja Tolliamet. Vastavalt Sotsiaalministeeriumi põhimäärusele kuulub tööhõive, tööturu, töökeskkonna ja töösuhete, sotsiaalse turvalisuse, sotsiaalkindlustuse ja -hoolekande korraldamine Sotsiaalministeeriumi valitsemisalasse. Haigekassaga lepingu sõlmimiseks peavad haigekassal olema meretöölepingu andmed (töötaja nimi, töötamise koht, töötamise periood). Eesti residentidega seotud meretöölepingute andmeid Eestis Vabariigis Veeteede Ametile teadaolevalt eraldiseisvalt ei koguta. Seetõttu peab isik haigekassaga lepingu sõlmimiseks esitama haigekassale ise oma meretöölepingu. Arvestada tuleb sealjuures, et haigekassaga saab sõlmida lepingu ka isik, kes ei tööta Eesti lipu all sõitval laeval, s.o. töötab mõne välisriigi lipu all ja kelle meretööleping pole sõlmitud Eesti õiguse (meretöö seaduse) alusel.

⁷⁹ Siseministri 30.11.2015 määrus nr 51 "Meremehe teenistusraamatu vorm, tehniline kirjeldus ja teenistusraamatusse kantavate andmete loetelu" sätestab, millised andmed kaetakse Eestis väljastatud meremehe teenistusraamatusse. Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsioon „Meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta", mille alusel väljastatakse ka Eestis meremehe teenistusraamat, kehtib kõigile meremeestele, kes töötavad meresõiduks kasutataval laeval (v.a. sõjalaev) mis tahes ametis ja see laev on registreeritud konventsiooniga ühinenud riigis.

Veeteede Ametil puuduvad ka ajakohased munsterdamise andmed, mis võiksid osaliselt asendada meretöölepingu andmeid.⁸⁰ Munsterdamise andmeid kogub Veeteede Amet siis, kui meremees tuleb oma diplomeid uuendada. Sellisel juhul on munsterdamise andmete kogumise ainukeseks eesmärgiks saada tagantjärei teavet meremeeste meresõidu praktika kohta. Reaalajas ja täielikke munsterdamise andmeid Veeteede Amet ei kogu. Samuti tuleb arvestada, et Veeteede Amet ei väljasta diplomeid kõigile isikule, kes on õigustatud haigekassaga lepingut sõlmima, kuna diplomeid võivad neile väljastada ka teised riigid. Diplomid väljastatakse vaid kutselistele meremeestele, s.o mitte kõigile laevapere liikmetele, kes laeval töötavad.

Kui haigekassale ei ole esitatud meretöölepingust või muust esitatud dokumendist arusaadav, kas tegemist on meretöösuhet kinnitava dokumendiga, võib haigekassa selles osas konsulteerida Sotsiaalministeeriumiga (meretöö seadus) või Veeteede Ametiga.

3.4. Riigilõivuseaduses tehtavad muudatused

RLS § 73 tunnistatakse kehtetuks. Paragrahv reguleerib laevakinnistusraamatu dokumentide väljastamist, kuid tegemist ei ole enam Tartu Maakohtu kinnistusosakonna toiminguga. See pädevus anti 1.07.2017 jõustunud muudatustega üle Veeteede Ametile ja notaritele ning asjaomased sätted on üle viidud RLS §-i 181. Lisaks tuleb tunnistada kehtetuks riigilõivud kinnitatud väljatrükkide väljastamise eest (§ 73 lõiked 3 ja 5), kuna Veeteede Ametil puudub kinnitamise õigus ning selliseid väljatrükke väljastavad ainult notarid.

RLS § 180 lõike 1 sõnastust muudetakse. Võrreldes § 180 lõike 1 praeguse tekstiga viidatakse sättes esimesele laevapereta prahitud laevade registrile. Lisaks tehakse sättes terminoloogiline täpsustus parandus ning asendatakse sõna „lipudokument“ sõnaga „liputunnistus“. Lipudokument on LaevaRS § 9 lõike 1 kohaselt üldmõiste, mis hõlmab mere- ja siseveelaevatunnistust, liputunnistust, laevapiletit ja ajutist liputunnistust. RLS § 180 lõikes 1 on aga silmas peetud nimelt liputunnistust.

RLS § 180 lõike 2 sõnastust täpsustatakse ning lisatakse viited esimesele või teisele laevapereta prahitud laevade registrile. Registritesse kantud andmete muutmise ja täiendamise eest tuleb endiselt tasuda 32 eurot.

RLS § 180 täiendatakse lõikega 2¹, mille kohaselt tuleb registrisse kantud andmete muutmise või täiendamise eest ja uue laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamise eest seoses laeva allprahitamisega tasuda riigilõivu 64 eurot. Lähtutud on arvestusest, mille kohaselt maksab nii kande tegemine kui laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamine kumbki 32 eurot.

RLS § 180 lõikesse 3 lisatakse viide esimesele ja teisele laevapereta prahitud laevade registrile. Sätte sisu ei muutu, st riigilõivu suurus laeva registrist kustutamise eest on endiselt 20 eurot.

RLS § 181 sõnastust muudetakse. Kuna alates 1.07.2017 läks teatud dokumentide väljastamise pädevus üle Veeteede Ametile, viiakse seni RLS §-s 73 olnud sätted üle seaduse 8. peatüki 5. jao 1. jaotisse (laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse alusel tehtavad Veeteede

⁸⁰ Meretöölepingu kuupäevad ei pruugi täielikult vastata munsterrolli kuupäevadele. Munsterrolli kantakse meremees siis, kui ta on juba laeva jõudnud ning sinna sisse ei arvata laeva reisimise kuupäevi, kuigi sel ajal juba meretööleping kehtib.

Ameti toimingud), täpsemalt §-i 181. RLS § 181 reguleerib laevaregistrite dokumentide väljastamist.

Lõikes 1 sätestatakse, et merelaevatunnistuse ja siseveelaevatunnistuse väljastamise eest tasutakse riigilõivu 13 eurot. Säte asus varasemalt RLS § 73 lõikes 2. Kui varasemalt oli tegemist Tartu Maakohtu registri- ja kinnistusosakonna toiminguga, siis alates 1.07.2017 läks laeva liputunnistuse väljastamise pädevus LaevaRS § 10 lõike 1 kohaselt üle Veeteede Ametile ja notaritele.

Riigilõivu tasumise alus tuleneb eelnõuga lisatavast LaevaRS § 11 lõikest 1.

Lõikes 2 sätestatakse, et tõendi väljastamise eest, millega tõendatakse, et laevakinnistusraamatu kannet ei ole muudetud või selline kanne puudub, tuleb tasuda riigilõivu 5 eurot. Säte asus varasemalt § 73 lõikes 4 ning seni oli riigilõivu suurus 2 eurot. Riigilõivu suurus on tõstetud 5 euroni sarnaselt muudele RLS sätetele, mis sätestavad riigilõivu suuruse dokumendi väljatrüki väljastamise eest (nt RLS § 177).

Riigilõivu tasumise alus tuleneb eelnõuga lisatavast LaevaRS § 100⁷.

Lõike 3 kohaselt tasutakse 84 eurot ajutise liputunnistuse väljastamise eest LaevaRS § 23 alusel. Nimetatud säte reguleerib ajutise liputunnistuse väljastamist Eestis ehitatud laevale, millele ei laiene õigus kanda Eesti lippu, esimese üleviimisreisi ajal. Ajutisi liputunnistusi väljastavad nii Veeteede Amet kui ka Eesti välisesinduse konsulaarametnik, kuid LaevaRS § 23 alusel väljastab ajutisi liputunnistusi üksnes Veeteede Amet.

Samasisuline säte on olemas RLS kehtivas redaktsioonis ning asus varasemalt § 181 lõikest 1. Eelnõuga täiendati LaevaRS-i riigilõivu tasumise alusega, mis tuleneb LaevaRS § 14 lõikest 6. 84 eurot.

Lõike 4 kohaselt tasutakse laeva liputunnistuse väljastamise eest riigilõivu 8 eurot. Laeva liputunnistus väljastatakse koos merelaevatunnistusega laevadele, mis on kantud laevakinnistusraamatusse.

Tegemist on sättega, mis asus seni RLS § 73 lõikes 1. Kui varasemalt oli tegemist Tartu Maakohtu registri- ja kinnistusosakonna toiminguga, siis alates 1.07.2017 läks laeva liputunnistuse väljastamise pädevus LaevaRS § 10 lõike 1 kohaselt üle Veeteede Ametile ja notaritele. Riigilõivu tasumise alus tuleneb eelnõuga lisatavast LaevaRS § 13 lõikest 2.

Lõikega 5 kehtestatakse riigilõivu suurus laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamise eest esimesse või teise laevapereta prahitud laevade registrisse, kui seda ei tehta koos laeva registreerimise või registreeringu pikendamisega. Tegemist on erandjuhtudega ning kuna Veeteede Amet menetleb seda isiku taotluse alusel, toob see kaasa Veeteede Ameti täiendava töökoormuse ja kulu. Praktikas võib dokumendi eraldi väljastamine toimuda eelkõige senise liputunnistuse kadumisel või hävimisel, aga ka nt laeva andmete muutumisel, mis on tingitud laevale tehtud uutest mahtuvusarvutustest.

Riigilõivu tasumise kohustus kehtestatakse LaevaRS § 13¹ lõikega 4, riigilõivu summa on 32 eurot. See on analoogne RLS § 180 lõikes 1 sätestatud laeva kandmisega esimesse laevade registrisse, mille riigilõivu puhul on arvestatud nii laeva registreerimistoiminguga kui ka laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamisega.

Lõike 6 kohaselt tasutakse esimese või teise laevapereta prahitud laevade registri dokumendi ärakirja väljastamise eest riigilõivu 10 eurot. See hõlmab ka laevatoimiku dokumente.

RLS §-st 181 jäetakse välja kehtiv lõige 3, mille kohaselt tasutakse riigilõivu kaubandusliku meresõidu koodeksi alusel asutatud laevaregistri dokumendi kinnitatud ära kirja väljastamise eest. Viidatud on registrile, mis oli Veeteede Ametis enne LaevaRS kehtestamist, st kuni 1998. aastani. Kõnealused kaubandusliku meresõidu koodeksi sätted on tunnistatud kehtetuks, mistõttu jäetakse ka vastav RLS säte seadusest välja.

3.5. Sotsiaalmaksuseaduses tehtavad muudatused

SMS-i muudatustega tehakse sotsiaalmaksu maksmises erisus TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud Eesti lipu all sõitvate laevade osas.

SMS §-i 2 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1¹, millega sätestatakse sotsiaalmaksu maksmise kohustus, kui laevapere liige, kes on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi, Šveitsi või selle riigi, millega Eesti Vabariik on sõlminud välislepingu, kodanik või elamisloa alusel Eestis elav välismaalane, töötab Eesti lipu all sõitval laeval.

Euroopa Liidu sotsiaalkindlustusskeemide koordinatsioonimääruse nr 883/2004 artikli 11 lõike 4 kohaselt kohaldub Euroopa Liidu kodanike ja Euroopa Liidus ametlikult resideeruvate kolmandate riikide kodanike, kes on piiriüleses olukorras (näiteks elavad ühes ja töötavad teises riigis ehk teise riigi lipu all), eest makstavate sotsiaalkindlustuse sissemaksete suhtes lipuriigi õigus. Sisuliselt tähendab see, et sotsiaalmaks töötasudelt tuleb maksta sinna liikmesriiki, mille lippu laev kannab. Olulise erisusena näeb määrus ette, et meremeestele, kes elavad riigis, kus asub nende tööandja (registrisse kantud asukoht või tegevuskoht) tuleb kohaldada nende elukohariigi õigust. Seega Eestis elavate meremeeste suhtes, kelle tööandja asub samuti Eestis, kohaldub Eesti õigus isegi siis, kui nimetatud meremehed sõidavad mõne muu Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna riigi lipu all. Seega peab Eesti tööandja maksuma Eesti residendist meremeeste eest sotsiaalmaksu Eestisse. Ehkki määrused on otsekohalduvad, tuleb maksustamise alus ette näha siseriiklikus õigus, mistõttu täiendatakse sotsiaalmaksuseadust vastava punktiga.

SMS §-i 2 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1², millega sätestatakse sotsiaalmaksu maksmise kohtus sellise laevapere liikme töötasult, keda ei ole nimetatud SMS § 2 lõike 1 punktis 1¹. Seega näeb säte ette sotsiaalmaksu tasumise kohustuse kolmandast riigist pärit laevapere liikmele makstud töötasult.

SMS-i § 2 lõiget 4 täiendatakse punktiga 8, millega sätestatakse, et sotsiaalmaksu makstakse töötajale või ametnikule kuu eest makstud tasult laevapere liikme puhul, kes on töötanud tulumaksuseaduse § 13 lõikes 6 toodud tingimustele vastaval laeval. Muudatuse tulemusel puudub kohustus maksta laevapere liikme eest sotsiaalmaksu igakuiselt vähemalt kuumääralt ning sotsiaalmaksu tasutakse üksnes juhul, kui isikule tasu makstakse. Meremeeste töölepingud on reeglina tähtjalised ning kodus viibimise ajal neile enamasti tasu ei maksta, mistõttu oleks ebaõiglane nõuda igakuiselt sotsiaalmaksu tasumist.

SMS § 4 täiendatakse punktiga 3¹, millega sätestatakse, et sotsiaalmaksu maksmise kohustus lasub isikul, kes teeb laevapere liikmele väljamakse. Selline regulatsioon vastab Euroopa parlamendi ja nõukogu määruse 883/2004 artikli 11 lõikes 4 sätestatule, mille kohaselt käsitatakse palka maksvat ettevõtjat või isikut tööandjana.

SMS §-i 7 täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse sotsiaalmaksumäär 20% SMS §-i 2 lõike 1 punktides 1¹ ja 1² nimetatud isikutele, kes on teeninud tulu töötamisest laeval, mille kogumahutavus on vähemalt 500 ja mida kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelises meritsi veol, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarseid reisijatevedusid tegeval laeval, ning kelle tulu on maksustatud TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud maksubaasi alusel. Sisuliselt kehtestatakse eelnõuga TuMS-s ettenähtud tingimustele vastaval laeval töötava meremehe puhul sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osale maksubaas, millelt tööandja makseid tasub. Maksubaas tuleneb samuti TuMS § 13 lõikest 6 ning see on eelnõu koostamise ajal 750 eurot. See tähendab, et kui laevapere liikme tegelik töötasu ületab maksubaasi, makstakse sotsiaalmaksu ikka maksubaasilt, mitte tegelikult väljamakstud tasult. Tasutud sotsiaalmaks tagab laevapere liikmele **vanaduspension**i saamise. Sotsiaalmaksu pensioniosa tuleb maksta kõikide Eesti lipu all sõitva laeva laevapere liikmetele, sh kolmandast riigist pärit laevapere liikmele makstud tasudelt, kuna alates 2018. aasta 1. jaanuarist ekspordib Eesti riiklike pensionide maksmist kõikidesse välisriikidesse. Sellega tagatakse Eesti lipu all sõitvatele meremeestele muude riikliku pensioni saamise tingimuste täitmisel võimalus saada hiljem tuge sissetuleku vähenemisel vanaduse korral.

Pensionioiguse tekkimiseks peab isikul olema nõutav pensionistaaž. Õigus vanaduspensionile on isikul, kes on jõudnud vanaduspension

Ühe aasta pensionikindlustusstaaži saamiseks peab olema kindlustatu eest sotsiaalmaksu aasta jooksul makstud vähemalt töötasu alammäära aastasummal (2018. aasta näitel 12x500=6000 eurot). Isikule, kelle isikustatud sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa on sellest väiksem, arvestatakse pensionikindlustusstaaži proportsionaalselt isikustatud sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osaga. Ühe kalendriaasta kohta arvestatakse kuni üks aasta pensionikindlustusstaaži.

Meremeeste puhul tuleb arvestada asjaoluga, et tüüpiliselt sõlmitakse nendega 4 kuulised lepingud, mille vahele jäävad mõnekuulised vaheajad, kus isik ei tööta. Kokku töötab meremees sageli u 8 kuud aastas. Eeldusel, et meremees töötab 8 kuud aastas, kulub tal ühe aasta pensionikindlustusstaaži kogumiseks 750-eurose maksubaasi korral kauem kui aasta. 750-eurose maksubaasi mõju meremehe pensionikindlustusstaažile on ülevaatlikult esitatud tabelis 1.

Pension

Tabel 1. Pensionikindlustusstaaž (PKS) 750-eurose maksulae ja 8 kuud aastas töötamise korral

	Maksubaas	Summa, millelt sotsiaalmaks on arvestatud (aastas)	Kuupalga alammäära prognoos*	Vajalik summa 1 aasta PKS saamiseks*	Meremehe kogutud PKS aasta jooksul
2019	750	6000	528	6330	11,4 kuud

2020	750	6000	555	6665	10,8 kuud
2021	750	6000	584	7005	10,3 kuud

* *Lähtudes Rahandusministeeriumi 2017. aasta suvisest majandusprognosist, milles on eeldatud, et alampalk tõuseb samas tempos kui keskmine palk.*

Tabelis 2 on näidatud pensionikindlustusstaaži koguneme eeldusel, et maksubaas tõuseb 3% aastas.

Tabel 2. Pensionikindlustusstaaž (PKS) 750-eurose maksulae ja 8 kuud aastas töötamise korral

	Maksubaas *	Summa, millelt sotsiaalmak s on arvestatud (aastas)	Töötasu alamäär prognos**	Vajalik summa 1 aasta PKS saamiseks	Meremehe aastaga kogutud PKS
2019	750	6000	528	6330	11,4 kuud
2020	773	6180	555	6665	11,1 kuud
2021	796	6365	584	7005	10,9 kuud

* *Maksubaas on esimesel aastal 750 eurot ning tõuseb igal järgneval aastal 3%.*

** *Lähtudes Rahandusministeeriumi 2017. aasta suvisest majandusprognosist, milles on eeldatud, et alampalk tõuseb samas tempos kui keskmine palk.*

See, mil määral maksubaas tagab töötajatele pensionikindlustusstaaži, sõltub oluliselt Eesti töötasu alamäärast. Maksubaasi puhul peaks olema arvestatud sellega, et tingimustes, kus töötasu alamäär iga-aastaselt tõuseb, pakub fikseeritud või töötasu alamäärast aeglasemalt kasvav maksubaas üha vähem sotsiaalseid garantiisid ehk pensionikindlustusstaaž, mis annab üldse õiguse pensioni saada, koguneb järjest aeglasemalt.

Siiski peab Eesti meremeeste puhul arvestama asjaoluga, et vaid vähesed meremehed soovivad töötada merel terve elu. Tavaliselt sõidetakse merd kümnekond aastat ja siis otsitakse omale töökoht kaldal. Kaldatöökohal makstakse meremehe töötasult sotsiaalmaksu tegelikult palgalt, mis on suure tõenäosusega oluliselt suurem kui 750 euro suurune maksubaas ja seega jätkub isiku pensionistaaži kogumise kiirus tavapäraselt. Laevanduse arendamise üks eesmärkidest on aktiivselt tegutseda laevanduse kaldaettevõtete Eestisse toomise nimel.

Sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa (13%) erirežiimi kohaldumisel ei maksta. Eesti alalisest elanikust ja Eestis tähtajalise elamisloa või elamisõiguse alusel elavale isikule tagatakse juurdepääs vabatahtlikule riiklikule ravikindlustusele. Seega on laevapere liikmel on võimalik sõlmida vabatahtlik riiklik ravikindlustuse leping ning tasuda ise ravikindlustuse sissemaksid.

Muudatuste eesmärgiks on tõsta Eesti merenduse konkurentsivõimet läbi tööjõumaksude vähendamise. Muudatustega kaasnevad alljärgnevad negatiivse iseloomuga asjaolud:

- Maksubaasi kehtestamine mõjutab sissetulekutelt arvestatavaid hüvitisi negatiivselt.
- Kolmandatest riikidest pärit meremeeste tööjõu maksustamine väiksemate maksudega kui Eestis elavate meremeeste maksustamine, võib mõjutada viimaste positsiooni tööturul negatiivselt.

- Riiklikud meetmed täiendavad reederile pandud kohustusi.

Maksustatava töötasu suurusest sõltub otseselt järgmiste hüvitiste suurus: töotushüvitis, koondamishüvitis, maksejõuetuse hüvitis, vanemahüvitis. Kõik need hüvitised arvutatakse protsendina töötasust. Maksubaasi kehtestamine toob kaasa Eesti meremeestele viimatinimetatud hüvitiste vähenemise. Seega on meremeeste kindlustuskaitse väiksem kui teistel Eesti töötajatel, kelle puhul makstakse maksed kogu töötasult.

Ajutise töövõimetus hüvitisi laevapere liikmetele ei maksta, kuna maksubaasilt tasutakse üksnes sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa ning ravikindlustuse osa ei tasuta.

Varasema töötasu suurusest ei sõltu riiklikud peretoetused ja töövõimetoetus. Neid hüvitisi makstakse elamis põhiselt, v.a juhul, kui laevapere liikmele rakendub Euroopa Liidu sotsiaalkindlustushüvitiste koordineerimismäärus 883/04.

Kolmandatest riikidest pärit meremeesteks on meremehed, kes elavad väljaspool riike, kus kohalduvad EL sotsiaalkindlustusmäärused või Eestile täitmiseks kohustuslikud sotsiaalkindlustuslepingud. Kui kolmanda riigi meremehel on Eestis, sh Eesti lipu all sõitval laeval omandatud 15 aastat pensionikindlustusstaazi, siis makstakse talle alates 2018. aastast Eesti riiklikku pensionit sõltumata sellest, millises riigis ta elab.

EMP riikides või lepingupoole riigis elavad meremehed ei pea vanaduspensioni saamiseks töötama 15 aastat Eestis või Eesti lipu all sõitval laeval. EL koordineerimismääruse nr 883/2004 kohaselt võetakse ühes riigis hüvitisele õiguse tuvastamisel arvesse teise riigi elamis-, töötamis- või kindlustusperioodid nii nagu need oleksid täitunud oma riigis. Pensioni suuruse arvutab iga riik proportsionaalselt vastavalt oma õigusaktidele ja maksab selle välja.

Töötuskindlustushüvitise määramisel arvestatakse töötuskindlustushüvitisele õiguse määramisel teises riigis täitunud kindlustusperioode, hüvitiste maksmine on siiski seotud töötamisega ja sellest tulenevate kohustuste täitmisega. Seda saab ka teha teises EMP riigis, kuid teatud piirangutega.

4.6. Töötuskindlustuse seaduses tehtavad muudatused

Muudatuste eesmärgiks on tõsta Eesti merenduse konkurentsivõimet vähendades TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeval töötamise korral laevapere liikme ja tööandja maksukoormust. Töötuskindlustusmaks on üks tööjõumaksudest, mida eelnõu järgi võib eelpool nimetatud laeval töötamise korral maksta maksubaasilt.

TKindIS § 3 muudatusega muudetakse kindlustatu mõistet.

Kehtiva TKindIS § 3 lõike 1 järgi on kindlustatu töötaja, ametnik, võlaõigusliku lepingu alusel teenust osutav füüsiline isik, riiklik lepitaja jne, kui nad on maksnud töötuskindlustusmaksid. Eelnõuga sätestatakse TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeval töötava laevapere liikme kindlustatuse tingimused. Laevapere liige on meretöö seaduse § 4 lõike 1 kohaselt laeval meretöölepingu alusel töötav füüsiline isik, kes tööülesannete täitmisel hoiab laeva käigus või teenindab reisijaid ning on kantud munsterrolli. Eelnõuga täiendatakse TKindIS § 3 lõikega 1¹, mille kohaselt on kindlustatu töötaja, kes on Eesti lipu all sõitva TuMS §-i 13 lõikes 6 nimetatud laeva laevapere liige, kui ta on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitleb töötushüvitisi.

TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laevad on laevad, mida kasutatakse kaupade või reisijate meritsi veos ja mille kogumahutavus on 500 (vt täpsemalt TuMS § 13 lõike 6 muudatuse selgitust). Muudatus puudutab ainult neid laevapere liikmeid, kes töötavad TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeval. Laeval, mis ei vasta nendele tingimustele, töötav laevapere liige on kindlustatu kehtiva TKindIS § 3 lg 1 kohaselt ja neid tingimusi eelnõuga ei muudeta.

Eelnõu kohaselt ei ole siiski kõik laevapere liikmed kindlustatud. Kindlustatu mõiste muutmisel on lähtunud sellest, kas laevapere liikmel on töötuks jäämise korral võimalus saada töötuskindlustushüvitist Eestis või mitte. Kui isik on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik, võib tal tekkida õigus saada töötuskindlustushüvitist Eestis või õigus kindlustusperioodide liitmisele Euroopa Liidu sotsiaalkindlustusmääruse alusel.

Kolmandate riikide kodanikel, kellel ei ole õigust viibida ega elada Eestis, ei teki üldjuhul õigust töötuskindlustushüvitisele ega kindlustusperioodide liitmisele. Kolmandatest riikidest pärit laevapere liikmeks loetakse eelnõu mõttes isikuid, kes ei ela riigis, kus kohaldatakse Euroopa Liidu sotsiaalkindlustusmääruseid või Eestiga sõlmitud välislepinguid. Eelnõu kohaselt on kindlustatu vaid sellise kolmanda riigi kodanik või elanik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitab töötushüvitisi (töötuskindlustushüvitis ja töötutoetus). Eestil on selline leping sõlmitud Ukrainaga (Eesti Vabariigi ja Ukraina sotsiaalkindlustusleping). Vt lisaks selgitusi sotsiaalmaksuseaduse muutmise juurde.

TKindIS § 4 lõike 2 punktis 5 täiendatakse tööandjate loetelu. TKindIS kohaselt maksavad töötuskindlustusmakset kindlustatu ja tööandja. Laevapere liikme tööandjaks loetakse käesoleva eelnõu alusel täiendavalt reeder meretöö seaduse § 5 tähenduses, st meresõiduohutuse seaduses nimetatud isik või muu isik, kes meretöölepingu sõlmimisega võtab endale töösuhtes tööandja õigused, kohustused ja vastutuse. Reederil on laevapere liikme tööandjana kohustus tasuda laevapere liikme eest tööjõumaksud, sh töötuskindlustusmakset.

TKindIS § 14² täiendatakse lõikega 1¹ ja § 20 lõikega 6.

Lisaks kindlustatu mõiste täpsustamisele muudetakse eelnõuga töötuskindlustusmakse maksmise korda (vt TKindIS § 40 muudatuse selgitus). Kehtiva TKindIS järgi makstakse töötuskindlustusmakset töötasult. Eelnõu kohaselt võib töötuskindlustusmakset maksta TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeva laevapere liikme töötasult või TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud maksubaasilt ehk 750 eurolt. Kuna töötuskindlustusmakset on võimalik maksta maksubaasilt, sätestatakse eelnõuga koondamise ja tööandja maksejõuetushüvitise korral makstavate kindlustushüvitiste suuruse arvutamise erisused.

Töötaja koondamise korral maksab tööandja hüvitist töötaja ühe kuu keskmise töötasu ulatuses (TLS § 100 lg). Kui töötaja töötas sama tööandja juures vähemalt viis aastat, maksab töötukassa töötajale lisaks kindlustushüvitist koondamise korral. Töösuhte puhul, mis kestis 5-10 aastat, makstakse kindlustushüvitist koondamise korral ühe kuu keskmise töötasu ulatuses. Üle kümneaastase töösuhte korral makstakse hüvitist kahe kuu keskmise töötasu ulatuses.

Kuna laevapere liikme puhul võib töötuskindlustusmakset maksta tegeliku töötasu asemel maksubaasilt, täpsustatakse eelnõuga, milline tasu võetakse hüvitise arvutamisel aluseks. Kehtiva TKindIS § 14² järgi arvutakse kindlustushüvitis koondamise korral töötaja üheksa kuu keskmisest ühe kalendripäeva töötasust töötuskindlustuse andmekogu andmete alusel. Nii nagu

muude hüvitiste puhul võetakse ka kindlustushüvitise koondamise korral arvutamisel arvesse töötasu, millelt on makstud töötuskindlustusmaksed.

Hüvitise arvutamisel on lähtutud töötuskindlustuse eesmärgist. Töötuskindlustus on sundkindlustus, mille üheks eesmärgiks on töötajale töölepingu ülesütlemise hüvitamine koondamise korral ning töötajate nõuete kaitse tööandja maksejõuetuse korral. Tööandja masketest rahastatakse koondamise ja tööandja maksejõuetuse korral kindlustushüvitiste maksmist. Kindlustushüvitise maksmisega võtab töötukassa osaliselt üle tööandja kohustuse koondamise korral hüvitist maksta ning seda selle töötasu ulatuses, millest on kindlustusmaksed tasutud. Kindlustushüvitis koondamise korral, mis on arvutatud maksubaasilt, võib jääda väiksemaks kui tegelikult töötasult arvutatud hüvitis.

Analoogne muudatus tehakse maksejõuetushüvitise arvutamisel. Maksejõuetushüvitise eesmärgiks on hüvitada töötajale tööandja maksejõuetuse korral saamata jäänud töötasu, puhkusetasu ning hüvitised, mis on ette nähtud seadusega. Kui laevapere liikme töötasult on makstud töötuskindlustusmaksed ainult maksubaasilt, arvutatakse sarnaselt teiste hüvitistega maksejõuetushüvitist ainult sellelt töötasult, millelt töötuskindlustusmaksed maksti. Nii nagu kindlustushüvitis koondamise korral võib ka kindlustushüvitis maksejõuetuse korral jääda väiksemaks võrreldes hüvitisega, mida töötaja oleks saanud siis, kui see oleks arvutatud tegelikult saamata jäänud töötasult.

TKindlS § 40 lõiget 1 täiendatakse punktiga 3. Kehtiva TKindlS järgi makstakse töötuskindlustusmaksed kindlustatule makstud töötasult, palgalt ja muudelt tasudelt kindlustatule ja tööandjale kehtestatud töötuskindlustusmaksde määras. Eelnõu kohaselt võib kindlustatu, kes on laevapere liige ja töötab TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeval, töötasu asemel maksta töötuskindlustusmaksed maksubaasilt ehk 750 eurot. See tähendab, et kui laevapere liikme töötasu on näiteks 2000 eurot, siis võib reeder maksta töötuskindlustusmaksed maksubaasilt.

TkindlS § 42 lõike 1 punkte 1 ja 2 muudetakse. Kuna eelnõuga täiendati TKindlS § 40 lõiget 1 punktiga 3 (laevapere liikmete tasude töötuskindlustusega maksustamine), viidatakse TKindlS § 42 lõike 1 punktides 1 ja 2 uuele punktile.

4.7 Jõustumissäte

Seadus jõustub eeldatavalt 1. jaanuaril 2019. aastal, sõltuvalt riigiabi loa menetlemise kiirusest Euroopa Komisjonis.

Eelnõu § 1 punktid 56 ja 77, mille kohaselt ei saa muus võõrkeeles kui inglise keeles esitatud dokumendi tõlget enam notariaalselt kinnitada, vaid see peab olema vandetõlgi tehtud tõlkega, jõustuvad 1. jaanuaril 2020. a. Sarnased muudatused on LaevaRS-is tehtud vandetõlgi seaduse muudatustega, mis jõustuvad samal kuupäeval.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus on võetud kasutusele vastutava isiku ja volitatud esindaja terminid. Selgitused nende mõistete osas on antud LaevaRS §-de 4¹ ja 4² juures.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on vastavuses Euroopa Liidu õigusega.

6. Seaduse mõjud

6.1. Laevaregistrite seaduse muudatustega kaasnevad mõjud

Eelnõu peamiseks mõjuks on läbi laevapereta prahitud laevade registri protseduuride lihtsustamise ning teise laevapereta prahitud laevade registri ja Tartu Maakohtu juures asuva laevakinnistusraamatu välismaa reederitele avamise soodustada koosmõjus tööjõumaksude vähendamise ja ettevõtte tulumaksu erimaksurežiimi loomisega laevade Eesti lipu alla tulekut. Suurenev laevastik aitab kaasa kaldasektori tekkele ja Eesti majanduse kasvule.

Seaduse jõustumisel võib eeldada mõju avaldumist peamiselt järgmistes valdkondades: sotsiaalne mõju, mõju majandusele ning muud otsesed või kaudsed mõjud.

6.1. Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju

. Eelnõuga kaasneb eeldatavalt Eesti lippu kandvate laevade arv. Tänu laevade lisandumisele Eesti laevaregistritesse on Eesti meremehel tulevikus suurem võimalus töötada Eesti lipu all sõitval laeval. Samuti, kuna suurenev laevastik aitab kaasa kaldasektori tekkele, tekib Eesti meremeestel tulevikus võimalus pärast merel töö lõpetamist töötada merenduse kaldasektoris. See võimaldab riigil kaitsta paremini ka Eesti meremehe sotsiaalseid õigusi ja võimaldab Eesti meremeestele parema ligipääsu sotsiaalkindlustusele ja teistele ILO meretöö konventsiooniga ettenähtud sotsiaaltagatistele.

Merenduses tekib töökohti juurde ja kasvab merendussektori tööhõive ka kaldasektoris. Lähtuvalt sellest peaks ühiskonna vajaduste ja arengutega kaasas käima ka mereharidus. Selleks peavad mereharidusasutused muutma vajadusel oma õppekavasid ja täiendama õppesuundasid ning tegema koostööd teiste haridusasutustega.

Laevade sundviisiline kustutamine registrist võib mõjutada neid meremeeste sotsiaalseid õiguseid, mis sõltuvad sellest, millise riigi lippu laev kannab (vt põhjalikumad selgitused allpool).

6.2. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Tuvastatud mõju riigi julgeolekule puudub.

Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste rakendusuringute keskuse läbiviidud uuringus, mille eesmärk oli anda ülevaade Eesti merejulgeoleku hetkeseisust, on siiski nähtud seost riigi julgeoleku ja omalipulise kaubalaevastiku puudumise vahel. Omalipuline kaubalaevastik saaks tegeleda sõja või muu kriisi ajal Eesti elanike varustamisega.⁸¹ Selle eelduseks võiks olla siiski see, et kaubalaevad kuuluvad Eesti reederitele ja laevad sõidavad Läänemere piirkonnas.

⁸¹ Täispikk uuring ei ole avalikult kättesaadav. Lühitulevaadet antud uuringust saab lugeda ajakirjast „Meremees“ nr 1/4 2017.

Eelnõu omab mõju välissuhtlusele, kuna suhtlus teiste riikide reederite, laevaomanike ja merendusadministratsioonidega tiheneb ning Eesti lipu all sõitvad laevad läbivad nii teiste riikide territoriaalvesi ja majandusvööndeid kui ka avamerd.

6.3. Mõju majandusele

Mõju Eesti majandusele on oluline. Prognoside kohaselt võiksid muudatused Eesti lipu alla tuua 300 suurt merelaeva aastaks 2039. Maksulaekumine aastas 300 laeva pealt oleks 636,1 miljonit eurot, mis avaldaks olulist mõju riigi SKT-le.

Ettevõtluskeskkond paraneb ja Eesti ettevõtetel tekib parem võimalus hakata tegutsema merendusvaldkonnas. Majanduslikke negatiivseid mõjusid laevaomanikele ja prahtijatele muudatus kaasa ei too, kuna hetkel laevu, millele eelnõu peamiselt suunatud on, veel registris pole. Muudatused mõjutavad siiski ühte juba registris olevat laeva (vt põhjalikumad selgitused allpool).

6.4. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

ÜRO mereõiguse konventsiooni kohaselt peavad lipuriigid kindlustama kohaldamisele kuuluvate rahvusvaheliste reeglite ja standardite nagu ka enda õigusaktide järgimise oma lipu all sõitvatel laevadel olenemata laeva asukohast. Tuleb võtta kasutusele meetmed, et laevad, mis ei vasta rahvusvahelisele merekeskkonna kaitse nõuetele, ei saaks merele minna enne, kui nad on laevad viinud nende nõuetega vastavusse. Laevad peavad olema varustatud lipuriigi väljastatud vastavate sertifikaatidega. Samuti peavad lipuriigid koheselt algatama vastavad menetlused uurimaks rahvusvaheliste reeglite või standardite rikkumist, olenemata kohast, kus see on toime pandud. Laevade lisandumisel Eesti lipu alla laieneb ka nendele laevadele Eesti riigi vastutus rahvusvahelise merekeskkonna kaitse nõuete täitmise eest.

Paralleelselt käesoleva eelnõuga valmistas riik ette laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise 2004. aasta rahvusvahelise konventsiooni ratifitseerimise. Konventsioon ratifitseeriti Riigikogus 14.02.2018 ning see jõustub Eestis suhtes 17. juulil 2018. Konventsiooni eesmärk on kaitsta merekeskkonda laevade ballastvee kaudu edasi kanduda võivate võõrliikide eest. Põhiliseks muudatuseks on, et ballastvett kasutavad laevad peavad hakkama merre pumbatavat ballastvett nõuete kohaselt käitlema, mis tähendab, et laevadele tuleb paigaldada puhastussüsteemid. Konventsiooniga ühinemine võimaldab Eesti lipu all sõitvatel laevadel vabastuste taotlemist nendest nõuetest. Vabastusi on võimalik anda kindlatele laevadele, mis sõidavad kindlaksmääratud sadamate vahel. Veeteede Amet saab menetleda vabastuste andmist juba nii Eesti lipu all sõitvatele laevadele kui ka Eesti lipu alla käesoleva eelnõu alusel lisanduvatele laevadele.

Paralleelselt käesoleva eelnõuga valmistatakse 2018. aasta jooksul ette Nairobi rahvusvaheline laevavrakkide eemaldamise konventsiooni ratifitseerimist. Konventsioon sätestab õiguslikud alused riikidele laevavrakkide eemaldamisele, mis võivad endast kujutada ohtu sealhulgas merekeskkonnale.

6.5. Mõju regionaalarengule

Tuvastatud mõju regionaalarengule puudub.

6.6. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Tuvastatud mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub.

Seaduse rakendamisel tehakse koostööd Politsei- ja Piirivalveameti (laeva seotud esimese astme kuriteo toimepanemisega kui laeva registrist kustutamise alus), Maksu- ja Tolliametiga (riigilõivud) ning Tartu Maakohtu registriosakonnaga (laevade kinnistamine).

6.7. Muud otsesed või kaudsed mõjud

Paraneb Eesti kui mere- ja laevandusriigi rahvusvaheline maine.

Merekultuuri seisukohalt on Eestil enam alust identifitseerida end mereriigina, kui Eesti lipu all sõidab arvestatav hulk laevu ning Eesti lipu all on ka arvestatav kaubalaevastik. Seega on antud eelnõu kaudselt seotud ka merelise rahvuskultuuri ja identiteedi järjepidevuse tagamise ja säilitamisega.

Kavandatav muudatus I: Laevapereta prahitud laevade registri protseduuride lihtsustamine ja teise laevapereta prahitud laevade registri avamine.

Mõju sihtrühm I: Laevaomanikud ja laevapereta prahtijad, kes Eesti laevapereta prahitud laevade regulatsiooni kaasajastamisel soovivad oma laevad tuua Eesti lipu alla. Prognooside kohaselt võiksid muudatused Eesti lipu alla tuua 300 suurt merelaeva aastaks 2039. Eesti lipu alla toomise eelduseks on siiski ka muude kaasnevate muudatuste läbiviimine ettevõtte tulumaksu ja laevapere liikmete tööjõumaksude osas.

Mõju sihtrühm II: laevaomanikud ja laevapereta prahtijad, kelle laevad juba on registris (nt Viking XPRS)

Mõju sihtrühm III: Veeteede Amet laevapereta prahitud registri pidajana ja laevade järelevalve teenuse osutajana

Muudatused mõjutavad eelkõige Veeteede Ametit kui registripidajat ja laevade järelevalve osakonda, kelleks on laevade järelevalve osakonna teenistujad ning Veeteede Ameti meremeeste diplomeerimise osakonda, kelleks on meremeeste tunnustamise kinnituslehtede väljastajad. Laevade järelevalve osakonna teenistujaid on kokku 18 ja meremeeste diplomeerimise osakonna teenistujaid on kokku 30, mis tähendab, et sihtrühma suurus on väike.

Mõju sihtrühm IV: laevakinnistusraamatu pidaja, Tartu Maakohtu kinnistusosakond

Mõju sihtrühm V: riik

Mõju sihtrühm VI: Eesti meremehed

Kokku on Eestis täna ligikaudu 10 000 aktiivselt merd sõitvat meremeest, mis tähendab et sihtrühma suurus on suur. Hinnanguliselt 6000 neist sõidab hetkel välislippude all põhjusel, et Eesti lipu all ei ole piisavalt laevu.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm I)

Mõju sihtrühmale I on positiivne. Eelnõuga lihtsustub sihtrühma jaoks välisriigi laevaregistris olevate laevade prahtimine Eesti lipu alla.

Majanduslikke negatiivseid mõjusid laevaomanikele ja prahtijatele muudatus kaasa ei too, kuna hetkel neid laevu veel registris pole. Plaaniatud registritasud teises laevapereta prahitud registris on samas suurusjärgus teiste lipuriikide küsitavate teenustasudega ja seega laeva ümberregistreerimisel Eesti laevapereta prahitud registrisse laevaomanik või prahtija täiendavaid olulisi kulusid ei kannaks. Riigilõivudena kohalduvad esimeses laevapereta prahitud

laevade registris täna kehtivad kulupõhised riigilõivud, mis on oluliselt soodsamad kui teiste lipuriikide küsitavad teenustasud. Seega omab laevade esimesse laevapereta prahitud laevade registrisse toomine laevaomaniku või prahtija jaoks positiivset mõju.

Ebasoovitavate kaasnevate mõjude risk on väike. Tegemist on adressaatidele positiivse mõjuga, mis on suunatud menetluse kiirendamisele ja bürokraatia vähendamisele. Laevaregistritoimingute juures võetakse kasutusele e-residentsuse kontseptsioon, mis vähendab bürokraatiat võrreldes teiste lipuriikidega ja võimaldab esitada taotlusi registritoiminguteks digitaalselt allkirjastatuna.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm II)

Mõju sihtrühmale tervikuna on positiivne. Loodavate muudatustega seoses suureneb oluliselt õigusselgus registritoimingute tegemisel. Negatiivset mõju omab muudatus ühe laeva suhtes, mis on täna registreeritud laevapereta prahitud laevade registrisse (Viking XPRS). Muudatuste eesmärk ei ole ainuüksi vaid laeva omamise või prahtimise soodustamine Eesti ettevõtetele, vaid tuua tegelikku laevade opereerimise tegevust Eestisse koos kaasnevaga, mis on lahti kirjutatud teistele sihtrühmadele kaasnevate mõjude punktides. Viking XPRS vastutav isik käesoleva eelnõu mõistes asub täna välismaal ja laevale on antud õigus kanda Eesti lippu täna kehtiva seaduse sätte § 24 lõike 2 punkti 1 järgi, kus laevale on omistatud lipu kandmise õigus juriidilise isiku Eestis asumise kaudu, mille juhatuses on Eesti kodanike enamus. Viking XPRS-i prahtijale antakse eelnõu järgi vastavalt maksukorralduse seadusele pool aastat aega peale seadusemuudatuse jõustumist laeva üleviimiseks teise laevapereta prahitud laevade registrisse. Negatiivne mõju on rahaline: aastane kulu laevaregistriteenuse eest suureneb u 3000 eurolt aastas 25 000 eurole aastas. Negatiivset mõju siiski ei kaasne, kui Viking XPRS-i vastutav isik (ISM reeder) toob oma kontori Eestisse.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm III)

Laevapereta prahitud laevade registrit peab Veeteede Amet. Kui muudatused täidavad oma eesmärgi, siis suureneb laevaomanike ja laevapereta prahtijate arv, kes soovivad oma laevu registreerida Eesti lipu alla. Registreeritavate laevade arvu suurenemisega kasvab Veeteede Ameti halduskoormus, kuid eeldatavalt ei toimu registritoimingute suurenemine hüppeliselt ning klientide kiireks ja mugavaks teenindamiseks on ressursivajadust võimalik rahuldada paindlikult. Samal ajal toimub ka toimingute automatiseerimine, näiteks sisestavad registreerimisavaldused koos registreerimiseks vajalike andmetega kliendid iseseisvalt. See peaks vähendama vajadust täiendava registripidaja tööjõu järele. Samas peab arvestama, et laevandus on 24/7 globaalne äri ja iga laeva seisupäev maksab tuhandeid kuni kümneid tuhandeid eurosid. Laevaregister, mis suudab pakkuda ööpäevaringset teenust, on klientidele oluliselt atraktiivsem, mis väljendub suuremas laevade arvus registris koos kõige kaasneva positiivse (sh rahalise) mõjuga. 24/7 laevaregistri teenuse sisseviimine Veeteede Ametisse ja sellega seonduv investering tuleb eraldi otsustada ega mõjuta käesolevate seadusemuudatuse käiku.

Laevapereta prahitud laevade registreerimisega seonduvate sätete muutmisega kaasneb mõju Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna töökoormusele, kuna eeldatavalt suureneb Eesti lipu alla registreeritavate laevade arv ning lisandub uus laevaregister.

Kaasnev mõju on väike, kuna laevapereta prahitud laevade registriga seotud registreerimisavaldusi, registreeringu pikendamise avaldusi ja muid registritoimingute avaldusi laekub vähe (keskmiselt 50-70 avaldust aastas). Uus infosüsteem muudab registripidajale menetluse lihtsamaks ja efektiivsemaks.

Samas peab arvestama, et laevandus on 24/7 globaalne äri ja iga laeva seisupäev maksab tuhandeid kuni kümneid tuhandeid eurosid. Laevaregister, mis suudab pakkuda ööpäevaringset registreerimis-, järelevalve ja kliendinõustamise teenust, on klientidele oluliselt atraktiivsem, mis väljendub suuremas laevade arvus registris koos kõige kaasneva positiivse (sh rahalise) mõjuga. 24/7 laevaregistri teenuse sisseviimine Veeteede Ametisse ja sellega seonduv investeering tuleb eraldi otsustada ega mõjuta käesoleva seadusemuudatuse käiku.

Esinemise ulatus on keskmine, kuna võrreldes praeguse laevapereta prahitud laevade registri pidamisega tõhustatakse registrimenetlust: võetakse kasutusele uus ja tõhusam infosüsteem, mis on kasutajasõbralikum ning võimaldab andmevahetust teiste andmekogudega.

Mõju esinemise sagedus on väike, sest ümberkorraldused on ühekordsed.

Ebasoovitavate mõjude risk on väike, kuna laevapereta prahitud laevade registri töötajad on tuttavad kasutusele võetava infosüsteemi ülesehitusega, samuti on õiguslikult ja menetluslikult muudetud laevapereta prahitud laevade registri menetlus sarnane tänasel päeval kehtiva menetlusega, mistõttu üleminek ei ole keeruline.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm IV)

Muudatused mõjutavad vähesel määral, kuna seaduse muutmisel keskenduti vaid laevapereta prahitud laevade registrisse puutuva osa sisulisel muutmisel. Mõningatel puhkudel oli siiski vajalik seaduse üldsätete muutmine, mis mõjutas ka laevakinnistusraamatuga seotud tingimusi, ja väiksemate vastuolude kõrvaldamine seaduses.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm V)

Teises laevapereta prahitud laevaregistris registreeritud laevadelt hakkab laekuma oluliselt suurem laevaregistritasu kui tänastelt riigilõivudelt. Olenevalt laeva suuruselt on laeva registritasu suurus aastas 15 000-25 000 eurot. 300 laeva pealt oleks seega laekumine keskmiselt $300 * 20\ 000 = 6$ miljonit eurot aastas.

Esimeses laevapereta prahitud laevade registris registreeritud laevade registris registreeritud laevade puhul hakkab kehtima nõue omada Eestis kaldakontorit. Nendele laevadele kohalduvad jätkuvalt tänased kulupõhised riigilõivud, kuid tulu riigile suureneb kaldal loodavate töökohtade ja laekuvate tööjõumaksude kaudu.

Laevade arvu suurenemisega Eesti lipu alla suureneb Eestis laevandusalane oskusteave, mis omab positiivset mõju laevanduse arengule Eestis ja kaldasektori suurenemisele.

Laevad sõidavad üle maailma ja Eesti lipp ning ühtlasi Eesti riik, on maailmas nähtavamad, mis omab positiivset mõju üldisele Eesti tuntusele ning selle kaudu mõjutab Eesti ühiskonda positiivselt.

Eesti meremeestel tekib võimalus peale merel töötamise lõpetamist asuda tööle just Eestis asuvatesse laevanduse kaldasektorisse, selmet kolida koos perega välismaale. Riik säilitab kõrgelt kvalifitseeritud tööjõu.

Laevandusteenuse osutamine on globaalne teenus, mis aitab vähendada Eesti majanduse sõltuvust lähiriikide ja Euroopa majanduse käekäigust ning edendab ekspordi.

Majandusraskuste korral ühes piirkonnas suunatakse laevad teise piirkonda ja tulu laevanduselt tervikuna ei vähene.

Laevanduse kaldasektori arenguga Eestis luuakse uusi kõrget kvalifikatsiooni eeldavaid töökohti, mis muuhulgas mõjuvad positiivselt riigi üldisele tootlikkusele. Laevandus on Euroopas tootlikkuse osas neljandal kohal kõigi majandusharude lõikes. Nimetatud töökohtade täitmiseks on meil olemas piisavalt kvalifitseeritud tööjõudu 10 000 meremehe näol, kes täna töötavad merel, kuid kellest paljud sooviksid tulla kaldale tööle.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm VI)

Seoses käesoleva seaduse muudatustega eeldatakse laevade arvu kasvu Eesti lipu all, mis loob Eesti meremeestele võimaluse töötada Eesti lipu all Eesti seadustele alluvas keskkonnas. Eesti lipu all kohaldub Eesti sotsiaalkindlustussüsteem, mis annab Eesti meremeestele võimaluse saada osa Eesti sotsiaalkindlustusest. Seega on mõju Eesti meremeestele positiivne.

Meremeestel tekib võimalus jätkata peale merel töötamise lõpetamist oma karjääri Eesti laevanduse kaldasektoris. Kaldasektori suurenemine Eestis on seotud tervikuna laevanduse konkurentsivõime projekti tegevuste elluviimisega.

Kavandatav muudatus II: Laeva teise riigilipu kandmise loa menetlemise korra muutmine. Kavandatava muudatuse järgi hakkab edaspidi laeva teise riigilipu kandmise loa taotlusi menetlema Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi asemel Veeteede Amet.

Mõju sihtrühm I: Laevaomanikud, kes prahivad oma laeva teise riigi ettevõttele. Sihtrühma suurus on väike. Seni on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile esitatud umbes 10–15 taotlust aastas, millest enamik olid kehtiva lipuloo pikendamise taotlused. Selliseid taotlusi esitavate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike.

Mõju sihtrühm II: Muudatused mõjutavad Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonda, kes võtab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt üle laeva teise riigilipu kandmise loa menetlused. Laevade järelevalve osakonna teenistujaid on kokku 18, mis tähendab, et sihtrühma suurus on väike.

Mõju sihtrühm III: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Sihtrühma suurus on väike, hetkel tegeleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis väljaprahtimise lubade menetlemisega üks ametnik.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm I)

Kaasnevad mõjud sihtrühmale I on positiivsed, kuna eelnõuga lihtsustatakse laeva teise riigilipu kandmise loa menetlemise protseduuri laevaomanikele.

Mõju esinemise ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks.

Mõju avaldumise sagedus on väike. Aastate lõikes on esitatud taotluste arv püsinud samas vahemikus (ligikaudu 15 taotlust aastas).

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike, kuna muudatused ei ole suured ning üleminek ei ole keeruline.

Majanduslikke mõjusid laevaomanikele muudatus kaasa ei too, kuna neile täiendavaid kohustusi ei lisandu. Majanduslik mõju laevaomanikele on lähtuvalt neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Tegemist on adressaatidele positiivse mõjuga, mis on suunatud menetluse kiirendamisele ja bürokraatia vähendamisele.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm II)

Praegu esitab laevaomanik (või tema esindaja) taotluse loa kandmiseks teise riigi registrisse majandus- ja taristuministrile, et seejärel esitada kõik dokumendid märke tegemiseks laevakinnistusraamatusse. Tegemist on formaalsusega, mille menetlus peab siiski toimuma võimalikult kiiresti, kuna enne ei ole laeva prahtijal võimalik laeva kasutada ning see peab seisma sadamas. Lipuloa taotluse pikk menetlemine toob omanikule kaasa nii laeva ülalpidamisega seotud kulud kui ka võimaliku saamata jäänud tulu. Kiirendamiseks loa väljastamise menetlust, hakkab selliseid taotlusi edaspidi menetlema Veeteede Amet, samuti sätestatakse konkreetne ajavahemik, mille jooksul tuleb kõnealune luba väljastada.

Mõju esinemise ulatus on väike. Arvestades sihtrühma II praegust suurust, on oodata, et teise riigilipu kandmise loa registreerimisavaldusi ja registreeringu pikendamise avaldusi laekub esialgsel perioodil vähe. Sisuliselt tuleb esitatud avalduse puhul üle vaadata, kas kõik nõutavad dokumendid on esitatud ning koostada käskkiri teise riigi registrisse kandmise lubamise kohta. Praegu menetleb esitatud taotlusi üks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnik, kelle igapäevatööst moodustab see väga väikese osa. Seega tõuseb Veeteede Ameti töökoormus minimaalselt ega too kaasa erilisi ümberkorraldusi Veeteede Ameti töös.

Mõju avaldumise sagedus on väike. Aastas esitatakse praegu umbes 10-15 taotlust.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too muudatus kaasa suuremaid ümberkorraldusi Veeteede Ameti töös.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele on lähtuvalt neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Kaasnevad mõjud (sihtrühm III)

Mõjud on positiivsed, kuna Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi halduskoormus väheneb. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Kavandatav muudatus III: Täiendavate õiguslike meetmete lisamine seadusesse tagamaks, et registriandmed oleksid õiged

Mõju sihtrühm: meremehed

Laevade sundviisiline kustutamine registrist võib mõjutada neid meremeeste sotsiaalseid õiguseid, mis sõltuvad sellest, millise riigi lippu laev kannab. Laevade sundkustutamine registrist võib tuua kaasa olukorra, kus laev muutub riikkondsusetuks või omanik registreerib laeva mõne teise riigi registris. Praktikas aga üldjuhul selliseid olukordi ootamatult ette tulla ei tohiks, kuna registrist kustutamisest teavitab registripidaja laevaomaniku ette ning pigem toimib registrist kustutamise võimaluse andmine registripidajale hoiatusmeetmena. Laevaomanikul puudub üldjuhul huvi laeva registrist kustutamise vastu, välja arvatud juhul kui laev on niikuinii planeeritud nõudeid rikkudes paralleelselt kanda teise riigi registrisse või laeva

enam edaspidi ei kasutata. Riikkondsusetu laeva liikumine sadamatesse on piiratud sellega, et sadamasse sisenedes nõutakse kehtivat laeva lipudokumenti ning teisi kehtivaid dokumente, mis eeldavad, et laev on kantud mõne riigi registrisse. Halvim, mis antud juhul juhtuda võib, on laeva ja meremeeste mahajätmine sadamasse. Sellisel puhul laev arestitakse võlausaldajate kulude katteks ning müüakse. Laevapere liikmed on vastavalt meretöö seadusele kaetud tööandja sundkindlustusega nende repatrieerimiseks kodumaale. Meretöö seadusega on üle võetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta meretöö konventsioon, mille Eesti on ratifitseerinud. 2020. aastaks plaanib Eesti ratifitseerida ka konventsiooni 2014. aasta muudatuse, millega on vastu võetud standard A2.5.2, mis puudutab finantstagatiste olemasolu kohustust reederile meremehe „hülgamise“ puhuks. Hülgamiseks loetakse muuhulgas ka seda, kui reeder ei ole meremehele maksnud töötasu vähemalt 2-kuulise perioodi jooksul.

6.2. Tulumaksuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud

Käesoleval hetkel kaubalaevu Eesti lipu all registreeritud ei ole, mistõttu analüüsitavaid mõjusid ei ole võimalik välja tuua. Seadusemuudatuse tegelikku mõju saab hinnata seaduse jõustumisest aasta möödudes, kui saab täpselt hinnata kaasnenud kogumõju riigieelarvele.

6.3. Ravikindlustuse seaduse muudatustega kaasnevad mõjud

Olenevalt lepingu sõlmimisest soovivate isikute arvust võib muudatusega suurenda haigekassa halduskoormus, millega võib kaasneda uue töökoha loomise vajadus. Seisuga 31. detsember 2017 oli haigekassaga RaKS § 22 alusel lepingu sõlminud 571 isikut. Veeteede Ameti peetavas meremeeste registris on u 10 000 aktiivset meremeest, aktiivseteks loetakse meremehi, kelle pädevust tõendavad tunnistused on kehtivad⁸². Välisriikide lippude all töötab hinnanguliselt 5000 meremeest, see arv võib sisaldada laevapere liikmeid, kes on ka kaldatöötajad ning seeläbi ravikindlustatud sundkindlustuse kaudu. Veeteede Ameti hinnangul võib muudatuse sihtrühm olla kuni 5000 meremeest.⁸³

Käesoleva RaKS-i muudatusega tuleb üle vaadata haigekassa kehtestatud lepingu tüüptingimused ja avalduse vorm lepingu sõlmimiseks, et neis vajadusel teha laevapere liikme osas vastavad erisused. Lepingu tüüptingimused kehtestab Eesti Haigekassa nõukogu.

Seadusemuudatuse tegelikku mõju saab hinnata seaduse jõustumisest aasta möödudes, kui saab täpselt hinnata kaasnenud mõju haigekassa eelarvele, sh lepingu alusel ülemääraste ravikulude tekkimist või tulu tekkimist sõltuvalt laekunud kindlustusmaksetest ning vajadust regulatsioonile kulude ohjamiseks või kompensatsioonimehhanismi sätestamiseks laevade Eesti lipu alla tulemisest lisanduvate maksutulude arvelt. Tekkinud kulu sõltub lepingu sõlminud isikute terviseseisundist ning nende tegelikust arstiabi vajadusest. RaKS § 22 alusel lepingu sõlmimisel isiku terviseriske ei hinnata.

Kavandatav muudatus: Kindlustatud isikuga lepingu alusel võrdsustatud isikute loetelu täiendamine isikuga, kes on töötanud laevapere liikmena.

⁸² Kehtivate tunnistustega meremeeste arv kõigub igapäevaselt ja küllaltki suures ulatuses, tulenevalt sellest, et tunnistusi on palju ja nad on lühikese kehtivusaajaga.

⁸³ Maksu- ja Tolliameti 2015. a memo „Meremeeste töötasu tulumaksuga maksustamisest“ (asutusesiseseks kasutamiseks)

Kui isik töötab meretöölepingu alusel regulaarselt, siis on ta töötamise ajal ja õigusaktides sätestatud juhul ka pärast meretöölepingu lõppemist kaetud reederi kindlustusega, mistõttu vabatahtliku ravikindlustuse pakkumise kaudu haigekassa eelarve koormuse kasv ei ole märkimisväärne. Keskmine meremees töötab laeval ja on seega kaetud reederi kindlustusega keskmiselt kaheksa kuu jooksul aastas. Arvestama peab, et ka täna saab kindlustamata meremees kaldal olles Eestis vältimatut abi, kui tal ravikindlustust ei ole (TTKS §-d 5 ja 6). Juhul, kui meremees on eelnevalt maksnud teenuse eest vabatahtliku ravikindlustuse kindlustusmaks kaudu, väheneb seega temale osutatud tervishoiuteenuse kulu kindlustusmaks võrra. Kõik laevapere liikmed ei pruugi ka tervishoiuteenuseid kasutada, kuna üldjuhul on tegemist nooremas eas inimestega, kes läbivad regulaarselt vastavalt kehtestatud nõuetele tervisekontrolli. Samuti ei jääks reederi kindlustuse tõttu enam haigestumise juhtumeid haigekassa kanda.

Keskmine ravikulu ravikindlustusega kaetud isiku kohta oli 2017. aastal 755 eurot. Arvestades, et vabatahtliku ravikindlustuse leping sõlmitakse vähemalt aastaks, katavad aastased kindlustusmaksed haigekassa keskmise aastase ravikulu. Vabatahtliku ravikindlustuse aastamakse 1. aprillist 2018 on 1 904, 40 eurot. Siinjuures tuleb arvestada, et keskmise ravikulu sees ei ole kulutusi, mida haigekassa hüvitas teistele liikmesriikidele Eesti kindlustatute eest ega kindlustatud isikule teises liikmesriigis saadud tervishoiuteenuste eest. Haigekassa hinnangul võivad tervishoiuteenuste hinnad teistes liikmesriikides olla kuni 80% kõrgemad võrreldes Eesti Haigekassa tervishoiuteenuste loetelu piirhindadega.

Laevapere liikmete võrdsustamine kindlustatud isikuga lepingu sõlmimise teel võib välistada olukorrad, kus laevapere liikmena töötanud isik võtab näiteks tähtjaliste meretöölepingute vahelisel ajal end töötuna arvele, kuigi ta tegelikult tööd ei otsi. Vabatahtliku ravikindlustuse puhul tasub meremees vaid vabatahtliku ravikindlustuse kindlustusmaksid eelmise aasta keskmise kuubrutopalgalt, kuid mitte kõiki tööjõukulusid. Lepingu alusel vahendeid isiku pensionikindlustuseks ei laeku.

Mõju sihtrühm: laevapere liikmed, kes ei oma RaKS-i alusel sundkindlustuskaitset.

Avalduv mõju: muudatusest tulenevalt saavad laevapere liikmed võimaluse sõlmida haigekassaga vabatahtliku kindlustuslepingu ning selle läbi paraneb nende isikute sotsiaalne kaitse. Väheneb nende Eesti elanike arv, kellel puudub ravikindlustus. Väheneb nende isikute arv, kes täna ravikindlustust ei oma, kuid saavad riigilt siiski erakorralist meditsiiniabi. Muudatuse avalduv mõju on keskmine, kuna loob võimaluse laevapere liikmetele soetada ravikindlustus soodsamatel tingimustel, mille korral tasutakse vaid lepingujärgseid kindlustusmaksid sõltumata isiku tegelikust töötasust. Mõju sagedus on samuti hinnanguliselt keskmine, kuna tegemist on vabatahtliku kindlustuslepinguga ja kogu sihtrühm ei pruugi vabatahtliku kindlustuslepingu võimalust vajada või kasutada. Negatiivse mõjuna võib kaasneda Euroopa ravikindlustuskaardi kasutamine teenustele, mille tasumise kohustus tuleks katta reederi kindlustusest.

Järeldus mõju olulisuse kohta: tulenevalt eelnevast võib muudatuse mõju lugeda pigem keskmiseks, kuna muudatuse sihtrühm on väike, kuid muudatuse avalduv mõju ja sagedus on keskmised.

6.4. Riigilõivuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud

RLS muudatused on seotud LaevaRSga kahe laevapereta prahitud laevade registri loomisega. Kuna edaspidi tehakse riigilõivu eest toiminguid peamiselt vaid esimeses laevapereta prahitud laevade registris, siis täpsustatakse sellest tulenevalt ka RLS sätteid. Praegune olukord sisuliselt ei muutu, st riigilõivu suurused ei muutu, samuti ei laiendata toimingute hulka, mille eest on ette nähtud riigilõivu tasumine, mistõttu ei kaasne muudatustega otseseid ega kaudseid mõjusid.

6.5. Sotsiaalmaksuseaduse muudatustega kaasnevad mõjud

Käesoleval hetkel kaubalaevu Eesti lipu all registreeritud ei ole, mistõttu analüüsitavaid mõjusid ei ole võimalik välja tuua. Seadusemuudatuse tegelikku mõju saab hinnata seaduse jõustumisest aasta möödudes, kui saab täpselt hinnata kaasnenud kogumõju riigieelarvele.

6.6. Töötuskindlustuse seaduse muudatustega kaasnevad mõjud

Sihtrühm 1: Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi, Šveitsi või selle riigi, millega Eesti Vabariik on sõlminud välislepingu, laevapere liikmed, kes töötavad TuMS § 13 lõikes 6 nimetatud laeval.

Muudatustel on mõju sihtrühma sotsiaalsetele garantiidele, kuna nad hõlmatakse Eesti töötuskindlustussüsteemiga. Kuna töötuskindlustusmakset kogutakse maksubaasilt 750 eurot, on sihtrühma töötuskindlustushüvitis töötuks jäämise korral 50% maksubaasist esimesed 100 päeva ning sealt edasi 40% maksubaasist. Mõju olulisus sihtrühma jaoks sõltub sellest, milline on seni olnud nende kaetus töötuskindlustusega.

Eesti töötuskindlustussüsteemiga ei hõlmata kolmandate riikide laevapere liikmeid (vt TKindLS § 3 lõike 1¹ muudatuse selgitus). Arvestades, et suurem osa rahvusvahelist merevedu tegevate laevade laevapere liikmetest on kolmandatest riikidest (kaubaveo laevadel keskmiselt 79% ja kruisilaevadel 98%⁸⁴), on Eesti lipu all rahvusvahelisi merevedusid tegevate laevade laevapere liikmetest kaetud Eesti töötuskindlustusega vähesed. Täpsemalt sõltub sihtrühma suurus sellest, palju laevasid Eesti lipu alla lisandub. Prognoositud lisandunud laevade arv on 2019. aastal 15 laeva, 2024. aastal 90 laeva, 2029. aastal 165 laeva⁸⁵.

Sihtrühm 2: reederid kui tööandjad meretöö tähenduses

Rahvusvahelist merevedu tegeva laeva reederid hakkavad muudatuse tulemusel maksma oma laevapere liikmete (v.a kolmandate riikide elanikud) töötuskindlustusmaksid maksubaasilt, mis on 750 eurot laevapere liikme kohta. Arvestades töötuskindlustusmaks suurusega 2,4% (sh 1,6% töötaja osa ja 0,8% tööandja osa), maksab reeder töötuskindlustusmakset 18 eurot laevapere liikme kohta kuus. Mõju olulisus reederite jaoks sõltub sellest, millise lipu all eelnevalt oli laev registreeritud ja millised olid töötuskindlustusmaksed eelnevalt.

Sihtrühm 3: töötukassa

Juhul kui Eesti lipu alla lisandub rahvusvahelist merevedu tegevaid laevu, suurenevad töötuskindlustussüsteemi tulud ning kulud. Kuna laevapere liikmed enamasti ei tööta terve aasta laeval (töötatakse u 8 kuud aastas tähtajaliste lepingute alusel), siis on võimalik, et laevapere liikmed taotleavad keskmisest enam töötuskindlustushüvitist ning kulud laevapere liikmete töötuskindlustushüvitistele võivad seega ületada tulusid nende töötuskindlustusmaksetest. Töötuskindlustushüvitist on töötul siiski võimalik saada juhul, kui ta hüvitise saamise ajal ka aktiivselt uut tööd otsib. See võib vähendada laevapere liikmete motivatsiooni hüvitist taotlema.

⁸⁴ Allikas: Rahandusministeeriumi koostatud kulu-tulu prognoos ühe kaubalaeva ja ühe kruisilaeva kohta

⁸⁵ Veeteede Ameti prognoos, memorandum valitsuskabineti nõupidamisele, esitatud 19.06.2017

Arvestades, et suurem osa laevapere liikmetest neil laevadel on kolmandatest riikidest ning uusi laevu hakkab Eesti lipu alla lisanduma aeglaselt, on mõjud töötuskindlustuse vahenditele väheolulised.

7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, seaduse rakendamiseks vajalikud kulud ja oodatavad tulud

LaevaRS eelnõuga seotud tegevustega – laevade registreerimisega laevapereta prahitud laevade registris, laevade auditeerimise ja kontrollimise, laevadele ning laevapere liikmetele vajalike dokumentide menetlemise ja väljastamise ning vastava kliendisuhtlusega tegeleb Veeteede Amet. Kuna käesoleva eelnõu eesmärgiks on luua soodsamad tingimused välismaa laevaomanikele oma laevade Eesti laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimiseks, siis saab eelnõu peamiseks rakendajaks olema Veeteede Amet, kelle juures vastav register asub.

Käesoleva eelnõu kohaselt võtab Veeteede Amet täiendavalt üle kohustuse hakata edaspidi väljastama Eesti registris olevatele laevadele teise riigi lipu kandmise lube. Seni kuulus vastav ülesanne valdkonna eest vastutavale ministriile. Selliste lubade väljastamise arvu olulist kasvu pole aga siiski ette näha.

Käesoleva eelnõu mõjutab ka Tartu Maakohtu kinnistusosakonda, kuna seni seaduses sisalduvad piirangud Eesti riigilipu kandmisele ja laevade registreerimisele tunnistatakse kehtetuks. Need piirangud kohalduvad võrdselt kõikide LaevaRS-iga reguleeritud registrite osas, sealjuures Tartu Maakohtu juures asuva laevakinnistusraamatu osas. Selle tulemusena kaovad vastavad takistused välismaa laevaomanikele laeva registreerimiseks Eesti laevakinnistusraamatus.

Arvestades laevade lisandumist Eesti laevaregistritesse, siis võib see tähendada laevaregistrite ja klienditeenindusega seotud Veeteede Ameti ametnikele ja töötajatele täiendavat töökoormust ning seda juba esimesel aastal pärast seaduse jõustumist. Olulist töömahu suurenemist esimesel aastal siiski prognoositud pole. Töökoormus kasvab sõltuvalt laevade lisandumisega Eesti registrisse.

Muudatused mõjutavad eelkõige Veeteede Ameti registripidajat ja laevade järelevalve osakonda, kelleks on laevade järelevalve osakonna teenistujaid ning Veeteede Ameti meremeeste diplomeerimise osakonda, kelleks on meremeeste tunnustamise kinnituslehtede väljastajad.

Riigile kaasneb ka täiendav töökoormus Eesti laevaregistrite turundamisel. Hetkel on Veeteede Amet selles osas koostööd teinud Ettevõtluse Arendamise Sihtasutusega.

Kuna laevaregistri konkurentsivõime tagamiseks on vajalik olla kursis rahvusvahelise mereõiguse arengutega ning pidevalt analüüsida Eesti õigusakte ning nende muutmise vajadust, siis Veeteede Ameti juristidele ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi merendustalituse ametnikele kaasneb töökoormus ka pärast käesoleva eelnõu jõustumist.

Samuti tekib täiendav töökoormus riigitöötajatele seoses täiendavate riigilõivude ja laevaregistrisade laekumisega.

Tulud

Vastavalt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 17.07.2017 valitsuskabineti nõupidamisele esitatud memorandumile⁸⁶ peaks Eesti laevanduse konkurentsivõimaluste oluliseks parandamiseks tehtud ettepanekute rakendamisel aastaks 2039 lisanduma Eesti lipu alla kokku 300 laeva. Maksulaekumine aastas 300 laeva pealt oleks 636,1 miljonit eurot.

Arvutatud summa sisaldab tulu nii laevakinnistusraamatusse kantavate kui laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laevade pealt. Maksulaekumiste prognoos koostati 2014. aasta töögrupi „Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine“ töö käigus Leontieffi meetodi⁸⁷ järgi modelleerimisel. Arvesse on võetud laevade Eesti lipu alla tulemise positiivset mõju kaldasektori arenemisel Eestis:

1. Otsene mõju: laevaregistrirasud, otseselt laevadega tegelevate ettevõtete personali ja meremeeste töötasud ja sealt laekuvad tööjõumaksud;
2. Kaudne mõju: otseselt laevadega tegelevatele ettevõtetele teenust pakkuvate ettevõtete personali töötasud ja sealt laekuvad tööjõumaksud (näiteks finantsvahendus, laevade varustamine, remont, õigusteenused jne);
3. Indutseeritud mõju: kahes eelnevas punktis välja toodud ettevõtete töötajate töötasude kulutamine ja käibe suurenemine laevandusega mitteseotud majandusharudes ning tarbimismaksude suurenemine.

Kaudne tulu registrite välismaa laevaomanikule atraktiivseks muutmise tagajärjel oleks iga Eesti lipu all sõitva keskmise suurusega kaubalaeva pealt riigile registrirasudena ning sertifikaatide väljastamise ja muude tegevuste eest 15 000-25 000 eurot aastas.

Kulud

Laevade lisandumisel on vaja palgata täiendavat tööjõudu kvaliteetse laevaregistri ja laevade järelevalve teenuse pakkumiseks. Selline lisakulu on vastavalt arvutustele 261 000 eurot aastas koos kõigi maksudega.

Laevaregistri ja kaldasektori kasvu tagamiseks järgnevatel aastatel on vajalik investeerida ka laevaregistri turundusse ja müüki ning 24/7 klienditeeninduse väljaarendamisse Veeteede Ametis.

Laevaregistri konkurentsivõime tagamiseks on vajalik olla kursis rahvusvahelise mereõiguse arengutega ning pidevalt analüüsida Eesti õigusakte selles kontekstis.

RAKS muudatustega kaasnev rahaline mõju haigekassa eelarvele on lepingu alusel tasutavad ja haigekassasse laekuvad kindlustusmaksed. Kehtiv kindlustusmaks suurus 1. aprillist 2018. a on ühe kalendrikuu eest 2018. aastal 158,70 eurot, kvartalimakse 476,10 eurot ja aastamakse 1904,40 eurot.

Kui lepingu otsustavad sõlmida kõik selleks õigust omavad isikud, tuleb suurendada ka haigekassa koosseisu lepingutega tegeleva töötajaga. Tegelik koosseisu suurendamise vajadus selgub esitatavate taotluste arvust.

⁸⁶ Memorandumi teema: „Eesti laevandussektori konkurentsivõime olukorra analüüsi lõplikud tulemused ja ettepanekud Eesti laevanduse konkurentsivõimaluste oluliseks parandamiseks rahvusvahelisel turul“

⁸⁷ Operatsioonianalüüs matemaatiliste meetodite rakendamisega majanduselu probleemide lahendamiseks.

TKindlS muudatustel on mõju töötuskindlustussüsteemi tuludele ja kuludele. Mõju ulatus sõltub sellest, kui palju laevu Eesti lipu alla lisandub. Arvestades, et prognoositud lisandunud laevade arv on 2019. aastal 15 laeva, 2024. aastal 90 laeva ja 2029. aastal 165 laeva ning suurem osa laevapere liikmetest neil laevadel on kolmandatest riikidest, on mõjud töötuskindlustuse tuludele ja kuludele väheolulised.

8. Rakendusaktid

Tulenevalt LaevaRS-s muudatustest tuleb seaduse jõustumisel teede- ja sideministri 5. juuni 1998. a määrus nr 33 „Laevapereta prahitud laevade registri vorm ja pidamise korra kinnitamine” tunnistada kehtetuks ja asendada uue registri põhimääruse terviktekstiga. Teede- ja sideministri 5. juuni 1998. a määrus nr 28 „Laeva registrist kustutamise tunnistuse vormi kinnitamine“ muudetakse ning ajutise liputunnistuse vorm viiakse sellest määrusest üle uude ühtsesse vormide määrusesse. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 7. septembri 2007. a määrus nr 74 „Laevapileti ja ajutise liputunnistuse vorm“ muudetakse ning siia määrusesse tuuakse üle kõik liputunnistuste vormid ning samuti registrist kustutamise tunnistuse vorm. Kogu sisuline regulatsioon viiakse määrustest üle LaevaRS-i. Laevapiletiga seonduvad määrustes ei muudeta, kuna laevapilet ei ole seotud laevapereta prahitud laevade registriga ning vastav määrus jääb kehtima. Muid LaevaRS alusel kehtestatud määruseid käesoleva eelnõu alusel ei muudeta. Rakendusaktide kavandid on seletuskirjale lisatud (lisad 2 ja 3).

RaKS muudatusega rakendusakti väljatöötamist ei kaasne. Haigekassa peab üle vaatama seni kehtivad RaKS § 22 alusel sõlmitava lepingu tüüptingimused ning sätestama lepingu tingimused laevapere liikmele.

Tulenevalt TKindlS muudatustest vajab muutmist Vabariigi Valitsuse 17. detsembri 2002. a määrus nr 391 „Töötuskindlustuse andmekogu põhimäärus“.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub eeldatavalt 1. jaanuaril 2019. aastal, sõltuvalt riigiabi loa menetlemise kiirusest Euroopa Komisjonis.

Eelnõu § 1 punktid 56 ja 77, mille kohaselt ei saa muus võõrkeeles kui inglise keeles esitatud dokumendi tõlget enam notariaalselt kinnitada, vaid see peab olema vandetõlgi tehtud tõlkega, jõustuvad 1. jaanuaril 2020. a. Sarnased muudatused on LaevaRS-is tehtud vandetõlgi seaduse muudatustega, mis jõustuvad samal kuupäeval.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks kõikidele ministeeriumidele ning arvamuse avaldamiseks järgmistele isikutele ja asutustele: Merendusnõukoda, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatua Ametiühing, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Merelootside Ühing, Eesti Liinilendurite Assotsiatsioon, Eesti Stjuardesside ja Stjuardite Ametiühing, Eesti Kohtunikuabide Ühing, Eesti Notarite Koda, Eesti Ametiühingute Keskliit, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Töandjate Keskliit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, mereõiguse revisjoni töörühm, Tartu Maakohus, Eesti Haigekassa, Eesti

Töötukassa, Veeteede Amet, Maanteeamet, Maksu- ja Tolliamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Lennuamet.

LISAD

Käesolevale seletuskirjale on lisatud järgmised lisad:

- 1) Kokkuvõtlik ülevaade eelnõuga kavandatavatest maksuerisustest
- 2) Määruse „Laevapereta prahitud laeva liputunnistuse, ajutiste liputunnistuste ja registrist kustutamise tunnistuse vormid“ kavand;
- 3) Määruse „Laevapereta prahitud laevade registrite põhimäärus“ kavand.

Algatab Vabariigi Valitsus
Vabariigi Valitsuse nimel
(allkirjastatud digitaalselt)

2018

Kokkuvõtlik ülevaade eelnõuga kavandatavatest maksuerisustest

Eesti laevanduse rahvusvahelise konkurentsivõime tõstmise projekti realiseerimiseks plaanitakse viia ellu meetmete terviklik pakett, mille ühe osana muudetakse kehtivaid õigusakte, et muuta laevandussektoris tegutsevate ettevõtjate ja laevapere liikmete (edaspidi *meremehed*) maksustamise põhimõtteid, luues laevandussektori jaoks eraldiseisva maksurežiimi (erimaksurežiim). Erimaksurežiim näeb laevandussektoris tegutsevatele ettevõtjatele ja meremeestele ette maksusoodustused.

1. Laevandussektoris tegutsevate ettevõtjate ja meremeeste tööjõumaksude maksukoormuse vähendamine

1.1. Kehtiv režiim

Eestis kohaldatavad tööjõumaksud (sh meremeestele) praegu kehtiva seaduse kohaselt on:

- Tööandja maksab sotsiaalmaksu 33%, millest 20% moodustab pensioniosa ja 13% ravikindlustuse osa;
- Tööandja töötuskindlustusmaks 0,8%;
- Töötaja tulumaks 20%;
- Töötaja töötuskindlustusmaks 1,6%;
- Töötaja kohustusliku kogumispensioni sissemaks 2%, kui töötaja, kes on residendist füüsiline isik, on kogumispensioni süsteemiga liitunud vabatahtlikult või vastavalt seadusele kohustuslikult.

Tööjõumakse tasutakse tegelikult töötasult. Residendist füüsiline isik saab maksustamisperioodi tulust maha arvata maksuvaba tulu kuni 6000 eurot ehk 500 eurot kuus. Maksuvaba tulu suurus sõltub aastatulu suurusest. Lisaks saab residendist füüsiline isik maksustamisperioodi tulust teha seaduses sätestatud mahaarvamisi.

Sotsiaalmaks ja tööandja töötuskindlustusmaks on tööandja maksud, samas kui tulumaks, töötaja töötuskindlustusmaks ja kohustusliku kogumispensioni sissemaks on töötaja maksed. Eesti tööandja peab töötaja töötasult kinni tulumaksu ning maksab selle pealt sotsiaalmaksu, samuti peab tööandja töötasult kinni töötaja töötuskindlustusmaks ja kohustusliku kogumispensioni sissemaks.

1.2. Kavandatav tööjõumaksude erirežiim

Tööjõumaksude erirežiimi alusel antavaid soodustusi kohaldatakse vaid erirežiimi subjektide osas. Erirežiimi subjektideks on tööandjad, kelle meremehed töötavad järgmistel laevadel, ning meremehed, kes töötavad kõikidele järgmistele tingimustele vastavatel laevadel:

- 1) laeva kasutatakse kaupade või reisijate meritsi veoks, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarseid reisijatevedusid tegevad laevad;
- 2) laeva kogumahutavus on vähemalt 500; ja
- 3) sotsiaalmaksu, kohustusliku kogumispensioni sissemaks ja töötuskindlustusmaks puhul lisandub täiendav tingimus: laev sõidab Eesti lipu all.

Kohalduvad tööjõumaksud muudatuste kohaselt on:

- Tööandja maksab sotsiaalmaksu 20% (pensioniosa);
- Tööandja töötuskindlustusmaks 0,8% kui meremees on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes

riikides seaduslikult elav isik või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitleb töötushüvitisi;

- Töötaja tulumaks 20%;
- Töötaja töötuskindlustusmaks 1,6% kui meremees on Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanik või nendes riikides seaduslikult elav isik või isik, kellele kohaldatakse Eesti Vabariigi sõlmitud välislepingut, mis käsitleb töötushüvitisi;
- Töötaja kohustusliku kogumispensioni sissemaks 2%, kui töötaja, kes on residendist füüsiline isik, on kogumispensioni süsteemiga liitunud vabatahtlikult või vastavalt seadusele kohustuslikult.

Eelnimetatud tööjõumaksude osas hakatakse rakendama ühetaolist maksubaasi 750 eurot iga töötatud kuu kohta. Kui korraga makstakse välja mitme kuu töötasu, siis arvutatakse maksubaas korrutades töötatud kuude arvu maksubaasiga. Meremehed, kellele kohaldatakse erirežiimi, ei saa kasutada oma töötasu osas maksuvaba tulu ning teha kuludest mahaarvamisi (näiteks koolituskulud). Erisus võrreldes kehtiva režiimiga seisneb selles, et kehtiva seaduse kohaselt arvestatakse tööjõumakse tegelikult töötasult, mitte kindlaksmääratud maksubaasilt.

Sotsiaalmaksu tasutakse erirežiimis 20% ehk üksnes pensionikindlustuse osa. Meremeestele ei rakendata kohustuslikku riiklikku ravikindlustust ning seega vabastatakse töötaja sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa maksimisest (13%). Meremehel on võimalus osta riiklik ravikindlustus endale ise.

Tulumaksuga mitteresidentidest meremeeste töötasu erirežiimis ei maksustata.⁸⁸

Töötuskindlustusmaksetest on erirežiimis vabastatud kolmanda riigi residentidest meremehed, kuna töötuskindlustushüvitist kolmandatesse riikidesse ei ekspordita ehk neil puudub võimalus hüvitist saada.

2. Laevandussektoris tegutsevate ettevõtjate tulumaksu erirežiim

2.1. Kehtiv režiim

Jaotamata kasumit ei maksustata. Ettevõtja kasum maksustatakse alles selle jaotamisel. Tulumaksu määr on 20%.

Tavakord ei tee vahet, millisest tegevusest kasum teenitud on.

2.2. Kavandatav tonnaažikord

Residendist äriühingul on võimalik rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud tulu maksustamiseks valida tavapärase äriühingu jaotatud kasumilt tasutava tulumaksu alternatiivina tulumaksu tasumine tonnaažikorra alusel. Tonnaažikorra puhul ei sõltu maksustatava tulu suurus jaotatavast kasumist, vaid ettevõtja rahvusvahelisest kaubanduslikust meresõidust saadud maksustatava tulu suurus leitakse ettevõtja kasutuses oleva laeva puhasmahutavuse ja kehtestatavate tulu-suhtarvude korrutisest.

⁸⁸ Kui mitteresident on töötanud laeval, mis vastab erirežiimi tingimustele (kogumahutavus jm tingimused) ning töötaja on saanud rakendada töötajate töötasule maksubaasi, siis mitteresidenti töötasu ei maksustata. Piltlikult - kui samal laeval töötavad näiteks Eesti resident ja Läti resident, siis Eesti residentide töötasult makstakse tulumaks maksubaasilt, Läti residentide töötasu tulumaksuga ei maksustata. See erand kohaldatakse vaid siiski juhul, kui tegu on erirežiimi all oleva laevaga.